

Algunas reflexiones en torno al modelo de intervención en Psicología Vial

Héctor Monterde i Bort

Comisión de Ps. Vial del COP-PV. Diseñador de la Batería Driver-Test

Nuestra área de la Psicología dispone de buenos instrumentos para evaluar la Percepción de la Velocidad-Anticipación, la Coordinación Bimanual y los Tiempos de Reacción. También ha quedado demostrado que el ordenador puede ser una buena base y vehículo para el desarrollo de este tipo de pruebas (Monterde, 1986, 1987) u otras, y, en definitiva, para el desarrollo futuro de la Psicología en todos sus campos (enseñanza asistida por ordenador, en el del lenguaje con la utilización de sintetizadores de voz, en los estudios de simulación de procesos de decisión humana, y por qué no, en la evaluación psicológica e incluso en la terapia). Pero, llegados a este punto de desarrollo del actual modelo de intervención de los psicólogos en el campo, el autor, bastante comprometido con el modelo actualmente vigente en nuestro Estado, cree conveniente que los colegiados que trabajamos en este sector empecemos a plantearle críticas, para lo cual, estas páginas pueden servir de vehículo de debate, tendentes a detectar los posibles defectos y buscar alternativas tendentes al mejoramiento futuro del modelo del que depende el presente y futuro de un nutrido grupo de colegas.

En este sentido, y con el ánimo de contagiar a dicho propósito a otros colegas a la vez que hacer un reconocimiento público a la labor que la Comisión de Psicología Vial del PV ha venido realizando desde su creación en 1985, el autor quiere iniciar este debate planteando algunas reflexiones acerca del marco teórico-conceptual con que ha surgido, o resurgido, esta nueva área de la Psicología en nuestro Estado, acerca de la necesidad de un modelo de intervención y acerca de su posible futuro inmediato como área específi-

ca, y tal vez especialidad académica futura, de la Psicología.

Los orígenes del actual examen psicológico se remontan al año 1921 con la celebración en Barcelona de la **II Conferencia Internacional de Psicotecnia**, con la participación destacada de investigadores españoles, Mira y Germain, entre otros, y en la que se llegó a la conclusión de recomendar a las respectivas administraciones de cada país que en el sector de los servicios de transporte se exigiera como condición previa al contrato de trabajo un examen psicológico de las aptitudes profesionales, además de pasar un control médico, **que debería renovarse periódicamente**. Al siguiente año, el Ayuntamiento de Barcelona exigió este examen a los conductores de autobuses municipales, y en el año 1935 fue recogida esta obligatoriedad por el Código de la Circulación, para los permisos profesionales (camión, autobús), siendo España el primer Estado en instaurarla.

No está en el ánimo del autor realizar un tratamiento histórico del tema, ni siquiera resumido, para ello puede consultarse los artículos de Caparrós (1984), López de Aberasturi (1984) y de Soler, Tortosa y Reig (1986), donde se encontrarán amplias referencias.

El actual examen (recogido en el Real Decreto) es prácticamente la continuación congelada de aquél, ideado por Mira, que comprendía básicamente la evaluación de 4 dimensiones: **coordinación manual, apreciación de velocidades y distancias, tiempos de reacción selectivos** con precisión de las reacciones, y la **atención**. Sin embargo, mucho ha llovido desde entonces y lo que fue un precedente en toda Europa debería hoy ir revisándose para adecuarlo a las características y necesi-

dades de la sociedad actual, a las tendencias actuales de la Psicología y a los resultados de las investigaciones contemporáneas y futuras. O al menos dejar prevista una puerta abierta a la posibilidad de cambio.

El modelo de examen actual responde a un enfoque psicológico **observacional-clasificador**, más identificado con los orígenes de la Psicología científica. La tradición observacional-clasificatoria ocupó los primeros años, dentro de la corta tradición del pensamiento científico en nuestra disciplina, de la Psicología científica. En esta tradición habría que clasificar a los experimentos básicos sobre tiempos de reacción, a la psicofísica y a la psicometría ortodoxa. Su característica fundamental para el objetivo de la práctica psicológica sería el inventariar los fenómenos observados y describirlos, nunca jamás intervenir en ellos (Pelechano, 1979). A la base de la cual existe una concepción fisicalista del modelo panaceico de laboratorio traspasado al mundo social (Pelechano, 1980a). Una nueva tradición contrapuesta a la anterior, ya iniciada hace algunos años pero mantenida con modestia dentro de la Psicología, ha cobrado interés reciente hasta dominar en nuestros días el amplio panorama de nuestra disciplina. Se trata de la tradición o enfoque **intervencionista** en el que su característica fundamental como objetivo del trabajo psicológico se centra en la intervención en los procesos humanos para intentar modificarlos: No se trata de clasificar hechos ni inventariar procesos, sino de delimitar las leyes y variables que los rigen con el fin, no solamente de reproducirlos, sino de reorientar el proceso y modificarlo. El psicólogo no debe contentarse aquí con la descripción y clasificación de los fenó-

