

Reseña del libro *Una historia de la psicología de la seguridad vial en España*, de J. Serra y F. Tortosa¹

SÍLVIA MARTÍNEZ SIMÓN

Perita psicóloga y psicóloga jurídica

129

Para empezar, el lector se puede cuestionar, por un lado, la inclusión de un libro de esta área temática en un monográfico relativo al arma y a los factores implicados en su utilización y evaluación y, por otra parte, la utilidad, pertinencia y adecuación de su revisión enmarcándolo en un seminario como el realizado el mes de setiembre de 2003 en la Escuela de Policía de Cataluña.² El motivo es que la prácticamente inexistente bibliografía relativa a las condiciones psicológicas en el uso de las armas de fuego, así como el coincidente punto de partida en «el modelo español» de intervención psicotécnica en la seguridad vial —intrínsecamente ligado, también, a la evaluación psicológica para el uso del arma— hacen que nos tengamos que remitir, de manera inevitable, a esta obra. Los autores, Joan Serra Jubal y Francisco Tortosa Gil, expertos y precursores en esta área de la psicología aplicada y de investigación —la relativa a la seguridad vial en España—, nos ofrecen una historia documental y empírica de una tradición española de investigación y aplicación de conocimientos psicológicos a la conducción que se inició hacia los años veinte. En el libro se pone de manifiesto el papel clave que ha supuesto la selección de conductores en el Estado español en la construcción de la moderna psicología profesional española. Por otra parte, se pone énfasis en el hecho de que este se convierte en el primer rol profesional de intervención psicológica legalmente regulado en España, definido incluso antes de la existencia formal de una auténtica práctica en psicología.

La obra, estructurada en doce capítulos, se aproxima a la temática desde un enfoque historiográfico bien definido, el neoconstructivismo, con la finalidad de elaborar una historia, documental y empírica (a través de rico material documental

1. Serra i Jubal, J.; Tortosa Gil, F. *Una historia de la psicología de la seguridad vial en España*. Valencia: Promolibro, 2003 (422 páginas).

2. Seminario sobre la evaluación de las condiciones psicológicas para el uso de las armas de fuego, 29 y 30 de setiembre de 2003.

histórico) de la evolución interna y externa del modelo. Recorre sólo una parte de la historia del transporte, la de la aplicación de los conocimientos psicológicos a la prevención de accidentes de tránsito y a la optimización del transporte a España. Consecuentemente, se procede de lo más amplio a lo más específico y, por esto, se inicia esta historia en el siglo XIX. En efecto, los cuatro primeros capítulos se dedican al nacimiento de la psicotecnia y a su desarrollo en el ámbito europeo.

En el primer capítulo, se ponen de manifiesto las condiciones que llegaron a propiciar el surgimiento de la psicotecnia: el uso sistemático e institucionalizado del conocimiento científico para fines sociales e industriales actuó como verdadero motor de innumerables adelantos en varios ámbitos, un de ellos, el del transporte. Este hecho comportó que, inmediatamente, se hicieran evidentes las razones para la unión entre el mundo del transporte y la psicología. La mejora del transporte, al mismo tiempo que el incremento de la seguridad en los desplazamientos, parecía pasar por seleccionar los candidatos a conductor más aptos y por racionalizar y organizar científicamente el tránsito, dimensiones centrales de la nueva psicotecnia. La enorme variación en las condiciones de vida y laborales facilitó el surgimiento de importantes demandas sociales a las ciencias humanas, las de siempre y las nuevas. Entre ellas, la «psicología», que respondió a esta demanda con la «psicotecnia». Este ámbito acabaría ofreciendo procedimientos para determinar el puesto de trabajo más adecuado a las aptitudes naturales de cada persona, ya fueran éstas físicas, manuales, técnicas o intelectuales, a fin de optimizar, justo es decirlo, la productividad, y proyectaría su sombra hasta este momento.³ Aun cuando se había hablado, y se hablaba, mucho de ellas, nadie había definido científicamente las capacidades, «virtudes» y «talentos» que se suponía que exigía cada profesión. Se tuvo que esperar a la «psicotecnia» o «psicotécnica», que recogería las cuestiones referentes al factor humano en todas las modalidades de trabajo tratadas según criterios psicológicos, para encontrar definiciones e instrumentos de medida.

