

Ressenya del llibre *Una historia de la psicología de la seguridad vial en España*, de J. Serra i F. Tortosa¹

SÍLVIA MARTÍNEZ I SIMÓN

Pèrita psicòloga i psicòloga jurídica

125

D'antuvi, el lector es pot qüestionar d'una banda la inclusió d'un llibre d'aquesta àrea temàtica en un monogràfic relatiu a l'arma i als factors implicats en la seva utilització i avaluació i, de l'altra, la utilitat, pertinença i adequació de la seva revisió emmarcant-lo en un seminari com el realitzat el setembre de 2003 a l'Escola de Policia de Catalunya.² El motiu és que la pràcticament inexistent bibliografia relativa a les condicions psicològiques en l'ús de les armes de foc, així com el coincident punt de partida en el «modelo español» d'intervenció psicotècnica en la seguretat vial —intrínsecament lligat també a l'avaluació psicològica per a l'ús de l'arma— fan que ens haguem de remetre, de manera inevitable, a la present obra. Els autors Joan Serra i Jubal i Francisco Tortosa Gil, experts i precursors en aquesta àrea de la psicologia aplicada i d'investigació —la relativa a la seguretat vial a Espanya—, ens ofereixen una història documental i empírica d'una tradició espanyola d'investigació i aplicació de coneixements psicològics a la conducció, que es va iniciar cap als anys vint. En el llibre es posa de manifest el paper clau que ha suposat la selecció de conductors a l'Estat espanyol en la construcció de la moderna psicologia professional espanyola. D'altra banda, s'emfasitza el fet que aquest esdevé el primer rol professional d'intervenció psicològica legalment regulat a Espanya, definit fins i tot abans de l'existència formal d'una autèntica pràctica en psicologia.

L'obra, estructurada en dotze capítols, s'aproxima a la temàtica des d'un enfocament historiogràfic ben definit, el neoconstructivisme, amb la finalitat d'elaborar una història documental i empírica (a través d'una rica documentació històrica) de l'evolució interna i externa del model. Recorre sols una part de la història del trans-

1. SERRA I JUBAL, J.; TORTOSA GIL, F. *Una historia de la psicología de la seguridad vial en España*. València: Promolibro, 2003 (422 pàgines).

2. Seminari sobre l'avaluació de les condicions psicològiques per a l'ús de les armes de foc, 29 i 30 de setembre de 2003.

port, la de l'aplicació dels coneixements psicològics a la prevenció d'accidents de trànsit i a l'optimització del transport a Espanya. Conseqüentment, es procedeix del més ampli al més específic i, per això, s'inicia la present història en el segle XIX. En efecte, els quatre primers capítols es dediquen al naixement de la psicotècnia i al seu desenvolupament en l'àmbit europeu.

En el primer capítol es posen de manifest les condicions que van arribar a propiciar el sorgiment de la psicotècnia: l'ús sistemàtic i institucionalitzat del coneixement científic per a fins socials i industrials va actuar com a veritable motor d'innombrables avenços en diversos àmbits, un d'ells, el del transport. Aquest fet va comportar que, immediatament, es fessin evidents les raons per a la unió entre el món del transport i la psicologia. La millora del transport, al mateix temps que l'increment de la seguretat en els desplaçaments, semblava que passava per seleccionar els candidats a conductor més aptes i per racionalitzar i organitzar científicament el trànsit, dimensions centrals de la nova psicotècnia. L'enorme variació en les condicions de vida i laborals va facilitar el sorgiment d'importantes demandes socials a les ciències humanes, les de sempre i les noves. Entre elles la «psicologia», que va respondre a aquesta demanda amb la «psicotècnia». Aquest àmbit acabaria oferint procediments per a determinar el lloc de treball més adequat a les aptituds naturals de cada persona, ja fossin aquestes físiques, manuals, tècniques o intel·lectuals, a fi d'optimitzar, val a dir, la productivitat, i projectaria la seva ombra fins al moment present.³ Tot i que s'havia parlat —i se'n parlava— molt d'elles, ningú no havia definit científicament les capacitats, «virtuts» i «talents» que es suposava que exigia cada professió. Es va haver d'esperar a la «psicotècnia» o «psicotècnica», que recolliria les qüestions referents al factor humà en totes les modalitats de treball tractades segons criteris psicològics, per a trobar definicions i instruments de mesura.

