

COL.LABORACIONS

PER UNA PSICOLOGIA DE LA INTERVENCIÓ SOCIAL

Sens dubte, un dels aspectes debats al darrer primer congrés del Col.legi Oficial del Psicòlegs i que més interés va suscitar entre els psicòlegs de l'àrea, ha estat la necessitat d'articular una psicologia aplicada als distints àmbits dels serveis socials. És a dir, la vertebració d'un corpus discursiu que permeta donar coordenades metodològiques als, cada vegada més nombrosos, psicòlegs que des d'una perspectiva institucional se situen en l'acció social.

Resulta curiós, anecdotícament parlant, com un congrés que es convoca sota un eslògan social després no presente una àrea coherent escaient, tot i que caldria recordar com l'àrea organitzacional del treball, l'educativa i la clínica, si presentaven una coherència interna i després hi havia una (l'àrea 4) on se situava tota «la morralla» que no tenia una ubicació definida dins de les tres àrees anteriors. Doncs bé, va ser a partir dels companys participants en l'àrea 4 de «societat i qualitat de vida» des d'on sorgí la idea de convocar reunions de col·lectius de professionals de les distintes nacionalitats i regions autònomes del nostre Estat per tal de crear un òrgan de difusió i un àmbit de debat sobre la psicologia dins dels serveis socials. En aquelles reunions paral·leles a les activitats previstes al congrés, tingueren una participació directa i força significativa els psicòlegs del País Valencià que treballen als equips base, als ajuntaments, a les diputacions, a la Generalitat... I va ser en aquelles reunions on s'acunyà el terme de psicologia de la intervenció social per referir-se a l'àmbit de treball aplicat dels psicòlegs socials.

Possiblement els serveis socials, que són un nivell d'atenció a la població,

que cada vegada tenen una major incidència en la política de les institucions i que caracteritza els estats amb vocació social, seran, i ja ho són de fet, a una línia d'incidència de la psicologia que cal fomentar. I és a partir d'aquesta premissa que ens proposen fer un debat inter al si de la delegació del País Valencià, a l'igual que ja s'està fent a la resta de delegacions; aquest debat deuria de tindre com conseqüència immediata l'intercanvi d'experiències i l'organització dels professionals de l'àrea a casa nostra. Aqueixa posada en comú s'haurà de fer des de la base, tot recollint les inquietuds i necessitats de cada nivell d'intervenció social de la psicologia.

Aquesta possible àrea de treball de la psicologia deuria, a poc a poc, definir la seua existència, sense cap ànim de protagonisme i amb una clara orientació interdisciplinària, i això amb una doble vessant: d'una banda, interdisciplinària dins la psicologia mateixa, tot aportant una visió complementària a l'estudi de nostra realitat en conjunció amb una visió clínica o educativa o organitzacional, però amb models alternatius, i d'altra banda amb una clara vocació convergent amb d'altres professions socials (treballadors socials, sociòlegs, pedagogs socials, educadors...), tot enriquint l'espectre d'intervenció dins el teixit social i contribuint a fer més eficaç i efectiu el treball de cara a millorar les condicions socials de la població.

Altra de les qüestions a estudiar serà el seu ressò al món universitari, el necessari tercer cicle i l'esperança de no caure en mans de les lluites de poder i del protagonisme personal, i sempre conservant el nostre marc clar: ens quedava ample i ambigu el terme de «psico-

logia social» simplement, i hem volgut demarcar-lo i situar-lo més clarament en la realitat del nostre treball quotidia. No volem un altre «sac» de definició de social on se situe des de la psicologia política fins la de les organitzacions, passant per la psicolingüística i la publicitat; volen acotar més clarament el terme de «social» i connectar-lo amb nostra realitat professional: els serveis socials.

Finalment, m'agradaria recordar com

aquesta necessitat d'articulació d'una psicologia de la intervenció social es manifesta especialment en els companys que, orfes de marc de referències i dins d'un alt grau de ambigüitat i conflicte de rol, s'enfronten diàriament amb una realitat professional que resulta indefugible.

Oto Luque i Agües
PV-556

PSICOLOGIA, CONDUCCION Y SEGURIDAD VIAL

La demanda social de una intervenció del psicólogo en los problemas de tráfico se remonta al nacimiento del presente siglo; ya en los primeros reglamentos de tráfico se reconoce la necesidad de seleccionar a los conductores más aptos ya que muchos de los accidentes tan sólo pueden explicarse a partir de fallos en las aptitudes psíquicas de los conductores (Tortosa et al., 1983).

