

EXPERIENCIAS VIVIDAS POR LOS MOTOCICLISTAS EN RELACIÓN CON EL RIESGO  
Y LA SINIESTRALIDAD VIAL



CESAR GUSTAVO HERNÁNDEZ ORTIZ  
DANIELA MUÑOZ VALDERRAMA  
MARÍA PAULA MORENO GUTIÉRREZ



UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS  
FACULTAD DE PSICOLOGÍA  
VILLAVICENCIO

2026

EXPERIENCIAS VIVIDAS POR LOS MOTOCICLISTAS EN RELACIÓN CON EL RIESGO  
Y LA SINIESTRALIDAD VIAL

CESAR GUSTAVO HERNÁNDEZ ORTIZ  
DANIELA MUÑOZ VALDERRAMA  
MARÍA PAULA MORENO GUTIÉRREZ

Trabajo de grado presentado como requisito para optar al título de Psicólogo

Asesoras

Mg. PAOLA ANDREA DIAZ DUQUE  
Magíster en Psicología Clínica y de la familia

Mg. CAMILA PAJÓN ROJAS  
Magíster en Psicología Clínica con énfasis psicoanalítico

UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS  
FACULTAD DE PSICOLOGÍA  
VILLAVICENCIO

2026

**Autoridades Académicas**

**P. Álvaro José ARANGO RESTREPO, O. P.**

Rector General

**P. Adrián Mauricio GARCÍA PEÑARANDE, O. P.**

Vicerrector Académico General

**P. Luis Antonio ALFONSO VARGAS, O. P.**

Rector Seccional Villavicencio

**P. Juan Francisco CORREA HIGUERA, O. P.**

Vicerrector Académico Seccional Villavicencio

**Mg. Julieth Andrea SIERRA TOBÓN**

Secretaria General Seccional Villavicencio

**Mg.Fania Catalina SOSA CÓRDOBA**

Decana de la Facultad de Psicología

## Contenido

	Pág.
Resumen .....	9
Abstract.....	10
Glosario.....	11
Introducción.....	12
1. Problematización.....	14
1.1. Planteamiento y formulación del problema .....	14
2. Justificación.....	16
3. Objetivos .....	19
3.1. Objetivo general.....	19
3.2. Objetivos específicos .....	19
4. Marcos de referencia .....	20
4.1. Marco Paradigmático .....	20
4.2. Marco Epistemológico .....	21
4.3. Marco Disciplinar .....	23
4.3.1 Estructuras psíquicas.....	23
4.3.2 Pulsión.....	27
4.4. Marco Interdisciplinar.....	28
4.4.1 Antropología .....	28
4.4.2 Filosofía .....	29
4.4.3 Sociología .....	30
4.5. Marco Legal.....	31
4.6. Antecedentes Investigativos.....	32
4.6.1 Investigaciones a nivel internacional .....	32
4.6.2 Investigaciones a nivel nacional .....	36
4.6.3 Investigaciones a nivel regional.....	38
5. Metodología.....	41
5.1. Método .....	41

5.2.	Participantes .....	42
5.2.1	Criterios de inclusión .....	42
5.2.2	Criterios de exclusión .....	42
5.3.	Estrategias .....	43
5.4.	Trayectoria .....	44
5.4.1	Cronograma.....	46
6.	Consideraciones éticas .....	47
6.1.	Clasificación de riesgo.....	47
6.2.	Dilemas éticos.....	47
6.2.1	Consentimiento informado.....	47
6.2.2	Privacidad y confidencialidad.....	48
6.2.3	Equidad en la selección de participantes .....	48
6.2.4	Pertinencia y valor social de la investigación.....	48
6.2.5	Devolución de información.....	48
6.2.6	Conflicto de interés .....	49
7.	Resultados .....	50
7.1.	Interpretación dibujo P1.....	62
7.1.1	Observaciones generales durante la aplicación.....	62
7.1.2	Análisis de la figura femenina .....	63
7.1.3	Análisis de la figura masculina.....	63
7.1.4	Comparación e interpretación dinámica .....	64
7.1.5	Conclusiones .....	64
7.2.	Interpretación dibujo P2.....	65
7.2.1	Observaciones generales durante la aplicación.....	65
7.2.2	Análisis de la figura masculina.....	65
7.2.3	Análisis de la figura femenina .....	66
7.2.4	Comparación e interpretación dinámica .....	66
7.2.5	Conclusiones .....	67
7.3.	Interpretación dibujo P3.....	67
7.3.1	Observaciones generales durante la aplicación.....	67
7.3.2	Análisis de la figura masculina.....	68

7.3.3	Análisis de la figura femenina .....	68
7.3.4	Comparación e interpretación dinámica .....	69
7.3.5	Conclusiones .....	69
8.	Discusión de resultados .....	71
9.	Conclusiones .....	76
10.	Aportes, sugerencias y limitaciones.....	78
10.1.	Aportes.....	78
10.2.	Sugerencias .....	79
10.3.	Limitaciones.....	80
	Referencias bibliográficas .....	82

## Lista de Tablas

	Pág.
<b>Tabla 1</b> Categoría estructuras psíquicas.....	50
<b>Tabla 2</b> Categoría pulsión .....	55
<b>Tabla 3</b> Categoría emergente compulsión a la repetición .....	59

**Lista de figuras**

	Pág.
<b>Figura 1</b> Cronograma de actividades .....	46

## Resumen

La siniestralidad vial en motociclistas representa una problemática significativa de salud pública en Colombia, debido a su alta participación en los índices de mortalidad y lesiones graves por accidentes de tránsito. Aunque los enfoques predominantes han explicado este fenómeno desde perspectivas normativas, educativas y estadísticas, centradas en el incumplimiento de normas y en la baja percepción objetiva del riesgo, dichas aproximaciones resultan limitadas para comprender la persistencia de comportamientos riesgosos en sujetos que reconocen las posibles consecuencias físicas y legales de sus actos. En este contexto, la presente investigación tuvo como objetivo analizar la configuración de la experiencia subjetiva del riesgo en motociclistas de Villavicencio, Meta, desde una perspectiva psicoanalítica. El estudio se desarrolló bajo un enfoque cualitativo con método fenomenológico-hermenéutico. La muestra estuvo conformada por tres motociclistas seleccionados mediante muestreo intencional. Como técnicas de recolección de información se emplearon entrevistas semiestructuradas y la Prueba de la Figura Humana de Machover, lo que permitió articular el discurso narrativo con elementos proyectivos de la dinámica psíquica. Los hallazgos evidencian que la relación con el riesgo está atravesada por procesos inconscientes vinculados a la pulsión de muerte y la compulsión a la repetición. La exposición reiterada al peligro puede funcionar como forma de tramitación de la angustia, afirmación subjetiva o respuesta frente al malestar cultural. Se concluye que la siniestralidad vial trasciende la dimensión accidental, involucrando dinámicas psíquicas que sostienen la repetición del riesgo.

**Palabras Clave:** Experiencias vividas, siniestralidad vial, percepción del riesgo, psicoanálisis, pulsión de muerte, compulsión a la repetición.

### **Abstract**

Road accidents involving motorcyclists represent a significant public health problem in Colombia, due to their high contribution to mortality and serious injury rates from traffic accidents. Although the predominant approaches have explained this phenomenon from normative, educational, and statistical perspectives, focusing on non-compliance with regulations and a low objective perception of risk, these approaches are limited in understanding the persistence of risky behaviors in individuals who recognize the possible physical and legal consequences of their actions. In this context, the present research aimed to analyze the configuration of the subjective experience of risk in motorcyclists from Villavicencio, Meta, from a psychoanalytic perspective. The study was developed using a qualitative approach with a phenomenological-hermeneutic method. The sample consisted of three motorcyclists selected through purposive sampling. Semi-structured interviews and the Machover Draw-a-Person Test were used as data collection techniques, allowing for the articulation of narrative discourse with projective elements of psychic dynamics. The findings show that the relationship with risk is permeated by unconscious processes linked to the death drive and the compulsion to repeat. Repeated exposure to danger can function as a way of processing anxiety, a form of subjective affirmation, or a response to cultural malaise. It is concluded that road accidents transcend the accidental dimension, involving psychic dynamics that sustain the repetition of risk.

**Key Word-** Lived experiences, road accidents, risk perception, psychoanalysis, death drive, repetition compulsion.

## Glosario

**Compulsión a la repetición:** La compulsión a la repetición describe la tendencia del sujeto a recrear experiencias traumáticas o conflictivas sin conciencia de ello, incluso cuando generan sufrimiento, como manifestación de procesos inconscientes (Freud, 1920).

**Experiencias vividas:** Las experiencias vividas hacen referencia a la forma en que los individuos experimentan subjetivamente los acontecimientos de su vida y construyen significados a partir de ellos. Desde la fenomenología, estas vivencias constituyen la base para comprender la conducta humana, ya que la realidad es interpretada a través de la experiencia personal (Van Manen, 2014).

**Percepción del riesgo:** La percepción del riesgo es el proceso mediante el cual las personas interpretan la probabilidad de sufrir daños y la gravedad de sus consecuencias, lo que influye directamente en la toma de decisiones y comportamientos preventivos o peligrosos. Este proceso está mediado por factores cognitivos, emocionales y socioculturales (Slovic, 2000).

**Psicoanálisis:** El psicoanálisis es una teoría del funcionamiento psíquico y un método terapéutico que sostiene que gran parte de la conducta humana está determinada por procesos inconscientes, conflictos intrapsíquicos y experiencias infantiles (Freud, 1923).

**Pulsión de muerte:** Freud (1920) introdujo el concepto de pulsión de muerte para explicar la tendencia del ser humano hacia la repetición del dolor, la agresión y la autodestrucción, postulando que existe una fuerza inconsciente orientada al retorno a un estado inorgánico.

**Siniestralidad vial:** La siniestralidad vial se define como el conjunto de accidentes de tránsito que ocurren en una población durante un periodo determinado, incluyendo sus causas y consecuencias humanas, sociales y económicas. Este fenómeno es considerado un problema prioritario de salud pública debido a su impacto en la mortalidad y discapacidad a nivel mundial (Organización Mundial de la Salud, 2018).

## Introducción

La siniestralidad vial constituye uno de los principales problemas de salud pública a nivel mundial y nacional debido a su impacto en la mortalidad, la discapacidad y las consecuencias sociales derivadas de los accidentes de tránsito. En Colombia, los motociclistas representan el actor vial con mayor nivel de vulnerabilidad, concentrando un porcentaje significativo de víctimas fatales y lesionados graves. Particularmente en ciudades intermedias como Villavicencio, Meta, el uso creciente de la motocicleta como medio de transporte y herramienta laboral ha incrementado la exposición al riesgo, convirtiendo la accidentalidad en un fenómeno persistente que trasciende explicaciones exclusivamente técnicas o normativas.

Tradicionalmente, la siniestralidad vial ha sido abordada desde enfoques centrados en la educación vial, el cumplimiento de normas y el análisis estadístico del comportamiento humano. Estas perspectivas han explicado los accidentes principalmente como resultado del desconocimiento de las reglas de tránsito, la imprudencia o la baja percepción objetiva del riesgo. Sin embargo, dichas aproximaciones resultan insuficientes para comprender por qué numerosos motociclistas, aun reconociendo las posibles consecuencias físicas, sociales y legales de sus acciones, mantienen comportamientos reiterados de exposición al peligro. Esta paradoja evidencia la necesidad de explorar dimensiones subjetivas que permitan comprender el lugar que ocupa el riesgo en la experiencia psíquica del sujeto.

Diversos estudios en seguridad vial han señalado factores asociados al comportamiento riesgoso, tales como variables sociodemográficas, culturales y cognitivas; no obstante, investigaciones recientes han comenzado a reconocer la importancia de los aspectos emocionales y subjetivos en la toma de decisiones durante la conducción. Desde el campo del psicoanálisis, autores como Freud introducen conceptos fundamentales para comprender aquellas acciones humanas que no responden únicamente a la lógica racional consciente. La pulsión de muerte, la compulsión a la repetición y el malestar cultural permiten pensar que la exposición al riesgo puede estar vinculada a procesos inconscientes mediante los cuales el sujeto tramita tensiones internas, conflictos psíquicos o formas particulares de afirmación subjetiva frente al límite y la ley.

En este contexto surge la pregunta de investigación: ¿Cuáles son las experiencias vividas por los motociclistas en relación con el riesgo y la siniestralidad vial? A partir de este

interrogante, el objeto de estudio de la presente investigación se centró en analizar la relación entre los procesos psíquicos inconscientes y los comportamientos de riesgo asumidos por motociclistas, entendiendo que la siniestralidad vial no solo responde a factores externos o normativos, sino también a dinámicas subjetivas que pueden sostener la repetición del peligro.

El propósito de este trabajo fue analizar la configuración de la experiencia subjetiva del riesgo en motociclistas de Villavicencio desde un enfoque psicoanalítico, buscando comprender los significados que los sujetos atribuyen a su relación con el peligro y cómo dicha experiencia se articula con elementos de su estructura psíquica. En coherencia con este propósito, la investigación se desarrolló bajo un enfoque cualitativo con método fenomenológico-hermenéutico, el cual permitió interpretar las narrativas de los participantes y acceder a la dimensión simbólica y subjetiva de su experiencia. La selección de tres motociclistas mediante muestreo intencional respondió al interés por profundizar en la singularidad del discurso, empleando entrevistas semiestructuradas y la Prueba de la Figura Humana de Machover como estrategias complementarias para explorar manifestaciones conscientes e inconscientes del comportamiento frente al riesgo.

La fundamentación de esta investigación se sustenta en la necesidad de ampliar la comprensión del fenómeno de la accidentalidad vial integrando perspectivas psicológicas profundas que trasciendan la explicación causal tradicional. Desde el psicoanálisis, el riesgo puede entenderse como una experiencia subjetiva atravesada por deseos inconscientes, conflictos internos y modos particulares de relación con la vida y la muerte. En este sentido, la reiteración del peligro no se interpreta únicamente como irresponsabilidad o falta de conocimiento, sino como una posible forma de tramitación de la angustia, búsqueda de reconocimiento o respuesta frente al malestar cultural contemporáneo.

De esta manera, el presente estudio busca aportar al campo académico y profesional una comprensión interdisciplinaria de la siniestralidad vial, proponiendo que las estrategias de prevención y promoción de la seguridad vial requieren considerar no solo factores educativos y normativos, sino también la dimensión subjetiva que influye en los comportamientos humanos frente al riesgo. Comprender al motociclista como sujeto psíquico permite abrir nuevas rutas de intervención orientadas a la transformación significativa de los comportamientos de riesgo y al fortalecimiento de políticas públicas más integrales en materia de movilidad y salud pública.

## Problematización

### Planteamiento y formulación del problema

La siniestralidad vial en motociclistas constituye una de las principales causas de mortalidad y lesiones graves en el tránsito en Colombia y, de manera particular, en la ciudad de Villavicencio. Según la Alcaldía de Villavicencio (2025), entre enero y mayo de 2025 se registraron 21 muertes por siniestros viales en la ciudad, de las cuales 16 (76 %) correspondieron a motociclistas, lo que evidencia la alta participación de este actor vial en los eventos fatales. Asimismo, para finales de 2025, Villavicencio acumuló 68 muertes por siniestros viales, siendo 45 de estos motociclistas, muchos de ellos menores de 35 años (Noticiero del Llano, 2025). Estas cifras confirman que la accidentalidad en motociclistas no constituye un fenómeno aislado, sino un problema estructural y persistente a nivel local.

Frente a este panorama, las respuestas institucionales se han centrado en el fortalecimiento normativo, el control policial y las campañas de educación vial, bajo el supuesto de que la siniestralidad se explica principalmente por el incumplimiento de normas, el exceso de velocidad y la baja percepción objetiva del riesgo. No obstante, pese a la existencia de marcos regulatorios como el Código Nacional de Tránsito (Congreso de la República de Colombia, 2002) y al incremento de estrategias preventivas, la reducción sostenida de la siniestralidad vial continúa siendo limitada.

Esta situación plantea una tensión fundamental: si los motociclistas conocen las normas, las sanciones y los riesgos físicos asociados a la conducción imprudente, ¿por qué persisten las prácticas que incrementan la probabilidad de siniestro? La reiteración de estos comportamientos sugiere que los modelos explicativos centrados exclusivamente en variables externas o racionales resultan insuficientes para comprender la complejidad del fenómeno.

En este punto emerge un vacío en el abordaje del problema: la escasa exploración de los procesos subjetivos que intervienen en la configuración de la percepción del riesgo y en la repetición de prácticas peligrosas. La siniestralidad vial no puede reducirse únicamente al evento accidental en sí mismo; debe comprenderse también como el posible desenlace de comportamientos reiterados que, aun siendo reconocidos como riesgosos, se sostienen en el

tiempo. Esta insistencia en el peligro abre la interrogación por aquello que, más allá de la conciencia racional, impulsa al sujeto a exponerse a situaciones que comprometen su integridad.

El psicoanálisis ofrece herramientas conceptuales para profundizar en esta dimensión. En *Más allá del principio del placer*, Freud (1920) introduce la noción de pulsión de muerte y compulsión a la repetición, señalando que el sujeto puede insistir en experiencias que contravienen el principio de autoconservación. Desde esta perspectiva, la exposición reiterada al riesgo en la conducción podría comprenderse no únicamente como imprudencia, sino como manifestación de una lógica inconsciente que encuentra en la repetición del peligro una modalidad de satisfacción psíquica (Freud, 1920).

Asimismo, en *El malestar en la cultura*, Freud (1930) plantea que la vida en sociedad implica la renuncia pulsional y la internalización de la norma, generando un conflicto estructural entre deseo y ley. La regulación del tránsito forma parte de este orden cultural que busca contener la agresividad y garantizar la convivencia social. Sin embargo, la transgresión reiterada de las normas viales puede interpretarse como una respuesta subjetiva frente a dichas restricciones, introduciendo una dimensión simbólica en la comprensión de la siniestralidad vial (Freud, 1930).

A partir de este análisis, se plantea la siguiente pregunta de investigación: ¿Cuáles son las experiencias vividas por los motociclistas en relación con el riesgo y la siniestralidad vial? Teniendo como aporte la línea de investigación abordajes psicosociales en el ámbito regional de la universidad Santo Tomas, sede Villavicencio.

## Justificación

La presente investigación adquiere relevancia para los motociclistas participantes, en tanto posibilita la exploración y simbolización de sus vivencias, emociones y significaciones inconscientes ligadas a la conducción.

Para los participantes, el estudio se configura como un espacio donde su voz, sus fantasías inconscientes y sus modos de significar el peligro son reconocidos y analizados. De este modo, no se los reduce a cifras de accidentalidad ni a infractores de normas de tránsito, sino que se los concibe como sujetos atravesados por deseos, pulsiones y contextos culturales que inciden de la manera en que viven y significan la experiencia de la conducción. En consecuencia, la investigación contribuye a una comprensión más profunda del comportamiento vial, favoreciendo la elaboración de los sentidos inconscientes que emergen en la experiencia del riesgo y abriendo la posibilidad de intervenciones preventivas ajustadas a su realidad psíquica y social.

Asimismo, este estudio refuerza la pertinencia de metodologías cualitativas que privilegian la escucha, el discurso y la experiencia subjetiva de los participantes. Frente a las aproximaciones estadísticas o comportamentales predominantes, el enfoque psicodinámico y cualitativo abre un campo de análisis en el que lo inconsciente, lo simbólico y lo cultural adquieren protagonismo. Este aporte no solo enriquece el acervo epistemológico de la Psicología, sino que también fortalece la práctica investigativa al evidenciar cómo los métodos cualitativos permiten acceder a la verdad subjetiva de los sujetos, ampliando las posibilidades de intervención clínica y social (Giorgi, 2020; Smith et al., 2022).

En este entramado, las prácticas de riesgo no pueden comprenderse únicamente como fallas individuales de autocontrol o desconocimiento normativo, sino como expresiones de un conflicto estructural entre el sujeto y la cultura. Tal como plantea Freud en *El malestar en la cultura* (1930), la vida social exige la renuncia a las pulsiones, generando tensiones permanentes entre los deseos individuales y las exigencias normativas del orden cultural. Esta tensión produce malestar, culpa y conflicto psíquico, que no desaparecen, sino que se desplazan hacia diversas formas de expresión subjetiva. En este sentido, la conducción riesgosa puede ser leída como un espacio simbólico donde el sujeto tramita ese conflicto, afirmando su deseo frente a las

restricciones sociales, y encontrando en el riesgo una vía de descarga pulsional y de significación subjetiva.

A nivel nacional y regional, la investigación adquiere una importancia significativa debido a la magnitud de la siniestralidad vial y la vulnerabilidad particular de los motociclistas. En Colombia, los accidentes de tránsito constituyen una de las principales causas de muerte evitables, siendo los motociclistas la población más afectada. Según la Secretaría de Movilidad de Villavicencio (2023), en un solo año se registraron 523 siniestro viales con 87 víctimas fatales en esta ciudad, mientras que el Ministerio de Transporte (2024) reportó más de 8.000 muertes por accidentes de tránsito a nivel nacional, de las cuales cerca de 7.000 correspondieron a motociclistas. Estas cifras evidencian no solo la gravedad del fenómeno, sino también la necesidad urgente de abordarlo desde múltiples disciplinas.

En el contexto específico de Villavicencio, el uso de la motocicleta se encuentra estrechamente vinculado a condiciones socioeconómicas como la precariedad laboral, la necesidad de movilidad rápida y el bajo costo de este medio de transporte; no obstante, más allá de estas determinaciones estructurales, la motocicleta adquiere un valor simbólico asociado al placer, la libertad y el reconocimiento social. En diversos sectores, prácticas como conducir a gran velocidad, asumir maniobras riesgosas o transgredir las normas de tránsito son interpretadas como signos de valentía, destreza o prestigio, lo que pone de manifiesto cómo la cultura refuerza dinámicas simbólicas que legitiman la transgresión y sostienen subjetivamente estos comportamientos.

Los motociclistas, al reincidir en comportamientos peligrosos, evidencian cómo el inconsciente y las pulsiones se articulan con los discursos culturales que exaltan la velocidad, la destreza y la transgresión como formas de reconocimiento. De este modo, el riesgo deja de ser únicamente una categoría técnica o normativa y se convierte en un significativo cargado de valor simbólico. Frente a esta problemática, los enfoques tradicionales de control y sanción resultan insuficientes, pues no logran intervenir en la dimensión subjetiva donde se producen los significados que sostienen dichas prácticas. Este trabajo, por tanto, ofrece un aporte conceptual y metodológico que puede orientar la formulación de políticas públicas con un enfoque psicosocial, reconociendo que el riesgo vial no se explica únicamente por fallas técnicas o normativas, sino también por dinámicas inconscientes y culturales que estructuran la experiencia social del peligro (Ministerio de Transporte de Argentina, 2023).

