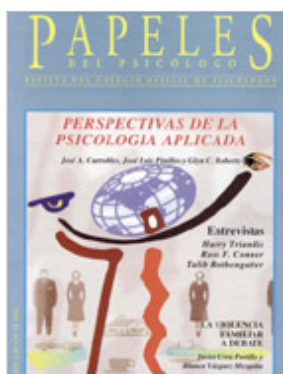


PAPELES DEL PSICÓLOGO (home)



(contenido?num=1059)

Papeles del Psicólogo, 1994. Vol. (59) (contenido?num=1059).

ENTREVISTA CON TALIB ROTHENGATTER

Luis Montoro y Juan Carlos Pastor

¿Qué ha significado el 23rd Internacional Congress of Applied Psychology para la Psicología del Tráfico y de la Seguridad Vial del mundo?

Aunque los psicólogos siempre han estado interesados, de alguna manera u otra, en los problemas relacionados con el tráfico y la conducta de los conductores (Tortosa, Montoro y Carbonell. Psicología y Seguridad Vial. 60 años de historia), su interés no ha sido sistemático, y es justo decir que todavía no han tenido el impacto que podría esperarse sobre la mejora de la seguridad vial. Ello se debe al hecho de que su trabajo en este campo está muy disperso. Por una parte, ha habido poca comunicación entre los psicólogos que trabajan en la práctica y los que trabajan en la investigación científica. Así mismo, hay muchas escuelas diferentes, que van desde la psicología experimental orientada a los factores humanos, hasta la psicología clínica centrada en el tratamiento y la enseñanza de remedios para los delincuentes de tráfico, y los distintos países tienen tradiciones muy diferentes. Los problemas de lenguaje han impedido una comunicación efectiva entre las diferentes escuelas de psicología del tráfico. Debido a muchos y diferentes factores la situación está cambiando rápidamente.

Mientras que la psicología del tráfico ha sido en gran medida un campo "marginal" de aplicación en las anteriores Conferencias Internacionales de Psicología Aplicada, el XXIII Congreso ha sido el primero en el que la psicología del tráfico ha dejado realmente su sello tanto en términos cualitativos como cuantitativos. Hubo casi 100 presentaciones, hubo simposios dirigidos a cuestiones clave y, sobre todo, hubo una tremenda participación en las sesiones. Todo parece indicar que los psicólogos del tráfico asistentes, no vinieron solamente buscando "el sol y la diversión" españoles, sino que mostraron una enorme implicación en el tema del Tráfico y la Seguridad Vial: algunos simposios estaban tan masificados que era imposible llegar hasta la sala de lectura, y en todas las sesiones hubo intensas discusiones, tal vez en ocasiones demasiado intensas y acaloradas, pero esto es una cuestión que tiene que ver con las diferentes culturas.

Lo más importante que se puso de manifiesto en el Congreso es que la psicología del tráfico está logrando su propia identidad. Su propia identidad en el sentido de que está desarrollando su propio trabajo teórico y sus propias metodologías de investigación; y también en el sentido de que cada vez es más evidente que los psicólogos -tanto los que trabajan en la práctica aplicada como los que se dedican a la investigación- tienen algo que ofrecer en el área de la gestión del tráfico y la prevención de accidentes partiendo específicamente de su propia experiencia.

¿Cuáles han sido desde el punto de vista científico las principales aportaciones de este Congreso, en el Área de la Psicología del Tráfico y la Seguridad Vial?

Hay una serie de temas científicos, discutidos en el Congreso, que son fundamentales para la psicología del tráfico, y que han alcanzado en el Congreso un cierto nivel de convergencia que, indudablemente, influirá en los futuros esfuerzos de investigación. Uno de estos temas ha sido la *percepción del riesgo y la toma de decisiones de riesgo*. Este tema se ha visto dominado por el debate sobre la homeostasis del riesgo y, desde mi punto de vista, se han presentado numerosos trabajos empíricos que abren la posibilidad de ir más allá con este debate. Otro tema es el *rol del psicólogo social y, en particular, la medida de las actitudes*. Resulta muy estimulante observar que en la investigación en este campo se han obtenidos resultados de gran relevancia para la práctica, en particular para el área de la prevención de accidentes. Las *diferencias individuales* fue otro tema que recibió mucha atención, y es probable que llegue a ser altamente relevante para la selección y el permiso de conducir, y para los cursos de mejora de la conducción.

También hay temas científicos que lamentablemente no tuvieron gran presencia. La *psicología cognitiva*, por ejemplo, es muy relevante para el procesamiento de la información de los conductores. Desafortunadamente, este tema no recibió en el Congreso la atención que hubiera sido deseable. Otro de los temas ausentes es la contribución de la psicología al *diseño de carreteras*. Son temas hacia los que con toda seguridad se dirigirá la atención en el futuro.

En el 23rd International Congress of Applied Psychology se ha creado la División de Traffic and Transport psychology dentro de la IAAP, y usted ha sido elegido Presidente. ¿Cuáles son sus planes de futuro como Presidente? ¿Qué puede aportar de positivo para los Psicólogos la creación de esta División?

