

Notas acerca del criterio de validez de las pruebas psico-físicas para el examen de conductores

Héctor Monterde i Bort

Diseñador de la Batería DRIVER-TEST
Comisión de Ps. Vial del COP-PV

En el presente artículo se abordará un aspecto que el autor considera poco clarificado e incluso inquietante dentro del sector: el problema de la búsqueda de criterios óptimos y su utilización como criterio de validación predictiva, en ese tipo de pruebas que tienen su marco de aplicación más importante (que no único) en la exploración de los conductores.

Un criterio excesivamente comentado entre los profesionales que nos dedicamos al área de la Psicología Vial, no sólo a propósito de la validez de este tipo de pruebas sino de la validez del mismo examen psicológico que realizamos los psicólogos en los Centros de Reconocimiento de Conductores, ha sido la *accidentalidad*.

Todo criterio, en cualquier ciencia, ha de reunir unas condiciones básicas para poder serlo y poder ser utilizado como tal, **no tiene que plantear dudas en su definición, ha de ser perfectamente operativo y debe poderse medir, medirse al menos en una escala ordinal** (en la evaluación psicológica las escalas de razón no existen más que en los manuales de texto). Pero además, y en opinión del autor la condición más importante, **el criterio debe estar en la dimensión, debe ser consecuen- te con los objetivos de la prueba y/o intervención que se pretende validar**. Es decir, el criterio, sea cual sea el utilizado, debe ser siempre alguna forma posible de operacionalización del o de los objetivos que tiene aquello que se va a validar, y sobre los cuales la nueva prueba o método aporta alguna ventaja (bien en

economía de tiempo, de costo u ofreciendo más seguridad).

En el terreno de la evaluación (ya que también se validan las estrategias de intervención), el criterio es, en definitiva, otra medida, otra forma de medir lo que se pretende medir con la nueva prueba o nuevo método, que se espera que va a representar sobre aquél alguna ventaja o mejora. Porque si no, para qué queremos desarrollar nuevos instrumentos de medida si ya tenemos unos, o para qué queremos desarrollar métodos de medida indirectos si podemos medir directamente el aspecto o conducta que nos interesa. Para predecir el éxito de una persona en un puesto de trabajo no hay nada mejor que ponerle a trabajar en ese puesto durante diez años, y registrar su comportamiento en él. Pero esto sería extremadamente costoso y difícil de llevar a cabo. La creación de nuevos instrumentos y métodos de medida se justifica en la ventaja que aporta respecto a la medición directa del hecho, a costa de perder alguna seguridad en el diagnóstico, a costa de tener una mayor probabilidad (que no frecuencia) de error. Si el equilibrio entre lo que se gana y lo que se pierde es positivo, el nuevo método o prueba se acepta. Así, no utilizamos para medir distancias la barra de platino iridiado que se conserva en la Oficina de Pesas y Medidas de París, sino una cinta métrica corriente, que sin duda es menos exacta, pero es pequeño el error que produce y grandes sus ventajas, entre ellas, que la podemos utilizar en cualquier momento.