El segundo capítulo recorre el desarrollo de esta psicotecnia en Europa y destaca como punto de partida el papel clave de la Primera Guerra Mundial: si bien en vísperas de esta Guerra se describe una situación de desprotección en la que no existía formación sistemática en «psicología aplicada» o «psicotecnia» para estudiantes interesados y en que una minoría de profesores, que impartían enseñanzas psicológicas, se ocupaba, ocasionalmente, de aplicar estos conocimientos psicológicos a entornos diversos; después, esta Guerra llega a determinar la creación formal del movimiento psicotécnico, donde la orientación se convirtió en auténtica necesidad, hecho que queda patente en los primeros congresos internacionales de psicología científica, que se organizaban desde 1889.⁴ Se establece así el punto de partida para que los autores sintetizen las tres etapas básicas en el desarrollo de una psicología profesional de la seguridad y ubiquen el lector en el vertebrador del trabajo, la psicología de la seguridad vial. En términos globales, en

3. Pág. 21.

4. Pág. 37.

este proceso se pueden, desde principios de siglo, tres estadios en la evolución de la psicología del transporte.⁵ Destacan, así, la etapa psicométrica: en la que se crean los exámenes de aptitud para conductores profesionales y se institucionalizan. La etapa de modernización, orientada a una concepción integral de la seguridad y en la que, dado el gran incremento de la demanda de aplicación de los principios de las ciencias del comportamiento durante y después de la Primera Guerra, indudablemente se da un decisivo impulso para la organización y profesionalización de la psicología, especialmente en sus ámbitos de aplicación. Y a finales de siglo continúan las divergencias internas del campo de especialización, resultado de la dialéctica confrontación de intereses entre los «mal» denominados psicólogos científicos —como refieren los autores— y los profesionales.⁶ Los autores destacan que esta época se extiende hasta la actualidad, tanto los excesos internalistas (medida de aptitudes), como los excesos externalistas (tecnología).⁷

Aun así, en el tercer capítulo se hace patente que en el Estado español la incorporación de ideas y tecnologías psicológicas formó parte de un amplio proceso de incorporación de la ciencia moderna a la cultura española y a sus instituciones sociales iniciado el siglo XVIII. Haría falta la llegada del nuevo siglo (XIX), en el cual se inició una tímida apertura de la ciencia española a las ideas psicológicas que venían de fuera, y en el que figuras como el neuropsiquiatra Gonzalo Rodríguez-Lafora (1886-1971) en Madrid, y el médico y fisiólogo August Pi i Sunyer (1879-1965) en Barcelona, constituyen los eslabones que dotaron de apoyo institucional y dirección a los proyectos. El cuarto capítulo describe el transcurso de esta psicotecnia y la irrupción, con fuerza, del rol del psicotécnico, destacando que, si bien los inicios del siglo XX se caracterizan por el fracaso de una auténtica institucionalización disciplinar en la universidad, en el transcurso del siglo XX destacan la creación de revistas, la exitosa definición del rol profesional del psicotécnico en España y la creación de los institutos de Psicología Aplicada y Psicotecnia a Barcelona y Madrid.

Llegados a este punto de la obra, el lector tiene la impresión de estar leyendo un libro de historia de la psicotecnia. Y es que, hasta el momento, la obra se dedica prácticamente en su totalidad —exceptuado un apartado del capítulo segundo— a sentar las bases para que, tanto el lector lego como el más introducido en la materia, contextualice la aplicación de esta ciencia al sector de la seguridad vial. Así pues, no es hasta el capítulo quinto que se ponen de manifiesto los primeros pasos hacia la definición del modelo español de seguridad. En esta etapa temprana hay que destacar que, tanto el inicio de la historia del régimen jurídico-administrativo del tránsito como el de la historia del modelo español de selección de conductores, son prácticamente coincidentes en el tiempo.⁸ Es también inevitable mencionar y destacar la génesis catalana del hoy denominado modelo español,

5. Pág. 49

6. Pág. 59.

7. Pág. 60.

8. Pág. 133.

destacando la figura de Emili Mira i López con «su» Instituto de Orientación Profesional y sus propuestas de actuación para la selección psicotécnica de chóferes profesionales, enmarcadas en la II Conferencia Internacional de Psicotecnia.

La revisión histórica, tras pasar por la dictadura de Primo de Rivera y por el ensayo republicano, nos lleva a un momento trascendental en la historia del país: la dictadura. En efecto, es relevante remarcar el condicionamiento inexorable de este cambio político en el desarrollo de las ciencias en el país, y principalmente en las ciencias humanas. Para ello, los autores dedican cuatro capítulos a la revisión de las secuelas que comportó este cambio político tanto en la historia de la psicotecnia —en la mayor parte de los capítulos— como en el desarrollo del modelo. Así pues, el capítulo sexto describe el exilio de la España intelectual y cómo este modelo tiene que traspasar el Atlántico, generándose un modelo brasileño gracias al español. En el séptimo, se repasa la situación de la psicología española durante el período de la dictadura, donde se hace evidente la ralentización en el ritmo del crecimiento a que estaba acostumbrada esta disciplina en el período anterior. En el octavo se describe la reconstrucción de la tradición científica y tecnológica, la adaptación a los nuevos tiempos y el cambio que supuso el I Congreso Internacional de Psicotecnia, convocado tras la Segunda Guerra Mundial (septiembre de 1949, quince años después del último Congreso), el cambio de la psicotecnia a la psicología aplicada. Se destaca la figura de Germain como «arquitecto de la nueva ciencia psicológica» y se describe el proceso de reanudación del trabajo en los institutos. Finalmente, el capítulo noveno se centra en la consolidación y el desarrollo del modelo de prevención de accidentes —aspecto que había ido quedando atrás en la obra— durante este período.

