

# LA ACTIVIDAD DEL INSTITUTO PSICOTECNICO BALEAR ENTRE LOS AÑOS 1950 Y 1969, Y SU RELACION CON EL BOOM TURISTICO BALEAR

ESPERANÇA BOSCH

JAUME ROSSELLÓ

ANTÒNIA ALZINA

Departamento de Psicología  
Univesitat de les Illes Balears

## RESUMEN

En el presente artículo se analiza la actividad que el IPB realizó entre las fechas arriba reseñadas, examinando a los aspirantes a obtener el carnet de conducir de Primera Clase, y cómo esa actividad se vio vertiginosamente incrementada al producirse la gran transformación socioeconómica que supuso el "boom" turístico en nuestra Comunidad.

Dicha actividad se vio también cualitativamente modificada, en tanto en cuanto los conductores dejaron de interesarse por el trabajo en el Sector Primario, para pasar a asumir la demanda de un Sector Terciario económicamente más prometedor.

## ABSTRACT

In this paper we analyze the activity that the IPB realized between the dates written up, testing the aspirants to obtain the First Class Car Licence, and how this activity grew up very rapidly when it happened the great socioeconomic changeover that the tourist "boom" generated in our society.

The IPB's activity was qualitatively modified too in the sense that drivers took no further in Primary's Sector jobs, and began to have a particular interest in Tertiary Sector, economically much more promising.

## INTRODUCCION

El Instituto Psicotécnico Balear, fundado en 1950 bajo la dirección del Doctor Bartolomé Mestre Mestre, había venido realizando desde su fundación y como funciones derivadas de su carácter oficial, una labor de evaluación y selección de los aspirantes a la obtención del carnet de conducir de primera. Esta selección de conductores pronto se constituyó en la vertiente cuantitativamente más importante de las distintas competencias del Instituto.

Pero no fue hasta finales de la década de los 50 cuando empezó a manifestarse el fenómeno que nos interesa en este artículo. Se hace notorio entonces un repentino e importante aumento de las solicitudes para la obtención del mentado carnet de primera, aumento que pronto alcanzó dimensiones insospechadas.

Cambios como este son raramente fortuitos y Baleares no iba a ser precisamente la excepción. Coincidiendo con esas mismas fechas, había empezado a tener lugar un fenómeno que marcaría profundamente el futuro económico de nuestras islas. Este fenómeno se concretó en un vertiginoso giro de la Socioeconomía balear, motivado por las primeras avalanchas turísticas que, desde la Europa más fría, empezaron a llegar al verano isleño.

El "boom" turístico (expresión que alude claramente no sólo a la rapidez con que se instauró sino también al carácter casi traumático de esa instauración) provocó una profunda transformación de la economía balear. Y, como es frecuente, un cambio económico trae consigo multitud de cambios sociales concomitantes. Entre ellos, hay que tener muy en cuenta el fenómeno de la inmigración. Miles y miles de personas fueron llegando de la España más económicamente deprimida, atraídos por un "fácil" mercado de trabajo en el Sector Servicios.

Poco a poco el Sector Primario fue cayendo en el olvido y vino a sustituirle un Sector Terciario cada vez más boyante.

Todo esto se reflejó en la vida de la Comunidad y repercutió en la actividad que a partir de entonces vino realizando el IPB, repercusión ésta que tuvo dos vertientes:

-Cuantitativa- A partir de finales de los 50 y principios de los 60 se observa un incremento espectacular de las demandas de revisiones en aras a obtener dicho carnet de primera.

-Cualitativa- El centro de interés de los conductores ya no se centraba en vehículos del Sector Primario (tractores, camiones, etc), sino que, en consonancia con la altísima demanda del momento, se había desplazado hacia vehículos relacionados con el Sector Terciario: taxis, autocares, autobuses de servicio discrecional (entonces en manos de empresas privadas), etc.

Cabe decir que el vertiginoso aumento de licencias concedidas no fue sólo debido al cambio en los intereses económicos de la población balear, sino

también al fenómeno de la inmigración, fenómeno que trajo consigo un considerable aumento de la población residente en las islas y provocó, en lógica consecuencia, un incremento del colectivo dispuesto a optar a los beneficios económicos que conllevaba, de forma altamente probable, la obtención del Carnet de Primera.