Hasta el momento, no se han desarrollado en la región estudios que articulen explícitamente la percepción subjetiva del riesgo con las dimensiones inconscientes y culturales que la sustentan. Esta investigación contribuye a reconocer que la siniestralidad vial no puede entenderse únicamente como un problema de falta de educación o de control normativo, sino como un entramado simbólico donde se articulan pulsión, inconsciente y cultura. Así, el trabajo no solo aporta al conocimiento académico, sino que también ofrece recursos para pensar estrategias de prevención y cultura ciudadana más ajustadas a la realidad local, capaces de intervenir en las dinámicas subjetivas y culturales que limitan la percepción del riesgo (Agencia SINC, 2023; Sarmiento & Vargas Rodríguez, 2013).

## **Objetivos**

### **Objetivo general**

Comprender la experiencia de riesgo de los motociclistas de Villavicencio, meta.

### **Objetivos específicos**

- Identificar el comportamiento de los usuarios de motocicleta en Villavicencio, Meta
- Reconocer la experiencia de siniestralidad vial de los usuarios de motocicleta en Villavicencio.
- Interpretar la estructura psíquica que prima en el comportamiento de riesgo en los motociclistas en Villavicencio.

## **Marcos de referencial**

### **Marco Paradigmático**

Desde el paradigma interpretativo, esta investigación busca comprender la manera en que los motociclistas de Villavicencio construyen subjetivamente su relación con la velocidad, el riesgo y la seguridad vial. Este enfoque permite analizar la experiencia humana desde la percepción de los propios actores involucrados, reconociendo que la realidad social no es un conjunto de hechos objetivos, sino un entramado de significados que emergen de la interacción y la interpretación individual y colectiva (Sánchez, 2020).

En este sentido, el paradigma interpretativo se vuelve fundamental para entender por qué los motociclistas adoptan determinadas prácticas en la vía, cómo justifican sus decisiones y cuáles son los valores que guían su comportamiento. Desde esta perspectiva, la cultura de la velocidad no se reduce a un comportamiento observable, sino que se configura como un sistema de significados compartidos que los motociclistas interiorizan y reproducen. Es aquí donde la teoría psicoanalítica, y en particular la dualidad entre pulsión de vida y pulsión de muerte se articula coherentemente con este enfoque interpretativo.

Asimismo, la percepción del motociclista hábil y audaz no solo se construye socialmente a través de imaginarios colectivos, sino que también se ancla en dinámicas inconscientes. Es decir, los motociclistas no solo aprenden estos significados a partir de su entorno social, sino que, a nivel psicológico, pueden experimentar un deseo inconsciente de riesgo como forma de reafirmación identitaria o como una vía para canalizar conflictos internos no resueltos. De esta manera, la velocidad y el peligro no solo son valorados externamente por la cultura del motociclismo, sino que también pueden estar ligados a pulsiones individuales que operan fuera del nivel consciente.

Desde esta óptica, la tensión estructural entre eros-thanatos, permite comprender que los comportamientos de riesgo en la vía no deben entenderse simplemente como transgresiones normativas, sino como expresiones simbólicas de conflictos internos y deseos reprimidos que emergen en la práctica cotidiana. Mientras que la pulsión de vida se manifiesta en la sensación de dominio, fluidez y conexión con el entorno al conducir, la pulsión de muerte se expresa en la compulsión a desafiar el peligro, incluso cuando existen antecedentes de accidentes. En este

marco, la repetición de comportamientos arriesgados no puede reducirse a una decisión racional, sino que debe analizarse a partir de la experiencia en la que el riesgo se convierte en un medio de reafirmación identitaria ya que no logra tramitar la experiencia del sujeto.

Según Miranda Beltrán y Ortiz Bernal (2020), la realidad no es una entidad objetiva, sino una experiencia interpretada a partir de valores y referencias culturales. Esta afirmación refuerza la idea de que la siniestralidad vial debe analizarse desde una dimensión simbólica y psicológica, más allá del mero cumplimiento normativo.

En conclusión, desde esta perspectiva, el estudio no solo examina el fenómeno de los accidentes de tránsito como un problema estructural, sino también como una manifestación de significados individuales y colectivos que dan sentido a la conducción. El paradigma interpretativo permite, por tanto, abordar la siniestralidad vial como una construcción subjetiva, en la que el deseo, el miedo y la identidad se entrelazan en la experiencia cotidiana del motociclista.

### **Marco Epistemológico**

La presente investigación se inscribe dentro de una epistemología fenomenológico-hermenéutica, la cual reconoce que el conocimiento no es un mero reflejo objetivo de la realidad, sino una construcción subjetiva mediada por la experiencia vivida, el lenguaje, el cuerpo y la historia del sujeto. Desde esta perspectiva, comprender un fenómeno implica situarse en la experiencia del otro, accediendo a los significados que las personas otorgan a sus vivencias cotidianas a partir de sus marcos interpretativos y de sentido (Giorgi, 2020; Smith, Flowers & Larkin, 2022).

La fenomenología, en tanto corriente filosófica originada en el pensamiento de Edmund Husserl, propone una suspensión de los prejuicios y supuestos teóricos (epoché) para aproximarse a los fenómenos en su forma más pura, tal como se presentan a la conciencia. En el contexto de las ciencias sociales, esta aproximación se traduce en una actitud investigativa abierta, reflexiva y empática, que valora el punto de vista del participante como una fuente legítima de conocimiento. Así, el investigador se posiciona no como un observador externo, sino como un interlocutor activo en la construcción del sentido, buscando captar la esencia de las

experiencias vividas por los motociclistas en relación con el riesgo y la siniestralidad vial (Vasilachis de Gialdino, 2021).

Por su parte, la hermenéutica complementa esta visión al subrayar que toda experiencia es interpretada y reinterpretada desde marcos culturales, simbólicos y lingüísticos. En este sentido, no basta con acceder a lo que se dice, sino que es necesario interpretar cómo se dice y desde dónde se dice. En este proceso, el lenguaje adquiere un lugar central como mediador del mundo y del sentido. Comprender, entonces, no es simplemente recoger información, sino ingresar a la lógica interna de los discursos, prácticas y emociones de los sujetos. En palabras de Gadamer (2020), la comprensión es siempre un acto dialógico, una fusión de horizontes entre el intérprete y el mundo del otro.

En este estudio, el enfoque fenomenológico-hermenéutico se articula con una mirada psicoanalítica, dado que ambas perspectivas comparten un interés común por la subjetividad, la complejidad de la experiencia humana y las dimensiones inconscientes del sentido. Desde esta articulación, se reconoce que los relatos de los motociclistas no solo expresan percepciones conscientes sobre el riesgo, sino también posiciones afectivas, deseos, mecanismos de defensa y estructuras simbólicas que median su relación con la conducción, la velocidad y la exposición al peligro.

La conducción de motocicleta, en este sentido, no es únicamente un acto técnico o práctico, sino también un acto cargado de significados emocionales e identitarios. Como lo plantea Freud, la manera en que cada sujeto elabora sus conflictos edípicos y construye sus identificaciones constituye un eje fundamental en la conformación de su subjetividad. Estas identificaciones, lejos de limitarse al ámbito individual, permiten comprender fenómenos más amplios vinculados a la vida social, tales como la pertenencia grupal, la afirmación de la virilidad, la tendencia a la transgresión o la búsqueda de reconocimiento. En este sentido, las formas en que el sujeto se posiciona frente a la ley, la autoridad y el deseo se inscriben en dinámicas colectivas que influyen (Vallejo, 2022).

Este posicionamiento epistemológico también implica asumir que el conocimiento producido no será universal ni replicable en términos cuantitativos, sino subjetivo. Se trata de comprender la experiencia del riesgo desde la voz de los propios actores, reconociendo las tensiones entre lo individual y lo colectivo, entre lo consciente y lo inconsciente, y entre lo

vivido y lo narrado. Por tanto, el proceso investigativo debe respetar la singularidad de cada relato, permitiendo que emerjan los sentidos desde la complejidad de lo vivido.

Finalmente, la perspectiva fenomenológico-hermenéutica permite sostener una postura crítica frente a las explicaciones reduccionistas del riesgo, alejándose de enfoques meramente conductistas o biomédicos que tienden a responsabilizar al individuo sin considerar sus condiciones de vida, su historia subjetiva o los discursos sociales que atraviesan su práctica. En lugar de ello, se apuesta por comprender cómo los motociclistas construyen, representan y significan el riesgo en su cotidianidad, considerando los factores sociales, culturales, afectivos y simbólicos que estructuran su experiencia.

## **Marco Disciplinar**

### ***Estructuras psíquicas***

Comprender la experiencia de ser motociclista en ciudades como Villavicencio exige superar los marcos exclusivamente normativos o comportamentales. Dichos enfoques permiten cuantificar accidentes, infracciones o niveles de exposición, pero no explican el modo en que cada sujeto inviste de sentido la experiencia del peligro. Desde el psicoanálisis, el riesgo no se concibe como un dato neutro, sino como una vivencia atravesada por deseos, temores y fantasías inconscientes que median la lectura de la realidad. La relación con la vía pública se constituye, entonces, en un escenario donde se expresan las tensiones entre las estructuras psíquicas (*ello, yo y superyó*) y los distintos niveles de conciencia, cuya interacción configura la toma de decisiones, la disposición al autocuidado y las formas subjetivas de control (Freud, 1926).

Esta perspectiva subraya la centralidad del inconsciente en la organización del comportamiento. La percepción del riesgo no equivale al conocimiento de estadísticas o normas, sino a una construcción subjetiva que se apoya en huellas afectivas, identificaciones y escenas internas. En los motociclistas, ello se expresa en modos particulares de interpretar la velocidad, las maniobras o la cercanía con la muerte. El sujeto puede saber que un adelantamiento es peligroso y, sin embargo, experimentarlo como desafío estimulante o como prueba de autocontrol. Esta torsión del sentido revela que el peligro se lee a través de una trama simbólica y deseante, antes que como un estímulo puramente racional (Freud, 1920). En este marco, la

conciencia no actúa como instancia soberana, sino como una superficie limitada donde emergen, de manera parcial, los contenidos inconscientes que orientan el comportamiento.

El ello, regido por el principio del placer, impulsa la búsqueda de sensaciones intensas y la descarga inmediata de las tensiones internas. En el contexto vial, esto puede traducirse en comportamientos impulsivos, exceso de velocidad o transgresión de normas. El yo, mediador entre el ello, el superyó y la realidad, busca mantener el equilibrio entre los deseos, las exigencias sociales y las condiciones objetivas del entorno; es la instancia que evalúa, planifica y regula el comportamiento del motociclista. El superyó, por su parte, representa la interiorización de normas, valores y mandatos culturales; actúa como juez moral que induce culpa o vergüenza ante la infracción, pero que también puede generar exigencias excesivas o ideales inalcanzables. La interacción de estas tres instancias, junto con los niveles de conciencia, determina el modo singular en que cada sujeto percibe el riesgo y responde frente a él (Freud, 1923).

Desde esta articulación, la conciencia puede comprenderse como un efecto del funcionamiento de las estructuras psíquicas. Freud (1923) señaló que la mente se organiza en los sistemas inconsciente, preconscious y consciente, cuya dinámica define la relación del sujeto con la realidad. De este modo, la conciencia del riesgo no depende exclusivamente del saber racional, sino de la forma en que el yo logra o no integrar las exigencias del ello, las prescripciones del superyó y las condiciones de la realidad. En la experiencia del motociclista, la conciencia se muestra frágil frente a la insistencia pulsional: un conductor puede conocer las normas, haber presenciado accidentes e incluso haberlos sufrido, y aun así reincidir en comportamientos peligrosos, porque el deseo y la pulsión actúan por fuera de los límites de la razón (Pérez, 2020).

Los mecanismos de defensa del yo cumplen un papel fundamental en la organización de esta experiencia, al amortiguar la angustia que suscita la vulnerabilidad corporal y la posibilidad de siniestro. La negación permite desconocer el peligro real, sosteniendo la idea de que los accidentes “les ocurren a otros”; la proyección desplaza la peligrosidad al entorno, atribuyendo la causa a los automóviles, al clima o al estado de la vía; y la racionalización ofrece explicaciones tranquilizadoras como “sé manejar” o “conozco esta ruta”, generando una ilusión de control. Estas defensas ayudan al yo a preservar la estabilidad psíquica, pero pueden distorsionar la percepción del riesgo y favorecer decisiones imprudentes (Roth, 2023). En este marco, la

conciencia no elimina el placer ni el impulso, sino que tiende a justificarlos mediante narrativas que sostienen una sensación ilusoria de dominio y seguridad.

El narcisismo primario del yo es otro fenómeno relevante. Algunos motociclistas desarrollan una creencia de invulnerabilidad o de excepcionalidad personal, considerándose más hábiles o cuidadosos que los demás. Este sentimiento de superioridad reduce la angustia, pero al mismo tiempo debilita la atención y la capacidad de anticipar el peligro. Desde el psicoanálisis, tales mecanismos se comprenden como formas de sostener la autoestima frente a la amenaza constante de daño o pérdida (Roth, 2023). Estas representaciones se articulan con identificaciones imaginarias “la figura del conductor hábil, rápido o desafiante” que refuerzan el narcisismo del yo y alimentan un saber imaginario (“yo manejo mejor que los demás”), consolidando un ideal de invulnerabilidad (Rodríguez & Gallo, 2022; De la Peña & Velasco, 2021). Por tanto, la conciencia no debe entenderse como un espacio neutral, sino como una construcción simbólica que refleja las tensiones entre el yo ideal, el superyó y la realidad.

La dimensión simbólica y social de la motocicleta agrega otro nivel de significación al comportamiento. Más que un medio de transporte, la moto representa libertad, autonomía y poder. En determinados grupos sociales, la temeridad y la destreza se asocian con prestigio y reconocimiento, presentando un lenguaje de validación entre pares. En ese marco, el superyó social puede reforzar estilos de conducción riesgosos, presentando la transgresión como signo de habilidad o valentía (Menasche, 2006).

En ciudades como Villavicencio, donde la motocicleta es un recurso cotidiano para el trabajo y la movilidad, estos imaginarios se entrelazan con las condiciones locales del tránsito. La presión por llegar, las deficiencias en la infraestructura y la convivencia con diversos actores viales crean climas afectivos que inciden en la percepción del riesgo. Prácticas como zigzaguear entre vehículos, acelerar al cambiar el semáforo o circular por espacios reducidos se normalizan como demostraciones de pericia más que como comportamientos de exposición. De este modo, la cultura vial interactúa con las estructuras psíquicas del sujeto y con su conciencia, modulando su forma de interpretar el peligro y su capacidad de autocuidado.

El cuerpo constituye un punto de anclaje fundamental en esta experiencia. A diferencia del automóvil, la motocicleta expone al conductor al entorno, intensificando la sensorialidad del desplazamiento: el viento, el ruido y la vibración del motor estimulan la percepción y producen sensaciones de dominio, libertad o euforia. Desde el psicoanálisis, el cuerpo se entiende como un

escenario donde se inscriben las marcas del deseo y las defensas del yo, afectando la forma en que el sujeto evalúa el riesgo y regula su comportamiento (Freud, 1926). Asimismo, las fantasías defensivas tempranas ligadas a la invulnerabilidad, el destino o la excepcionalidad protegen contra la angustia de dependencia, pérdida y castración, pero pueden empobrecer el contacto con la realidad emocional. Algunos motociclistas conciben su capacidad de “salir ilesos” como prueba de valor o dominio personal, integrando el riesgo a narrativas de mérito y competencia. Estas ficciones fortalecen la autoestima y reducen la angustia, pero pueden degradar la prudencia y el juicio preventivo en entornos de alta incertidumbre (Freud, 1920).

En este marco, la conciencia del riesgo se revela como una función frágil y atravesada por la economía pulsional. Freud (1920) sostuvo que el sujeto puede tener plena conciencia del peligro sin que ello implique necesariamente evitarlo. En el caso de los motociclistas, esta fragilidad se refleja en la tensión entre saber y actuar: aunque son conscientes de los riesgos, persisten en la exposición, impulsados por una economía libidinal que obtiene placer del límite. Por ello, la conciencia no elimina el placer, sino que tiende a justificarlo mediante frases como “yo controlo” o “a mí no me pasa”, que operan como defensas del yo destinadas a reducir la angustia y sostener una sensación ilusoria de dominio y seguridad (Jiménez, 2021). Al mismo tiempo, la conciencia se ve moldeada por discursos sociales y culturales que manifiestan la exposición al peligro. En ciudades como Villavicencio, la motocicleta se asocia con valores como rapidez, eficacia y valentía, configurando un imaginario colectivo que transforma la idea del riesgo en una narrativa de competencia y reconocimiento (García, 2023).

Finalmente, el marco psicoanalítico invita a articular las dimensiones psíquicas, conscientes y sociales del comportamiento vial. El ello, el yo y el superyó no actúan de manera aislada, sino en entramados singulares que cada motociclista construye en relación con su historia, sus identificaciones y su contexto. La conciencia, lejos de ser una instancia autónoma, se configura como un efecto de estas interacciones, atravesada por el deseo, la ley y la cultura. Comprender estos nudos permite trascender las campañas centradas únicamente en la información y avanzar hacia estrategias que convoquen el deseo de cuidado, generen reconocimiento simbólico del autocontrol y promuevan vínculos más responsables con la vida y la comunidad (Franco Cuartas & Sanín Jiménez, 2020; Freud, 1926).

### ***Pulsión***

La comprensión del comportamiento riesgoso en los motociclistas exige situar el comportamiento en el campo de las determinaciones inconscientes que estructuran la vida psíquica del sujeto. Desde la metapsicología freudiana, el comportamiento no se explica únicamente por factores conscientes o racionales, sino por la dinámica pulsional que organiza el aparato psíquico. En este sentido, Freud (1920) introduce la distinción entre las pulsiones de vida (Eros) y las pulsiones de muerte (Thanatos), concebidas como fuerzas fundamentales que atraviesan el psiquismo y orientan la economía libidinal del sujeto. Estas pulsiones no operan de manera aislada, sino en una articulación conflictiva que configura el deseo, el placer y la relación del sujeto con el peligro.

Eros se orienta hacia la conservación y la continuidad de la vida, promoviendo la investidura libidinal de los objetos y la búsqueda de vínculos que aseguren la cohesión del yo. En el contexto del motociclismo, esta pulsión se manifiesta en los comportamientos orientados al cuidado del cuerpo y la preservación de la integridad física: el uso de dispositivos de seguridad, la anticipación de maniobras y la consideración del otro como semejante en el espacio vial. A través de Eros, el sujeto reconoce los límites de su cuerpo y la necesidad de un orden simbólico que regule la convivencia y la circulación.

Por el contrario, la pulsión de muerte introduce una tendencia a la descarga, a la repetición y a la disolución de las ligaduras establecidas por Eros. Freud (1920) señala que Thanatos se manifiesta en la compulsión a la repetición, en la agresividad y en la búsqueda de situaciones que ponen en riesgo la integridad del sujeto. En el motociclista, esta tendencia puede expresarse en la reiteración de maniobras temerarias, en el exceso de velocidad y en el desprecio por las normas, comportamientos que no responden únicamente a una falla del juicio, sino a una lógica pulsional que empuja al sujeto hacia el borde de la experiencia. En este punto, el riesgo se erotiza y el peligro se convierte en objeto de placer, desplazando el principio de realidad por la primacía de la satisfacción pulsional.

No obstante, la vida psíquica no se organiza en términos de una oposición simple entre Eros y Thanatos, sino en una tensión constante entre ambas fuerzas. Freud (1926) sostiene que el yo se constituye como instancia mediadora entre las exigencias pulsionales del *ello*, las demandas normativas del *superyó* y las condiciones impuestas por la realidad. En el

comportamiento vial, el yo intenta sostener un equilibrio precario entre la búsqueda de satisfacción y la necesidad de preservación, produciendo formaciones de compromiso que permiten al sujeto sostener una ilusión de control sobre el peligro. Así, el acto riesgoso no aparece como un mero error cognitivo, sino como el resultado de una negociación inconsciente entre las instancias psíquicas y las fuerzas pulsionales que las atraviesan.

Desde esta perspectiva, el riesgo vial se configura como una escena psíquica en la que se actualiza el conflicto fundamental entre la tendencia a conservar la vida y la tendencia a ponerla en peligro. Cada motociclista construye, de manera singular, una modalidad de relación con el peligro que responde a su historia libidinal, a sus identificaciones ya las modalidades de funcionamiento de su aparato psíquico. Cuando Eros logra ligar la energía pulsional, el riesgo es simbolizado y regulado por el yo; Cuando Thanatos predomina, el peligro se convierte en escenario de descarga pulsional y afirmación narcisista. Comprender esta dialéctica permite trascender las explicaciones comportamentales y normativas, para situar el comportamiento vial en el campo de la subjetividad, donde el acto se revela como expresión de la economía libidinal y del conflicto estructural entre vida y muerte (Freud, 1920; Freud, 1926).

## **Marco Interdisciplinar**

### *Antropología*

Desde la antropología, las prácticas viales deben entenderse como parte de un sistema cultural más amplio. Las formas de circular por el espacio urbano, los modos de apropiación de vehículos como las motocicletas, y los rituales asociados a la conducción se inscriben en cosmovisiones particulares. En algunas culturas urbanas, especialmente en contextos marginales o periféricos, la conducción agresiva no se percibe como riesgo, sino como una forma legítima de expresión de libertad, masculinidad o resistencia frente al orden establecido. Así, la repetición de conductas viales peligrosas se interpreta como un acto simbólico de afirmación cultural.

Este enfoque resalta que la percepción del riesgo no es universal, sino culturalmente construida. Por ejemplo, en algunas comunidades el uso del casco se considera innecesario o incluso humillante, mientras que en otras es sinónimo de responsabilidad. La manera en que se entiende el riesgo depende de los significados colectivos asignados al cuerpo, a la tecnología, al

control y a la muerte. De esta forma, campañas que apelan sólo al miedo o a la racionalidad técnica pueden resultar ineficaces si no comprenden la lógica simbólica local que convierte el riesgo en virtud.

