

## **SOBRE LAS PROYECTADAS REVISIONES EVENTUALES Y OBLIGATORIAS, EN EL AMBITO NEUROPSIQUICO, DE CIERTOS USUARIOS DE "PERMISOS DE CONDUCCION" \***

Dres. C. SOLER DOPFF y B. RODRIGUEZ ARIAS

ENTRE las múltiples causas generadoras de accidentes de tráfico deben figurar, quizá, en primera línea, las de naturaleza estrictamente material o mecánica, imputables al estado del suelo o del vehículo, en cuya prevención el médico puede desempeñar un papel indirecto, de informar sobre aquello que concierne a la «homomensura».

Otro grupo de móviles tiene que atribuirse, sin rodeos, a la serie de deficiencias orgánicas o funcionales que afectan al conductor, en el descubrimiento y calificación de las cuales, nosotros cumplimos, ya, una misión fija e inalienable.

En fin, más de una incompatibilidad para el manejo de automóviles ha de vincularse a la existencia de procesos morbosos, en los que lo fisiológico puro —matizado por mecanismos psíquicos tales como la atención, bastantes actos percepto-reaccionales y la formación de juicios inherentes a los mismos— crea el «modus faciendi» que exterioriza los tipos de reacción del que guía. La anomalía ha-

bitual en esos procesos cabe que sea revelada mediante el empleo de «tests» oportunos que, para gozar de valor real, necesitarían que sus resultados, sobre todo los numéricos, llevaran la coletilla —a semejanza de las exploraciones clínicas— indicadora del criterio del realizador de la prueba, basado —éste— en una amplia experiencia previa y en una minuciosa observación de la manera de conseguir las respuestas del sujeto estudiado, también.

Dichas exploraciones sistemáticas de los aspirantes a disfrutar de «permisos de conducción», nos darán una idea parcial, tan sólo, en cuanto al presumible comportamiento ulterior del individuo examinado, y no pondrán jamás sobre la pista de determinadas tendencias caracterológicas importantes, pues que —en ocasiones— las citadas particularidades se silencian en el «Código de la Circulación» al tiempo de señalar las pautas para el registro de las aptitudes y —más a menudo, todavía— se conceptúa utópico su ha-

---

\* Comunicación presentada y discutida en la Sesión anual de la «Sociedad española de Neurología», Barcelona, 17-XII-60.

llazgo o revelación, por la premura o rapidez que se reclama al curso de la metodología escogida.

Fruto, seguramente, de lo que acabamos de decir es el porcentaje indefinido de accidentes, cuya razón o principio no sería ni la calidad de la ruta, ni la avería del coche, ni siquiera un déficit —preconocido— de la capacidad del hombre. Correspondería achacarlos a los rasgos caracterológicos —catalogables en el ámbito neuropsíquico— de unos pocos ciudadanos. Lo que nos induciría a esperar que, de sobrevivir al percance provocado y de reincidir en el hábito de coger el volante, aumentara la contingencia, de pasada, de otro infortunio.

A título de recurso óptimo, habría de llegarse a su evitación, gracias al análisis de las cualidades temperamentales del o de los promotores de los accidentes en cuestión.

Esta forma de actuar ofrecería, sin embargo, una disyuntiva: pedir, sin apelación, el susodicho análisis en todos los casos o bien reclamarlo, solamente, a las personas de las que quepa sospechar o aceptar, por evidente, la anormalidad de sus funciones psíquicas, a seguida de conjeturar lo peculiar del revés.

Los datos que, hoy día, constan en los atestados relativos a las circunstancias ambientales de producción de ese tipo de mal, se verían enriquecidos con la nota específica de la disposición neuropsico-

patológica de los que en él juegan un papel.

Interesaría recordar que ese arbitrio lo crea el artículo 277 del vigente Código, donde se encomienda la misión fiscalizadora a las propias Instituciones que, en parte, adjetivan —precedentemente— la suficiencia o idoneidad del chófer.

La intención, por supuesto acertada, del Código tropieza con sentidos obstáculos, según veremos.

He aquí una suma de argumentos, declaraciones y consejos.

I. La mediación de varias de las Instituciones aludidas, no alcanza a cubrir la superficie del territorio nacional.

II. Pese a los decididos esfuerzos que se realizan, el conjunto de reglas de exploración carece de la justa homología en los distintos Centros que intervienen para estimar la aptitud de los conductores.

III. Aunque esto no resultare discutible, muchas de las condiciones privativas de los técnicos nombrados para efectuar el reconocimiento, dejarían de implicar la autoridad, en el orden neuropsiquiátrico y psicológico, que supiere conferir la precisa garantía a unos dictámenes, delicados y trascendentes, dadas sus repercusiones —fortuitas— sobre el porvenir profesional de asalariados en plena marcha de su oficio y sobre el grado común de responsabilidad, ajena al trabajo.

IV. La excepcional cualidad de algunos de los técnicos no tendría que llevarnos, por ende, a la generalización de hechos.

V. Todas las averiguaciones o inspecciones recomendadas, sobrepasan el poder de valuación de esas aptitudes, normativas por su significado y por el procedimiento de establecerlas, para invadir el terreno de la clínica neurológica y psiquiátrica, obligatoria a veces, si aparte de la asistencia transitoria o la explicación de los detalles de una prueba, conviene acogerse a una meticulosa historia o a una observación, posiblemente evolutiva, en recinto hospitalario o pajejo.