### DATOS ESTADISTICOS DE LA ACTIVIDAD DEL INSTITUTO PSICOTECNICO BALEAR

Como quedó explicitado en una comunicación anterior (Bosch, Rosselló y Alzina, 1989), las funciones de las Oficinas Laboratorio de Orientación y Selección Profesional Provinciales estaban relacionadas con la orientación y la selección profesional. Es en este último apartado donde se puede incluir la actividad predominantemente llevada a cabo por el IPB: la realización del examen médico-fisiológico y psicológico de los aspirantes a la obtención del permiso de conducir de Primera. Nos es posible realizar esta afirmación gracias a la información obtenida de las estadísticas del Instituto, actualmente en nuestro poder. Así, sabemos que el número de sujetos que pasaron por esta oficina entre los años 1950-1969 con el objetivo de obtener el certificado de aptitud psicofisiológica imprescindible para obtener el carnet de primera, fue de 65.378, cifra que se distribuye a lo largo de esos veinte años tal como muestra la tabla 1.

Para facilitar la lectura de estos datos, podemos observar la gráfica 1, en la cual constatamos que desde la apertura del IPB en 1950, hasta 1957, la progresión de la curva del número de personas examinadas para el carnet de conducir muestra una suave pendiente de crecimiento (de 223 a 1.489 sujetos). Pero esta pendiente se acentúa a partir de 1958 para, desde ese momento, moverse entre los rangos de 3.216 (1959) y 6.842 (1963).

Junto a esa importante labor, el IPB realizaba otras actividades. En las estadísticas oficiales que eran remitidas desde el Instituto Balear al Instituto Nacional de Psicología Aplicada y Psicotecnia de Madrid, al lado del epígrafe destinado a contabilizar el número de "conductores" examinados, aparecen los de:

- Escuelas de Peritos
- Orientación escolar
- Orientación profesional
- Empresas particular

---

<u>AÑO</u>	<u>Nº sujetos</u>
1950	223
1951	400
1952	638
1953	790
1954	769
1955	1.023
1956	1.398
1957	1.489
1958	4.514
1959	3.216
1960	5.835
1961	4.955
1962	5.089
1963	6.862
1964	5.265
1965	3.814
1966	3.700
1967	4.740
1968	6.376
1969	4.993

Tabla 1: Número de sujetos, por año, examinados para obtener el carnet de conducir de primera

---

Los datos registrados que tenemos a nuestra disposición corresponden a los años 1950-1965 y son los que aparecen en la siguiente tabla 2:

	Escuela de peritos	Orient. Escolar	Orient. Profesional	Empresas Particulares
1950			12	51
1951		2	2	119
1952			1	30
1953		20	5	51
1954		317	10	23
1955	2	46	32	59
1956		68	105	20
1957	11	66	22	87
1958		190	9	
1959	15	57	55	8
1960	6			6
1961		1		28
1962		1	6	18
1963		19		47
1964		2		50
1965		1		34

Tabla 2: Nº de sujetos examinados entre 1950-65 pertenecientes a Escuelas de peritos. Orient. Escolar, Profesional y empresas particulares.

Si confeccionamos las gráficas que corresponden a estos datos (gráficas 2 y 3) debemos cambiar la frecuencia de la ordenada ya que las cifras son muy pequeñas e imposibles de comparar directamente, por resultar irrelevantes, con las obtenidas de las estadísticas de "conductores".