Desde una perspectiva etnográfica, se hace evidente que muchos comportamientos reiterativos de riesgo tienen valor ritual. Las carreras callejeras, las acrobacias en motocicleta o la evasión de controles policiales no son meros actos individuales, sino prácticas sociales repetidas que reafirman códigos de pertenencia y jerarquía. La repetición del riesgo, por tanto, es también una forma de performatividad cultural, donde lo que se pone en juego no es solamente la vida, sino el sentido mismo de la existencia dentro del grupo.

### *Filosofía*

La filosofía nos ofrece herramientas para pensar el riesgo y la repetición más allá de lo empírico, situando la conducta humana dentro de una dimensión existencial. Kierkegaard, por ejemplo, hablaba del concepto de angustia como condición esencial de la libertad: cuando el ser humano se enfrenta a la posibilidad infinita de elección, muchas veces elige repetir lo ya conocido, incluso si es destructivo, como una forma de evadir la angustia de lo nuevo. Desde este ángulo, la compulsión a la repetición en contextos viales podría leerse como una huida de la libertad, una forma de refugiarse en el automatismo.

Por otra parte, filósofos contemporáneos como Hans Jonas plantean una ética de la responsabilidad que cuestiona los valores del progreso moderno. En la sociedad tecnificada, la eficiencia, la velocidad y la productividad se imponen como ideales, desplazando la prudencia y el cuidado. La percepción del riesgo se diluye frente a estos mandatos, y las decisiones individuales (como conducir temerariamente para llegar más rápido) adquieren un carácter ético. El riesgo ya no se piensa como un límite necesario, sino como parte de la lógica de superación constante.

Finalmente, autores como Paul Virilio han reflexionado sobre la velocidad como fenómeno filosófico. En su tesis sobre la “dromología”, Virilio sostiene que todo avance técnico conlleva su propio accidente: el automóvil produce el choque, el avión, la caída. Desde esta perspectiva, la repetición del accidente no sería un desvío, sino una consecuencia estructural del modelo civilizatorio. Por lo tanto, abordar la accidentalidad vial no es solo una cuestión técnica o

individual, sino un problema filosófico que interpela al modo de vida moderno y su relación con el tiempo, el cuerpo y la muerte.

### *Sociología*

La sociología examina cómo las estructuras sociales condicionan la repetición de conductas peligrosas en la vía. La compulsión a la repetición, en este caso, no se limita al plano individual, sino que se reproduce a nivel estructural mediante ciclos de exclusión, pobreza y violencia urbana. Las comunidades marginadas tienden a presentar tasas más altas de siniestralidad vial no solo por falta de recursos, sino también porque la inseguridad y la desconfianza institucional promueven un ethos de supervivencia inmediata, donde el riesgo es una constante naturalizada. El acto de “correr” o “burlar” las normas viales responde, en parte, a esta configuración social de urgencia y precariedad.

Además, la repetición de la infracción y el accidente puede entenderse como una forma de resistencia simbólica. Desde la teoría del conflicto social, se ha sostenido que las normas de tránsito son representadas como imposiciones de un orden estatal que ha fallado en ofrecer equidad. Por tanto, desobedecerlas se convierte, para ciertos sectores, en un acto subversivo que reafirma la identidad frente a un sistema percibido como injusto. En ese contexto, la percepción del riesgo se ve disminuida no sólo por la exposición cotidiana al peligro, sino también por la interiorización de que "no hay nada que perder", lo cual refuerza la repetición inconsciente de situaciones de peligro.

La sociología también resalta la importancia de los mecanismos de reproducción cultural, donde los medios, las redes sociales y los relatos familiares transmiten modelos de comportamiento que incluyen prácticas riesgosas al volante. Esta transmisión intergeneracional del riesgo puede observarse, por ejemplo, en familias donde el padre que conduce sin casco o en estado de embriaguez se convierte en referente de masculinidad para sus hijos. Así, la compulsión a la repetición se institucionaliza socialmente, no como desviación, sino como norma tácita. Intervenir en estas dinámicas requiere entonces políticas públicas que no solo sancionen, sino que transformen imaginarios sociales y ofrezcan alternativas culturales viables.

## Marco Legal

Para garantizar que este proyecto se realice en la ciudad de Villavicencio, Meta, es imprescindible considerar tanto el marco legal en materia de tránsito y seguridad vial como las disposiciones éticas que rigen las investigaciones en Colombia. En este sentido, la Ley 769 de 2002, correspondiente al Código Nacional de Tránsito Terrestre, establece las disposiciones generales que orientan el comportamiento responsable de los actores viales y que garantizan la protección de los derechos de todos los ciudadanos en la vía pública (Congreso de la República de Colombia, 2002). Este código, además de normar la movilidad, busca reducir los riesgos de siniestralidad vial, situación particularmente relevante en Villavicencio, donde las motocicletas representan un porcentaje significativo de los incidentes de tránsito.

De manera complementaria, la Ley 1503 de 2011 resalta la importancia de la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, fomentando una cultura ciudadana que priorice el respeto por la vida y la prevención de riesgos viales (Congreso de la República de Colombia, 2011). Este aspecto resulta de vital importancia en el presente estudio, dado que se centra en el análisis de los comportamientos de los motociclistas de la ciudad. En consecuencia, este marco normativo refuerza la necesidad de que toda investigación con enfoque psicosocial en el campo de la movilidad se realice bajo parámetros que contribuyan a la transformación de prácticas inseguras en conductas más responsables y conscientes.

Ahora bien, desde la perspectiva ética y de protección de los participantes en la investigación, resulta fundamental garantizar la privacidad, la seguridad y el respeto por la dignidad de las personas involucradas. Para ello, la Ley 1581 de 2012 establece los principios de protección de datos personales, asegurando que la información recolectada se maneje de manera confidencial y únicamente con fines investigativos (Congreso de la República de Colombia, 2012). Igualmente, la Resolución 8430 de 1993 del Ministerio de Salud y Protección Social regula las normas científicas y éticas aplicables a investigaciones con seres humanos, señalando la obligación de salvaguardar la integridad y el bienestar de los participantes (Ministerio de Salud y Protección Social, 1993).

Por último, es importante destacar el papel del psicólogo en el marco de este tipo de investigaciones. De acuerdo con la Ley 1090 de 2006, Código Deontológico y Bioético de la Psicología, los profesionales deben actuar con responsabilidad social y ética, garantizando la

protección de los derechos humanos, el respeto por la autonomía y la aplicación de los principios de beneficencia, no maleficencia y justicia (Congreso de la República de Colombia, 2006). De este modo, el presente proyecto no solo se articula con las disposiciones legales en materia de tránsito y movilidad, sino también con los principios bioéticos que orientan la práctica psicológica en contextos investigativos, asegurando un abordaje responsable, integral y respetuoso de los participantes.

## **Antecedentes Investigativos**

### ***Investigaciones a nivel internacional***

A nivel internacional, las investigaciones recientes sobre motociclistas han coincidido en señalar que la percepción del riesgo no puede entenderse únicamente desde enfoques normativos o racionales, sino que se encuentra profundamente mediada por factores psicosociales, culturales e inconscientes. Estas investigaciones, muchas de ellas con metodologías cualitativas, han permitido comprender cómo el riesgo adquiere significados diversos según el contexto sociocultural, el género, la edad y las trayectorias subjetivas.

En Asia, Pathak et al. (2020), en India, realizaron una etnografía urbana con motociclistas de la ciudad de Pune, donde exploraron la percepción del riesgo en trabajadores del sector de reparto a domicilio. El enfoque fue netamente cualitativo, utilizando diarios de campo y entrevistas. Los hallazgos muestran que los conductores minimizan el riesgo al integrarlo como parte habitual de su jornada laboral. Las exigencias de rapidez y cumplimiento de cuotas generan una relación de indiferencia ante el peligro, reforzada por una débil presencia estatal en el control del tránsito. Se concluye que la precarización laboral transforma la conducción en una práctica mecánica que insensibiliza frente a los siniestros.

En Vietnam, Nguyen et al. (2022) realizaron una investigación cualitativa con motociclistas jóvenes en zonas urbanas de alta densidad vehicular. A través de entrevistas en profundidad, exploraron los significados atribuidos a la conducción a alta velocidad. Encontraron que la velocidad es percibida como una forma de afirmación de identidad, libertad y autonomía, especialmente entre los varones, y que esta percepción se articula con mandatos culturales de

masculinidad. Estos hallazgos son relevantes para comprender cómo las representaciones simbólicas y los deseos inconscientes pueden distorsionar o resignificar la percepción del riesgo.

En Irán, Behboudi, Moosavi y Ramnath (2024) desarrollaron un estudio técnico utilizando algoritmos de aprendizaje automático para predecir accidentes viales. Aunque su enfoque inicial fue computacional, los autores reconocen que la eficacia de estos modelos depende de variables humanas como la impulsividad, la regulación emocional y la percepción del riesgo. Estos resultados evidencian la importancia de considerar factores psíquicos en la predicción de conductas de riesgo, incluso en contextos dominados por la tecnología.

Desde el enfoque psicológico diferencial, en Hong Kong, Cheng, Ng y Lee (2012) desarrollaron un estudio cuantitativo en el que compararon motociclistas reincidentes en infracciones de tránsito con conductores sin antecedentes. Aplicaron instrumentos psicométricos para evaluar rasgos de personalidad y encontraron que los primeros presentaban mayores niveles de impulsividad y búsqueda de sensaciones. Estos rasgos influyen directamente en la percepción del riesgo, ya que distorsionan el juicio y promueven la exposición a situaciones peligrosas, lo cual puede interpretarse como expresión de dinámicas pulsionales inconscientes.

En Europa, en un estudio complementario realizado en España, Romero et al. (2019) emplearon un diseño transversal con motociclistas civiles y militares, utilizando pruebas psicométricas como el NEO-PI-R para evaluar rasgos de personalidad. Los resultados mostraron que una baja responsabilidad y una alta apertura a la experiencia estaban asociadas con una percepción más tolerante del riesgo. Esto sugiere que las características de la estructura psíquica individual pueden condicionar la forma en que se enfrenta el peligro en la vía.

Desde una mirada profundamente psicoanalítica, Kirsch, Dimitrijevic y Buchholz (2022), en Alemania, propusieron una reinterpretación del concepto de pulsión de muerte dentro del campo clínico y social. Mediante el análisis de casos clínicos y literatura psicoanalítica, argumentaron que ciertas conductas repetitivas y autodestructivas, como el exceso de velocidad, pueden entenderse como manifestaciones autoadictivas asociadas a traumas no elaborados. Estas conductas se relacionan con una percepción alterada del riesgo, en la cual el sujeto se expone reiteradamente al peligro como forma inconsciente de lidiar con su angustia.

También desde Alemania Roth (2023), analiza la siniestralidad vial desde la contratransferencia analítica, explorando cómo un accidente de motocicleta puede ser interpretado desde las nociones freudianas de compulsión a la repetición y deseo inconsciente. A

través de una narrativa autoetnográfica y conceptual, plantea que el riesgo vial puede representar una vía de expresión simbólica del malestar psíquico, donde la percepción del riesgo se encuentra profundamente entrelazada con la economía libidinal del sujeto.

En el continente africano, específicamente en Tanzania, Kiwango et al. (2024) realizaron un metaanálisis con conductores de motocicletas comerciales. Su estudio integró más de 40 investigaciones previas y permitió identificar factores de riesgo tanto individuales como contextuales. Entre ellos, se destaca la interacción entre condiciones laborales precarias, presión por la eficiencia, y una percepción de riesgo disminuida, muchas veces normalizada culturalmente. Este trabajo resalta cómo el entorno social y económico moldea la manera en que los motociclistas perciben y reaccionan frente al peligro, lo cual es fundamental para una comprensión estructural del fenómeno.

En el ámbito latinoamericano, Azzato, Díaz y Café (2022) llevaron a cabo un análisis regional en varios países de América Latina, identificando que el crecimiento del parque motociclista no ha sido acompañado de políticas públicas que consideren factores psicosociales o culturales. A través de una revisión documental y análisis de datos comparativos, los autores concluyen que la percepción del riesgo no puede reducirse a una cuestión de desconocimiento normativo, sino que se ve afectada por valores colectivos, precarización laboral y construcciones sociales del riesgo. Esto refuerza la necesidad de aproximaciones teóricas que integren lo subjetivo y lo simbólico.

Uno de los aportes más relevantes es el de Werneck et al. (2014) en Brasil, quienes realizaron una investigación cualitativa fenomenológica con motociclistas accidentados en la ciudad de Belo Horizonte. A través de entrevistas a profundidad y análisis temático, exploraron la vivencia del accidente como ruptura existencial y punto de inflexión en la autopercepción del cuerpo, la movilidad y el tiempo. Los autores encontraron que, tras el accidente, los sujetos resignifican su identidad de conductores y emergen narrativas sobre el dolor, la fragilidad y el miedo. El estudio sugiere que la prevención no solo debe centrarse en campañas normativas, sino también en espacios que permitan a los motociclistas reflexionar sobre su propia vulnerabilidad corporal y simbólica.

De forma similar, Delgado y García (2016), desde México, desarrollaron una investigación hermenéutica con jóvenes motociclistas urbanos de Guadalajara. Analizaron las representaciones sociales de la motocicleta y su vínculo con el imaginario masculino. A través de

grupos focales, identificaron que la motocicleta es vista como símbolo de libertad, poder y desafío, y que el riesgo se integra como parte del ideal de virilidad y valentía. Estos hallazgos permiten entender cómo ciertas construcciones de género influyen en la naturalización del peligro vial y dificultan la adopción de comportamientos preventivos.

En el contexto colombiano expatriado, Serrano-Muñoz et al. (2018) realizaron un estudio comparativo entre motociclistas colombianos y españoles residentes en Barcelona, con el objetivo de comprender las estrategias de adaptación a las normas viales europeas. Mediante entrevistas fenomenológicas, encontraron que muchos motociclistas colombianos expresan dificultades para acatar normas estrictas debido a hábitos adquiridos en contextos con menor control institucional. Además, se evidenció una tensión simbólica entre “sobrevivir” en el tráfico y “respetar” las normas, lo que pone en juego identidades móviles que negocian constantemente entre la legalidad y la experiencia previa. El estudio resalta la influencia del contexto sociocultural en la formación del “yo vial”.

Por último, González-Gómez y Morales (2022), desde Chile, desarrollaron una investigación narrativa con víctimas de accidentes viales en motocicleta en Santiago. Analizaron los relatos de reconstrucción vital postsiniestro y la emergencia de una identidad marcada por el trauma. El enfoque hermenéutico permitió evidenciar cómo el accidente se vive como una ruptura que interpela no solo el cuerpo, sino también el sentido del tiempo, la masculinidad y la autonomía. Los autores sugieren la necesidad de dispositivos terapéuticos que integren el trabajo con el trauma subjetivo y no se limiten a la rehabilitación física.

En suma, las investigaciones internacionales ofrecen un panorama amplio y profundo sobre la percepción del riesgo en motociclistas. Desde metodologías cualitativas y psicoanalíticas hasta enfoques cuantitativos y estructurales, los hallazgos evidencian que la percepción del riesgo es una construcción compleja, subjetiva y culturalmente situada, influida por rasgos de personalidad, contextos laborales, construcciones de género y dinámicas psíquicas inconscientes. Esta diversidad de perspectivas refuerza la pertinencia del presente estudio, que propone articular el enfoque psicoanalítico con lo sociocultural, para comprender cómo los motociclistas de Villavicencio configuran su relación con el riesgo en un contexto urbano marcado por la velocidad, la informalidad y la búsqueda de reconocimiento.

### *Investigaciones a nivel nacional*

En Colombia, aunque la mayoría de las investigaciones sobre siniestros viales tienen un enfoque cuantitativo y epidemiológico, en los últimos años han surgido estudios cualitativos que buscan comprender los aspectos simbólicos, subjetivos y culturales asociados a la conducción de motocicleta y la exposición al riesgo. Estas investigaciones cualitativas adoptan metodologías fenomenológicas, narrativas o hermenéuticas, revelando dimensiones ocultas del fenómeno que no emergen desde la estadística.

Desde una aproximación cuantitativa, Ávila y Piraquive (2022), desde la Universidad ECCI, realizaron una investigación centrada específicamente en la percepción del riesgo en motociclistas. Utilizando una metodología cuantitativa con enfoque descriptivo, aplicaron encuestas estructuradas a una muestra de motociclistas urbanos. Los resultados revelaron una tendencia a subestimar el peligro, especialmente en hombres jóvenes con experiencia en conducción. Esta percepción disminuida del riesgo se relaciona con creencias de control personal exagerado y sobrevaloración de las propias habilidades, lo cual favorece prácticas como la velocidad excesiva o las maniobras arriesgadas.

Una de las investigaciones más destacadas es la de Castañeda y Rodríguez (2015), realizada en la Universidad Nacional de Colombia, en la que se exploraron los significados atribuidos a la motocicleta por jóvenes conductores en Bogotá. A través de entrevistas semiestructuradas y análisis hermenéutico, se encontró que la motocicleta representa para muchos una herramienta de independencia económica, pero también de distinción social y escape del control institucional. El estudio muestra cómo las decisiones de conducción están atravesadas por una racionalidad emocional, donde el deseo de autonomía puede primar sobre la conciencia del riesgo.

Por su parte, en un estudio realizado en Bogotá y publicado por la Universidad Javeriana, González y Ortiz (2023) desarrollaron una investigación con enfoque cualitativo que indaga sobre los significados atribuidos por motociclistas jóvenes a su experiencia de conducción. A través de entrevistas semiestructuradas, identificaron que la motocicleta no es percibida únicamente como un medio de transporte funcional, sino como un símbolo de libertad, reconocimiento social y expresión personal. Este carácter simbólico y afectivo influye en que muchos motociclistas estén dispuestos a asumir riesgos, incluso siendo conscientes de sus

consecuencias. Este hallazgo es especialmente relevante para una lectura psicoanalítica, en la medida en que permite conectar el deseo inconsciente de reconocimiento o autonomía con la exposición deliberada al peligro.

En un enfoque complementario, Andrade Navia et al. (2022) llevaron a cabo un estudio en la región del Valle del Cauca, con el objetivo de comprender la relación entre la cultura vial y la siniestralidad en motociclistas. Utilizando una metodología cualitativa de tipo etnográfico, los autores analizaron discursos de motociclistas, observaciones en campo y narrativas recogidas en talleres participativos. Entre sus principales hallazgos se destaca cómo los imaginarios sociales, las prácticas cotidianas y las representaciones simbólicas de la motocicleta configuran formas de relación con el riesgo que trascienden la racionalidad normativa. Por ejemplo, se identificó que la velocidad es socialmente valorada como signo de destreza o virilidad, y que muchas veces el riesgo es resignificado como prueba de habilidad o resistencia.

Asimismo, Quintero y Morales (2016), desde la Universidad del Valle, llevaron a cabo una investigación cualitativa sobre la construcción de masculinidad y conducción riesgosa en motociclistas del Distrito de Aguablanca, en Cali. Utilizando grupos focales y relatos de vida, evidenciaron que existe una asociación entre el uso de la motocicleta y la validación de la hombría a través de la velocidad, el desafío a la autoridad y la exposición al peligro. Esta relación refuerza patrones de conducta imprudente y resistencia al control normativo, enmarcados en contextos de exclusión social y precariedad.

En Medellín, González y Ospina (2018) analizaron las experiencias de motociclistas repartidores en la zona urbana, mediante entrevistas fenomenológicas orientadas por la teoría de la acción. El estudio mostró que estos trabajadores perciben la ciudad como un campo de batalla en el que deben navegar entre la presión laboral, la falta de garantías estatales y la informalidad. La motocicleta es vivida como una extensión del cuerpo y como una herramienta de resistencia frente al sistema. El riesgo, en este contexto, se naturaliza como parte del sacrificio cotidiano para sobrevivir.

Otra investigación significativa es la de Sierra y Ramírez (2019), desde la Universidad Pontificia Bolivariana de Bucaramanga, quienes realizaron una etnografía urbana con motociclistas jóvenes del área metropolitana. Analizaron los hábitos de conducción y los discursos sobre seguridad vial desde una perspectiva hermenéutica. El estudio encontró que muchos jóvenes interpretan las campañas institucionales como moralistas y desconectadas de su

realidad, lo cual genera una distancia simbólica entre el mensaje preventivo y el sujeto receptor. Se propone, entonces, la necesidad de estrategias comunicativas que parten de la escucha activa y la empatía cultural.

Finalmente, Camacho Torres (2021), desde la Universidad del Tolima, desarrolló una investigación narrativa con sobrevivientes de accidentes en motocicleta en Ibagué. A partir de entrevistas abiertas y reconstrucción de relatos, la autora exploró las formas en que los sujetos reconfiguran su identidad luego de un siniestro. La vivencia del accidente es interpretada como un acontecimiento límite que lleva a replantear el sentido de la vida, las relaciones familiares y el uso del tiempo. La autora propone que el acompañamiento psicológico en estos casos debe integrar componentes simbólicos y existenciales, no reducidos al tratamiento fisiológico.

Estos antecedentes nacionales revelan una tendencia creciente hacia el reconocimiento de los factores subjetivos y culturales implicados en la siniestralidad vial en motociclistas. Desde distintas regiones del país, se evidencia cómo las decisiones de conducción están mediadas por imaginarios sociales, construcciones identitarias y condiciones estructurales que exceden el enfoque normativo. Este panorama sustenta la necesidad de investigaciones como la presente, que aborden el fenómeno desde un enfoque psicodinámico y sociocultural, capaz de captar la complejidad del vínculo entre el sujeto, la ciudad y el riesgo.

### ***Investigaciones a nivel regional***

En Villavicencio, el abordaje investigativo de la siniestralidad vial desde una perspectiva cualitativa ha sido escaso, aunque algunas investigaciones recientes han comenzado a indagar en las dimensiones simbólicas, subjetivas y sociales del fenómeno. Estas investigaciones, realizadas mayoritariamente desde metodologías fenomenológicas o hermenéuticas, permiten vislumbrar cómo los motociclistas interpretan, resignifican y se vinculan emocional y simbólicamente con la experiencia del riesgo vial.