VI. La indicación de práctica de un reconocimiento especial conveñdría que adjuntare la sugerencia, muy lógica, del régimen de constitución de los núcleos de examinadores. Y puesto que el estudio gira en torno del complejo neuro-psíquico de los atendidos, lo deberían integrar: *a)* un neurólogo; *b)* un psiquiatra; y *c)* un psicólogo clínico; complementariamente, para verificación de lo perceptivo: *d)* un otoneurólogo; y *e)* un oftalmoneurólogo; y, también, por la factible repercusión jurídica de lo suscrito en los informes: *f)* un médico forense.

VII. Valdría la pena de que el equipo de examinadores no quedare limitado a uno, sino que correspondiere, en número, a la propor-

ción de candidatos al citado reconocimiento especial.

VIII. La pluralidad de tribunales, núcleos o grupos de examinadores, permitiría a los forzosamente sometidos a observación que los mismos se miraren como enfermos o sospechosos de estarlo, en lugar de tildarse de reos, al ser factible que optaren, libres de coacción, por unos u otros, a su gusto.

IX. A instancia de la Superioridad, los fallos de los tribunales podrían ser revisados o comparados mutuamente.

X. En las localidades que cuentan con Organismos oficiales a los que se encomienda la verificación de aptitudes para manipular carruajes motorizados, o bien, otros similares de cualquier significado, habrían de preferirse —con vistas a formar parte de los mencionados grupos o tribunales— aquellos especialistas, ya adscritos, por su calidad de técnicos, a dichos Centros.

XI. El veredicto formulado por los Institutos de Psicología aplicada, constituiría —en última instancia— la opinión definitiva ante el cúmulo de exámenes preconizados.

Esta serie de consideraciones invita a pensar en la oportunidad de pedir una modificación del artículo 277 del actual Código, en el sentido de que se varíe, sino la estructura, cuando menos la función de

alguna de las entidades a las que se confiere el principio de dilucidación de las «dudas fundadas sobre la pérdida de condiciones psíquicas del conductor», notadas tras más de un accidente, acoplándola a la de diversos Organismos, susceptibles de evacuar informes en los que saber fundamentar un juicio diagnóstico.

Y empleamos la palabra diagnóstico, con plena conciencia de su valor, dado que —según nosotros— una cifra más que impresionante de accidentes provocados, a que venimos aludiendo, deriva de disturbios psíquicos y de conducta, los cuales sirven de apoyo para estatuir su aspecto epidemiológico. Importa, ergo, poner al descubierto y tratar «ad hoc» los especímenes, positivos, que lograron pasar inadvertidos en su fase de enfermedad potencial o inaparente.

*Resumen.* — El examen clínico, contingente, bien que impuesto por las circunstancias, de predeterminados conductores de vehículos de tracción mecánica, debe basarse en la ponderación, de una parte, para salvaguardar sagrados intere-

ses en juego, y en la máxima seguridad diagnóstica, además, con el fin de evitar a la sociedad factibles peligros.

Los tribunales médicos que hayan de practicar las exploraciones de rigor necesarias, tendrían que procurar, como en las consultas privadas, a instancia del mismo sujeto, que todo discorra, así en el interrogatorio, cual las pruebas complementarias, sin coacción alguna y con inconcuso saber científico.

*Discusión.* — El doctor R. Rey Ardid (de Zaragoza) se muestra de acuerdo con lo explanado y quisiera solicitar que, en el permiso del conductor, se anotaran —sucesivamente— los accidentes en que intervenga, para —alcanzado el número estimado como prudente— se le retirara de un modo definitivo a su usuario.

El doctor C. Soler Dopff subraya, para terminar, la trascendencia —cada vez mayor— de estas cuestiones de neta substancia profiláctica.

#### BIBLIOGRAFIA

- SOLER DOPFF (C.), RODRIGUEZ ARIAS (B.) y RODRIGUEZ ALONSO-CUEVILLAS (B.). — *¿Cómo podría descubrirse la existencia de una epilepsia idiopática, no declarada, en las revisiones obligatorias de ciudadanos?* Comunicación presentada y discutida en la Sesión anual de la «Sociedad Española de Neurología»: Barcelona, 20-XII-58. — Véase «Anales de Medicina y Cirugía», vol. XL, núm. 161, págs. 315-320, 1960.
- SOLER DOPFF (C.). — *Prevención de los accidentes de circulación automóvil.* Ponencia desarrollada y discutida en la VI Reunión bianual de la «Sociedad Española de Neurología»: Zaragoza, 21-23-X-60. Véase «Boletín de Información de la Asociación Española de Médicos Forenses», número 12, diciembre 1960.
- RODRIGUEZ ARIAS (B.). — *El punto de vista médico-legal, a los efectos neurológicos, en la profilaxis de los accidentes de tráfico.* Comunicación presentada y discutida en la VI Reunión bianual de la «Sociedad Española de Neurología»: Zaragoza, 21-23-X-60. — En curso de publicación («Archivos de Neurobiología», de Madrid, 1961).