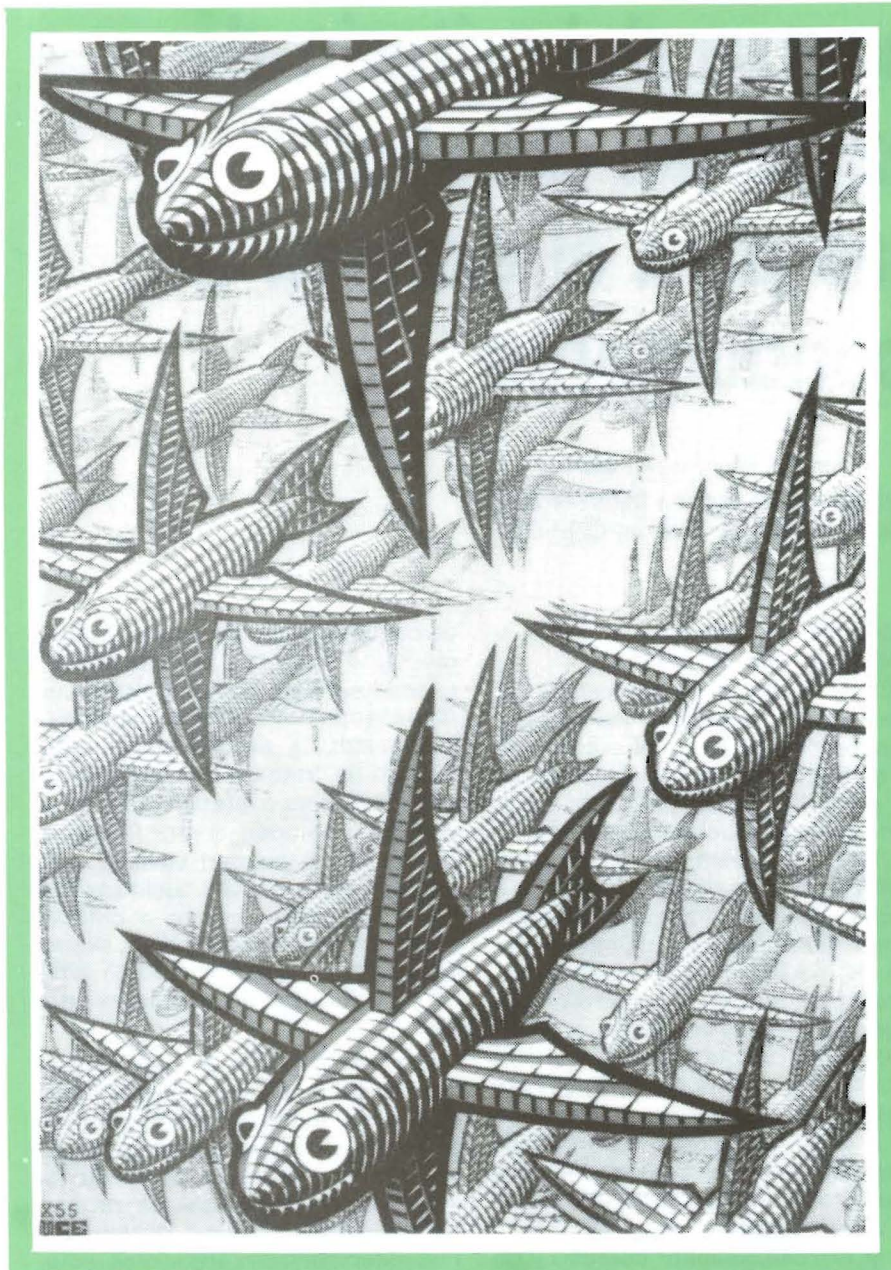
En Psicología, desgraciadamente,

es bastante difícil, si no imposible, la medición directa. Algo más fácil cuando se trata de conductas manifiestas (conducta agresiva, dislexias, tartamudez...), pero bastante difícil cuando se trata de conductas poco exteriorizables o interiorizadas (inteligencia, actitudes...); por lo que difícilmente se pueden llevar a cabo mediciones directas y suele ser bastante frecuente recurrir a criterios intermedios (pruebas o tests ya consolidados y aceptados) como criterio de validación de una nueva prueba.

Cuando se trata de evaluar conductas poco exteriorizables, habilidades muy específicas que solamente se ponen en juego cuando se dan situaciones extremas, caso de los Tiempos de Reacción, se procura exteriorizarlas a través de situaciones estandarizadas artificiales (situaciones de laboratorio) en las que se plantean determinadas exigencias al sujeto, bien en forma de problemas o simplemente la realización de una determinada tarea, en cuya realización se espera que se pongan en juego las mismas o algunas de las habilidades o actitudes presentes en la conducta compleja que se quiere evaluar. Los generalmente llamados «tests».

Hecho este preámbulo, la utilización como criterio de la *accidentalidad* en la validación de este tipo de pruebas, y en la validación del propio examen psicológico obligado para los conductores, plantea no pocos problemas.

En primer lugar, dicho criterio ofrece bastantes dudas en el cumplimiento de las condiciones expre-



sadas algunos párrafos atrás. **¿Qué consideramos como accidentabilidad?** Hay muchas formas de considerar la accidentabilidad, ¿pequeños golpes?, ¿existencia de víctimas mortales?... Abría que ponerse de acuerdo, pero al autor, hablarle de accidentabilidad sin más le produce poco significado, es una categoría demasiado amplia y existe bastante probabilidad de que lo que considera el emisor como accidentabilidad sea diferente de lo que considera por tal el receptor del mensaje. Y en ciencia no caben las ambigüedades, y menos en los criterios de referencia (la «libra», antigua unidad de peso de origen romano, equivale —actualmente y en España— a 350 gr. en

Zaragoza, 355 en Valencia, 372 en Navarra, 400 en Barcelona, 407 en Baleares, 456 en Cáceres, 460 en Madrid, 488 en Vizcaya, 579 en Pontevedra...; por poner algunos ejemplos. Sobra explicar su poco éxito actual). La accidentabilidad, como la libra, está por definir.