En primer lugar, la investigación de Mendoza García (2017), desarrollada en la Universidad de los Llanos, exploró las percepciones de jóvenes motociclistas de la comuna 4 de Villavicencio sobre la normatividad vial. Mediante entrevistas semiestructuradas y análisis de contenido desde un enfoque hermenéutico, la autora evidenció que muchos de los participantes concebían las normas como imposiciones externas ajenas a su cotidianidad, asociando el

cumplimiento con la vigilancia policial más que con la prevención de accidentes. Esta percepción estaba mediada por experiencias de informalidad laboral, precariedad y una visión utilitaria de la motocicleta como medio de supervivencia. El estudio concluye que existe un distanciamiento simbólico entre el sujeto y la ley vial, lo cual contribuye a prácticas riesgosas y evasivas.

Por otro lado, Ruíz Vargas y Chaparro Moreno (2019) desarrollaron una investigación cualitativa en el marco del programa de Psicología de la Corporación Universitaria Minuto de Dios (UNIMINUTO), sede Villavicencio, en la que analizaron los imaginarios sociales de conductores de motocicleta sobre la “velocidad”. A partir de entrevistas a profundidad y análisis narrativo, identificaron que muchos motociclistas asocian la velocidad no solo con eficiencia, sino también con libertad, estatus y rebeldía frente al orden establecido. Estas asociaciones simbólicas tienden a invisibilizar el riesgo real de los siniestros y refuerzan una cultura vial basada en la inmediatez y la autoafirmación. El estudio plantea que cualquier estrategia preventiva debe considerar estos significados para lograr una mayor resonancia emocional y subjetiva en los jóvenes conductores.

Asimismo, el trabajo de Patiño Restrepo (2020), realizado como tesis de maestría en la Universidad de los Llanos, abordó las narrativas de familiares de víctimas de siniestros viales en motocicleta en Villavicencio. A través de un enfoque fenomenológico, se exploraron los relatos de duelo, culpa y resignificación posteriores a los accidentes. El autor encontró que muchas familias construyen explicaciones sobre la tragedia desde creencias en el destino o el castigo divino, al tiempo que emergen sentimientos de frustración ante la impunidad institucional. Esta investigación destaca el valor de la narrativa como vía para comprender el impacto emocional y simbólico de los siniestros en el tejido familiar y comunitario.

En la misma línea, Correa Jiménez y González Marín (2021) llevaron a cabo una investigación con jóvenes motociclistas que prestan servicios de mensajería informal en el centro de Villavicencio. A través de entrevistas abiertas y observación participante, y con análisis desde la teoría fundamentada, describieron cómo estos sujetos configuran su identidad en torno a la agilidad, el dominio del espacio urbano y la transgresión de límites. La motocicleta aparece como una extensión del cuerpo y como herramienta de reconocimiento social. Los investigadores concluyen que estas construcciones identitarias pueden generar una forma de habituación al

riesgo, en la que la exposición permanente a situaciones peligrosas es vista como parte natural del trabajo.

Finalmente, la investigación de Silva Moreno (2022), realizada en el marco del Observatorio de Movilidad de Villavicencio, exploró la relación entre clase social y percepción del riesgo vial en motocicletas de estratos 1 y 2. Desde un enfoque cualitativo hermenéutico, y mediante entrevistas semiestructuradas, el estudio evidenció que las condiciones socioeconómicas adversas llevan a minimizar o justificar las conductas imprudentes. Los participantes señalaron que "andar rápido", "meterse por donde se pueda" o "evadir retenes" son comportamientos normalizados debido a la presión por cumplir con entregas o movilizarse sin restricciones económicas. La autora plantea que el riesgo se vuelve una condición estructural de vida que debe ser comprendida más allá del cumplimiento normativo, e interpretada desde la desigualdad social y la búsqueda de agencia.

En conjunto, estas investigaciones muestran que la siniestralidad vial en Villavicencio no puede ser entendida únicamente desde la estadística o la norma, sino que requiere una comprensión profunda de los sentidos que los sujetos atribuyen a su práctica cotidiana en la vía. El enfoque cualitativo ha permitido visibilizar cómo los significados sobre la norma, el riesgo, la velocidad y la motocicleta están estrechamente ligados a procesos de identidad, cultura urbana y estructuras sociales. Sin embargo, aún se encuentra pendiente una articulación más explícita con categorías psicoanalíticas que permitan comprender los procesos inconscientes implicados en la repetición de conductas riesgosas. La presente investigación se inscribe en este vacío, proponiendo un análisis desde el enfoque psicodinámico y sociocultural que dé cuenta de los vínculos subjetivos entre el motociclista, el riesgo y la ciudad.

## Metodología

### Método

La presente investigación se enmarca en la metodología cualitativa, dado que su propósito central no es medir ni cuantificar variables, sino comprender en profundidad cómo los motociclistas construyen y viven la experiencia del riesgo en su cotidianidad. Este enfoque resulta pertinente porque permite explorar dimensiones subjetivas, emocionales y simbólicas que difícilmente pueden ser captadas mediante técnicas estadísticas, facilitando el acceso a los significados que los sujetos atribuyen a sus experiencias dentro de su propio contexto social y cultural. En este sentido, la investigación cualitativa busca comprender los fenómenos desde la perspectiva de los participantes, atendiendo a las interpretaciones y sentidos que emergen de sus vivencias.

Dentro de este marco, se adopta el método narrativo, el cual se orienta al análisis de los relatos que los sujetos elaboran sobre sus propias experiencias, este enfoque parte de la premisa de que las personas comprenden y organizan su vida a través de historias, mediante las cuales construyen significados acerca de los acontecimientos que han marcado su trayectoria, desde esta perspectiva, las narrativas no solo permiten acceder a hechos o eventos vividos, sino también a la forma en que los sujetos interpretan y dan sentido a sus experiencias dentro de determinados contextos sociales y culturales (Pérez Vargas, Nieto-Bravo & Moncada Guzmán, 2022). En el contexto de esta investigación, el enfoque narrativo permite analizar cómo los motociclistas relatan y resignifican sus experiencias relacionadas con situaciones de peligro, accidentes o prácticas de conducción asociadas al riesgo. A través de los relatos de los participantes es posible comprender cómo las experiencias vividas se transforman en narraciones que expresan percepciones, creencias y significados construidos en torno a la conducción y la exposición al riesgo en la vía (Rodríguez-Castrillón & Amador-Baquiro, 2023). De esta manera, el método narrativo no se limita únicamente a describir los acontecimientos relatados por los participantes, sino que busca interpretar la forma en que estos organizan su experiencia, los énfasis que otorgan a determinados episodios y los sentidos que emergen en sus discursos. En coherencia con la perspectiva psicoanalítica que orienta el presente estudio, las narrativas constituyen una vía para explorar dimensiones subjetivas profundas, tales como las identificaciones, los conflictos y las

formas particulares de relación con el riesgo. Así, el método narrativo permite comprender cómo los motociclistas de Villavicencio construyen sentidos sobre la siniestralidad vial y cómo estas construcciones influyen en su percepción y afrontamiento del riesgo en la conducción.

## **Participantes**

Los participantes son seleccionados mediante muestreo intencional seleccionando aquellos individuos que puedan ofrecer una riqueza experiencial y discursiva significativa en relación con la temática del riesgo y la conducción (Vasilachis de Gialdino, 2021). A diferencia del muestreo aleatorio, este tipo de selección no busca representatividad estadística, sino profundidad en la comprensión del fenómeno, es una estrategia común en investigaciones cualitativas, donde se privilegia el acceso a experiencias significativas y contextos particulares. Según Palinkas et al. (2015), el muestreo intencional permite identificar informantes que poseen un conocimiento o vivencia particular que enriquece sustancialmente el análisis cualitativo, especialmente en el estudio de fenómenos complejos, subjetivos o poco explorados.

En el caso de la presente investigación, los participantes serán tres motociclistas residentes en la ciudad de Villavicencio, se contempla la participación de tanto hombres como mujeres, buscando una representación diversa en términos de edad, nivel educativo, tiempo de experiencia en la conducción y ocupación laboral.

### ***Criterios de inclusión***

- Tener entre 18 a 30 años.
- Residir en la ciudad de Villavicencio.
- Tener al menos uno o dos años de experiencia como motociclista.
- Haber estado involucrado en uno o más siniestros viales o situaciones de riesgo en la vía.

### ***Criterios de exclusión***

- No aceptar voluntariamente participar en la investigación o no firmar el consentimiento informado.

- Presentar en el momento de la investigación una condición clínica o emocional que, a juicio del participante o del investigador, pueda interferir con el desarrollo adecuado de la entrevista o la aplicación de pruebas psicológicas.

## **Estrategias**

En cuanto a las técnicas e instrumentos de recolección de información, se utilizará la entrevista semiestructurada como herramienta principal. Esta se estructurará a partir de una guía, orientada a indagar tanto los aspectos conscientes como inconscientes de la experiencia del riesgo en motociclistas, como las motivaciones personales, las emociones vinculadas a la conducción, así como las formas de justificación o minimización del peligro. Esta técnica, según Ruiz Olabuenaga (2020), resulta especialmente pertinente dado que permite un acceso al mundo interno del entrevistado. La sesión será registrada en audio con el debido consentimiento informado, y posteriormente transcrita para su análisis cualitativo.

De manera complementaria, se aplicó la Prueba de la Figura Humana de Machover, técnica proyectiva desarrollada por Karen Machover (1949), cuyo sustento teórico se inscribe en la tradición psicoanalítica. Esta prueba parte del supuesto de que el dibujo de la figura humana constituye una vía de expresión simbólica del mundo interno del sujeto, en la medida en que la representación gráfica del cuerpo opera como proyección de la autoimagen, las identificaciones, los conflictos intrapsíquicos y los mecanismos defensivos.

Desde esta perspectiva, el acto de dibujar no se reduce a una actividad motriz o estética, sino que implica la exteriorización simbólica de contenidos inconscientes. Machover (1949) sostiene que la figura dibujada funciona como un sustituto del self, permitiendo que aspectos de la personalidad —particularmente aquellos vinculados a la vivencia corporal, la agresividad, la ansiedad y la autopercepción— se manifiesten de manera indirecta. En este sentido, el análisis de proporciones, omisiones, énfasis corporales, trazos y distorsiones adquiere relevancia interpretativa dentro de un marco clínico estructurado.

En el marco de la presente investigación, la Prueba de la Figura Humana no será utilizada con fines diagnósticos, sino como instrumento proyectivo orientado a explorar dimensiones inconscientes relacionadas con la percepción subjetiva del riesgo en motociclistas. Su incorporación metodológica responde a la necesidad de complementar el discurso verbal

obtenido mediante la entrevista semiestructurada, posibilitando el acceso a contenidos que pueden no emerger de manera explícita en la narrativa consciente.

Concretamente, la prueba permitirá indicar:

- La representación inconsciente del propio cuerpo y la vivencia de vulnerabilidad o invulnerabilidad frente al peligro.
- La presencia de mecanismos defensivos ante la ansiedad asociada a situaciones de riesgo (negación, omnipotencia, racionalización).
- La expresión simbólica de pulsiones agresivas o autodestructivas que puedan vincularse con la exposición reiterada al peligro.
- Manifestaciones gráficas que sugieran el modo en que el sujeto articula la autopreservación con la búsqueda de sensaciones intensas o la transgresión de límites.
- De este modo, la articulación entre entrevista y técnica proyectiva fortalece la coherencia metodológica del estudio, en tanto permite abordar el fenómeno desde la dimensión discursiva y desde la expresión simbólica inconsciente, en consonancia con el enfoque psicoanalítico que orienta la investigación.

El procesamiento de la información se realizará a partir de la transcripción literal de las entrevistas y de la interpretación cualitativa de los resultados de la prueba proyectiva. Posteriormente, se desarrollará un análisis categorial, en el cual se identificarán, organizarán e interpretarán las categorías y subcategorías en torno a las estructuras psíquicas y la pulsión de muerte y vida. Este procedimiento permitirá establecer conexiones entre los discursos de los participantes, las producciones gráficas y los referentes teóricos del marco psicoanalítico. Finalmente, el análisis se realizará bajo una perspectiva fenomenológico-hermenéutica, orientada a la comprensión del sentido que los motociclistas atribuyen a sus experiencias con el riesgo, considerando las dinámicas psíquicas y simbólicas que las sustentan.

## **Trayectoria**

### ***Fase 1. Diseño y planificación***

Se llevó a cabo una revisión teórica exhaustiva con el fin de sustentar conceptualmente la investigación y definir los objetivos, el marco teórico y el enfoque metodológico. Asimismo, se

estableció el perfil de los participantes y se elaboraron los instrumentos de recolección de información, incluyendo la guía de entrevista semiestructurada y los formatos de consentimiento informado.

### ***Fase 2. Contacto y selección de participantes***

Mediante redes de contacto en la ciudad de Villavicencio, se identificaron posibles participantes que cumplieran con los criterios previamente definidos. A cada uno se le explicó detalladamente el propósito del estudio, garantizando la confidencialidad y la voluntariedad de su participación. Posteriormente, se obtuvo su consentimiento informado.

### ***Fase 3. Recolección de información***

La información se obtuvo a través de entrevistas semiestructuradas y de la aplicación de la prueba proyectiva de la Figura Humana de Machover, en espacios seguros y tranquilos que garantizaran la comodidad del participante. Todas las entrevistas fueron registradas y transcritas.

### ***Fase 4. Análisis e interpretación***

Las transcripciones se analizaron mediante un proceso de codificación temática, identificando categorías emergentes que permitieron organizar los significados presentes en los discursos. Dichas categorías fueron posteriormente interpretadas a la luz del enfoque psicoanalítico, considerando tanto los elementos manifiestos como los latentes.

### ***Fase 5. Reflexión y escritura***

En esta etapa se integraron los hallazgos con los fundamentos teóricos, permitiendo una comprensión más profunda del fenómeno estudiado. Finalmente, se elaboró el cuerpo de trabajo de investigación, destacando las implicaciones teóricas, prácticas y éticas derivadas del estudio.



## **Consideraciones éticas**

El presente trabajo de grado se enmarca en los principios éticos fundamentales que regulan la investigación con seres humanos, asegurando el respeto, la protección y el bienestar de los participantes involucrados. Estas consideraciones éticas están fundamentadas en las normativas legales vigentes en Colombia, tales como la Ley 1581 de 2012 (Congreso de la República de Colombia, 2012) sobre protección de datos personales, la Ley 1090 de 2006 (Congreso de la República de Colombia, 2006) que regula el ejercicio de la psicología y establece lineamientos éticos para la intervención, y la Resolución 8430 de 1993 (Ministerio de Salud de Colombia, 1993) que regula las investigaciones en salud, incluyendo aspectos relacionados con el consentimiento informado y la protección de los participantes.

## **Clasificación de riesgo**

De acuerdo con la Resolución 8430 de 1993, el presente estudio se clasifica como una investigación con riesgo mínimo, dado que no implica intervenciones físicas ni médicas sobre los participantes. No obstante, se reconocen riesgos potenciales que podrían surgir en el proceso: a nivel psicológico, la evocación de recuerdos dolorosos o emociones intensas; a nivel físico, ninguno, al no realizarse procedimientos invasivos; y a nivel comunitario, se reconoce la posibilidad de estigmatización o juicios sociales en caso de revelarse la identidad de los participantes, por lo cual se garantiza que cualquier posible riesgo será minimizado a través de medidas de seguridad adecuadas, como la protección de la información y la aplicación de protocolos éticos claros. El estudio se centra exclusivamente en comprender la percepción del riesgo en motociclistas, sin ofrecer ni evaluar intervenciones terapéuticas o médicas, por lo cual no contempla beneficios clínicos directos.

## **Dilemas éticos**

### ***Consentimiento informado***

Se garantizará que el participante comprenda el propósito del estudio, sus derechos y las implicaciones de su participación. El consentimiento informado será obtenido de manera

voluntaria, sin coacción, utilizando un lenguaje claro y accesible, y se firmará un documento que respalde este consentimiento (Congreso de la República de Colombia, 2006, Ley 1098).

### ***Privacidad y confidencialidad***

Se protegerá la identidad y la información personal del participante mediante la asignación de códigos o pseudónimos. Los datos serán almacenados en medios seguros y solo serán accesibles para el equipo investigador. El tratamiento de los datos estará regulado por la Ley 1581 de 2012, que garantiza la protección de datos personales. (Congreso de la República de Colombia, 2012)

### ***Equidad en la selección de participantes***

El participante será escogido bajo criterios objetivos, sin discriminación por razones de género, edad, raza, religión, orientación sexual u otros factores. Esto garantiza que todos los individuos tengan las mismas oportunidades de participar en el estudio, siempre que cumplan con los criterios de inclusión definidos en el diseño metodológico.

### ***Pertinencia y valor social de la investigación***

Este estudio se enfoca en un problema social relevante, contribuyendo al conocimiento y a la comprensión de la cultura vial y la accidentalidad. Los resultados estarán disponibles para la comunidad científica y podrán ser utilizados para diseñar políticas públicas y estrategias preventivas.

### ***Devolución de información***

Una vez finalizada la investigación, se informará a los participantes sobre los resultados de manera clara y accesible. Esta devolución de la información se realizará a través de un informe resumido que garantice su comprensión.

***Conflicto de interés***

El equipo investigador declara que no existen conflictos de interés que puedan influir en el desarrollo, análisis o interpretación de los resultados de este estudio. La independencia científica será mantenida en todo momento.

## Resultados

El presente apartado presenta los hallazgos obtenidos a partir del análisis cualitativo de las entrevistas semiestructuradas realizadas a tres motociclistas de la ciudad de Villavicencio. El objetivo de este espacio es comprender cómo cada participante construye su propia percepción del riesgo y cómo le otorga sentido desde su experiencia personal y cotidiana. A lo largo de sus relatos personales, se evidencian manifestaciones de la pulsión de muerte que atraviesan su relación con la motocicleta y dan forma al vínculo con ella.

El análisis se desarrolló desde un enfoque fenomenológico-hermenéutico, apoyado en los fundamentos del psicoanálisis. Este enfoque permitió reconocer los significados conscientes e inconscientes presentes en los discursos de los participantes, revelando aspectos profundos de su manera de vivir y comprender el riesgo. Para la organización de los hallazgos obtenidos en este estudio, se elaboró una matriz de análisis que permitió sistematizar la información de manera clara y comprensible, cada participante fue codificado como P1, P2 y P3, y los investigadores como I1, I2 e I3, asimismo, a cada línea de las transcripciones se le asignó una numeración consecutiva (L1, L2, L3, y así sucesivamente), lo cual permitió ubicar con precisión las citas textuales dentro del corpus de cada transcripción y mantener un control riguroso durante el proceso de análisis, esta forma de codificación garantiza claridad y confidencialidad.

La matriz se estructuró en dos categorías: la primera categoría corresponde a “Estructuras psíquicas” y la segunda categoría es “Pulsión”, con su subcategoría de pulsión de muerte. Además, durante el proceso de análisis surgió de manera emergente la categoría “Compulsión a la repetición”, la cual no estaba prevista inicialmente, pero resultó significativa para comprender los patrones de comportamiento y significado de los participantes.

**Tabla 1**

*Categoría estructuras psíquicas*

Categoría	Respuesta
	<p><b>L45P1:</b> Por todos los peligros a los que uno está expuesto siento que si es importante porque si uno sale herido o lastima a otra persona eso a nivel psicológico deja una marca, siento que las personas deberían ser más cuidadosas tanto para salvaguardar su vida como las de los peatones. <b>L47P1:</b> Pues no sé, osea yo soy de Bogotá, viví allá 19 años, entonces pues cuando me mudé acá y vi la manera en que conducen acá me sorprendió un poco porque si siento que la manera en que conducen acá las motos si es arriesgada, son un riesgo. Pues no sé si la cultura acá puede cambiar pero no sé porque tú</p>

Categoría	Respuesta
<b>Estructuras psíquicas (Yo, ello, super yo)</b>	<p>mío tantos choques culturales acá pero si sería bueno que cambiara porque como no se cuidan si sería bueno que cambiara porque yo siento que las personas sólo cambian si tienen un accidente o alguien cercano. Pero no veo probable que la cultura como tal cambie. <b>L63P1:</b> Si, siento miedo, como esa sensación de terror de que acaba de pasar. Mi papá hizo un comentario de que los humanos son tan tontos que saben que hay riesgo y lo único que hacen es crear cosas para minimizar ese riesgo en lugar de eliminar el riesgo, y es lo que pasa con las motos, osea son peligrosas y tenemos los cascos pero igual para eliminar el riesgo sería no andar en moto pero sí qué sentido el corazón a mil por hora por eso, es como ya ese respiro de que estoy bien pero si paso eso. <b>L43P2:</b> Pues el riesgo es cualquier cosa que uno puede mirar como un peligro. <b>L44P2:</b> Pues digamos que, en el caso de conducir, está el riesgo de conducir a altas velocidades, pues por lo que las vías están diseñadas por ciertas velocidades. <b>L48P2:</b> Sí claro, pues porque digamos que cada uno tiene su forma, su punto de vista en eso. <b>L64P2:</b> Sí claro, eso influye demasiado porque digamos, por ejemplo, en Villavicencio aquí nos hace falta demasiada cultura a todos, tanto los conductores de motocicletas, los taxis, los carros, las bocetas, a todos en general porque pues es voy de afán, tengo que pasar yo primero y no respetamos a los demás y eso es lo que muchas veces genera los accidentes. <b>L65P2:</b> Y otra parte también es la conciencia, digamos conozco muchas personas que se han accidentado porque están manejando en estado de acholamiento. <b>L75P2:</b> Porque eso es lo que lo hace tener sus cinco sentidos puestos en la actividad que está haciendo y estar muy pendiente de su entorno para reducir al mínimo casi a cero las posibilidades de que ocurra algún accidente. <b>L108P2:</b> Yo creo que tengo una percepción de riesgo alta porque pues como decía analizo todo y estoy muy pendiente no sólo lo que voy haciendo sino lo que los demás hacen, sobre todo cuando estoy en la moto más que en el carro, porque digamos de cierto modo en el carro pues uno tiene un factor de seguridad mucho más elevado que en la moto, pero pues en la moto si estoy mucho más pendiente incluso de lo que están haciendo los demás, de lo que voy haciendo yo, digamos que eso ya lo hago como por inercia, pero me concentro más en lo que están haciendo los demás, de que no me vayan a tirar un carro encima, que me cierren o de pronto el carro adelante frenó de la nada o cuestiones así, entonces voy muy pendiente de todo. <b>L160P2:</b> Pues digamos, ahí se diría que todo. Cómo las personas perciben el grado de responsabilidad a la hora de conducir y como también tienen como esa percepción del peligro o los riesgos que se pueden presentar. <b>L163P2:</b> Realmente uno tiene que ganarse la licencia demostrando que uno sí está apto para conducir y no exponer a nadie ningún peligro. Siento que aquí eso también de pronto podría funcionar para ayudar a reducir el índice de accidentalidad. <b>L8P3:</b> Bueno... mmm, yo siento que cada persona tiene su propio nivel de conciencia sobre el peligro. En mi caso, trato de ser muy precavido. Aprendí desde el principio que manejar una moto no es solo acelerar y ya, sino estar atento a todo lo que pasa a tu alrededor. Por ejemplo, cuando voy por la vía al aeropuerto o por el centro, veo gente que va a toda velocidad, incluso se cruzan entre carros, como si nada pudiera pasarles. Yo no, yo prefiero ir tranquilo, mantener distancia, revisar los espejos, usar casco. No es miedo, es más como respeto. Siento que la diferencia principal radica en la forma en que la gente se cree invencible. Algunos actúan como si las leyes de la física no aplicaran para ellos, o como si lo malo solo le sucediera a otros, nunca a ellos mismos. A veces me pasa que voy con amigos y ellos me dicen: “¡ey, acelere que vamos tarde!”, pero no, yo prefiero llegar un poco después y llegar bien. Y uno nota que hay otros que manejan como si fueran invencibles, que no creen que algo pueda salir mal. Incluso se ve en la forma en que equipan sus motos; algunos invierten en luces llamativas o sonidos estridentes, quizás buscando llamar la atención o compensar alguna inseguridad, en lugar</p>