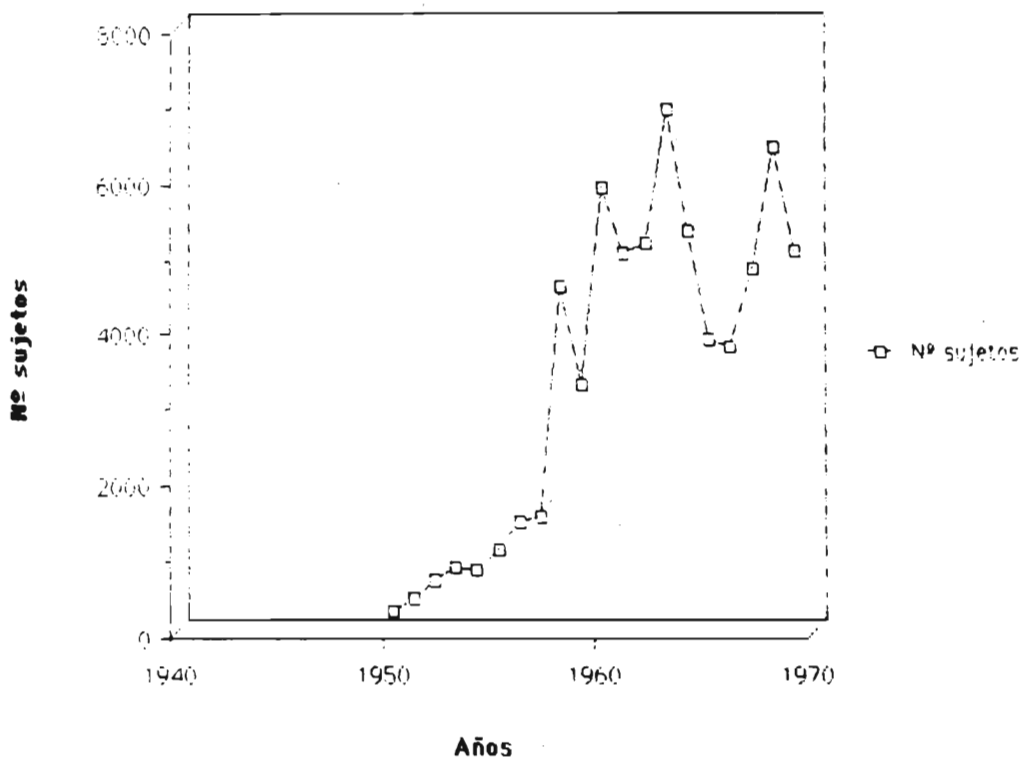
En la gráfica 2 hemos comparado las frecuencias de examinados de la Escuela de Peritos y los de Orientación Escolar. La labor con los peritos fue casi nula, mientras que la orientación escolar tuvo su máxima actividad alrededor de 1953-59. Si bien observamos un máximo de 317 alumnos, debemos precisar que se trata de grupos escolares a los que se les pasaba un solo test (de inteligencia general) frente a una batería de seis aplicada los demás años.

Las empresas particulares (en las que se agrupan empresas de tranvías, autobuses, textiles,...) y la orientación profesional mantuvieron unas curvas más homogéneas (gráfica 3), aunque, a partir de 1960, exceptuando la labor realizada a petición de empresas particulares, las demás actividades desaparecen.

Cabe preguntarnos cuál es la relación en números absolutos entre los sujetos examinados para conductores y los de la Escuela de Peritos, Orientación

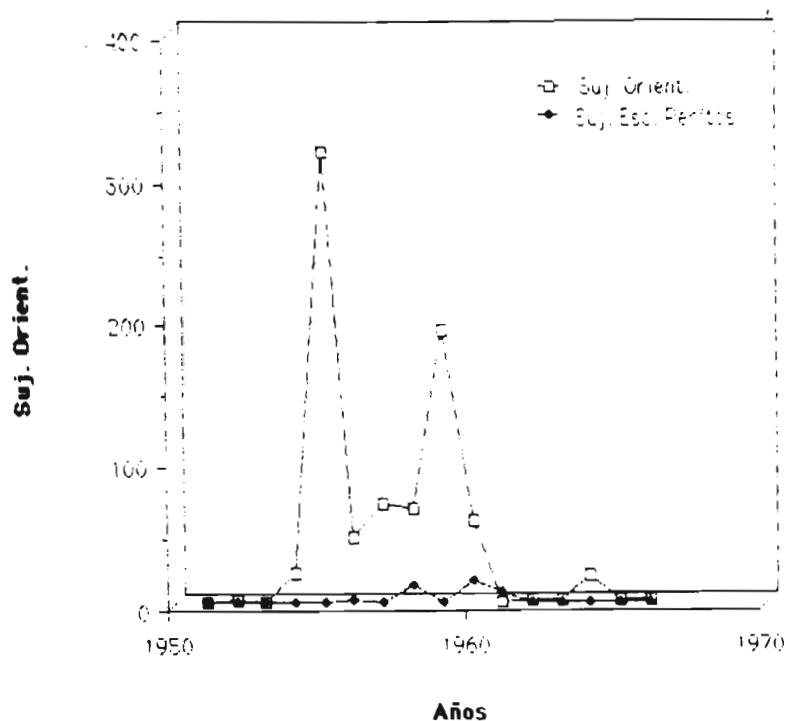
Escolar, Profesional y empresas particulares (a partir de aquí englobaremos esas cuatro labores bajo el rótulo de "otras actividades").