El segon capítol recorre el desenvolupament d'aquesta psicotècnia a Europa i destaca com a punt de partida el paper clau de la Primera Guerra Mundial: si bé en vigílies d'aquesta Guerra es descriu una situació de desprotecció, en la qual no existia formació sistemàtica en «psicologia aplicada» o «psicotècnia» per a estudiants interessats i en què una minoria de professors, que impartien ensenyaments psicològics, s'ocupava, ocasionalment, d'aplicar aquests coneixements psicològics a entorns diversos; després, aquesta Guerra arriba a determinar la creació formal del moviment psicotècnic, on l'orientació es va convertir en autèntica necessitat, fet que queda palès en els primers congressos internacionals de psicologia científica, que s'organitzaven des de 1889.⁴ Esdevé, així, el punt de partida perquè els autors sintetitzin les tres etapes bàsiques en el desenvolupament d'una psicologia professional de la seguretat i resituïn el lector en l'eix vertebrador del treball, la psicologia de la seguretat vial. En termes globals, en aquest procés es poden establir, des de principis de segle, tres estadis en l'evolució de la psicologia del transport.⁵ Destaquen així l'etapa psicomètrica: en què es creen els exàmens

3. Pàg. 21.

4. Pàg. 37.

5. Pàg. 49.

d'aptitud per a conductors professionals i s'institucionalitzen. L'etapa de modernització, orientada a una concepció integral de la seguretat i en què, atès el gran increment en la demanda d'aplicació dels principis de les ciències del comportament durant i després de la Primera Guerra, indubtablement es dona un decisiu impuls per a l'organització i professionalització de la psicologia, especialment en els seus àmbits d'aplicació. I la fi de segle, en què continuen les divergències internes del camp d'especialització, resultat de la dialèctica confrontació d'interessos entre els «mal» anomenats psicòlegs científics —segons refereixen els autors— i els professionals.⁶ Destaquen els autors en aquesta època, que s'estén fins a l'actualitat, tant els excessos internalistes (mesura d'aptituds) com els excessos externalistes (tecnologia).⁷

Tanmateix, en el tercer capítol es fa palès que, en l'Estat espanyol, la incorporació d'idees i tecnologies psicològiques va formar part d'un ampli procés d'incorporació de la ciència moderna a la cultura espanyola i a les seves institucions socials iniciat el segle XVIII. Caldria l'arribada del nou segle (XIX), en el qual es va iniciar una tímida obertura de la ciència espanyola a les idees psicològiques que venien de fora, i en el qual figures com el neuropsiquiatra Gonzalo Rodríguez-Lafora (1886-1971) a Madrid, i el metge i fisiòleg August Pi i Sunyer (1879-1965) a Barcelona, constitueixen les baules que van dotar de suport institucional i direcció als projectes. El quart capítol descriu el transcurs d'aquesta psicotècnica i la irrupció, amb força, del rol del psicotècnic, tot destacant que, si bé els inicis del segle XX es caracteritzen pel fracàs d'una autèntica institucionalització disciplinar a la universitat, en el transcurs del segle XX destaquen la creació de revistes, l'exitosa definició del rol professional del psicotècnic a Espanya i la creació dels instituts de Psicologia Aplicada i Psicotècnica a Barcelona i Madrid.

Arribats a aquest punt de l'obra, el lector té la impressió d'estar llegint un llibre d'història de la psicotècnica. I és que, fins al moment, l'obra es dedica pràcticament en la seva totalitat —excepte un apartat del capítol segon— a assentar les bases perquè, tant el lector llec com el més introduït en la matèria, contextualitzi l'aplicació d'aquesta ciència al sector de la seguretat vial. Així, doncs, no és fins al capítol cinquè on es posen de manifest les primeres passes cap a la definició del model espanyol de seguretat. En aquesta etapa primerenca cal destacar que, tant l'inici de la història del règim juridicoadministratiu del trànsit com el de la història del model espanyol de selecció de conductors, són pràcticament coincidents en el temps.⁸ És també inevitable esmentar i destacar la gènesi catalana de l'avui anomenat model espanyol, destacant la figura d'Emili Mira i López amb el «seu» Institut d'Orientació Professional i les seves propostes d'actuació per a la selecció psicotècnica de xofers professionals, emmarcades en la II Conferència Internacional de Psicotècnica.

La revisió històrica, després de passar per la dictadura de Primo de Rivera i per l'assaig republicà, ens porta a un moment transcendent en la història del

6. Pàg. 59.

7. Pàg. 60.

8. Pàg. 133.

país: la dictadura. En efecte, és rellevant remarcar el condicionament inexorable d'aquest canvi polític en el desenvolupament de les ciències en el país i, principalment, en les ciències humanes. Per a això, els autors dediquen quatre capítols a la revisió de les seqüeles que va comportar aquest canvi polític tant en la història de la psicotècnia —en la major part dels capítols— com en el desenvolupament del model. Així doncs, en el capítol sisè es descriu l'exili de l'Espanya intel·lectual i com aquest model ha de traspasar l'Atlàntic, cosa que genera un model brasiler i mercès a l'espanyol. En el setè es repassa la situació de la psicologia espanyola durant el període de la dictadura, on es fa evident la ralentització del ritme de creixement a què estava avesada aquesta disciplina en el període anterior. En el vuitè es descriu la reconstrucció de la tradició científica i tecnològica, l'adaptació als nous temps i el canvi que va suposar el I Congrés Internacional de Psicotècnia convocat després de la Segona Guerra Mundial (setembre de 1949, quinze anys després del darrer Congrés), el canvi de la psicotècnia a la psicologia aplicada. Es destaca la figura de Germain com a «arquitecte de la nova ciència psicològica» i es descriu el procés de reanudació del treball als instituts. Finalment, el capítol novè es centra en la consolidació i el desenvolupament del model de prevenció d'accidents —aspecte que havia anat quedant enrere a l'obra— durant aquest període.