Los últimos capítulos de la obra se centran en la etapa de democracia. Así pues, en la mayor parte del capítulo décimo se trata el desarrollo de la psicología como disciplina, en cuanto que se trata de una de las épocas de esplendor de la psicología, y sólo una pequeña parte se dedica al Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS). El capítulo undécimo es trascendental y de lectura obligada, por centrarse en la configuración del modelo preventivo europeo, aproximándose a la situación actual, en que se plantea un modelo de prevención y de seguridad más global. En este capítulo se hace un balance de los cambios producidos tanto en el ámbito de la evaluación psicológica en materia de seguridad vial como en materia de seguridad en general, incluyendo en este ámbito más genérico la evaluación psicológica para el uso del arma. En este sentido, y enmarcado en este modelo preventivo, además de revisar la historia del régimen jurídico-administrativo del tránsito, tal y como ya se ha mencionado, aparece por primera vez el área de seguridad del arma; ámbito poco abordado a lo largo de la obra —puesto que estamos ante un libro de historia de la seguridad vial— pero que se menciona por el hecho de que a partir de 1985 pasa a formar parte de una de las funciones de los centros de reconocimiento. Dada la trascendencia de su evaluación y en tanto que el uso del arma, así como la conducción —entre otras actividades—, se considera una actividad de riesgo en la que se ponen en juego determinadas características personales, la psicología tiene una evidente cabida. Este hecho se confirma en la adaptación de las leyes a los cambios producidos

en el modelo y en el ámbito de la evaluación psicológica, llegando a la última normativa legal (Ley 19/2001 de 19 de diciembre) en la que se regula el sistema de acreditación de las aptitudes psicofísicas exigibles en materia de licencia de armas y de habilitación del personal de seguridad privada a efectos de garantizar la seguridad pública.

Finalmente, el capítulo duodécimo muestra el hecho de que, desde los años treinta, sin interrupción, ha habido un claro modelo preventivo, en el que los protagonistas han sido, primero, los psicotécnicos en centros públicos, después los psicólogos en centros privados, y en que la selección ha sido el hilo conector de lo que se ha denominado el Modelo español de evaluación. Se hace mención a la organización de los centros de reconocimiento en que se llevan a cabo estas evaluaciones psicológicas, tanto con respecto a la creación y/o renovación de carnés de conducir, como de armas, entre otros. Y en que se reconoce, una vez más, el papel pionero de Catalunya a la hora de organizar los centros y de asumir competencias en este sentido.

En resumen, la obra pone de manifiesto que tanto el desarrollo del transporte como, y sobre todo, el uso masivo del automóvil han generado una profunda transformación física, psíquica, ecológica, económica, social y cultural. La no-aceptación racional de la inevitabilidad de los siniestros y el hecho de que la mayor parte ocurran por errores humanos, comportó, desde principios de siglo, un maridaje entre la psicología y la seguridad vial, que asumieron y potenciaron prácticamente todos los países desarrollados del mundo. Con ello se iniciaba una línea de investigación e intervención de los psicólogos que ha resultado fundamental en algunos países, cómo es el caso de España, y que actualmente está totalmente reconocida internacionalmente. Su desarrollo depende no tan solo de los adelantos propios de la psicología, sino que se asocia también al desarrollo de los adelantos técnicos, del transporte mismo, las políticas públicas (y de empresa) de seguridad, y las medidas preventivas y técnicas adoptadas por la industria automovilística y los constructores.

La concepción integral de la seguridad a la que se ha llegado ha ido dotando de contenido lo que podría denominarse una ciencia de la seguridad, que en el ámbito del transporte tiene un destacado papel —que los autores destacan a lo largo de la obra—, pero no exclusivo, en la medida que hay otros ámbitos de evaluación de gran relevancia, como el del arma; aspecto que ha quedado evidenciado en el Seminario sobre la evaluación de las condiciones psicológicas para el uso de las armas de fuego. En ella, la selección y la exploración periódica de diversos aspectos psíquicos, físicos y psicofísicos es relevante, pero no única. Es necesario intervenir globalmente y, dentro de esta actuación de conocimiento de los factores de riesgo (sueño, fatiga, drogas, depresión, alcohol, estrés, etc.) y el manejo de estrategias para afrontarlos, se construye una de las mejores garantías para una seguridad.