menos, sino que debe intervenir decididamente en su curso de desarrollo (Pelechano, 1979). A la base de este enfoque existe una radical concepción social recogida en términos tales como **Eco-psicología**, puesta de moda últimamente en nuestra disciplina, considerando a los fenómenos observados como determinados por el momento y entorno social, fundamentalmente a partir de la obra de Bandura, y representándose en el siguiente razonamiento: si los fenómenos psicológicos, y sus características, están determinados por el momento social de desarrollo de una sociedad dada, han de ser analizados desde una perspectiva social, lejos del laboratorio, e intervenidos con medidas sociales. Perspectiva teórica-conceptual que comparte el autor.

Estos dos enfoques o tradiciones coexisten hoy en el seno de nuestra Psicología y la investigación psicológica. Sin embargo, el actual modelo profesional implantado en nuestra área, la Psicología Vial o del Tráfico, sólo recoge el primer enfoque, observacional-clasificador, siendo fiel exponente de él. El papel del psicólogo se limita a evaluar y puntuar (clasificar), para, finalmente, un final a medias, decidir si el sujeto en cuestión debe obtener o renovar su permiso de conducir, es decir, si está en condiciones de conducir o seguir conduciendo un vehículo por las vías públicas.

Lejos del pensamiento del autor está el anular o desacreditar el actual modelo de examen y la actual legislación al respecto, en él se recoge la tradición, en la que nuestro Estado fue pionera, del desarrollo de la investigación psicológica en el tema. Pero sí se plantea y quiere llamar la atención acerca de la necesaria actualización del excelente modelo, para la época, que nuestros antecesores nos legaron. Actualización, por otra parte, inevitable al igual que ocurre en otras áreas de la Psicología, que sin pretender «pasar de» (lo que hay), sino «pasar por» tenemos que dar respuesta a las necesidades planteadas por nuestra sociedad actual, que desembocan irremisiblemente en el camino de la **intervención**. ¿Qué pasa con los «No Aptos»? ¿son no aptos y ya está, hemos terminado?, ¿y el tema de la prevención? Nosotros, voluntariamente o no, continuadores de la tradición investigadora española en el tema, tenemos que asumir el reto de

la **elaboración de un modelo de rol profesional** acorde a la situación actual y demandas de nuestra sociedad (Monterde, Ripoll, Núñez, Calvo, Barberá y Lobregad; 1986), elaborar **alternativas complementarias al actual examen** en la línea del desarrollo actual de la Psicología, y alternativas consecuentes al «No Apto», que necesariamente pasarán por la gestación de **medidas y modelos de rehabilitación**, que supone la introducción del enfoque intervencionista en nuestra área, con el que la Psicología cumple su mayoría de edad, y por el reconocimiento por parte de la Administración de la **incapacidad laboral por motivos psicológicos** (exclusivamente) para los carnets profesionales, con derecho a subsidio, al igual que está reconocida para las causas médicas. Y esto con carácter prioritario y urgente.

Estos objetivos o planteamientos no son sino la encardinación de la Psicología en un nuevo marco teórico-conceptual, más acorde con nuestro tiempo, que supone la consideración de la conducta humana, y entre ella la conducción, **como un producto social**, y regida por leyes sociales, frente a la consideración naturalista clásica. La conducta humana no es algo «natural» (utilícese el concepto «natural» como el opuesto a social bajo la perspectiva de la división actual del pensamiento científico: ciencia natural-ciencia social. Pelechano, 1980a), no es algo que le ha sido dado al hombre e independiente de su presencia en este planeta, como los fenómenos físicos, sino que ha sido «inventada» por el hombre, durante todo su desarrollo histórico, y conservada para transmitirse y enriquecerse, de generación en generación, en lo que llamamos Cultura (Roginski, Luria, Leontiev, et al.; 1969). La conducta humana es un producto social y, por tanto, dependiente del momento social por el que atraviesa cada sociedad o comunidad dada. Desde esta perspectiva, la Psicología, como ciencia que estudia la conducta humana, no es única, ni indivisible, ni absoluta. Ni siquiera existe la Psicología, sino la psicología del momento, o mejor dicho, las psicologías del momento (o momentos), ya que cada sociedad, cada pueblo, cada comunidad posee y ha poseído su propia Psicología (Bandura, 1969), sus propios modelos de interpretación de la conducta humana, en cada momento de su desarrollo histórico-social. La Psicolo-

gía Vial, y la parte de conducta humana que intenta estudiar, no escapan a este fenómeno; la conducción es reflejo, resultado, de la conducta social de una comunidad o sociedad dada, es decir, resultado y causa de la cultura. «El coche forma parte de nuestra vida misma y la conducción viene a ser como una prolongación de la conducta, como una inmensa y poderosa prótesis que facilita la realización de profundos deseos de dominio y de viejos sueños de la especie...», «...es expresión de la personalidad de nuestro tiempo...» (Pinillos, 1984).