La creación de la División de Psicología del Tráfico dentro de la Asociación Internacional de Psicología Aplicada constituye un paso gigantesco. Este hecho ha llevado una gran preparación (la idea se concibió originariamente en el XXII Congreso de Kyoto, hace cuatro años) pero, obviamente, la IAAP no crea una nueva División a menos que esté convencida de que tiene futuro. Afortunadamente, la iniciativa se ha

visto respaldada con una tremenda respuesta por parte de los psicólogos del tráfico de todos los continentes, y es muy reforzante saber que ya contamos con un considerable número de miembros en la División.

Ahora que se ha constituido una División de Psicología del Tráfico dentro de la IAAP, es posible llevar a cabo las actividades planificadas. Las actividades planificadas tienen dos objetivos. El primero es acentuar la profesionalización de los psicólogos del tráfico, y el segundo es estimular la comunicación, tanto entre profesionales y científicos como entre las diferentes partes del mundo. En primer lugar, ya hemos elaborado un sistema electrónico que hace posible que cualquier psicólogo del tráfico del mundo pueda mandar noticias, información o preguntas a la Organización y recibir respuestas e informaciones de todo tipo. El sistema es muy simple: todo lo que se necesita para hacerlo es enviar un mensaje (cualquier mensaje) a la IAAP.TRAFFIC @EUROKOM.IE y se convertirá en un miembro de la Junta. Por supuesto el sistema también se utiliza para informar a los miembros de los últimos desarrollos en la División.

En segundo lugar, planeamos apoyar las llamadas actividades regionales. Las regiones que recibirán una atención específica serán África y Latinoamérica. Ambas regiones tienen graves problemas de seguridad vial y los psicólogos del tráfico que trabaran en estas regiones necesitan toda la ayuda que puedan recibir. Esta ayuda puede proporcionarse organizando conferencias regionales o seminarios, pero corresponde a los representantes regionales del Comité Ejecutivo proponer las actividades que crean que pueden necesitarse. Europa también recibirá una atención especial por dos razones: los colegas de la Europa del Este han indicado que desearían incrementar la comunicación con sus colegas de la Unión Europea y, dentro de la Unión Europea los psicólogos se enfrentan con los nuevos desarrollos con respecto al permiso de conducir y otros temas relacionados con el comportamiento del conductor.

Cada vez más, la política con respecto a la seguridad vial y el transporte se hará a nivel europeo, y es muy importante que los psicólogos estén representados en este proceso de toma de decisiones. La División se encargará en colaboración con otras organizaciones relevantes, de que así sea. Sin embargo, mientras la División defiende los intereses regionales, y en particular los europeos, la principal tarea debe ser estimular la comunicación global. Además de los congresos generales que celebraremos cada cuatro años, se organizarán conferencias específicas de la División para lograr este objetivo. El primero de ellos tendrá lugar en Valencia en 1996. También se harán publicaciones y se organizarán seminarios sobre temas específicos.

Estas actividades no pueden organizarse sin el respaldo de los psicólogos que trabajan en el área del tráfico, el transporte y la seguridad vial. A diferencia de los ingenieros del tráfico, por ejemplo, los psicólogos todavía no se han organizado entre ellos. A consecuencia de ello, sus intereses y sus puntos de vista han sido desatendidos. Muchos psicólogos trabajan más bien aislados. Revierte en su propio interés mejorar la profesionalización del campo. La División de Psicología del Tráfico de la IAAP sólo puede proporcionar este nivel de organización y profesionalización contando con el suficiente número de miembros.

¿Cómo ha encontrado la Psicología del Tráfico en España?

La psicología del tráfico en España se ha desarrollado mucho, desde la primera vez que entré en contacto con los colegas españoles en la reunión internacional de Valencia en 1984. En aquel entonces, había poco contacto con lo que se estaba haciendo fuera de España, y el trabajo parecía muy localizado en aspectos clínicos, de psicología individual, mientras que, en particular en los países anglosajones, el

énfasis era mucho mayor sobre la ejecución y la psicología experimental. También creí necesario aprender a hablar, o al menos comprender, un poco de español por si virtualmente se publicara algo sólo en español.

Ahora me encuentro con los psicólogos del tráfico españoles en casi todos los principales conferencias internacionales, presentando los últimos resultados de sus investigaciones. Son unidades de investigación de la Universidad que colaboran con los institutos europeos y americanos, y creo que es apropiado decir que se ha producido una gran expansión. Si esto mismo ha ocurrido también con los psicólogos profesionales es algo que no podría decir, pero creo que el proceso de internalización es más pronunciado en la comunidad de investigadores.