Els darrers capítols de l'obra es centren en l'etapa de democràcia. Així doncs, en la major part del capítol desè es tracta el desenvolupament de la psicologia com a disciplina, ja que es tracta d'una de les èpoques d'esplendor de la psicologia, i sols una petita part es dedica a l'Institut Universitari de Trànsit i Seguretat Vial (INTRAS). El capítol onzè és transcendent i de lectura obligada per centrar-se en la configuració del model preventiu europeu, que s'apropa a la situació actual, en què es planteja un model de prevenció i de seguretat més global. En aquest capítol es fa un balanç dels canvis produïts tant en l'àmbit de l'avaluació psicològica en matèria de seguretat vial com en matèria de seguretat en general, incloent en aquest darrer l'avaluació psicològica per a l'ús de l'arma. En aquest sentit, i emmarcat en aquest model preventiu, a més de revisar la història del règim jurídicoadministratiu del trànsit, tal com ja s'ha esmentat, apareix per primer cop l'àrea de seguretat de l'arma, àmbit poc abordat al llarg de l'obra —ja que estem davant d'un llibre d'història de la seguretat vial— però que s'esmenta pel fet que a partir de 1985 passa a formar part d'una de les funcions dels centres de reconeixement. Atesa la transcendència de la seva avaluació i per la raó que l'ús de l'arma, així com la conducció —entre d'altres activitats—, és considerada una activitat de risc en què es posen en joc determinades característiques personals, la psicologia hi té una evident cabuda. Aquest fet es confirma en l'adaptació de les lleis als canvis produïts en el model i en l'àmbit de l'avaluació psicològica, tot arribant a la darrera normativa legal (Llei 19/2001 de 19 de desembre), on es regula el sistema d'acreditació de les aptituds psicofísiques exigibles en matèria de llicència d'armes i d'habilitació del personal de seguretat privada als efectes de garantir la seguretat pública.

Finalment, el capítol dotzè mostra el fet que des dels anys trenta, sense interrupció, hi ha hagut un clar model preventiu, on els protagonistes han estat, primer,

els psicotècnics en centres públics, després els psicòlegs en centres privats, i en què la selecció ha estat el fil connector del que s'ha anomenat el model espanyol d'avaluació. Es fa referència a l'organització dels centres de reconeixement en què es porten a terme aquestes avaluacions psicològiques, tant pel que fa a la creació i/o renovació de permisos de conduir, així com d'armes, entre d'altres. I en què es reconeix, un cop més, el paper pioner de Catalunya a l'hora d'organitzar els centres i d'assumir competències en aquest sentit.

En resum, l'obra deixa palès que tant el desenvolupament del transport com, sobretot, l'ús massiu de l'automòbil han generat una profunda transformació física, psíquica, ecològica, econòmica, social i cultural. La no-acceptació racional de la inevitabilitat dels sinistres i el fet que la major part passen per errades humanes, va portar, des de principis de segle, a un maridatge entre la psicologia i la seguretat vial, que van assumir i potenciar pràcticament tots els països desenvolupats del món i amb el qual s'iniciava una línia d'investigació i intervenció dels psicòlegs que ha resultat fonamental en alguns països, com és el cas d'Espanya, i que actualment està totalment reconeguda internacionalment. El seu desenvolupament depèn no tan sols dels avenços propis de la psicologia, sinó que s'associa també amb el desenvolupament dels avenços tècnics, del transport mateix, les polítiques públiques (i d'empresa) de seguretat, i les mesures preventives i tècniques preses per la indústria automobilística i els constructors.

La concepció integral de la seguretat a què s'ha arribat ha anat dotant de contingut el que podria anomenar-se una ciència de la seguretat, que en l'àmbit del transport té un paper destacat, que els autors emfasitzen al llarg de l'obra, però no exclusiu, en tant que hi ha altres àmbits d'avaluació de gran rellevància, com el de l'arma; aspecte que ha quedat evidenciat en el Seminari sobre l'avaluació de les condicions psicològiques per a l'ús de les armes de foc. En ella, la selecció i l'exploració periòdica de diversos aspectes psíquics, físics i psicofísics és rellevant, però no única. És necessari intervenir globalment i, dins d'aquesta actuació de coneixement dels factors de risc (son, fatiga, drogues, depressió, alcohol, estrès, etc.) i el maneig d'estratègies per afrontar-los, es construeix una de les millors garanties per a una seguretat.