

El Doctor julio D’Oliveira Esteves y los aportes a la psicología aeronáutica en materia de aviación naval.

Peralta, Roberto Nicolás y Rodriguez Sturla, Pablo.

Cita:

Peralta, Roberto Nicolás y Rodriguez Sturla, Pablo (2025). *El Doctor julio D’Oliveira Esteves y los aportes a la psicología aeronáutica en materia de aviación naval. XVII Congreso Internacional de Investigación y Práctica Profesional en Psicología. XXXII Jornadas de Investigación XXI Encuentro de Investigadores en Psicología del MERCOSUR. VII Encuentro de Investigación de Terapia Ocupacional. VII Encuentro de Musicoterapia. Facultad de Psicología - Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-004/136>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/eNDN/6V1>

EL DOCTOR JULIO D'OLIVEIRA ESTEVES Y LOS APORTES A LA PSICOLOGÍA AERONÁUTICA EN MATERIA DE AVIACIÓN NAVAL

Peralta, Roberto Nicolás; Rodriguez Sturla, Pablo

Universidad de Buenos Aires. Facultad de Psicología. Buenos Aires, Argentina.

RESUMEN

El presente trabajo tiene como finalidad abordar acerca de algunos de los aportes que realizó Julio Vicente d'Oliveira Esteves para la psicología aeronáutica en Argentina. Si bien se lo reconoce como el primer director del gabinete psicofisiológico de la aviación naval, el piloto y médico psiquiatra realizó múltiples publicaciones referidos a la selección de pilotos mediante tests, como también un relevamiento de los estudios referidos a los accidentes producidos proponiendo un proyecto para reducirlos y, así, velar por la seguridad del personal navegante.

Palabras clave

Julio d'Oliveira Esteves - Psicología Aeronáutica - Test - Pilotos

ABSTRACT

DR. JULIO D'OLIVEIRA ESTEVES AND HIS CONTRIBUTIONS TO AERONAUTICAL PSYCHOLOGY IN THE FIELD OF NAVAL AVIATION
This paper aims to address some of the contributions made by Julio Vicente d'Oliveira Esteves to aeronautical psychology in Argentina. Although he is recognized as the first director of the psychophysiological cabinet of naval aviation, the pilot and psychiatrist made multiple publications related to pilot selection through tests, as well as a survey of studies on aviation accidents, proposing a project to reduce them and thus ensure the safety of aircrew personnel.

Keywords

Julio d'Oliveira Esteves - Aeronautical psychology - Test - Pilots

INTRODUCCIÓN

En este trabajo se presentará algunas producciones escritas sobre la obra de Julio d'Oliveira Esteves en lo que atañe a sus contribuciones en la psicología aeronáutica en materia de aviación naval. Se comenzará, en primer lugar, por algunos datos biográficos del autor, además de consignar sus primeros trabajos en el gabinete psicofisiológico de Punta Indio. A continuación, se indagará por el desarrollo de su test de la asociación del trabajo físico y mental en los aviadores y se abordará su estudio acerca de los accidentes de aviación. Finalmente, se investigará sobre el valor del examen de la visión estereoscópica y cálculo,

así como también, de la noción de la tesis de evolución en la instrucción del alumno piloto según el punto de vista del autor. Entre los objetivos propuestos para el desarrollo de este trabajo se buscará conocer la contribución brindada por d'Oliveira Esteves para la ampliación de la psicología en materia de aviación naval. Comprender las características que presentaba su test de asociación del trabajo físico y mental, asimismo, indagar sobre sus estudios en los accidentes de aviación. Por último, analizar la noción de la tesis de evolución en la instrucción del alumno piloto como también los exámenes de la visión y cálculo.

BREVE RESEÑA DEL AUTOR

Julio Vicente d'Oliveira Esteves nació en Asunción, capital de la República del Paraguay el 11 de abril de 1893. Se graduó como médico en la Facultad de Ciencias Médicas de la UBA en octubre de 1922. Entre sus desempeños más importantes mencionamos: En el Hospital Nacional de Alienadas fue Practicante (1916-1922), Médico Adjunto ad-honoren (1926-1927) y Médico Rentado a cargo del Pabellón "Bosch Este" (1942-1943). En el Ministerio de la Marina fue Cirujano 1º de la Armada (1922-1928), Cirujano Principal (1928-1936) y Cirujano Subinspector (1936-1941). Asimismo, desempeñó los cargos de Profesor del Instituto de Psicotecnia y Orientación Profesional (1928-1930) y Jefe del Servicio Médico-Psicológico en la Dirección General de la Protección de la Infancia en la Provincia de Buenos Aires (1943). Falleció en Buenos Aires el 24 de abril de 1978.

INICIOS Y PRIMEROS TRABAJOS

A partir de los trabajos realizados por el doctor Agesilao Milano (1877-1937) el cual dio lugar a la creación del gabinete psicofisiológico de El Palomar, era de suponer que el mismo no sería el único en el país. De tal manera que el 6 de marzo de 1928 la Aviación Naval con base en Punta Indio estableció e inauguró su propio Gabinete, pero en esta ocasión, a cargo del doctor Julio d'Oliveira Esteves quien, influenciado por el positivismo reinante de la época, fue el primero en preocuparse por la selección científica del personal. Puede considerárselo pionero en la psicología en la Armada y en la medicina y la psicología aeronavales.