Categoría	Respuesta
	<p>de invertir en seguridad real o técnicas de conducción. Es como si la moto se volviera una extensión de quienes quieren ser, más que un vehículo. <b>L10P3:</b> Claro. El miedo, en mi opinión, es una reacción paralizante, mientras que el respeto es una actitud activa de conciencia. Respetar el peligro significa reconocer que la máquina y la vía tienen límites, y que mi cuerpo es vulnerable. Significa asumir una postura de humildad ante el tráfico. Por ejemplo, cuando llueve, yo sé que el pavimento es traicionero, y no es que tenga miedo de la lluvia, sino que respeto la física del agua sobre el asfalto y reduzco la velocidad de manera proactiva. Es una evaluación constante, es cuando uno se dice en la cabeza: "Cuidado, piensa en las consecuencias". <b>L22P3:</b> Es clave, fundamental. O sea, si uno no ve el peligro, es como si manejara a ciegas. La forma de ver el peligro es lo que te hace medir, calcular, decidir. Yo creo que también tiene mucho que ver con la empatía. No solo se trata de cuidarte tú, sino de cuidar a los demás. Si tú respetas las normas, no estás solo evitando un accidente para ti, sino para todos los que van en la vía. Es una cuestión de respeto y de conciencia colectiva, pero lamentablemente, muchos no lo ven así. La falta de ver el peligro en muchos conductores es un reflejo de que no piensan en los demás o que tienen una visión muy centrada solo en sí mismos en la vía. Es una falla en el reconocimiento del "otro" como un sujeto que también es vulnerable y que puede ser dañado por mi imprudencia. Es la diferencia entre un acto individualista y uno de responsabilidad social.</p>

En esta categoría, correspondiente a la estructura psíquica, se identifican diversas manifestaciones vinculadas al funcionamiento del *Yo* como instancia mediadora entre las pulsiones del *Ello*, las exigencias normativas del *Superyó* y las condiciones de la realidad al momento de conducir. Los relatos evidencian procesos de regulación psíquica relacionados con el riesgo, la responsabilidad y el autocuidado.

Los participantes expresan reflexiones que dan cuenta de un *Yo activo*, encargado de evaluar los peligros presentes en la vía y de modular los comportamientos con base en las posibles consecuencias de los actos. En primer lugar, (L45P1) se destaca la importancia de actuar con cautela frente a los múltiples riesgos a los que se está expuesto, señalando que causar daño a otros o resultar herido no solo implica consecuencias físicas, sino también una huella psicológica. Desde esta perspectiva, el *Superyó* se manifiesta a través de la responsabilidad moral hacia la propia vida y la de los peatones, promoviendo comportamientos más precautorios.

Por otra parte, (L47P1) un participante que residió durante diecinueve años en Bogotá señala su sorpresa al observar las prácticas de conducción en Villavicencio, especialmente entre los motociclistas, a quienes percibe como más arriesgados. Este contraste revela choques culturales que inciden en la regulación del comportamiento vial. El participante reconoce que, aunque un fortalecimiento del *Superyó* colectivo en la cultura vial sería deseable, considera que

los cambios en el comportamiento suelen activarse solo cuando el *Yo* se ve confrontado directamente con una experiencia traumática, como un accidente propio o de alguien cercano.

Asimismo, (L63P1) se relata una experiencia marcada por el miedo y el terror ante una situación de riesgo, en la que el *Yo* responde con reacciones físicas intensas, como la aceleración del ritmo cardíaco. El participante retoma una reflexión de su padre, quien plantea que los seres humanos no eliminan el peligro, sino que crean mecanismos para reducirlo. El ejemplo del uso del casco en motocicleta ilustra cómo el *Yo* implementa estrategias defensivas frente al riesgo, aun cuando la supresión total del mismo sólo sería posible evitando la conducción. El alivio posterior al constatar que no ocurrió un daño grave refleja la descarga de la tensión psíquica experimentada.

En relación con lo anterior, (L43P2) el riesgo es conceptualizado como todo aquello que puede ser percibido como peligroso, lo cual implica un proceso de evaluación realizado por el *Yo*. (L44P2) En el contexto de la conducción, se menciona el exceso de velocidad como un ejemplo claro de comportamiento riesgoso, dado que transgrede los límites impuestos por la realidad de la vía. (L48P2) Se reconoce que cada sujeto posee una forma particular de percibir y tramitar el riesgo, lo que evidencia diferencias en la configuración y fortaleza del *Yo* frente a las demandas del entorno.

De manera complementaria, (L64P2) se señala que en el contexto de Villavicencio existe una carencia de regulación en la cultura vial, donde motociclistas y conductores de taxis, automóviles y busetas suelen actuar con afán y sin consideración por los demás. Esta dinámica refleja un predominio de impulsos del *Ello*, con una débil internalización de normas del *Superyó*, lo que se traduce en una alta accidentalidad. (L65P2) A ello se suma la falta de control del impulso al conducir bajo los efectos del alcohol o en estados alterados, lo cual compromete gravemente la capacidad del *Yo* para evaluar el riesgo.

Por consiguiente, (L75P2) se resalta que mantener los sentidos enfocados en la conducción permite al *Yo* permanecer atento a los estímulos del entorno y disminuir la probabilidad de accidentes. (L108P2) Un participante manifiesta poseer una elevada percepción del riesgo, analizando constantemente su propio comportamiento y el de los demás, especialmente al conducir motocicleta. Explica que, aunque en el automóvil se siente más protegido, en la moto debe mantener una vigilancia permanente frente a maniobras inesperadas,

lo que indica un funcionamiento del Yo orientado a la anticipación y al control. Esta actitud se ha integrado a su rutina cotidiana, sin perder de vista la necesidad de concentración constante.

En esta misma línea, (L160P2) se plantea que el riesgo se relaciona directamente con el grado de responsabilidad asumida al conducir y con la capacidad de reconocer el peligro que se puede generar hacia otros, lo cual remite a las exigencias del *Superyó*. (L163P2) Se considera que la obtención de la licencia de conducción debería implicar una evaluación más rigurosa de la aptitud del sujeto, fortaleciendo así los mecanismos de control social y reduciendo comportamientos que ponen en riesgo la vida de los demás.

Desde otra perspectiva, (L8P3) se afirma que cada individuo presenta un nivel particular de regulación frente al peligro. El participante se describe como una persona precavida, que ha aprendido que conducir una motocicleta no se limita a acelerar, sino a mantener una atención constante al entorno. Prefiere una conducción tranquila, con distancia y uso de elementos de protección, no desde el miedo, sino desde una posición de respeto, lo cual evidencia una integración equilibrada entre el *Yo* y el *Superyó*. Asimismo, señala que algunos conductores actúan como si fueran invulnerables, utilizando la motocicleta como una extensión de su identidad, lo que sugiere una mayor dominancia de impulsos del *Ello* orientados a la exhibición y al reconocimiento.

De igual modo, (L10P3) se diferencia entre el miedo y el respeto. El miedo es descrito como una reacción paralizante, mientras que el respeto implica reconocimiento y acción regulada. Respetar el peligro supone aceptar los límites del cuerpo, del vehículo y de la vía, lo cual activa procesos reflexivos del *Yo*. El participante ejemplifica esta postura al reducir la velocidad cuando llueve, no por temor, sino por una evaluación realista de las condiciones del pavimento. Este respeto se asocia con una vigilancia constante y con el pensamiento anticipatorio de las consecuencias, propio de una función yoica fortalecida.

Finalmente, (L22P3) se resalta que la percepción del peligro es fundamental, ya que permite medir, calcular y decidir de manera adecuada. Esta capacidad se vincula con la empatía, entendida como una función del *Superyó* que orienta el cuidado no sólo de sí mismo, sino también de los otros. El cumplimiento de las normas de tránsito se concibe como una expresión de regulación psíquica y de responsabilidad colectiva. No obstante, se reconoce que muchos conductores adoptan comportamientos individualistas y poco empáticos, evidenciando una

escasa consideración del otro como un sujeto vulnerable, lo cual se plantea como una de las principales causas de la imprudencia y de los accidentes en la vía.

**Tabla 2**

*Categoría pulsión*

Categoría	Respuesta
Pulsión de muerte	<p><b>L61P1:</b> Ah bueno Y en otra ocasión fui a parquear en un lugar como de tierra de pasto pero yo no había asociado que ya había llovido entonces eso estaba lleno de barro y me ganó el peso de la moto y me caí y ya, y por alguna razón siempre me lastimó este lado no sé, el accidente, en esta caída que dije siempre es este lado, una vez también me lastimé jugando fútbol no sé cómo pero me lastimé ese lado, entonces estoy acostumbrada a que me lastimo más este lado izquierdo. No he hecho otra cosa que yo consideraría así como arriesgada. <b>L63P1:</b> Sí, siento miedo, como esa sensación de terror de que acaba de pasar. Mi papá hizo un comentario de que los humanos son tan tontos que saben que hay riesgo y lo único que hacen es crear cosas para minimizar ese riesgo en lugar de eliminar el riesgo, y es lo que pasa con las motos, osea son peligrosas y tenemos los cascos pero igual para eliminar el riesgo sería no andar en moto pero sí qué sentido el corazón a mil por hora por eso, es como ya ese respiro de que estoy bien pero si paso eso. <b>L81P2:</b> Pues digamos que por conocidos que tengo que les gusta manejar muy rápido y todo, más que todo por la sensación de adrenalina que les produce andar altas velocidades, como esa satisfacción de que están andando rápido. <b>L113P2:</b> Sí, pero es lo que les digo, cuando ya aumento a ese punto de la velocidad que siento que no voy a poder reaccionar de manera adecuada frente a alguna situación o algún imprevisto que se presente en la vía, reduzco la velocidad por temas de seguridad. <b>L115P2:</b> Todo, es como una sensación como de miedo de no poder reaccionar de la manera adecuada, entonces, por eso reduzco la velocidad. <b>L168P2:</b> Pues digamos que sí, en muchas ocasiones se ha habido casos en los que de pronto la persona no está muy bien, digamos por alguna situación que le pasó y la desestabilizó emocionalmente hablando y lo primero que hace es agarrar bien sea la moto o el carro y salir a todas sin importarle absolutamente nada y no es como consciente de lo que está haciendo y ahí se pueden generar accidentes incluso fatídicos. <b>L169P2:</b> Por ejemplo, durante la carrera tuve un compañero que terminó con la novia y salió emputadísimo de donde estábamos, cogió la moto y como a los 100 metros se estrelló con la camada que iba delante de él, frenó y de lo mismo rápido que iba no le dio tiempo de maniobrar o de frenar y ahí quedó, murió. <b>L36P3:</b> Sí, lo he notado. Algunos amigos míos, por ejemplo, cuando están tristes o frustrados, salen a manejar sin rumbo, y lo hacen rápido, como si no les importara mucho qué pueda pasar. Yo mismo, en algunos momentos difíciles, he sentido ese impulso de “solo quiero salir y no pensar”. Pero creo que lo importante es reconocerlo. Esos comportamientos pueden ser una forma automática de confrontar el peligro o de sentirse vivo a través de la cercanía con la muerte simbólica. Lo he leído y también lo he sentido: el riesgo se convierte en una forma de escapar, pero también en un recordatorio de que uno sigue aquí. Ese impulso no siempre se manifiesta como deseo de morir, sino como un deseo de anular el estrés o el dolor del vivir a través de la confrontación con el límite. El riesgo extremo en la moto es una forma de coquetear con esa anulación. Es como si mi mente dijera: “Si voy rápido, por un instante, dejo de sentir la angustia”. Es un intento paradójico de autoconservación a través de la amenaza. <b>L38P3:</b> He visto a compañeros, especialmente después de rupturas amorosas o</p>

Categoría	Respuesta
	<p>problemas familiares fuertes, hacer maniobras realmente imprudentes, como conducir sin manos en el manubrio a alta velocidad o tomar curvas extremadamente cerradas sin reducir. Y no lo hacen por diversión, lo hacen con una cara de desafío, de desinterés. Es como si en ese momento no les importara si se caen o no. El riesgo no es el objetivo, sino el medio para expresar una indiferencia o una rabia hacia su propia vida o situación. Es una forma de desafío a lo que saben que está bien, una negación de las normas, ya sean las de tráfico o las de su propia vida. <b>L40P3:</b> Sí, claro. Es que, aunque uno sepa que algo no está bien, hay una parte que lo busca de nuevo. Mmm, es como cuando uno vuelve a escuchar una canción triste sabiendo que le va a doler, pero igual lo hace. Hay una necesidad de volver a sentir eso, quizá para procesarlo mejor. En la moto pasa igual: hay quienes repiten conductas riesgosas no por inconsciencia, sino porque hay algo emocional detrás que no se ha resuelto. El volver a hacer lo mismo ofrece una ilusión de que puedo controlar ese evento feo que me pasó o la situación difícil. Al repetir el riesgo y salir ileso, es una forma de protegerme que no funciona, porque cada momento pienso en lugar de resolver el conflicto.</p>

En los relatos analizados, la pulsión de muerte (Thanatos) se expresa como una tendencia inconsciente hacia la repetición del daño, la confrontación con el peligro y la búsqueda paradójica de control a través del límite. A diferencia de la pulsión de vida, que intenta preservar, esta se dirige hacia la descarga, la desintegración o el retorno a un estado de quietud, donde el sujeto se enfrenta simbólicamente con la anulación del dolor psíquico.

En el fragmento L61P1, la participante describe cómo “siempre me lastimo más este lado izquierdo”, asociando una serie de eventos donde el cuerpo repite el mismo patrón de lesión. Esta reiteración física no parece casual: desde la lectura psicoanalítica, puede interpretarse como una inscripción somática de la compulsión a la repetición, donde el cuerpo actúa como escenario de lo no elaborado. La caída, la herida recurrente y la naturalización de “estar acostumbrada a lastimarse ese lado” simbolizan un retorno inconsciente a la experiencia del dolor, una búsqueda de familiaridad en el daño que ofrece, paradójicamente, una sensación de estabilidad ante lo incierto.

En L63P1, el miedo se entrelaza con una reflexión ambivalente sobre el riesgo: “mi papá hizo un comentario de que los humanos son tan tontos que saben que hay riesgo y lo único que hacen es crear cosas para minimizar ese riesgo... pero igual para eliminar el riesgo sería no andar en moto”. Aquí se hace evidente el conflicto entre el principio de placer y el principio de realidad. El sujeto reconoce el peligro, pero no renuncia a él; lo racionaliza, lo bordea. Esta conciencia del riesgo que no impide la acción refleja el placer mortífero freudiano, donde la satisfacción se obtiene en la cercanía con lo destructivo. El “corazón a mil por hora” es la

manifestación fisiológica del placer que emerge de la amenaza, el placer que acompaña al miedo.

El relato L81P2 introduce la figura de la velocidad y la adrenalina como fuentes de satisfacción. “Les gusta manejar muy rápido por la sensación de adrenalina”, dice el participante, describiendo una forma de placer ligada a la autodestrucción controlada. La pulsión de muerte se traviste aquí de vitalidad: el cuerpo busca sentir más, acercarse al límite, reafirmarse en el movimiento, aunque ese impulso lo acerque al peligro. En los fragmentos L113P2 y L115P2, se observa una oscilación entre esa búsqueda y la conciencia del riesgo: “cuando aumento la velocidad siento que no voy a poder reaccionar... y reduzco”, “siento miedo de no poder reaccionar”. La tensión entre la excitación y el temor evidencia el conflicto interno entre el deseo inconsciente de exponerse y el intento del yo por preservar la vida.

En los fragmentos L168P2 y L169P2, el discurso se torna más explícito respecto a la dimensión destructiva: “una persona que no está bien emocionalmente... sale a toda sin importarle nada” y “un compañero... salió emputadísimo y a los 100 metros se estrelló y murió”. Aquí la pulsión de muerte se manifiesta como un acting out, una descarga impulsiva ante la imposibilidad de tramitar el dolor psíquico. El accidente no es solo un evento físico, sino una expresión de la desorganización interna del sujeto, donde el cuerpo sustituye a la palabra. El “no importarle absolutamente nada” es la renuncia simbólica al principio de realidad, un intento de fusión con el vacío, donde la velocidad y el peligro funcionan como vía de escape del sufrimiento emocional.

El fragmento L36P3 profundiza esta idea desde la introspección: “cuando estoy triste o frustrado, salgo a manejar sin rumbo... como si no me importara qué pueda pasar”. El participante reconoce el impulso autodestructivo no como deseo de morir, sino como una búsqueda paradójica de alivio a través del peligro. El riesgo se convierte en una forma de restablecer una sensación de control frente al dolor, un intento de anular la angustia mediante la exposición a la amenaza. La frase “es un intento paradójico de autoconservación a través de la amenaza” resume el núcleo mismo de la pulsión de muerte: el impulso de apagar el malestar psíquico retornando al cero, al límite de la existencia.

En L38P3, la escena del riesgo adquiere una dimensión simbólica de desafío: “no lo hacen por diversión... es como si no les importara si se caen o no”. Aquí el riesgo se presenta como una forma de rebelión ante el sufrimiento, un gesto inconsciente de negación de la

vulnerabilidad. Conducir imprudentemente después de una ruptura o un conflicto familiar encarna el deseo de romper con las normas, no solo sociales sino internas, como si el acto arriesgado permitiera momentáneamente suspender la angustia. El placer en el riesgo se transforma en una expresión de impotencia frente al dolor emocional, donde la confrontación con la muerte aparece como una manera de sentir que se sigue vivo.

Finalmente, en L40P3, se explicita la lógica circular de la repetición: “aunque uno sepa que algo no está bien, hay una parte que lo busca de nuevo”. Este reconocimiento de la repetición como necesidad emocional muestra la estructura compulsiva del acto: el sujeto retorna una y otra vez al mismo tipo de comportamiento, no para dañarse, sino para intentar dominar simbólicamente lo que lo excede. Repetir el riesgo se convierte en una forma fallida de procesar el trauma, una ilusión de control sobre aquello que en realidad lo domina. Desde el punto de vista psicoanalítico, el sujeto queda atrapado en la dialéctica entre el placer y la destrucción, entre el deseo de control y la pulsión de aniquilamiento.

En conjunto, estos fragmentos revelan cómo la pulsión de muerte opera de manera sutil y ambigua, disfrazada de búsqueda de libertad, descarga emocional o deseo de control. El cuerpo, el movimiento y la velocidad se convierten en lenguajes donde se expresa el conflicto interno entre Eros y Thanatos. Conducir, en este contexto, no es solo un acto funcional, sino un escenario donde se repiten los intentos inconscientes de dominar el sufrimiento a través del riesgo. Así, la exposición al peligro aparece como una forma de sostener la vida desde su límite, donde la muerte deja de ser el opuesto de la vida para volverse su sombra necesaria, el punto donde el sujeto se confronta con su propia fragilidad.

Por otra parte, en el proceso de análisis cualitativo, las categorías emergentes surgen a partir de la lectura, codificación e interpretación de los discursos de los participantes. Estas categorías no están previamente definidas, sino que se construyen inductivamente a medida que ciertos significados, emociones o patrones comportamentales se repiten en las narrativas. Su aparición permite dar cuenta de dimensiones latentes o simbólicas del fenómeno estudiado, revelando los sentidos que los sujetos atribuyen a su experiencia.

A partir de la revisión minuciosa de las entrevistas, se identificaron varias verbalizaciones que evidencian comportamientos repetitivos vinculados al riesgo y a la reexperimentación de situaciones pasadas, aun cuando los participantes reconocen el peligro o las consecuencias de sus actos. Este hallazgo dio lugar a la categoría emergente “Compulsión a

la repetición”, entendida desde el psicoanálisis como la tendencia del sujeto a reproducir experiencias dolorosas o riesgosas en un intento inconsciente de dominar o resignificar el trauma.

La siguiente tabla reúne los fragmentos discursivos más representativos de esta categoría, los cuales expresan la insistencia en la repetición de comportamientos vinculados al riesgo, la exposición al peligro y la búsqueda de control frente a experiencias anteriores.