En segundo lugar, aunque nos pusieramos de acuerdo con el concepto de accidentabilidad, **¿cómo la operacionalizamos?, ¿cómo la medimos?, ¿en qué escala?, ¿soportará esa escala una estadística correlacional, por ejemplo?... Todos sabemos la dificultad social existente para obtener datos. Tráfico no los facilita, y seguramente tampoco lleva un seguimiento (historial) de cada**

conductor. Las compañías de seguros tampoco ofrecen sus datos para la investigación. ¿Podría haber barreras legales? (¿?).

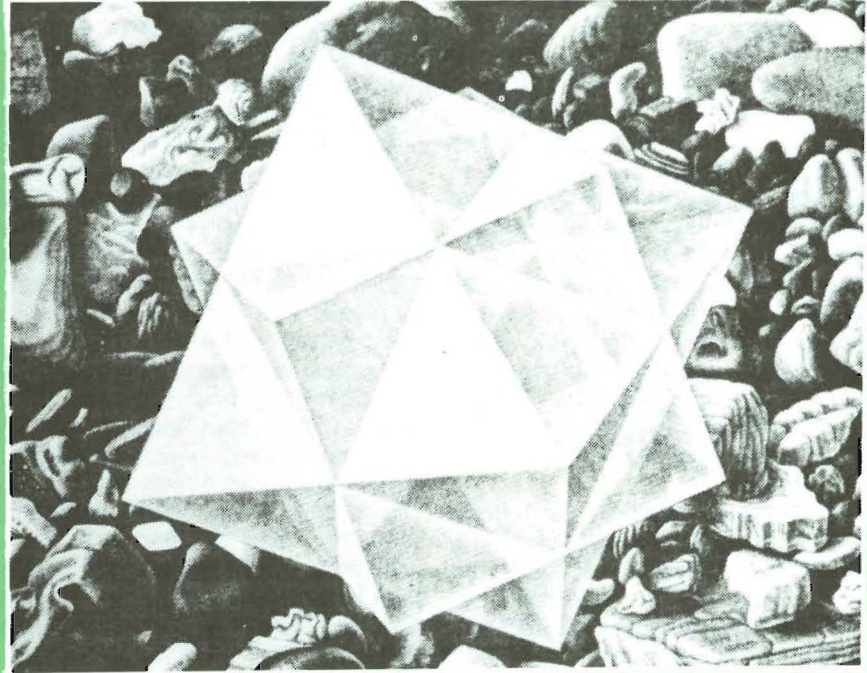
Y en tercer lugar, y en opinión del autor, la clave principal de la cuestión que está siendo tratada (lo que seguramente no será compartida por la totalidad del colectivo), es que **la accidentabilidad no es siquiera un criterio adecuado de Validación Predictiva ni de estas pruebas ni del mismo examen psicológico obligado para conductores**, simplemente porque no está en sus objetivos.

Si pensamos que la predicción de la accidentabilidad es el objetivo de estas pruebas y la función del psicólogo en los centros (el autor también lo llegó a pensar —Monterde, Ripoll, Núñez, Calvo, Barberá y Lobregad; 1986—), nos estaremos olvidando de que la accidentabilidad es una variable dependiente de otras muchas variables, clasificadas generalmente en tres grupos según donde tienen su origen: variables del vehículo, de la vía y del conductor. Dentro de este conglomerado de variables determinantes de la accidentabilidad, el actual examen psicológico obligado y las pruebas utilizadas sólo inciden en las variables del conductor, y no en todas, ya que fundamentalmente se exploran variables de carácter psico-físico (reflejos), dejándose por examinar buen número de variables personales que tienen tanta importancia o más que las psicofísicas, por ejemplo las actitudes (hacia el cumplimiento de las normas, hacia los demás conductores, hacia el peligro...). Para poder predecir la accidentabilidad con éxito, no sólo habría que examinar todas estas variables del conductor, sino que sería necesario que a los psicólogos se nos dejase participar en las decisiones de tráfico, en el diseño y señalización de las vías, en el diseño y organización de campañas publicitarias, en la formación de conductores (el autor fue durante varios años profesor de auto-escuela) e incluso en ciertos factores de seguridad de los automóviles.