**Gráfica 1: Evolución del nº de sujetos examinados para obtener el carnet de primera (1950-69)**



Si sumamos los datos disponibles, vemos que desde el año 1950 al 1954, el total de examinados para conductores es de 2.820, frente a los 622 sujetos que resultan de sumar los que pasaron por el Instituto con otro propósito (Otras actividades). En el quinquenio siguiente (1955-59), el número de examinados para el carnet de conducir se cuadruplica, mientras que el de "otras actividades" apenas se incrementa en 230 sujetos. Pero es entre los años 1960 y 1965 cuando se produce el mayor incremento de examinados para obtener el certificado psicofisiológico, casi triplicando la cifra de los años 1955-59 y multiplicando por 11 la de 1950-54. Ante este espectacular incremento tenemos que, en contrapartida, el número de sujetos examinados en "otras actividades" es de 219, es decir, la más baja de las cifras correspondientes a los tres quinquenios examinados (ver tabla 3).

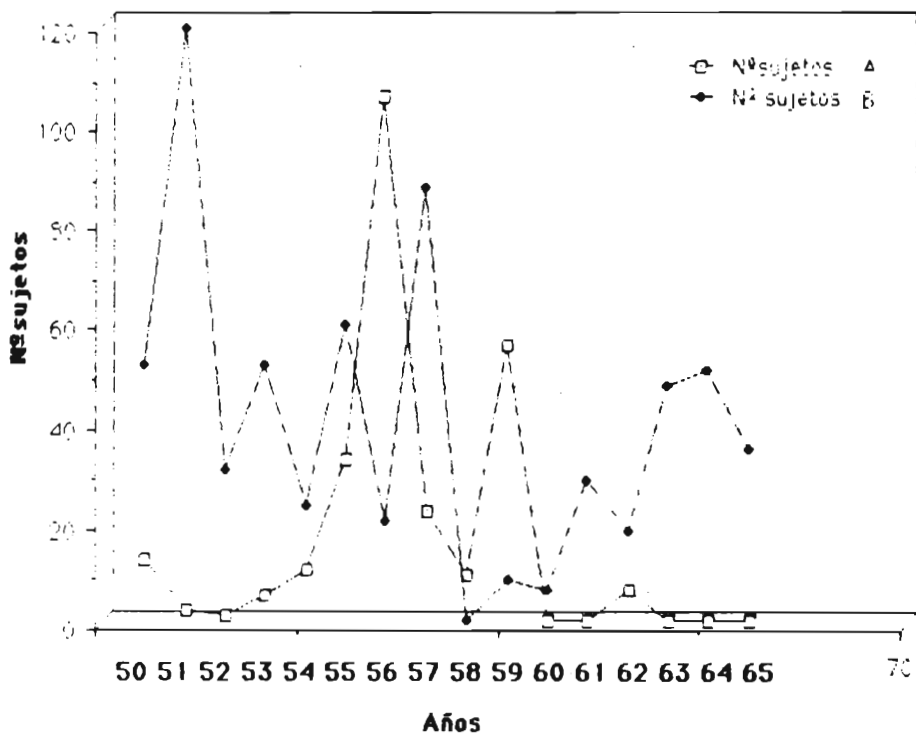
Grafica 2: N° de sujetos Esc. Peritos y N° sujetos Orient. Prof.