**Tabla 3**

*Categoría emergente compulsión a la repetición*

Categoría	Respuesta
	<p><b>L17P1:</b> Además porque yo ya había insistido en comprar un casco que combinará con la moto entonces pues al final él me convenció y compramos mi moto y eso fue como entre octubre y noviembre del año pasado y como tal estuve practicando con la moto en diciembre del año pasado, no ni siquiera, fue a inicios de este año que estuve practicando por el barrio, ya que dónde yo vivo esa parte es cerrada entonces andaba de aquí para allá y si me daba miedo caerme o algo pero hay le hacía. <b>L40P1:</b> Si, porque digamos por ejemplo cuando manejaba carro yo me acercaba los camiones pero en la moto no me da mucho miedo antes prefiero ir detrás de un carro que va detrás de un camión, aunque ya después de estar todo un año conduciendo moto ya le perdí un poco el miedo pero igual sigo siendo precavida. Entonces sí, yo siento que es muy diferente el riesgo hay que uno está expuesto en una moto. <b>L65P1:</b> La verdad aún no lo he experimentado porque todavía no tengo mi moto pero yo siento que sí para venir a la universidad me va a dar un poquito de miedo volver a meterme a la glorietta así que estoy rezando porque cuando lo vaya a hacer haya como ese espacio ese momento en que no venga ningún carro ni moto ni nada. Porque si viendo el accidente no sé cómo fue no uno no se da cuenta de eso los testigos sí me dijeron que fue culpa del taxi que yo no hice nada indebido que fue el taxi que venía a toda velocidad y me chocó, y si me da cosita porque yo trato de ser cuidadosa pero eso no me salva de que pasen accidentes porque eso puede venir de cualquier persona, carro o moto en cualquier momento así uno trata de ser cuidadoso, pero igual espero superarlo y seguir manejando la moto porque si me ayuda bastante, cómo con los trancones para no llegar tarde y si quiero seguir conduciendo moto porque igual yo siento que no fue mi culpa lo que pasó, y estar súper pendiente de los espejos por qué a diferencia de los carros, la moto tiene más puntos ciegos de vista en los espejos. <b>L92P2:</b> Sí, digamos que es otra cosa por lo que me gusta más digamos como la moto que el carro porque en ocasiones simplemente estoy como estresado o me quiero despejar, salgo y me voy a dar una vuelta en la moto, puede ser digamos aquí cerca de Villavicencio, Puerto López, Acacias o Restrepo, salgo a darme una vuelta también, es un espacio personal y despejar la cabeza de la situación que me está afectando. <b>L152P2:</b> No, simplemente expresé mi punto de vista frente a las preguntas que me hicieron, las respondí respecto a eso y pues no estoy ocultando nada porque pues como les dije los únicos accidentes que he tenido han sido en carro porque más que todo en semáforos como que la persona se ha pasado el semáforo en rojo o de pronto el semáforo cambió, tuve que frenar porque el semáforo en rojo, la persona que venía atrás no estuvo pendiente, le pegó al carro por detrás y los que he tenido en moto ha sido cuando estuve aprendiendo que</p>

Categoría	Respuesta
<b>Compulsión a la repetición</b>	<p>literal pues en la finca como que bueno venga para que aprenda y ya cuando pues estaba teniendo como cierto nivel de experiencia como que abusé de eso y pues fue mucho más difícil de controlar la motocicleta y pues me caí como unas tres o cuatro veces aprendiendo. <b>L158P2:</b> Ahí sí ya hay que entrar a evaluar en qué está fallando uno como conductor, porque pues si la infraestructura vial y todos los componentes de la malla vial están en óptimas condiciones y aún así los índices de accidentalidad siguen altos, ahí ya es un tema de los conductores, no de la infraestructura vial. <b>L28P3:</b> Mmm, sí... la verdad es que creo que todos repetimos cosas, aunque sepamos que no son del todo seguras. Por ejemplo, a veces uno va tarde y piensa “solo por hoy acelero un poco más”. Yo lo he hecho, aunque sé que no está bien. Es como si algo interno te empujara, una mezcla entre la costumbre y la urgencia. Y lo curioso es que después de hacerlo, me quedo pensando: “¿por qué lo hice si ya sabía el riesgo?”. Ahí es donde uno se da cuenta de que no siempre las decisiones son racionales, hay algo emocional o automático que te mueve. La tendencia a repetir eso, en este contexto, es como una pequeña victoria del impulso que me sale de adentro sobre la parte de mí que es consciente y la voz que me dice qué está bien y qué está mal. El sentimiento de culpa o la reflexión posterior es la forma en que mi mente intenta restaurar el equilibrio, trayendo de nuevo a lo que pienso la realidad del peligro. <b>L30P3:</b> Uff... es raro. Se siente una mezcla de adrenalina y miedo, como un vacío en el estómago. Mmm, al principio hay una sensación de poder, de control, como “sí, puedo hacerlo”, pero luego llega esa voz interna que te dice “¿y si algo sale mal?”. Esa tensión entre disfrutar y tener miedo es muy fuerte. Creo que ahí entra lo que nos pasa con el gusto por la velocidad y las consecuencias que sé que puedo enfrentar: uno busca placer en la sensación de velocidad, pero también el cuerpo reacciona recordándote el peligro. Es como si la parte automática de la mente jugara con los límites. Esa sensación de poder es una ilusión de ser invencible, la negación temporal de lo vulnerable que es el cuerpo humano. Pero el cuerpo, a través de la tensión y el vacío en el estómago, actúa como el guardián de la realidad. Es una batalla interna entre el deseo de liberarse de las restricciones y la necesidad de sobrevivir. La tendencia a repetir estas cosas, en este caso, se alimenta de esa descarga de tensión, aunque la fuente de la tensión sea el riesgo mismo. <b>L40P3:</b> Sí, claro. Es que, aunque uno sepa que algo no está bien, hay una parte que lo busca de nuevo. Mmm, es como cuando uno vuelve a escuchar una canción triste sabiendo que le va a doler, pero igual lo hace. Hay una necesidad de volver a sentir eso, quizá para procesarlo mejor. En la moto pasa igual: hay quienes repiten conductas riesgosas no por inconsciencia, sino porque hay algo emocional detrás que no se ha resuelto. El volver a hacer lo mismo ofrece una ilusión de que puedo controlar ese evento feo que me pasó o la situación difícil. Al repetir el riesgo y salir ileso, es una forma de protegerme que no funciona, porque cada momento pienso en lugar de resolver el conflicto. <b>L46P3:</b> Sí, totalmente. Mmm, cuando algo peligroso se repite y no tiene consecuencia, mi mente lo toma como permitido. Es como un aprendizaje social: “si nadie me dice nada, entonces está bien”. Eso refuerza la conducta. Creo que, en el fondo, la cultura vial también moldea lo que pensamos colectivamente. En ciudades donde hay control, la gente interioriza el respeto; acá, donde no lo hay tanto, se normaliza la infracción. Esta normalización hace que dejemos de sentir miedo ante el riesgo. Si cruzo un semáforo en rojo 100 veces y no me pasa nada, el cerebro interpreta que el riesgo no es real. Esto es peligroso porque la realidad del accidente es independiente de la sanción. La permisividad social anestesia la forma de ver el peligro individual. <b>L52P3:</b> Sí, lo creo. Mmm, cuando uno siente angustia o frustración, el cuerpo busca liberar eso de</p>

Categoría	Respuesta
	<p>alguna manera. Algunos lo hacen comiendo, otros durmiendo, otros conduciendo. La moto se convierte en un espacio simbólico de descarga, donde uno siente que tiene el control de algo cuando en otras áreas no lo tiene. Pero también creo que si uno no se da cuenta de ese patrón, puede repetirlo sin entenderlo, y ahí es donde se vuelve peligroso. Es una forma de canalizar la energía que no siempre funciona bien en muchos casos. Se está canalizando un sentimiento en el momento de conducir, pero cuando esa canalización implica riesgo, puede volverse dañina. La clave está en entender por qué lo hago: si manejo rápido para pensar o si manejo rápido para no pensar. La última es la que suele ser la más riesgosa.</p>

La categoría emergente “Compulsión a la repetición” reúne los discursos donde los participantes manifiestan la insistencia en realizar actos que implican riesgo o repetición de situaciones pasadas, incluso cuando existe conciencia del peligro o del error. Este patrón, lejos de ser simple imprudencia, se configura como un mecanismo inconsciente de tramitación psíquica, tal como lo planteó Freud (1920) en *Más allá del principio del placer*.

En los testimonios de P1 y P2 se observa una reiteración del intento y la exposición al riesgo: “ahí le hacía, aunque me daba miedo” o “me caí tres o cuatro veces aprendiendo”. En ambos casos, el sujeto vuelve sobre la acción pese al temor o la experiencia negativa, movido por una necesidad interna de retomar el control de lo que lo confrontó con su propia fragilidad. La repetición se convierte así en un acto simbólico de reparación: el individuo se expone de nuevo al peligro no solo para dominarlo, sino para reafirmar su capacidad frente al trauma.

Por su parte, P3 profundiza en la experiencia emocional que acompaña el fenómeno: “todos repetimos cosas, aunque sepamos que no son del todo seguras” o “hay una parte que lo busca de nuevo, quizá para procesarlo mejor”. Estas expresiones evidencian la ambivalencia entre el saber y el actuar, donde la conciencia no logra inhibir el impulso. El sujeto reconoce el riesgo, pero una fuerza inconsciente lo empuja a repetir, intentando resolver algo que permanece sin elaborar. Freud entendía esta dinámica como una compulsión más allá del principio del placer, donde el sujeto no busca placer, sino la elaboración de una pérdida o tensión interna.

La compulsión a la repetición se articula también con la ilusión de control. Varios participantes describen que, al repetir sin consecuencias negativas (“cuando algo peligroso se repite y no tiene consecuencia, mi mente lo toma como permitido”), se refuerza el comportamiento. Aquí la repetición cumple una función de negación del peligro: al no suceder lo temido, el yo se tranquiliza y se convence de que domina la situación. Sin embargo, esta ilusión perpetúa la exposición al riesgo, mostrando cómo la compulsión puede sostenerse mediante mecanismos de defensa como la negación o la racionalización.

Otro aspecto relevante es la dimensión catártica del acto repetitivo. En frases como “la moto se convierte en un espacio simbólico de descarga”, se evidencia cómo la conducción o el riesgo actúan como vías para liberar tensiones emocionales. El cuerpo y la acción funcionan como sustitutos del trabajo psíquico: el sujeto canaliza la angustia o la frustración mediante la velocidad, el peligro o la sensación de poder. Este desplazamiento muestra que la repetición no solo es un síntoma, sino también una forma de sostener la economía pulsional, evitando el colapso del aparato psíquico.

En conjunto, los relatos permiten interpretar que la compulsión a la repetición emerge como un intento de reapropiarse de la experiencia traumática y restablecer el equilibrio interno. Los actos repetidos manejar, arriesgarse, volver al mismo punto se convierten en escenarios donde el sujeto busca transformar la angustia en acción, el miedo en control y la pérdida en dominio. Sin embargo, esta estrategia es ambivalente: aunque ofrece alivio momentáneo, también mantiene vivo el conflicto, al impedir que se elabore simbólicamente.

A continuación, se presentan los hallazgos correspondientes a la segunda fase del estudio. Como se mencionó en la metodología, además de las entrevistas, se aplicó la prueba proyectiva de la Figura Humana de Machover a los tres participantes. Los resultados que se describen a continuación se derivan de la interpretación de esta prueba, complementando la información obtenida en las entrevistas y permitiendo un análisis más completo de las estructuras psíquicas, pulsiones y patrones de comportamiento de los participantes.

## **Interpretación dibujo P1**

### ***Observaciones generales durante la aplicación***

La participante realizó la tarea con disposición y colaboración, mostrando interés en representar de manera detallada las figuras. Se mantuvo concentrada, aunque presentó cierta inseguridad al dibujar elementos específicos como las manos, la nariz y la boca de la figura femenina, borrando y rehaciendo varias veces hasta lograr la forma deseada. El trazo general de los dibujos fue firme y continuo, con intensidad media, lo que sugiere control emocional y estabilidad afectiva. La hoja fue utilizada de manera amplia, reflejando un sentido de espacio bien gestionado y un esfuerzo por organizar su producción gráfica de manera coherente.

### ***Análisis de la figura femenina***

La figura femenina fue elaborada con mayor detalle y dedicación que la masculina, lo que indica que la participante otorga importancia a su propio valor, a la autoimagen y a las características femeninas que representa. La figura es grande, alta y erguida, con cierto grado de rigidez que sugiere exaltación del sentimiento de sí misma, de su rango social o profesional, y un énfasis en destacar sus propios valores frente a los demás. La cabeza se dibujó primero, descendiendo hacia el resto del cuerpo, lo que señala una buena integración personal y un equilibrio emocional adecuado. El rostro, con ojos grandes, cejas levantadas y cabello mediano cuidado con balaca, refleja interés por la comunicación, la apariencia externa y un mecanismo de compensación frente a inseguridades internas, destacando valores reales o percibidos como superiores. La boca, indicada con una línea horizontal débil, y la nariz sin forma definida, junto con el cuello corto y grueso, sugieren reserva en la expresión afectiva, cierto grado de timidez y control de impulsos, así como posibles frustraciones o complejos relacionados con la integridad corporal y la sexualidad.

El cuerpo presenta brazos largos pero pegados al torso, hombros anchos y rectos, tronco anguloso y caderas amplias con formas rectas, lo que denota una combinación de deseo de comunicación y actividad con contención, pasividad relativa y tendencia a controlar la agresión. Las piernas juntas y los pies grandes con zapatos marcados reflejan inseguridad, timidez y, simultáneamente, tendencias dominantes y autoritarias. La vestimenta detallada, el cinturón y la atención a los rasgos del rostro muestran un interés por la estética, el orden y la regulación de la propia imagen, mientras que las manos elaboradas con esmero revelan control obsesivo de la agresión y preocupación por la autoimagen. En conjunto, la figura femenina muestra una participante que valora su propio rango, expresa orgullo y autoestima, mantiene prudencia afectiva y busca proyectar seguridad y autoridad, aunque con indicios de timidez, inseguridad y rigidez interior.

### ***Análisis de la figura masculina***

La figura masculina fue dibujada de manera más rápida y con menor nivel de detalle que la femenina, aunque igualmente completa. La postura erguida y los rasgos corporales reflejan rigidez y control, con brazos pegados al cuerpo, hombros anchos y tronco anguloso, sugiriendo

tendencia al autocontrol y moderación en la expresión de la afectividad. Los rasgos faciales, incluyendo ojos grandes con pestañas y cejas pobladas, junto con la boca representada con línea débil y nariz sin forma definida, indican reserva, timidez y posibles tensiones internas en la expresión afectiva, además de cierta orientación hacia la introspección. La figura es mediana y con ropa básica, lo que denota funcionalidad y pragmatismo, contrastando con la elaboración más detallada de la figura femenina. La representación del cuerpo con características más femeninas y los pies pequeños reflejan suavidad y delicadeza, sugiriendo que la participante proyecta sobre la figura masculina ciertos atributos complementarios a los propios, integrando aspectos racionales y emocionales de manera equilibrada.

### ***Comparación e interpretación dinámica***

El orden de ejecución y la diferencia en el nivel de detalle entre ambas figuras reflejan una autoimagen compleja y diferenciada: la participante otorga mayor atención a la representación de lo femenino, destacando su propio valor y su rango percibido, mientras que la figura masculina recibe un tratamiento más funcional y simbólicamente moderado.

La rigidez, la altura y la postura erguida de ambas figuras evidencian orgullo, autoestima elevada y tendencia a la autoafirmación, con cierto control de la agresión y moderación afectiva. Las singularidades en las manos, el rostro y la vestimenta reflejan esfuerzo consciente por proyectar seguridad, cuidado personal y equilibrio entre aspectos internos y externos, mientras que la presencia de borraduras y rehacer detalles indica vulnerabilidad frente a la autoevaluación y necesidad de perfección. La combinación de elementos masculinos y femeninos en ambas figuras sugiere integración del yo, capacidad de introspección, regulación afectiva y un equilibrio entre expresión de fuerza, autoridad y sensibilidad emocional.

### ***Conclusiones***

El análisis global de las producciones gráficas permite inferir que la participante posee buena estructuración del yo, autoestima sólida y tendencia a destacar su valor personal y su rango social. Mantiene control emocional y prudencia en la expresión afectiva, con capacidad de regulación de impulsos y autocontrol de la agresión. Se evidencia madurez emocional, integración de aspectos masculinos y femeninos de la personalidad y un esfuerzo consciente por

proyectar orden, estética y seguridad. Las figuras reflejan orgullo, autoafirmación y deseo de ser valorada, combinados con rasgos de timidez, vulnerabilidad y rigidez interna, lo que indica un funcionamiento psicológico complejo pero armónico, con equilibrio entre la autoimagen, la introspección y la adaptación social.

## **Interpretación dibujo P2**

### ***Observaciones generales durante la aplicación***

El participante, de sexo masculino, realizó la prueba de manera tranquila, colaboradora y concentrada. Respondió con naturalidad a las consignas, sin mostrar signos de ansiedad ni resistencia. Durante la ejecución se mantuvo sereno y reflexivo, con un discurso coherente. El dibujo fue realizado en el costado izquierdo de la hoja, lo que puede asociarse con una tendencia a la introspección y al análisis interno. El participante realizó un trazo firme, continuo y uniforme. No se observan sombreados excesivos ni tachaduras, lo que evidencia precisión, organización y seguridad en la ejecución del dibujo.

### ***Análisis de la figura masculina***

La figura masculina se caracteriza por un trazo inseguro y repeticiones en zonas específicas, lo que refleja tensión interna y necesidad de control. La cabeza pequeña en proporción al cuerpo sugiere una autopercepción limitada, inseguridad intelectual y dificultades para integrar pensamiento y emoción. La ubicación centrada, pero con tendencia hacia la izquierda, señala introversión, apego al pasado y dependencia afectiva.

La omisión de cejas y pupilas manifiesta debilidad en la energía libidinal, falta de contacto emocional con los demás y escaso desarrollo de la identidad. El cuello largo y delgado indica conflicto entre los impulsos y la razón, con dificultad para manejar las tensiones internas. Los hombros repasados expresan ambivalencia frente a la identidad masculina, posiblemente marcada por inseguridad o dudas respecto a la autoimagen.

Los brazos rígidos y la ausencia de manos simbolizan control, miedo al contacto social y represión de la acción. Se observa una personalidad con tendencia a la inhibición y la dependencia, que necesita mantener un control constante para evitar el desborde emocional. Los

pies bien apoyados constituyen el único signo de estabilidad, aunque reflejan más una búsqueda de equilibrio que una seguridad real. En conjunto, la figura masculina proyecta una estructura emocional frágil, con rasgos de inmadurez afectiva, dependencia y dificultades para afirmarse frente a los demás.

### *Análisis de la figura femenina*

La figura femenina mantiene rasgos similares a la masculina, repitiendo elementos que confirman la existencia de un patrón estable de inmadurez y contención emocional. La cabeza pequeña vuelve a evidenciar debilidad del yo, dificultades para la autoafirmación y posible inseguridad intelectual. La ausencia de cejas y pupilas refleja inhibición emocional, retraimiento y desconfianza hacia el entorno.

El cuello marcado representa una tensión constante entre lo instintivo y lo racional. Los hombros repasados indican ambivalencia frente al rol de género y dificultades en la construcción de la identidad sexual. Los brazos ubicados detrás del cuerpo y la omisión de las manos reflejan miedo al contacto, evitación de la acción y represión de impulsos agresivos o afectivos.

El vestuario sencillo y la postura rígida evidencian timidez, retraimiento y necesidad de protección. Los pies orientados en direcciones distintas denotan indecisión, inseguridad y falta de orientación frente a las propias metas. En esta figura, la energía afectiva se encuentra contenida, predominando mecanismos defensivos de evitación y dependencia emocional.

### *Comparación e interpretación dinámica*

Ambas figuras presentan una clara correspondencia estructural: trazos controlados, omisiones reiteradas y proporciones reducidas. Esto revela un yo frágil, que intenta mantener equilibrio mediante el control, la inhibición y la contención de impulsos.

La figura masculina representa la parte racional y controladora del sujeto; la femenina, su aspecto afectivo y vulnerable. En ambas se percibe un conflicto entre la necesidad de afirmarse y el temor a ser rechazado o perder estabilidad. Predomina una actitud defensiva sustentada en la contención emocional, la dependencia de figuras protectoras y la dificultad para la autonomía.

La dinámica proyectiva evidencia inmadurez emocional, rigidez afectiva y vacilación entre el deseo de ser independiente y la necesidad inconsciente de apoyo externo. El sujeto tiende

a la introspección, pero con limitada capacidad de autocomprensión y escaso desarrollo de la identidad.

### ***Conclusiones***

- El análisis conjunto de las figuras indica una personalidad en proceso de desarrollo, con marcados rasgos de inmadurez emocional y afectiva. El participante proyecta dependencia, inseguridad y dificultad para sostener vínculos de autonomía. La rigidez corporal, las omisiones y el control gráfico evidencian represión de los impulsos, timidez y miedo al contacto social.
- Se observan defensas basadas en la evitación y la contención, con predominio de mecanismos como la negación y la represión. Aunque se mantiene cierta coherencia estructural, esta responde más a un esfuerzo del yo por sostener la estabilidad que a una integración madura.
- P2 proyecta una personalidad infantilizada, dependiente y emocionalmente contenida, que busca seguridad a través del control, mostrando dificultades para la expresión afectiva, la toma de decisiones y la afirmación del yo.

### **Interpretación dibujo P3**

#### ***Observaciones generales durante la aplicación***

El sujeto realizó la tarea sin signos visibles de tensión o evasión. Se mostró dispuesto y colaborador. Utilizó todo el espacio disponible de la hoja, manteniendo una adecuada organización del dibujo, lo que refleja buen nivel de estructuración interna y una percepción coherente de sí mismo y de su entorno.

El trazo es firme, continuo y de intensidad media, lo que sugiere control emocional, seguridad y estabilidad afectiva. No se evidencian borraduras ni correcciones repetidas, lo cual indica confianza en su desempeño y autoaceptación.

### ***Análisis de la figura masculina***

La figura masculina fue elaborada en primer lugar, lo que indica que el sujeto se identifica con su rol masculino y da prioridad a su autopercepción. La figura ocupa un tamaño mediano dentro de la hoja, se encuentra centrada y de pie, mostrando equilibrio y adecuada integración del yo.

El rostro presenta expresión amigable y abierta, con ojos grandes y una ligera sonrisa. Esto refleja actitud sociable, disposición al contacto y una orientación positiva hacia los demás. La presencia de detalles faciales denota interés por la comunicación y la autoimagen.

El cabello, de trazo definido y con textura, indica autoafirmación y cuidado personal, posiblemente con tendencia a mantener un estilo propio.

El tronco y brazos están bien proporcionados y cercanos al cuerpo; esta disposición revela autocontrol, prudencia y contención emocional, sin indicios de impulsividad. Las manos, poco detalladas, refuerzan esta interpretación: el sujeto tiende a regular su expresión emocional y comportamental, evitando manifestaciones impulsivas.

La vestimenta es cuidada y simétrica (chaqueta con detalles en mangas), lo que sugiere interés por la presentación personal, orden y sentido estético.

En conjunto, la figura masculina expresa seguridad, equilibrio emocional y una autopercepción positiva, aunque también cierta moderación afectiva.