Con ello no se está quitando mérito al hecho de investigar las relaciones existentes entre la accidentabilidad y las pruebas actualmente utilizadas, objetivo importantísimo y que merece todo el reconocimiento y respeto del autor, que quede claro que aquí lo único que se está contrastando y poniendo en duda es la

para qué sirve el examen que realizamos...?, les parece poco predecir cuál es el tiempo mínimo que un conductor tardará en responder adecuadamente si alguna vez tiene la mala fortuna de encontrarse ante una situación en la que la magnitud del peligro y de las consecuencias dependen de la rapidez de respuesta de dicho conductor, por ejemplo. Ojalá nadie nos veamos en esa situación nunca, pero si alguna vez nos vemos ¿podremos reaccionar «a tiempo»? ¿podremos mantener el control sobre la coordinación de nuestras manos sobre el volante para que nuestras respuestas sean adecuadas y precisas?, ¿podremos anticipar suficientemente nuestras respuestas y la posibilidad de peligro en función de la velocidad con la que nos llega o nos acercamos a él, para no precipitarnos en nuestras apreciaciones y respuestas?... ¿Les sigue pareciendo poco lo que se nos pide? Conformémonos con hacer «sólo» eso, que es bastante si lo hacemos bien. La Medicina lleva muchos más años que la Psicología y no es tan pretenciosa, ¿alguien ha encontrado algún dato sobre la correlación existente entre la tensión arterial y el número de accidentes?, ¿... o entre el número de dioptrías y la magnitud del accidente?... el autor no cree que existan ni tampoco que los médicos se hayan planteado siquiera comprobarlo, sencillamente no se les pide que diagnostiquen eso (a nosotros tampoco), porque hoy aún no se puede pedir. Estén seguros de que si el que les escribe esto hubiera encontrado el método para poder decirle a Tráfico, con seguridad, las personas que van a sufrir accidente en el próximo año, posiblemente no tendría que preocuparse más de las oscilaciones de su hábil economía.

La relación entre el reconocimiento obligatorio, tanto médico como psicológico, con la accidentabilidad ha de contemplarse desde la perspectiva de condiciones mínimas sobre la probabilidad de accidente (y probabilidad, no frecuencia, ¡jojo!). Es decir, si una persona tiene una deficiencia considerable en la agudeza visual, en el Tiempo de Reacción o en el funcionamiento de su sistema cardio-vascular, por poner tres ejemplos, dicha persona tendrá una **probabilidad mayor** de tener un accidente, que otra persona cuyo estado físico y psicológico sea inmejorable. Pero ello no significa que la



primera vaya a tener con toda seguridad un accidente, ni siquiera que vaya a tener más accidentes que la segunda (si no coge el coche no tendrá un accidente con él en la vida...). Los reconocimientos obligatorios, tanto médicos como psicológicos, inciden sólo en lo único que pueden incidir, en la probabilidad. Y **en la probabilidad debida al estado físico y psicológico**, que tampoco es toda la probabilidad (recuérdese aquello de *condición mínima pero no suficiente*, expresado unos párrafos atrás). Es poco, pero poco siempre es mejor que nada, y además, poco de algo inmenso, como es la accidentabilidad, es mucho para cualquier mortal.

Teniendo claros cuáles son los objetivos de estas pruebas (para qué

las vamos a utilizar) y cuáles son los objetivos de la exploración psicológica (para qué la hacemos), tendremos más claro qué es lo que nos falta hacer, cuáles son los objetivos que nos faltan por cubrir, hacia dónde han de dirigirse nuestros esfuerzos y nuestras investigaciones. Tengamos los pies en el suelo, y podremos caminar.

Con todo ello, los Centros de Reconocimiento, y la Psicología en ellos, están cumpliendo una función social inestimable, que dará todos sus frutos en un futuro no muy lejano, y tal vez un modelo *exportable*. Y lo más importante, abren para la Psicología y la Medicina un nuevo camino de investigación y especialización, del que saldrá ganando la sociedad.

BIBLIOGRAFÍA

- ANASTASI, A.: *Test Psicológicos*. Aguilar. Madrid, 3.ª edición, original de 1968.
- MONTERDE, H.: *El Ordenador en la Psicología o la Psicología en el Ordenador: La Batería Psicológica Informatizada Driver-Test*. Reproval. Valencia, 1986.
- MONTERDE, H.: «La evaluación psicológica por medio del ordenador: Validez de constructo y fiabilidad de las actuales pruebas psicológicas para conductores basadas en ordenador.» *Psicología del Trabajo y de las Organizaciones*, n.º 6. Madrid, 1987.
- MONTERDE, H.; RIPOLL, F.; NÚÑEZ, V.; CAL-

VO, J.; BARBERÁ, T., y LOBREGAD, C.: «Por un rol profesional del psicólogo en Centros de Reconocimiento de Conductores.» *Informació Psicològica*, n.º 25. Valencia, 1986.

SOLER, J.; REIG, A.; MONTERDE, H., y MAYOR, L.: «Induced Stress and Risk Taking Under Dummy Driving Conditions.» *Second International Conference on Road Safety*. Groningen, 1987-88 (en prensa).

Standards for educational and psychological tests and manuals. Washington: American Psychological Association, 1966.