Se decía hacia el principio de este apartado, que mucho ha llovido desde que se creó en nuestro Estado el primer modelo de examen psicológico para conductores, reflejo de toda una tradición psicológica dominante en la época. Se han hecho algunas reflexiones acerca de la necesidad de actualizar dicho modelo, pasando de una perspectiva estremadamente fisicalista a una perspectiva social, cuyo objetivo no es otro que revisar una determinada concepción de la psicología de la conducción que predomina en el actual examen psicológico: la conducta de conducción como resultado de las **aptitudes** del sujeto. Vuelve a plantearse, de nuevo aquí, la vieja polémica de **aptitudes frente a actitudes**. Sin pretender «pasar de» el legado que nos dejaron nuestros pioneros investigadores mantenido en el actual examen, sino «pasar por» él, hemos de admitir, con ojos de hoy, que la aparición del automóvil ha producido cambios profundos en la sociedad hasta el punto de afectar nuestro modelo cultural, poseer y conducir un vehículo de calidad forma parte del ideal de vida contemporáneo (Pinillos, 1984), y la conducción está hoy tan arraigada a nuestro modelo cultural que es reflejo y parte de éste, resultado no sólo de las aptitudes del sujeto, sino también de las actitudes, valores, que posea éste en un determinado momento, y de los modelos sociales dominantes en la época; tal vez mucho más comprometidos con la conducción actual que las aptitudes psicofísicas.

Esta ampliación de variables, de predominante carácter social, debe corresponderse con la ampliación del actual modelo de examen, en el terreno psicológico claro está, con variables sociales. Que se valoren actitudes junto con las aptitudes, centradas en este momento, ade-

más, sólo en aspectos psicofísicos. Aspectos que con la introducción de técnicas psicopedagógicas en los programas de formación de conductores, han quedado compartidos, gracias a la investigación psicológica y a la influencia que sobre la sociedad actual ha logrado la Psicología, con otros profesionales (departamentos de formación dentro de Tráfico, profesores de Educación Vial, profesores de Formación Vial...), que realizan una intervención directa sobre las variables psicofísicas de los aspirantes a conductores, garantizando la adquisición de las habilidades necesarias para conducir vehículos. Porque, a pesar de su tradicional concepto dentro de la Psicología, en las aptitudes también existe un componente de aprendizaje, tal vez más importante de lo que hasta ahora se ha creído, y que la ortodoxia del término ha dificultado, e incluso impedido durante algunos años, desvelar.

Por otra parte, el carácter sociocultural de la conducción, como toda conducta humana, hace necesaria la adopción de medidas sociales-dirigidas a actuar sobre, a modificar, los valores y modelos que nuestra sociedad actual tiene sobre la conducción, ya que como «expresión de la personalidad de nuestro tiempo», cambios en la situación social y en la cultura de una sociedad producirán inevitablemente cambios en la conducta de conducción. Hay que entrar irremisiblemente en el terreno de la intervención, objetivo final, no lo olvidemos, de la Psicología; que nuestra actuación como psicólogos no termine, ni consista sólo, en un diagnóstico, en una decisión «apto-no apto», sino que se amplíe el modelo con técnicas y estrategias de rehabilitación de conductores en crisis, y de modificación de las actitudes o valores que contrarresten los modelos negativos que nuestra sociedad ha creado y relacionado con la conducción. En una sociedad que aprende, fundamentalmente, por modelos (Modelado) «características como el individualismo, la solidaridad, el civismo o el grado de interiorización de las normas sociales no son ajenas a las formas de conducir que prevalecen en un país, en una comunidad o en una determinada subcultura...» (Pinillos, 1984).