Año	Total conductores	Total "Otras activ."
1950-54	2.820	622
1955-59	11.640	852
1960-65	31.820	219

Tabla 3: Total de sujetos examinados por lustros.

**Gráfica 3: Número de sujetos examinados para empresas particulares y número de sujetos examinados para orientación profesional**



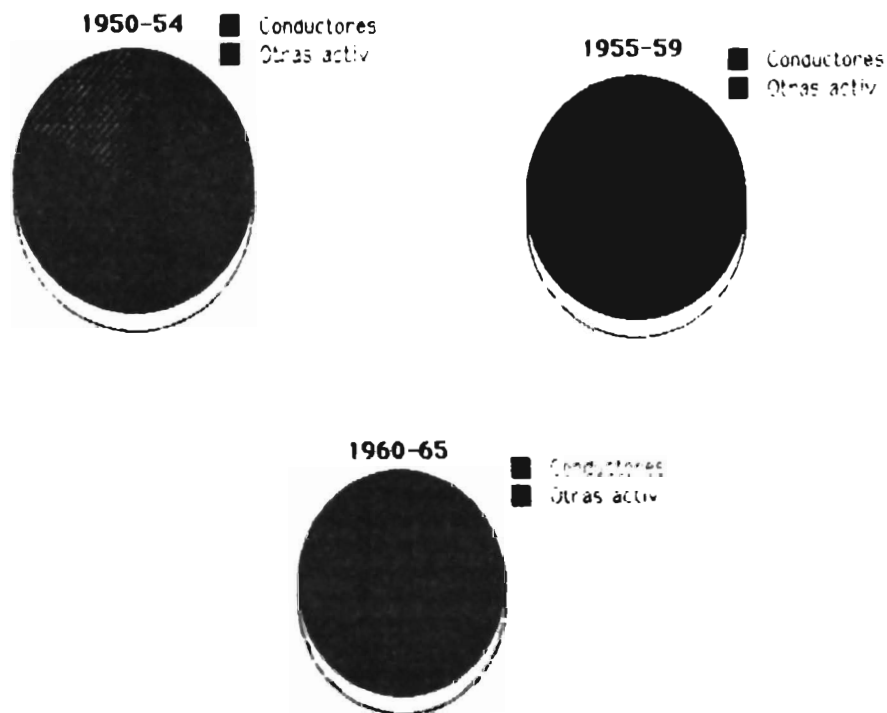
Para ayudar a la comprensión de estos datos podemos extraer los tantos por cientos de la actividad total correspondiente a los conductores y "otras actividades" (tabla 4).



Año	% conductores	% "Otras activ."
1950-54	81'9	18'1
1955-59	93'2	6'8
1960-65	99'3	0'7

Tabla 4: % de sujetos examinados por lustros.

Si visualizamos estos datos:



Podemos concluir diciendo que el Instituto pasa a realizar una función cada vez más específica: la expedición de certificados de aptitud para la obtención del carnet de conducir de primera clase, lo cual, por otra parte, no debe extrañarnos, ya que, pese a la creciente demanda y al incremento consecutivo de trabajo, el personal empleado en el Instituto seguía siendo el mismo que en la fecha de su inauguración.

### RELACION DE LA ACTIVIDAD DEL INSTITUTO PSICOTECNICO CON EL INICIO DE LA AVALANCHA TURISTICA

Una vez expuestos los datos estadísticos de la actividad realizada en el IPB, podemos relacionar este incremento de actividad con otros acontecimientos. Entre ellos cabe destacar el que da título a este artículo, el "boom" turístico que afecta a nuestras islas a finales de los cincuenta y principios de los sesenta, "boom" que conllevó una larga serie de cambios drásticos en la economía y en la sociedad balear. Como ya se ha mencionado, uno de los cambios más importantes lo constituye la potenciación y el fuerte desarrollo del Sector Servicios.