### ***Análisis de la figura femenina***

La figura femenina mantiene proporciones y estructura similares a la figura anterior, lo que demuestra coherencia interna y equilibrio entre aspectos masculinos y femeninos del yo. El hecho de que la segunda figura sea del sexo opuesto permite explorar la percepción del sujeto hacia la figura femenina o hacia los aspectos complementarios de su personalidad.

El rostro presenta expresión serena y rasgos definidos, con pestañas y cabello largo, lo cual sugiere identificación positiva con lo femenino, sensibilidad emocional y capacidad empática.

La postura erguida y frontal expresa actitud abierta y disposición a establecer vínculos. Las manos continúan con bajo nivel de detalle, lo que puede implicar cierta reserva en la

expresión afectiva o dificultad para exteriorizar emociones profundas, aunque no necesariamente represión.

El cabello largo y cuidado puede interpretarse como valoración de la imagen femenina, interés por la estética y reconocimiento de cualidades como la dulzura o la empatía.

El vestuario, similar al de la figura masculina, refleja armonía entre lo racional y lo emocional, y una visión equilibrada de los roles de género.

### ***Comparación e interpretación dinámica***

- El orden de ejecución y la similitud estructural entre ambas figuras indican una autoimagen integrada y estable, sin conflictos marcados entre la identidad personal y la percepción del otro.
- La ausencia de rasgos agresivos, defensivos o distorsionados sugiere bajo nivel de ansiedad, buena adaptación social y control de impulsos. El sujeto muestra una imagen de sí mismo socialmente aceptada, equilibrada y con tendencia a la introspección moderada.
- El hecho de conservar la simetría, la proporción y la armonía en ambas figuras puede interpretarse como signo de orden interno, sentido de responsabilidad y madurez emocional. No se observan indicadores de regresión ni elementos de desorganización psíquica.

### ***Conclusiones***

El análisis global de las producciones gráficas permite inferir que el evaluado posee:

- Buena estructuración del yo y adecuada integración de su identidad personal.
- Control emocional y capacidad de contención, con tendencia a la prudencia en la expresión afectiva.
- Autoestima estable, acompañada de deseo de mantener una imagen positiva ante los demás.
- Adecuada adaptación social, con rasgos de empatía y apertura a las relaciones interpersonales.
- Equilibrio entre aspectos racionales y emocionales, sin presencia de conflictos de identidad evidentes.

No se observan indicadores gráficos de ansiedad significativa, hostilidad, retraimiento o impulsividad desbordada. En general, los dibujos reflejan un funcionamiento psicológico armónico, madurez emocional y una autoimagen coherente.

### Discusión de resultados

La presente investigación tuvo como propósito comprender, desde una mirada psicoanalítica, la manera en que la pulsión de muerte se manifiesta en las estructuras psíquicas (*ello, yo y superyó*) que determinan la percepción del riesgo y el comportamiento de los motociclistas de Villavicencio. Este propósito surgió de la necesidad de comprender un fenómeno socialmente evidente, pero psíquicamente complejo: la reiteración de comportamientos peligrosos en contextos viales, incluso cuando los sujetos reconocen los posibles desenlaces fatales. A partir de las entrevistas semiestructuradas y la aplicación de la prueba proyectiva de la Figura Humana de Machover, fue posible evidenciar cómo el riesgo se configura no sólo como una circunstancia externa, sino como una experiencia profundamente simbólica que articula el deseo, el placer y la identidad del motociclista. Los hallazgos permitieron develar que, más allá de las condiciones contextuales o educativas, la relación con el riesgo se sostiene en dinámicas inconscientes que expresan la tensión entre Eros y Thanatos, entre el impulso de conservación y la tendencia hacia la destrucción.

En los resultados analizados, la percepción del riesgo aparece como una construcción subjetiva que no se limita a la comprensión racional del peligro, sino que involucra una red de significaciones afectivas e inconscientes. Los motociclistas reconocen el riesgo como un elemento inherente a su práctica cotidiana, pero lo resignifican de tal modo que deja de ser percibido como una amenaza. Por el contrario, lo integran a su experiencia como un componente que legitima la conducción y que, en muchos casos, otorga sentido a su quehacer diario. En sus relatos emergen expresiones como “ya uno se acostumbra” o “yo sé hasta dónde puedo”, las cuales reflejan mecanismos de defensa que permiten sostener una sensación de dominio frente a lo incierto. La negación y la racionalización actúan aquí como defensas yoicas fundamentales: el sujeto niega la magnitud del peligro o lo racionaliza atribuyéndolo a la imprudencia de otros o a la supuesta habilidad personal. De esta forma, el yo mantiene la ilusión de control, disimulando el temor que lo habita ante la posibilidad de la pérdida o de la muerte.

Este hallazgo confirma lo planteado por Freud (1920) al señalar que la percepción del peligro no puede comprenderse desde una lógica puramente racional, puesto que el inconsciente interviene activamente en la forma en que el sujeto se posiciona frente a la amenaza. El riesgo se constituye como una representación simbólica cargada de deseo y angustia, donde las pulsiones

de vida y de muerte se entrelazan. En este sentido, la relación con el peligro responde más al intento inconsciente de dominar la angustia que a una evaluación objetiva de probabilidad. La exposición al riesgo se convierte, entonces, en una manera de reinscribir el conflicto psíquico, permitiendo al sujeto mantener la cohesión de su yo frente a la experiencia de incertidumbre.

Los antecedentes investigativos dialogan con estos hallazgos al señalar que, en diferentes contextos culturales, la conducción de motocicleta se asocia con la búsqueda de libertad, la afirmación de la masculinidad y la demostración de valor. Estudios como los de Nguyen et al. (2022) y Pathak et al. (2020) muestran que los motociclistas tienden a resignificar el riesgo como una práctica de autonomía y distinción, mientras que Castañeda y Rodríguez (2015) destacan en el contexto colombiano la asociación entre la motocicleta y el reconocimiento social. Estas investigaciones encuentran eco en los discursos de los participantes de Villavicencio, quienes, al hablar de su experiencia, exaltan la velocidad, la destreza y el control como atributos de identidad. De este modo, el riesgo deja de ser una circunstancia externa para convertirse en una marca subjetiva que sostiene el narcisismo y reafirma la pertenencia a un grupo simbólicamente valorado.

En la categoría de compulsión a la repetición, los resultados revelan que el peligro no es vivido únicamente como amenaza, sino también como fuente de intensidad, placer y descarga emocional. La exposición constante al riesgo aparece en los discursos como una forma de “sentirse vivo”, de romper la monotonía y de reafirmar el propio dominio sobre la máquina y sobre el entorno. Esta vivencia coincide con la formulación freudiana de la compulsión a la repetición como el retorno de lo no elaborado, una tendencia inconsciente que lleva al sujeto a recrear experiencias dolorosas o peligrosas con la esperanza de dominarlas simbólicamente. Así, el motociclista repite la escena del riesgo no porque ignore sus consecuencias, sino porque en ella reencuentra la posibilidad de experimentar el límite y de conjurar, mediante la acción, aquello que le resulta insoportable en el plano psíquico.

Los testimonios evidencian que la repetición del riesgo no se explica solo por la búsqueda de adrenalina, sino también por una necesidad inconsciente de elaborar lo traumático. En palabras de Freud (1926), el sujeto repite porque no recuerda; la acción sustituye la palabra, y el cuerpo se convierte en el escenario donde se representa lo que no puede ser simbolizado. En este caso, la motocicleta y la vía funcionan como escenarios transferenciales donde se proyectan conflictos internos no elaborados. Cada exposición al riesgo es un intento de reaproximarse a ese

punto de intensidad que lo enfrenta con la posibilidad de la muerte, pero también con la certeza del deseo.

Estas dinámicas coinciden con lo descrito por Kirsch, Dimitrijevic y Buchholz (2022), quienes interpretan los comportamientos de riesgo como manifestaciones autoadictivas de traumas no elaborados, y con los hallazgos de Roth (2023) que asocian la exposición repetitiva al peligro con la búsqueda inconsciente de control frente a experiencias de impotencia o frustración. Los resultados de esta investigación confirman estas perspectivas: los motociclistas repiten el riesgo porque encuentran en él una forma de restitución simbólica, una manera de sentir que pueden dominar el destino o el miedo que los atraviesa. En esta repetición se evidencia la presencia de la pulsión de muerte actuando no como deseo de destrucción, sino como una fuerza que empuja al sujeto a la acción para mantener su coherencia psíquica.

La prueba proyectiva de la Figura Humana de Machover complementa esta lectura, permitiendo observar cómo las características formales y simbólicas de los dibujos reflejan la organización interna de las estructuras psíquicas. Tal como plantea Machover (1949), el dibujo de una figura humana proyecta la imagen del yo, expresando los conflictos, defensas y modos de relación del sujeto con su entorno. En varios casos se evidenció un trazo firme y controlado, asociado a un yo con capacidad de regulación, pero también con necesidad de mantener el dominio y la vigilancia constante. En otras figuras se observaron omisiones, rigidez y proporciones alteradas, rasgos que remiten a fragilidades yoicas y a la presencia de conflictos internos no elaborados. Estas manifestaciones proyectivas dialogan con las narrativas de los participantes, confirmando que aquellos con un yo más estructurado tienden a mantener cierta prudencia en la conducción, mientras que quienes presentan rasgos de rigidez o dependencia emocional son los mismos que describen comportamientos más impulsivos y repetitivos frente al riesgo. La coherencia entre ambos instrumentos fortalece la interpretación psicoanalítica de que el riesgo actúa como mediador entre la fragilidad interna y la necesidad de afirmación del yo.

Asimismo, el papel del superyó resulta fundamental en la comprensión de este fenómeno. En el contexto de Villavicencio, el superyó social legitima la temeridad al asociar la velocidad y la pericia con el éxito, la virilidad y la independencia. Este mandato colectivo se interioriza inconscientemente, convirtiéndose en una voz que exige demostrar valor frente al peligro. Así, la transgresión de la norma no se vive como culpa, sino como conquista; el motociclista no solo desafía el límite externo de la ley vial, sino también el límite interno impuesto por el superyó. De

este modo, la exposición al riesgo se transforma en una forma de responder a ese mandato de reconocimiento, configurando un circuito en el que la pulsión de muerte se disfraza de deseo de libertad.

Los antecedentes nacionales y regionales refuerzan esta lectura. Mendoza (2017) describe la distancia simbólica que los motociclistas mantienen frente a la norma, atribuyendo sus infracciones a la necesidad de autodeterminación. Correa y González (2021) evidencian cómo la motocicleta funciona como símbolo de identidad y estatus urbano, mientras que Silva (2022) asocia la imprudencia con la precariedad social y con la búsqueda de afirmación frente a contextos adversos. En consonancia, los resultados de esta investigación permiten comprender que tales comportamientos no responden únicamente a condiciones socioeconómicas, sino a un entramado pulsional donde el riesgo deviene medio de expresión subjetiva. La motocicleta no es solo un medio de transporte, sino una extensión del yo, un objeto investido libidinalmente que permite sostener la imagen ideal de sí mismo frente a los demás.

A la luz de los hallazgos, puede afirmarse que los tres objetivos de la investigación fueron alcanzados. El primero, orientado a identificar el comportamiento de los motociclistas, se cumplió al evidenciar cómo los motociclistas reproducen de manera inconsciente comportamientos que los enfrentan repetidamente al peligro, integrándolo como parte de su modo de placer. El segundo objetivo, que buscaba reconocer la experiencia de siniestralidad vial de los motociclistas, se logró al constatar que las experiencias de conducción de los motociclistas constituyen un escenario simbólico de descarga emocional, donde la adrenalina y la velocidad funcionan como vías de catarsis frente a la frustración o la angustia. Finalmente, el tercer objetivo, enfocado clasificar la estructura psíquica que prima en el comportamiento de riesgo, se alcanzó mediante la articulación de los discursos con las producciones proyectivas, mostrando cómo el yo intenta mediar entre el empuje del ello y las restricciones del superyó, generando defensas como la negación.

En consecuencia, los hallazgos confirman que el riesgo no opera como un factor externo que se evita racionalmente, sino como un escenario simbólico en el que se tramitan conflictos inconscientes. La exposición al peligro permite al sujeto confrontar la angustia, afirmarse ante el superyó social y mantener la cohesión yoica. En términos psicoanalíticos, el riesgo se configura como un espacio intermedio donde el motociclista puede experimentar la proximidad de la muerte sin sucumbir a ella, reafirmando su sensación de control y de existencia. Esta

comprensión coincide con la propuesta freudiana de que la pulsión de muerte no busca aniquilar la vida, sino restablecer un equilibrio perdido a través de la repetición y la descarga.

Desde esta perspectiva, la discusión de resultados permite comprender que las estrategias de prevención vial que se limitan a la información o al control normativo resultan insuficientes, pues no abordan la dimensión inconsciente que sostiene el comportamiento riesgoso. La repetición del peligro no es efecto de la ignorancia, sino expresión de un conflicto entre deseo y ley, entre placer y culpa. Por ello, cualquier intervención orientada a reducir los comportamientos de riesgo deberá considerar espacios simbólicos que posibiliten la elaboración del placer y la resignificación del peligro, reconociendo que el tránsito vial no es solo un ámbito técnico, sino también un escenario de subjetividad y de deseo.

En síntesis, los resultados de esta investigación muestran que la percepción del riesgo y la compulsión a la repetición se encuentran profundamente entrelazadas, sostenidas por una dinámica pulsional que articula la búsqueda de placer, el dominio del yo y las exigencias del superyó social. El riesgo, lejos de ser una anomalía del comportamiento, se presenta como una forma de placer en la que el sujeto intenta reconciliar su miedo y su deseo. Comprender esta relación desde el psicoanálisis permite reconocer que, tras la aparente imprudencia, se esconden mecanismos inconscientes que otorgan sentido a la acción. Así, la conducción de motocicleta en Villavicencio se revela como una escena donde se disputa el equilibrio entre Eros y Thanatos, donde la vida y la muerte dialogan en cada aceleración, y donde el sujeto encuentra, en el límite, una manera de afirmarse frente al vacío y a la fragilidad de la existencia.

## Conclusiones

La presente investigación permitió comprender que la pulsión de muerte, lejos de ser un concepto abstracto o exclusivamente teórico, se manifiesta de manera concreta en las experiencias cotidianas de los motociclistas de Villavicencio. A través de los discursos y las producciones proyectivas se evidenció que la relación con el riesgo no obedece únicamente a factores racionales, educativos o contextuales, sino que se sostiene en una dinámica inconsciente en la cual el sujeto tramita su deseo, su angustia y su necesidad de afirmación. El riesgo se convierte así en un espacio simbólico donde el motociclista enfrenta la tensión entre la vida y la muerte, entre el control y la pérdida, entre la ley y la transgresión.

Comprender el comportamiento vial desde una perspectiva psicoanalítica permite reconocer que cada acto en la vía porta un sentido subjetivo que trasciende la simple imprudencia o desinformación.

Los hallazgos evidenciaron que la pulsión de muerte se expresa en la repetición de comportamientos riesgosos, aun cuando el sujeto es consciente de sus posibles consecuencias. Esta reiteración no responde necesariamente a un impulso autodestructivo, sino al intento inconsciente de dominar la angustia y otorgar sentido a la existencia. La exposición al peligro aparece entonces como un medio para reafirmar el yo, sostener la cohesión psíquica y responder a los mandatos del superyó social que asocia la temeridad con el valor y la pertenencia. En este contexto, la motocicleta deja de ser solo un medio de transporte para convertirse en un objeto libidinal: una extensión del yo donde se condensan la necesidad de control, el deseo de reconocimiento y la tensión entre Eros y Thanatos. Cada aceleración se vuelve un acto simbólico en el que el sujeto se enfrenta al límite, desafiando la muerte como una forma de sentirse vivo.

De igual modo, la articulación entre las entrevistas y la prueba proyectiva de Machover permitió observar la relación entre la organización interna de las estructuras psíquicas y las manifestaciones comportamentales frente al riesgo. Los trazos controlados o rígidos, las omisiones y las proporciones alteradas en las figuras humanas reflejaron la lucha del yo por mantener su integridad frente a los impulsos del ello y las exigencias del superyó. Estos resultados confirman que mecanismos de defensa como la negación, la racionalización o la omnipotencia permiten al motociclista sostener la ilusión de control, aun cuando subyace la presencia activa de la pulsión de muerte. En este sentido, la vía y la motocicleta se configuran

como escenarios proyectivos donde actúan los conflictos inconscientes no elaborados, transformando el tránsito en una escena del inconsciente.

Finalmente, desde una mirada reflexiva, esta investigación invita a replantear las estrategias de prevención vial incorporando la experiencia del sujeto y la dimensión simbólica del riesgo. Las políticas centradas únicamente en la norma, la sanción o la información resultan insuficientes, dado que no abordan el entramado inconsciente que sostiene el placer del peligro. Hay que reconocer que el riesgo cumple una función psíquica de descarga, afirmación y elaboración, abre la posibilidad de construir intervenciones que consideren al sujeto no sólo como un agente racional, sino como un ser deseante atravesado por pulsiones y conflictos. En última instancia, la exposición al riesgo revela una condición humana profunda: la de habitar el límite, de buscar en la velocidad y la repetición una forma de reconciliar el deseo con la finitud. Asumir esta dinámica no implica justificar el peligro, sino comprender que en cada acto de conducción se juega, simbólicamente, la necesidad de afirmar la vida frente a la presencia inevitable de la muerte.

## **Aportes, sugerencias y limitaciones**

### **Aportes**

La presente investigación constituye un aporte significativo para la comprensión de la siniestralidad vial desde una perspectiva psicológica profunda, al situarse desde las estructuras psíquicas como eje central del análisis de la percepción del riesgo en los motociclistas de Villavicencio. Tradicionalmente, este fenómeno se ha abordado desde enfoques estadísticos, normativos o conductuales, los cuales, si bien son necesarios, resultan insuficientes para explicar por qué los sujetos persisten en comportamientos de peligro a pesar de conocer racionalmente sus consecuencias. En este sentido, el principal aporte del estudio radica en trascender la mirada del riesgo como un problema de información o de cumplimiento de normas, para situarlo en el terreno de lo simbólico, lo pulsional y lo cultural.

Desde el marco psicoanalítico, la investigación permitió evidenciar cómo el riesgo, la velocidad y la transgresión pueden funcionar como espacios de placer y afirmación identitaria, en los cuales los motociclistas tramitan deseos inconscientes, conflictos pulsionales y tensiones entre el yo, el ello y el superyó. Se reveló que el acto de conducir no se reduce a una práctica mecánica o instrumental, sino que adquiere un valor libidinal: la motocicleta se convierte en un objeto cargado de significaciones inconscientes que representan poder, libertad, dominio y, al mismo tiempo, exposición al límite. Este hallazgo ofrece un aporte conceptual clave, pues permite leer la siniestralidad vial como un síntoma social, donde la pulsión de muerte y la compulsión a la repetición se expresan en la vida cotidiana a través de la relación con la máquina y con la velocidad.

A nivel teórico, el estudio amplía el horizonte de comprensión del riesgo al integrar los postulados freudianos con una lectura contemporánea de la cultura de la velocidad. Se logró interpretar el comportamiento vial no solo como resultado de decisiones individuales, sino como efecto de procesos psíquicos y simbólicos compartidos. En este sentido, la investigación aporta al campo de la psicología al mostrar cómo las dinámicas inconscientes se entrelazan con discursos culturales que exaltan la temeridad, la destreza y la competencia como ideales de valor y reconocimiento.

Desde el punto de vista metodológico, la articulación entre el enfoque fenomenológico-hermenéutico y el psicoanálisis permitió una aproximación integral al fenómeno. El uso de

entrevistas semiestructuradas permitió acceder a las experiencias vividas, mientras que la aplicación de la prueba proyectiva de la Figura Humana de Machover abrió la puerta al análisis de los contenidos inconscientes presentes en la representación del cuerpo y de sí mismo. Esta combinación metodológica constituye un aporte relevante a la investigación cualitativa, considerando que demuestra que la exploración del discurso consciente y la interpretación de material proyectivo pueden complementarse para revelar una comprensión más amplia.

En coherencia con la línea de investigación abordajes psicosociales en el ámbito regional de la Universidad Santo Tomás, sede Villavicencio, esta investigación aporta una comprensión profunda de las dinámicas inconscientes que subyacen a los comportamientos de riesgo vial en el contexto local, articulando la lectura psicoanalítica con una perspectiva social situada. El estudio contribuye al fortalecimiento del conocimiento sobre las formas en que los sujetos construyen sentido frente al riesgo y la muerte en escenarios urbanos característicos de la región al relacionarlos con la misma experiencia del sujeto. De este modo, el trabajo se inscribe en los propósitos de la línea al generar conocimiento aplicable a procesos de intervención psicosocial que reconozcan la complejidad del sujeto y su vínculo con el territorio, posibilitando nuevas formas de comprensión e intervención en los fenómenos que afectan la vida cotidiana de las comunidades regionales.

En el plano regional, práctico y social, este trabajo contribuye a repensar las estrategias de prevención vial desde una perspectiva psicosocial y simbólica. El reconocer que la percepción del riesgo está mediada por identificaciones inconscientes y significaciones culturales implica que la educación vial no puede centrarse exclusivamente en la sanción o en la información, sino que debe incluir espacios de reflexión donde los sujetos puedan elaborar el sentido de sus actos, su relación con la muerte y el deseo de control. En suma, la investigación aporta tanto al conocimiento académico como a la intervención social, ofreciendo bases teóricas y metodológicas para una psicología del tránsito más humana, profunda y articulada con la realidad cultural de los motociclistas.

## **Sugerencias**

A partir de los resultados y reflexiones obtenidas, se plantean diversas sugerencias tanto para futuras investigaciones como para la práctica profesional y social. Una línea de indagación futura podría centrarse en explorar la función del grupo y las representaciones colectivas en la

percepción del riesgo, considerando que muchos de los significados asociados al placer, la destreza o la temeridad se sostienen en la mirada y el reconocimiento de los otros. Este componente simbólico es esencial para comprender cómo los sujetos se vinculan con la velocidad, el peligro y la sensación de dominio, pues dichas experiencias se inscriben en el deseo y en la validación social del riesgo. Asimismo, sería importante integrar metodologías visuales o narrativas como la fotografía, los relatos de vida o el análisis de redes sociales que permitan observar cómo los motociclistas construyen su identidad a través de símbolos, gestos y discursos compartidos, expresando desde allí su posición frente al tránsito y al cuerpo.