Debería caerse en la cuenta de que la toma de decisiones a nivel europeo también va a afectar a las vidas de los psicólogos profesionales. Por ejemplo, la llamada segunda directiva de los EU ha especificado los requisitos del examen teórico de los conductores, que tendrán que seguirse en todos los países europeos. En el futuro se formularán normas para los cursos de rehabilitación/reciclaje de los conductores. Si se necesitara una titulación como psicólogo para impartir estos cursos, ello tendría un enorme impacto sobre la situación profesional de los psicólogos profesionales. Será muy necesario para todos nosotros considerar nuestro futuro al menos a nivel europeo, y hay muchos indicios de que los psicólogos del tráfico españoles están ahora mucho mejor preparados para hacerlo que hace diez años.

En el Congreso de Madrid se acordó hacer la próxima reunión mundial de la División de Traffic and Transport Psychology en Valencia en 1996. ¿Qué espera de esta reunión?

La reunión de la División en Valencia en 1996 tiene, desde mi punto de vista, tres objetivos principales. El primero es concentrar las actividades de investigación. Por ejemplo, en el área de la medida de las actitudes hay al menos una docena de grupos de investigación en el mundo, que llevan a cabo sus estudios sin conocer lo que están haciendo otros investigadores ni cuales son sus filosofías. Sería un logro reunir a estas personas en seminarios especializados porque ello estimulara un progreso coherente. En segundo lugar, es muy importante que haya un diálogo entre profesionales e investigadores de cara a asegurar que los investigadores se dirijan a problemas que sean relevantes para la práctica, y a asegurar que los profesionales conozcan los resultados de la investigación que puedan ser aplicados.

Lo más importante, sin embargo, es que en esta reunión de Valencia-96, consideremos los problemas más acuciantes en el campo de la seguridad vial y el transporte, que sentemos las bases de nuestra agenda de investigación, y que formulemos recomendaciones basadas en el conocimiento que tengamos, por ejemplo, con respecto al permiso de conducir, el alcohol, la velocidad y el diseño de las carreteras. Que podamos lograrlo todo esto en esta primera reunión es algo difícil, pero intentarlo sería de gran valor.

Usted es Director de un Instituto de Investigación en Tráfico, muy prestigioso en Europa. ¿Cuáles son en este momento sus intereses de investigación, y cuáles sus planes de futuro?

El programa de investigación de nuestro instituto, como el de cualquier instituto que dependa en parte de la financiación externa, está, por supuesto, influenciado por las demandas de nuestros clientes, que son el gobierno local y el nacional, la Unión Europea y la industria privada. Nuestro programa básico de

investigación tiene dos temas principales: los factores sociales y cognitivos que influyen en la conducta del usuario de la carretera.

Los factores sociales no se limitan a las actitudes hacia la seguridad vial; estamos intentando explicar la conducta del usuario en términos de un rango de variables más o menos estables e individualmente determinadas. Estas diferencias individuales son muy importantes porque la comprensión de estas diferencias nos permite desarrollar contramedidas que se adapten a los grupos de estudio específicos. Los factores cognitivos son relevantes no solamente para el entrenamiento del conductor, sino también para el diseño de un ambiente de tareas intrínsecamente seguro, tanto en términos de la interacción hombre-máquina en el diseño del vehículo, como en términos de la infraestructura de carreteras. Nuestro objetivo a largo plazo a este respecto, es desarrollar un modelo computacional que proporcione una representación dinámica de las tareas del conductor.

¿Cree que es bueno el futuro de los Psicólogos, dentro del temo del Tráfico, el Transporte y la Seguridad Vial?

El tráfico, el transporte y la seguridad vial es un campo en el que los psicólogos tienen potencialmente mucho que decir. Al mismo tiempo, es un campo que está dominado por los ingenieros y los hombres de leyes. Desafortunadamente, los psicólogos no siempre tienen el impacto que podrían tener, debido a la existencia de una falta de coherencia y especificidad. Si se desarrolla un trabajo coherente en el que puedan basarse y ofrecerse contribuciones prácticas específicas, la psicología del tráfico puede desarrollarse como una rama de la psicología aplicada, de la misma manera que lo han hecho la organizacional, la psicología de la salud o la psicología ocupacional. Ciertamente este tema es muy excitante: el impacto del tráfico y del sistema de transporte en nuestras vidas es tremendo, y la conducción es una tarea extremadamente compleja, que puede enseñarnos mucho acerca de cómo la gente aprende a enfrentarse con un ambiente exigente, dinámico y con riesgo.

Una vez publicada la revista, el texto integro de todos los artículos se encuentra d
www.papelesdelpsicologo.es



(<http://www.cop.es/>)

Papeles del Psicólogo está incluida en las bases de datos: Redalyc, PsycINFO, Clarivate Analytics (Emerging Sources Citation Index), Psycodoc, In-RECS, ISOC (Psedisoc), del DOAJ (Directory of Open Access Journals) Elsevier Bibliographic

Database: SCOPUS, IBECs, EBSCO y Dialnet.

Buscar un número de Papeles:

CONTACTO

C/ Conde Peñalver 45, 3ª planta
28006, Madrid, España

✉ Contactar (contacto)

☎ 91 444 90 20



Aviso Legal (<http://www.papelesdelpsicologo.es/aviso>) | Cookies (<http://www.papelesdelpsicologo.es/cookies>) |
Contacto (contacto)