Si analizamos cómo esta situación pudo repercutir en la demanda de permisos de conducir de primera clase parece evidente lo que anteriormente hemos constatado como un incremento súbito y vertiginoso, que coincide con las fechas en que se inició ese gran cambio socioeconómico.

Y parece evidente, porque evidente fue la necesidad de contar con personal que se encargase de transportar a los turistas, tanto en compañías de autocares, como en taxis o líneas de autobuses. También hubo de incrementarse el personal que se encargaba de la conducción de vehículos relacionados con el mundo de la construcción (volquetes, excavadoras, etc), ya que el turismo necesitaba de una "adecuada" infraestructura que pudiera absorberlo.

Simultáneamente tuvo que incrementarse también la mano de obra que debía construir toda esa infraestructura a la que nos referimos. La creación de todos estos puestos de trabajo provocó una ola de inmigración de gente peninsular sin trabajo, y con pocas perspectivas de obtenerlo en su región. Esto se refleja claramente en las estadísticas de población de esos años:

---

<u>Año</u>	<u>Población</u>
1950	422.089
1960	443.302
1965	492.060

---

Tabla 5: Población de las Islas Baleares (1950-65) (Barceló Pons, B. 1970)

---

En diez años (1950-60) la población insular sólo creció en 21.213 individuos, mientras que en los siguientes cinco años esa cifra de crecimiento llegó a duplicarse (entre 1960 y 1965 el aumento fue de 48.758 individuos).

Todos estos factores contribuyeron a que Baleares se situara en los primeros puestos del "ranking" nacional de número de certificados psicofisiológicos expedidos para la obtención del carnet de primera y a que se convirtiera, consecuentemente, en una de las provincias más motorizadas de nuestro país.

### CONCLUSIONES

Llegados a este punto cabría sintetizar a modo de conclusiones los aspectos mencionados.

En primer lugar, la relación indiscutible entre el aumento del número de licencias concedidas por el IPB a partir de los años 58/59 y el "boom" turístico iniciado en las mismas fechas y que tan significativamente marcaría la base de la economía de nuestra Comunidad. Así, el monocultivo turístico, como actividad económica predominante que viene desarrollándose en nuestras islas de forma generalizada desde la década de los 60, ha conllevado un fuerte desarrollo del Sector Servicios, condicionando marcadamente el de los demás sectores productivos (Seguí Pons, 1989).

Por otra parte, y como también señala Seguí Pons en 1989, el aumento de la flota discrecional es una expresión más del aumento general de vehículos motorizados que se inicia en esas fechas, como consecuencia, por un lado, del incremento del nivel de vida (renta per capita), y por otro, de las necesidades implícitas que el turismo conlleva (y no hay que olvidar tampoco el incremento de la población insular debido a la fuerte ola inmigratoria).

Visto este panorama imperante en las Baleares de los años 60, no sería lógico dejar de concluir que la actividad del IPB se vio fuertemente condicionada en su actividad por la demanda social, y que su adecuada respuesta a esa demanda tuvo que suponer un importante impacto y dejar profunda huella en la sociedad balear de su época.

### BIBLIOGRAFIA

- BARCELO PONS, B. (1970) "Evolución reciente y estructura actual de la población en las Islas Baleares". Madrid-Ibiza CSIC.
- BOSCH, E; GARCIA-MAS, A; ROSSELLO, J. (1989) "El Instituto Psicotécnico Balear" Comunicación presentada en el "II Simposium de Historia de la Psicología" Valencia, 1989 (en prensa).

- BOSCH, E; ROSSELLO, J; ALCINA, A. (1989) "L'Institut Psicotècnic Balear: Estudi de l'aparatatge i funcionament" Comunicació presentada en el "V Congreso de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y las Técnicas ". Murcia, 1989. (en prensa)
- SEGUI PONS, J.M. (1989) "El transporte discrecional y la incidencia del turismo en Baleares". En "Treballs de Geografia", num.41, pp.93-98. Departament de Ciències de la Terra. Universitat de les Illes Balears. Palma de Mallorca, 1989.