Ciertamente, media un abismo entre la situación y el nivel de desarrollo de la psicología de principios de siglo y la actual, así como lo relativo a la situación del tráfico rodado, pero hay algo que permanece sin cambios, el dantesco subproducto del tráfico, el accidente, que lejos de disminuir, ha venido incrementándose hasta llegar a convertirse en una de las principales causas de sufrimiento en las sociedades contemporáneas, especialmente en las más industrializadas.

Señalaba Cantor (1970) que el número de muertos y heridos en las carreteras se ve sobrepasado tan sólo por las tasas en tiempo de guerra, y esto no siempre; buena prueba de ello es que constituye la categoría más importante dentro de los distintos tipos de muerte por accidente, y que ha sido considera-

da como causa fundamental de muerte en los distintos niveles de edad, especialmente entre los 15 y los 35 años (American Safety Belt Council, 1974; National Safety Council, 1976; Hausen, 1974; Soler, 1982).

El enorme incremento en el número y consecuencias de los accidentes de tráfico ha convertido su estudio y su posible prevención en el centro del interés de numerosos científicos sociales; no obstante, las dificultades son considerables dada la complejidad de los factores involucrados en la conducta de conducción.

Usualmente se han identificado tres tipos de factores que pueden provocar accidentes: el vehículo, el entorno y el conductor. Dada la enorme importancia social y económica del coche y todo lo relacionado con él en las sociedades industrializadas, enormes cantidades de dinero se han dedicado a investigaciones relativas a esta problemática, especialmente al mejoramiento de los dos primeros elementos del sistema (vehículo y entorno), con el convencimiento de que su mejora disminuiría claramente el número de accidentes, habiéndose producido, por el contrario, una «relativa» desatención del operador humano, y

ello pese a que numerosos estudios han enfatizado la importancia del llamado «factor humano» en la causación de los accidentes, tendiendo a minimizar en ocasiones la importancia de los otros elementos (Joscelyu y Jones, 1977).

Es más, a pesar de las buenas intenciones de ingenieros y diseñadores, los automovilistas no utilizan, en muchas ocasiones, adecuadamente ni las informaciones, ni los sistemas de control que aquellos les proporcionan. Diversos estudios han demostrado que la captación y la obediencia de las señales de tráfico dependían en muchos casos de la importancia subjetiva que el conductor les confería, así como de la bondad ergonómica del diseño de la propia señal (Naatanen y Summala, 1976; Shinar, 1978).

El conductor trae consigo mucho más que sus habilidades sensoriales, perceptivas y motoras y un conjunto de reglas bien aprendidas; trae también consigo sus propios valores, su versión particular de las normas, sus estereotipos de conducta, sus actitudes, sus motivos y emociones y sus expectativas. Aunque la importancia de estos factores ha sido reconocida desde hace tiempo (Pelz, 1968; McGuire, 1970, 1976; Klein, 1972, 1976) y, además, se han incluido formalmente en diversos modelos generales explicativos de la conducta de conducción, estos factores no han ejercido, hasta hace bien poco, una influencia importante sobre la investigación (Tortosa et al., 1984).

En los últimos años se ha producido una reevaluación del papel de los factores personales en la determinación de la conducta de conducción (Johnston y Perry, 1980), centrándose cada vez más la investigación en las dimensiones cognitiva, social y afectiva de la conducción. En este sentido cabe resaltar que han ido cobrando importancia los modelos propositivos que ponen un mayor

énfasis en la comprensión de las reglas que controlan las acciones de los conductores, más que en el estudio de esas acciones (Taylor, 1976).

Frente al estudio de las aptitudes, las destrezas y las habilidades personales, susceptibles de adiestramiento, frente al énfasis en dimensiones básicas de personalidad y conducción; en definitiva, frente a la consideración de la conducción como el mero desempeño de una habilidad que se posee en mayor o menor grado y que puede perfeccionarse, una visión que ha circunscrito, en buena medida, el papel del psicólogo a la selección de buenos conductores. La investigación se centra, actualmente, sobre los factores de «no desempeño» que influyen sobre éste, hay que tener en cuenta las expectativas y motivos del conductor, sus reacciones emocionales, sus hábitos, valores y normas, su papel sobre la percepción subjetiva del riesgo y la relación entre éste y la tolerancia individual al riesgo en el momento de la toma de decisión (Wilde, 1976). En este sentido se torna prioritario el estudio preciso de los factores que pueden afectar el desempeño de la conducción. Interesantes trabajos empíricos han destacado la importancia de muchos de ellos: tóxicos (alcohol, monóxido de carbono, tabaco, psicofármacos, drogas...), el estrés, los eventos vitales, medidas legislativas políticas, los estilos cognitivos, alteraciones físicas y comportamentales, etcétera (Brown, 1982; Naatanen y Summala, 1976; Robertson, 1978; Waller, 1979; Smart, 1974, 1976, 1977; Ross, 1975; Fine, 1978; Mourant, 1979; Mayer y Treat, 1977; Shinar, 1976, 1978; Linnoila et al., 1973, 1974, 1975; Maki et al., 1979; Honkanen et al., 1980; Selzer et al., 1971, 1977; Selzer, 1974).