Esta alternativa intervencionista, curiosamente ya denunciada su necesidad por Germain: «La misión del psicólogo no puede quedar limitada

a la mera selección de conductores, sino que tiene que intervenir en el aprendizaje y en el estudio individual de los accidentes» (Germain, 1966), ha de ser desarrollada en dos frentes simultáneos: **intervención individual** (terapia, rehabilitación...) e **intervención social** a través de campañas centradas en la **prevención**. De los dos frentes, el primero es necesario y el segundo es más rentable, en términos de rentabilidad social. El primero es necesario porque sin él, sin poner remedio a los problemas, que encima la Psicología va a detectar cada día mejor y en mayor número, como ciencia especializada que constantemente investiga técnicas más finas de evaluación, la Psicología Vial no se podrá equiparar a las restantes áreas de la Psicología que llevan trabajando años en la vertiente de intervención. Además de servirle de poco a la sociedad una disciplina que se dedique a exponerle sólo los problemas, sin darle, o intentar darle, soluciones. Esto, para una sociedad como la nuestra, en la que impera la practicidad supone un lujo y un derroche.

El segundo frente es más rentable, y resultado de un nivel de desarrollo elevado en una sociedad, porque la actuación en prevención siempre tendrá menos costes sociales que la «actuación en crisis» (Pelechano, 1979, 1980b), sencillamente porque la prevención evita la aparición del problema, mientras que el modelo de actuación en crisis actúa

cuando ya el problema no sólo está creado sino, en la mayoría de las veces, cuando ha tomado dimensiones alarmantes, con los consiguientes costes sociales que ello ha producido y va a seguir produciendo hasta su eliminación.

Para terminar, decir que el cúmulo de reflexiones que se vuelcan en este artículo no han pretendido ser más que eso, un cúmulo de reflexiones como iniciación de un futuro debate inevitable que siente las bases para hacer oír nuestra voz en los órganos de decisión política. Representan algunas opiniones del autor para plantear y difundir una serie de objeciones que, aunque han sido en distinto grado compartidas en conversaciones informales por otros investigadores y colegas tan preocupados o más por nuestra disciplina como el autor, lo que aquí se dice, con sus posibles imprecisiones y reconociendo no haber seguido un cuidadoso orden de exposición, es responsabilidad exclusiva del autor, en su afán apresurado de erradicar el excesivo fisicalismo laboratorialista del que padece en algunas ocasiones todavía nuestra profesión: que la psicología «salga de entre las paredes frías del laboratorio para insertarse en el mundo social, mucho más impreciso, imperfecto, caprichoso, inconsistente, arbitrario, impredecible, inmoral, inestable, inacabado, inseguro, insensato, injusto,... pero real.» (Monterde, García y García, 1983).

BIBLIOGRAFÍA

- BANDURA, A. *Principales of Behavior Modification*. New York: Holt, Rinehart and Winston, 1969.
- CAPARROS, A. Aspectos Históricos de la Psicología aplicada a la Conducción. *Primera Reunión Internacional de Psicología de Tráfico y Seguridad Vial*. Dirección General de Tráfico. Valencia, 1984.
- GERMAIN, J. El psicólogo y la Seguridad Vial. *Revista de Psicología General y Aplicada*. N.º 21, 1966.
- LÓPEZ DE ABERASTURI, N. Psicología de la Conducción en España. *Primera Reunión Internacional de psicología del Tráfico y Seguridad Vial*. DGT, Valencia, 1984.
- MONTERDE, H. *El Ordenador en la Psicología o la Psicología en el Ordenador: La Batería Psicológica Informatizada Driver-Test*. Ed. 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.; GARCÍA, F., y GARCÍA, C. *Por el Camino de la Investigación Deportiva: Un Estudio sobre las Actitudes Deportivas de los Escolares Valencianos*. Secretaria General Técnica de la Conselleria de Cultura, Educación y Ciencia. Valencia, 1983.
- MONTERDE, H.; RIPOLL, F.; NÚÑEZ, V.; CALVO, J.; BARBERÁ, T. y LOBREGAD, C. Por un rol Profesional de Psicólogo en Centros de Reconocimiento de Conductores. *Informació Psicológica*, n.º 25. Valencia, 1986.
- PELECHANO, V. *Psicología Educativa Comunitaria*. Alfapúls. Valencia, 1979.
- PELECHANO, V. *Modelos Básicos de Aprendizaje*. Alfapúls. Valencia, 1980a.
- PELECHANO, V. *Terapia Familiar Comunitaria*. Alfapúls. Valencia, 1980b.
- PINILLOS, J. L. Personalidad y Conducción. *Primera Reunión Internacional de psicología del Tráfico y seguridad Vial*. DGT. Valencia, 1984.
- PRIETO, J. M. *La Intervención Psicológica en Centros de Reconocimiento*. En J. SOLERZ y F. TORTOSA (Comp.): *Psicología y Tráfico*. Nau Llibres. Valencia, 1987.