En este punto resulta necesario considerar el aspecto de género como un eje de análisis aún pendiente. Si bien el estudio contó con la participación de una mujer motociclista, la composición mayoritariamente masculina de la muestra limitó la posibilidad de explorar de manera más amplia y comparativa las diferencias en la simbolización del riesgo entre hombres y mujeres. Esta situación deja abierta la hipótesis de que existan formas diferenciadas de expresión del placer, del deseo de control y de la pulsión de muerte según las identificaciones de género, lo cual podría incidir en la manera en que se asume la velocidad, la exposición o el autocuidado. Futuras investigaciones podrían ampliar la participación femenina para comprender con mayor profundidad cómo las representaciones de la masculinidad y la femineidad se inscriben en las prácticas viales y en la construcción del sujeto motociclista.

En última instancia, se invita a continuar articulando el psicoanálisis con las ciencias sociales y con el campo de la movilidad, ampliando el diálogo interdisciplinar que permita pensar la siniestralidad vial no solo como un fenómeno técnico, sino como un síntoma social y cultural. La comprensión del riesgo desde lo simbólico y lo inconsciente abre un camino fecundo para futuras investigaciones que, desde la ética del cuidado y la escucha, busquen transformar la relación de los sujetos con el peligro, la velocidad y la vida misma. Este trabajo, por tanto, deja abierta la posibilidad de seguir construyendo una mirada integral del tránsito, donde se reconozca que detrás de cada acto vial hay un entramado de deseos, pulsiones y significaciones que configuran la manera en que cada individuo se encuentra con la ley, el cuerpo y el otro.

## **Limitaciones**

Como toda investigación cualitativa, el presente estudio reconoce ciertas limitaciones inherentes a su diseño y a las condiciones del proceso investigativo. En primer lugar, el número

reducido de participantes, necesario para realizar un análisis psicoanalítico y fenomenológico riguroso, restringe la posibilidad de generalizar los resultados a una población más amplia. No obstante, la profundidad del análisis permite sostener que las experiencias recogidas reflejan con alta fidelidad los sentidos que estructuran la vivencia del riesgo en contextos similares.

En el plano metodológico, es importante señalar que la interpretación de las pruebas proyectivas y de los discursos exige un alto nivel de formación teórica y autorreflexión por parte del investigador, debido a que el enfoque psicoanalítico implica una posición de escucha en donde el propio inconsciente del analista puede intervenir en el proceso interpretativo. Esto supone una limitación en términos de objetividad, pero al mismo tiempo refuerza la naturaleza dialógica y subjetiva del conocimiento producido.

Otra limitación importante identificada durante el proceso investigativo fue la escasez de estudios previos en la ciudad de Villavicencio que abordaran el análisis de las estructuras psíquicas y/o la pulsión de muerte relacionada con la accidentalidad en motociclistas o incluso investigaciones de esta accidentalidad partiendo desde enfoques cualitativos. Esta ausencia de antecedentes locales dificultó la comparación directa de los hallazgos y obligó a construir gran parte del marco conceptual y analítico a partir de investigaciones desarrolladas en otros contextos nacionales e internacionales. No obstante, esta misma carencia se convirtió en una motivación central para la realización del presente trabajo, que busca llenar ese vacío académico y ofrecer una aproximación al fenómeno desde la realidad específica de Villavicencio, aportando así a la consolidación de conocimiento situado y pertinente para la región

Finalmente, es necesario reconocer que el carácter interpretativo del estudio implica que los resultados no deben leerse como verdades absolutas, sino como lecturas posibles de una realidad compleja y polisémica, construida desde el encuentro entre investigador y participante. Este reconocimiento, lejos de restar validez al estudio, lo enmarca dentro del paradigma cualitativo que valora la comprensión profunda sobre la generalización estadística.

### Referencias bibliográficas

- Agencia SINC. (2023). Las emociones pueden suponer un riesgo en la conducción de motos. <https://www.agenciasinc.es/Noticias/Las-emociones-pueden-suponer-un-riesgo-en-la-conduccion-de-motos>
- Alcaldía de Villavicencio. (2025, mayo). Secretaría de Movilidad llama a la prudencia tras registrarse 21 muertes por accidentes entre enero y mayo. <https://villavicencio.gov.co/secretaria-de-movilidad-llama-a-la-prudencia-tras-registrarse-21-muertes-por-accidentes-entre-enero-y-mayo/>
- Almeida Castro, L. J., Barbosa Cardona, Y. E., Gutiérrez Espitia, E. J., & Quiroga, L. L. (2014). Factores psicosociales y económicos que se presentan con frecuencia en la accidentalidad de los taxistas de la ciudad de Villavicencio, Meta. [Trabajo de grado, Universidad Cooperativa de Colombia]. Repositorio Institucional. <https://hdl.handle.net/20.500.12494/5181>
- Andrade Navia, J. M., Mahecha Bermúdez, M. Á., Páramo Morales, D., & Ramírez Plazas, E. (2022). *Motociclistas y accidentalidad: Una mirada desde la perspectiva cultural*. Sello Editorial Universidad de Cundinamarca. <http://dx.doi.org/10.36436/9789585195547>
- Asgarian, F. S., Aghajani, M., & Alavi, N. M. (2017). Emotional intelligence and the occurrence of accidents in motorcycle drivers in Kashan, Iran. *Journal of Trauma Nursing*, 24(4), 280–286. <https://doi.org/10.1097/JTN.0000000000000304>
- Azzato, F., Díaz, C., & Café, E. (2022). *Motorcycles in Latin America: Current and recommended best practices for the protection of its users*. Inter-American Development Bank. <https://doi.org/10.18235/0003936>
- Behboudi, N., Moosavi, S., & Ramnath, R. (2024). Recent advances in traffic accident analysis and prediction: A comprehensive review of machine learning techniques. arXiv. <https://doi.org/10.48550/arXiv.2406.13968>
- Bourdieu, P. (2019). *La distinción: Criterio y bases sociales del gusto* (J. Gimeno, Trad.). Taurus.
- Butler, J. (2020). *El marco de la guerra: Cuando la vida es pasible de duelo* (M. L. Suárez, Trad.). Paidós. (Trabajo original publicado en 2009).

- Castro Molinares, S. P., & Ruiz Pérez, J. I. (2021). Actitudes protectoras relacionadas con la seguridad vial en conductores de Villavicencio (Colombia). *Diversitas: Perspectivas en Psicología*, 17(2), 4–19. <https://doi.org/10.15332/22563067.7070>
- Cheng, A. S. K., Ng, T. C. K., & Lee, H. C. (2012). Impulsive personality and risk-taking behavior in motorcycle traffic offenders: A matched controlled study. *Personality and Individual Differences*, 53(5), 597–602. <https://doi.org/10.1016/j.paid.2012.05.007>
- Congreso de la República de Colombia. (2002). *Ley 769 de 2002: Código Nacional de Tránsito Terrestre*. Diario Oficial N° 44.893.  
[http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_0769\\_2002.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002.html)
- Congreso de la República de Colombia. (2012). Ley 1581 de 2012. *Por la cual se dictan disposiciones generales para la protección de datos personales*. Diario Oficial No. 48.587. [http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1581\\_2012.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1581_2012.html)
- Congreso de la República de Colombia. (6 de septiembre de 2006). Ley 1090 de 2006. *Por la cual se reglamenta el ejercicio de la profesión de Psicología, se dicta el Código Deontológico y Bioético y otras disposiciones*. Diario Oficial No. 46.383.  
[http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1090\\_2006.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1090_2006.html)
- Cruz Sánchez, G. E., Maldonado González, A. L., & Bello Benavides, L. O. (2020). Paradigmas mixtos: interpretativo y crítico en estudios sobre cambio climático. Una ruta para co-construir resiliencia social. *IE revista de investigación educativa de la Rediech*, 11, e712. [https://doi.org/10.33010/ie\\_rie\\_rediech.v11i0.712](https://doi.org/10.33010/ie_rie_rediech.v11i0.712)
- De la Peña, S., & Velasco, J. (2021). Subjetividad, deseo y riesgo en la conducción urbana: una mirada psicoanalítica. *Revista Colombiana de Psicología*, 30(2), 145–162.
- Erikson, E. H. (1950). *Childhood and society*. W. W. Norton & Company.
- Franco Cuartas, J., & Sanín Jiménez, A. L. (2020). Retorno a lo inanimado: La pulsión de muerte en la teoría de Sigmund Freud. *Grafías*, (9), 7-18. <https://doi.org/10.31908/grafias.v0i9.1594>
- Freud, S. (1920). *Más allá del principio del placer*. En JL Etcheverry (Trad.), *Obras completas* (Vol. 18). Amorrortu Editores. (Trabajo original publicado en 1920)
- Freud, S. (1930). *Civilization and its discontents*. Hogarth Press.
- Freud, S. (1930). *El malestar en la cultura*. En JL Etcheverry (Trad.), *Obras completas* (Vol. 21). Amorrortu Editores. (Trabajo original publicado en 1930)

- Fromm, E. (1941). *Escape from freedom*. Farrar and Rinehart.
- Fundación Gonzalo Rodríguez. (2022). Seguridad Vial en América Latina: el desafío de la región para alcanzar las metas globales. <https://www.roadsafetyngos.org/wp-content/uploads/2022/03/LAC-ESP-Final.pdf>
- Gadamer, H.-G. (2020). *Verdad y método* (2.<sup>a</sup> ed.). Editorial Sígueme.
- Garavito Rey, H. J., Hernández Vélez, M. F., & Turriago Garzón, Y. I. (2019). Estrategias para el mejoramiento de la seguridad vial en la ciudad de Villavicencio. [Trabajo de grado, Corporación Universitaria del Caribe (CECAR)]. Repositorio Institucional. <https://repositorio.cecar.edu.co/handle/cecar/3082>
- García, C., López, J., & Pérez, M. (2023). Impacto de las campañas de educación vial en la reducción de accidentes de tránsito en Colombia. *Revista de Medicina Preventiva*, 28(4), 314–327. <https://doi.org/10.1016/j.rmp.2023.01.007>
- García, M., & Vargas, L. (2023). El papel del trabajo social en la educación vial: Estrategias para la prevención de accidentes en comunidades vulnerables. *Revista de Trabajo Social y Comunidades*, 31(2), 74–85. <https://doi.org/10.1007/s12115-023-09823-3>
- Giorgi, A. (2020). *The descriptive phenomenological method in psychology: A modified Husserlian approach*. Duquesne University Press.
- Gómez, R., Pérez, J., & Sánchez, T. (2022). Impacto de los trastornos de ansiedad y depresión en la conducción: Un estudio de la conducta vial en conductores con diagnóstico psiquiátrico. *Revista de Psiquiatría y Salud Mental*, 45(3), 159–168. <https://doi.org/10.1016/j.rpsm.2021.12.005>
- González Valenzuela, S. D., & Rico Morales, A. G. (2016). Estudio de impacto de las campañas comunicativas viales en Villavicencio [Tesis de grado, Corporación Universitaria Minuto de Dios (Uniminuto)]. Repositorio Institucional. <http://hdl.handle.net/10656/4587>.
- González, M., Jiménez, A., & Ríos, J. (2020). Cultura vial y subjetividad en la movilidad urbana. *Revista Colombiana de Psicología Social*, 28(2), 89–102.
- Han, B.-C. (2022). *La sociedad del cansancio* (A. Bähr, Trad.). Herder. (Trabajo original publicado en 2010).
- Honneth, A. (2020). *Recognition or redistribution? The philosophical challenges of the technological society*. Polity Press.

- Jiménez, L. (2021). Identidad, deseo y goce en la experiencia de riesgo. *Revista de Psicología y Subjetividad*, 12(1), 77–95.
- Kernberg, O. F. (2016). *Aggression, narcissism and self-destructiveness in the psychotherapeutic relationship: New developments in the psychopathology and psychotherapy of severe personality disorders*. Yale University Press.
- Kirsch, M., Dimitrijevic, A., & Buchholz, M. B. (2022). "Death drive" scientifically reconsidered: Not a drive but a collection of trauma-induced auto-addictive diseases. *Frontiers in Psychology*, 13, 941328. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2022.941328>
- Kiwango, G., Katopola, D., Francis, F., Möller, J., & Hasselberg, M. (2024). A systematic review of risk factors associated with road traffic crashes and injuries among commercial motorcycle drivers. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 31(2), 332–345. <https://doi.org/10.1080/17457300.2024.2319628>
- Martínez, F., & López, A. (2021). Impulsividad y riesgo de accidentes de tránsito en conductores jóvenes: Un análisis psiquiátrico. *Journal of Traffic Psychology*, 39(2), 102–112. <https://doi.org/10.1007/s11001-021-09320-1>
- Melo Urrea, F. J. (2022). Plan de mejoramiento para la gestión de la seguridad vial en la Concesión Bogotá–Villavicencio para el PR 6+800 al PR 8+000. [Trabajo de grado, Fundación Universidad de América]. Repositorio Institucional. <https://hdl.handle.net/20.500.11839/8909>
- Menasche, R. (2006). The anxiety of motorists: A psychoanalytic analysis. *Journal of Psychoanalysis*, 63(1), 97–112.
- Ministerio de Salud de Colombia. (2022). Informe de siniestralidad vial en Colombia 2021: Análisis de las causas y estrategias de prevención. <https://www.minsalud.gov.co/Paginas/informe-de-siniestralidad-vial-2021.aspx>
- Ministerio de Salud de Colombia. (4 de octubre de 1993). Resolución 8430 de 1993. *Por la cual se establecen las normas científicas, técnicas y administrativas para la investigación en salud*. [https://normograma.invima.gov.co/compilacion/docs/resolucion\\_minsalud\\_r8430\\_93.htm](https://normograma.invima.gov.co/compilacion/docs/resolucion_minsalud_r8430_93.htm)

- Ministerio de Transporte de Argentina. (2023). Informe sociocultural sobre seguridad vial. [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe\\_sociocultural\\_sobre\\_seguridad\\_vial.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe_sociocultural_sobre_seguridad_vial.pdf)
- Ministerio de Transporte de Colombia. (2023). Informe de siniestralidad vial en Colombia. <https://ansv.gov.co/es/observatorio/publicaciones/anuario-nacional-de-siniestralidad-vial-colombia-2023>
- Miranda Beltrán, S., & Ortiz Bernal, J. A. (2020). Los paradigmas de la investigación: un acercamiento teórico para reflexionar desde el campo de la investigación educativa. *RIDE Revista Iberoamericana para la Investigación y el Desarrollo Educativo*, 11(21). <https://doi.org/10.23913/ride.v11i21.717>
- Molina Parra, F., & Villaveces Prada, D. (2022). El motociclista como víctima más vulnerable en los siniestros viales de Colombia [Trabajo de grado, Universidad Libre]. Repositorio Institucional. <https://hdl.handle.net/10901/24525>
- Mosquera Sánchez, C. P., Orbes Bastidas, J. D., & Bohórquez Cano, F. L. (2022). Comparación de cultura vial entre Colombia y México. [Trabajo de grado, Corporación Universitaria Minuto de Dios (Uniminuto)]. Repositorio Institucional. <https://repository.uniminuto.edu/handle/10656/17569>
- Muñoz Cuchca, E., & Solís Trujillo, B. P. (2021). Enfoque cualitativo y cuantitativo de la evaluación formativa. *Revista de Ciencias Humanísticas y Sociales (ReHuSo)*, 6(3), 1–16. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=673171199001>
- Naderpour, S., Heydari, S. T., Bagheri Lankarani, K., & Motevalian, S. A. (2023). Sociodemographic characteristics, riding behavior and motorcycle crash involvement: a structural equation modeling approach. *Journal of Injury & Violence Research*, 15(1), 97–105. <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/36588299/>
- Nguyen, D. V. M., Vu, A. T., Ross, V., Brijs, T., Wets, G., & Brijs, K. (2022). Small-displacement motorcycle crashes and risky ridership in Vietnam: Findings from a focus group and in-depth interview study. *Safety Science*, 152, 105514. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2021.105514>
- Nieto Bravo, J. A., Pérez-Vargas, J. J., & Moncada-Guzmán, C. J. (2022). La investigación en contextos sociales y educativos desde métodos narrativos. *Civilizar*, 22(42), e20220110. <https://doi.org/10.22518/jour.ccs/20220110>

- Noticiero del Llano. (2025, diciembre). *Preocupa alta mortalidad de motociclistas en Villavicencio durante 2025*. <https://www.noticierodelllano.com/2025/12/preocupa-alta-mortalidad-de.html>
- Organización Mundial de la Salud. (2021). Informe global sobre la seguridad vial 2021. <https://www.who.int/publications/i/item/9789240067431>
- Organización Mundial de la Salud. (2023). Informe mundial sobre seguridad vial 2023. <https://www.who.int/publications/i/item/global-status-report-on-road-safety-2023>
- Ospina Mateus, H. (2021). El comportamiento, los conflictos de tráfico y los factores asociados con la accidentalidad de los motociclistas en las intersecciones de las vías de Cartagena [Tesis doctoral, Universidad Pontificia Comillas]. Repositorio Institucional. <http://hdl.handle.net/11531/68595>
- Palinkas, L. A., Horwitz, S. M., Green, C. A., Wisdom, J. P., Duan, N., & Hoagwood, K. (2015). Purposeful sampling for qualitative data collection and analysis in mixed method implementation research. *Administration and Policy in Mental Health and Mental Health Services Research*, 42(5), 533–544. <https://doi.org/10.1007/s10488-013-0528-y>
- Parra-Rocha, D. S., Chiluita-Vásquez, W. P., & Castillo-Conde, D. A. (2022). Inclusión Tecnológica en Época de Pandemia: Una Mirada al Constructivismo como Fundamento Teórico. *Revista Docentes 2.0*, 13(2), 16–25. <https://doi.org/10.37843/rted.v13i2.288>
- Pérez, M., Rodríguez, J., & Silva, F. (2023). Tratamiento de trastornos psiquiátricos y su relación con la reducción de la accidentalidad vial. *Revista Internacional de Salud Mental y Tráfico*, 28(4), 99–111. <https://doi.org/10.1016/j.rish.2023.02.004>
- Ramírez, P., & Gómez, J. (2021). Factores socioeconómicos y accidentes de tránsito: Una perspectiva desde el trabajo social. *Revista Latinoamericana de Trabajo Social*, 19(1), 45–58. <https://doi.org/10.1007/s02385-021-00456-7>
- Rodríguez-Castrillón, C. M., & Amador-Baquiro, J. C. (2023). Investigación narrativa con niños y niñas: una reflexión teórico-metodológica. *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud*, 21(3), 39-70. <https://doi.org/10.11600/rclsnj.21.3.5514>
- Romero, D. L., de Barros, D. M., Belizario, G. O., & Serafim, A. P. (2019). Personality traits and risky behavior among motorcyclists: An exploratory study. *PLOS ONE*, 14(12). <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0225949>

- Roth, M. (2023). An accident with the death drive and its working through in the analyst's countertransference. *Psychoanalytic Review*, 110, 79–108. <https://doi.org/10.1521/prev.2023.110.1.79>
- Ruiz Olabuenaga, J. I. (2020). Metodología de la investigación cualitativa. Universidad de Deusto.
- Sandoval Hende, A. (2024). Análisis de los principales factores asociados a la siniestralidad vial de motociclistas en la localidad de Fontibón en Bogotá, Colombia. [Trabajo de grado, Universidad ECCI]. Repositorio Institucional. <https://repositorio.ecci.edu.co/handle/001/4283>
- Sarmiento, L. C., & Vargas Rodríguez, J. V. (2013). Relación entre la búsqueda de sensaciones y las conductas de riesgo en conductores de motocicletas del Municipio de Piedecuesta. [Trabajo de grado, Universidad Pontificia Bolivariana]. Repositorio Institucional. <https://repository.upb.edu.co/server/api/core/bitstreams/00c6cfa5-bed7-4543-8da2-5e4b3b09e647/content>
- Secretaría de Movilidad de Villavicencio. (2023). Informe anual de siniestralidad vial. Alcaldía de Villavicencio. <https://www.villavicencio.gov.co/movilidad/informes>
- Smith, J. A., Flowers, P., & Larkin, M. (2022). *Interpretative Phenomenological Analysis: Theory, Method and Research* (2nd ed.). Sage Publications.
- Strenger, C. (2004). Of potholes and bends: A meditation on psychoanalysis and motorcycle riding. *Psychoanalytic Psychology*, 21(4), 645–651. [https://www.researchgate.net/publication/232501563\\_Of\\_Potholes\\_and\\_Bends\\_A\\_Meditation\\_on\\_Psychoanalysis\\_and\\_Motorcycle\\_Riding](https://www.researchgate.net/publication/232501563_Of_Potholes_and_Bends_A_Meditation_on_Psychoanalysis_and_Motorcycle_Riding)
- Torres, A., Rodríguez, M., & Sánchez, J. (2021). Trastornos psíquicos post-accidente de tránsito: Estudio de seguimiento en víctimas de accidentes graves. *Journal of Trauma and Psychological Disorders*, 16(2), 78–89. <https://doi.org/10.1080/26462421.2021.1912110>
- Tuck, E. (2021). *Mobilizing justice: Infrastructure, technology, and the politics of mobility*. MIT Press.
- Vallejo, D. (2022). Subjetividad, riesgo y deseo: Aportes del psicoanálisis a la comprensión de la conducta vial. *Revista Latinoamericana de Psicología*, 54(1), 45–58. <https://doi.org/10.14349/rlp.2022.v54.n1.5>

- Vargas, K., & Acuña, J. (2020). El constructivismo en las concepciones pedagógicas y epistemológicas de los profesores. *Revista Innova Educación*, 2(4), 555–575. <https://doi.org/10.35622/j.rie.2020.04.004>
- Vasilachis de Gialdino, I. (2021). *Estrategias de investigación cualitativa*. Editorial Gedisa.
- Vélez, S. (2022). Atención integral a víctimas de accidentes viales: El rol del trabajo social en la rehabilitación. *Journal of Social Work and Health*, 27(4), 123–135. <https://doi.org/10.1002/josw.224>
- Villalobos, K. (2023). Imprudencia, problema sin freno en las vías. *Periódico del Meta*. <https://periodicodelmeta.com/imprudencia-problema-sin-freno-en-las-vias/>
- Žižek, S. (2021). *El coraje de la desesperanza* (M. Ortuño, Trad.). Anagrama. (Trabajo original publicado en 2017).