Un hecho indudable es que no existen actividades libres de riesgo, tan sólo aquella actividad que entrañe un riesgo

aceptable, al menos socialmente aceptable, podrá considerarse como segura; desde esta perspectiva, podríamos estar de acuerdo en que un claro objetivo de la seguridad vial sería incrementar al máximo la seguridad del sistema de tráfico, optimizando la probabilidad de funcionamiento con un nivel de riesgo aceptable que permitiera el control de los accidentes. Este objetivo pasa por el estudio, comprensión y delimitación de los factores que inciden sobre el sistema y del conjunto de relaciones dinámicas que se dan entre sus componentes (vehículo, ambiente y conductor), un sistema que gira alrededor del comportamiento del conductor, precisamente el objeto de estudio del psicólogo.

En este sentido, creemos que el papel del psicólogo en el campo de la seguridad vial es totalmente clave y que las dimensiones de su intervención son muchas y complejas.

Sin pretender ser exhaustivos, vamos a señalar algunas de las competencias que creemos que el psicólogo tiene en este campo.

Una línea importante de trabajo es la que podríamos denominar ergonómica. El mejoramiento del entorno y del vehículo para el hombre que se debe servir de ellos. En nuestro propio país, el doctor Germain, figura clave de la investigación sobre el tráfico y la seguridad vial en nuestro país (Soler et al., 1983), señalaba en 1961 que durante muchos años las reglas, el trazado de las vías, las señales y el equipamiento y construcción de los vehículos se habían realizado e implantado de acuerdo con conceptos técnicos exclusivamente, olvidando que estos sólo tienen valor si el ser humano es capaz de servirse de ellos para lograr una conducción más segura. Con el paso de los años se ha acentuado la necesidad de que estos aspectos sean trabajados por equipos multidisciplina-

res en los que necesariamente deben existir psicólogos. Importantes trabajos se han realizado en este sentido (Olson, 1977; Sivak et al. 1981 a, 1981 b; Green et al., 1979; Bhise et. al., 1981; Shinar y Raz, 1982; Leplat, 1973...) que tienden a enfatizar la importancia del papel del psicólogo.

El desarrollo de la investigación básica en este campo y el desarrollo de modelos globales que explicaran la conducta de conducción y los factores que en ella intervienen, atendiendo a las interacciones entre los mismos, sería otra importante faceta. En este sentido, Klein (1976) señalaba que el número de investigaciones sobre temas relativos a conducción se había incrementado exponencialmente en los últimos años, pero que lamentablemente este amplio cuerpo de literatura era en buena medida fragmentario y ambiguo, debido probablemente a la falta de modelos integradores que guiasen la investigación.

La adecuada formación de los aspirantes a conductor sería también un aspecto básico; precisamente en este sentido el doctor Neboit (1983) ha señalado que la enseñanza de la conducción debe apoyarse en una psicología de la conducción que pueda precisar las estrategias y mecanismos de adquisición de conocimientos, que conozca los procesos psicológicos puestos en juego, que permita el desarrollo de criterios de evaluación específicos, y que permita caracterizar didácticamente las situaciones a las que debe enfrentarse el conductor.

La dimensión preventiva, formativa e informativa que permita el desarrollo de campañas sociales de educación vial sería otra clara faceta, íntimamente vinculada con el desarrollo de programas de formación y educación vial que deberían implantarse a lo largo de los distintos niveles educativos, impartidas por personas especializadas en estas tareas.

Precisamente este último punto se engarza con otra dimensión de intervención del psicólogo que queríamos resaltar, su vinculación con la administración, incluso a los niveles más altos de gobierno, al menos como elemento consultivo. En este sentido ha quedado claro la importancia de esta colaboración por las repercusiones que distintas medidas legislativas pueden tener sobre la seguridad del tráfico rodado (Robertson, 1978, 1980; Ross, 1974, 1975, 1982; Ross y Blumenth, 1974; Zylman, 1970, 1974).

En definitiva creemos que el campo de la seguridad vial es una dimensión básica de aplicación del psicólogo que debería estar institucionalmente respaldada, y a la que éste debería dedicarse con mayor énfasis dada la importancia social del problema.

José Soler
Francisco Tortosa
Departamento de Psicología
General. Facultad de Psicología.
Valencia