Con la tesis “*Contribución al estudio de la parálisis general progresiva: formas clínicas*” obtuvo el título de Doctor en Medicina el cual le permitió ingresar al cuerpo médico de la Armada en 1922. Se desempeñó en los Hospitales Navales de Puerto Belgrano y de Río Santiago, en la Escuela de Aviación Naval, en la Dirección de Personal y en la Comisión Naval, en los Estados Unidos. Ascendió a Capitán de Fragata en 1931. Los primeros estudios del autor eran sobre buzos y aviadores, finalmente se consagró a estos últimos.

Como médico psiquiatra, tuvo una actuación relevante dentro y fuera de la Armada. En 1927 con los doctores Esteves Balado y Arturo Ameghino, propusieron la creación de una Liga Argentina de Higiene Mental (concretada en 1929) donde pudieron divulgar el uso de consultorios externos como medio de contención previo a toda internación. Además, fue médico del Hospital Nacional de Alienadas y se desempeñó, como se mencionó con anterioridad, como el primer director de su División de Psicotécnica en la Comisión Nacional de Aprendizaje y Orientación Profesional durante la década de 1940.

EL TEST DE LA ASOCIACIÓN DEL TRABAJO FÍSICO Y MENTAL

Dentro de la gran producción de trabajos publicados referidos a la medicina aeronáutica, podríamos destacar el presentado por d’Oliveira Esteves titulado “*el test de la asociación del trabajo físico y mental*”. El mismo fue objeto de estudio en la Quinta Conferencia Nacional de Aeronáutica y de la Primera Panamericana de Aviación Sanitaria, realizada en Montevideo en febrero de 1939. Con la aplicación de dicho test, se proveían tres clases de información, en primer lugar, *del trabajo mental* (producido sin más influencia que el estímulo propio), le seguía *el trabajo muscular* (obtenido sin más causa que lo origine, que el indispensable estímulo para que sea rítmico), y en tercer lugar, *el trabajo mental y muscular producido simultáneamente*. De esta forma, el autor (1940) recurriendo a la “*extensa cantidad de trabajo mental producido*” (p. 256), confeccionó un método que le permitió poder valorizar a los mismos, así, planearon que los resultados podrían arrojar los siguientes fenómenos: Personas que no alteraban su esfuerzo mental ni muscular de forma simultánea (*Indiferentes*); aquellos que aumentan ambos (*Tipos anfotrópicos positivos*); Sujetos quienes aumentaban el trabajo mental pero que complicaban al muscular (*Tipos psicotrópicos*); seres que involucraban el esfuerzo mental pero que aumentaban el muscular (*Tipos ergotrópicos*) y aquellos que comprometían ambos trabajos (*Anfotrópicos negativos*).

El autor comentaba que era importante, para poder aplicar las reglas del método, que al tratarse de exámenes de aptitud que no se apreciara solo el *quantum* del elemento aislado que participa en una función sino también el rendimiento útil de la misma.

D’Oliveira Esteves definía que para medir el trabajo mental no se trataba de establecer un nivel del mismo, sino que su finalidad era más sencilla y fácil debido a que se buscaba medir

en una misma persona la cantidad de trabajo mental producido por ella en determinadas circunstancias para volverla a medir, más tarde, bajo la acción de otras influencias. De esta forma, de la comparación entre sí de los resultados, se arribaba a una calificación.

El método de este tipo de trabajo consistía en que el sujeto examinado debía ver las letras exhibidas en un mnemómetro y, a partir de su observación, se le solicitaba que mencione palabras que comiencen con aquella letra sumado a que tratase de no repetir las mismas. El autor diseñó una planilla especial para arrojar los resultados obtenidos donde creó una escala de valores, los mismos decían que las palabras no repetidas se asignaban cinco puntos, los neonatismos tres puntos, las palabras repetidas un punto mientras que el silencio tenía un valor de cero puntos. A los resultados se lo traducían en un coeficiente cuantitativo para luego sumarlos y dividirlos por el número de letras o estímulos presentados, de esta manera, se obtenía el coeficiente de trabajo mental explorado.

Por su parte, respecto al trabajo muscular, comentaba que lo que más buscaba saber era su ritmo y cómo éste se alteraba por la influencia del trabajo mental. Con ese fin, trataba de evitar la fatiga, la acción emotiva, entre otros. El autor añadía que para la valoración de este trabajo se debían tener en cuenta, por un lado, *el aumento del número de contracciones*, y por el otro, *el aumento de intensidad de las mismas* (que, a su vez, se dividían en: con modificación en la regularidad del ritmo y sin modificación de este).

Este tipo de pruebas para d’Oliveira Esteves revestían de una importancia fundamental para el examen de aptitud ya que los resultados obtenidos de las distintas pruebas podían dar indicios de cuáles serían los mejores puestos para asignar a los candidatos, así como también rechazar a aquellos que no podían ser aptos para el vuelo.

ESTUDIO DE LOS ACCIDENTES DE AVIACIÓN CON UN CONCEPTO PSICOTÉCNICO

En esta publicación el autor emprendió afirmando que la aviación no se encontraba eximida de los trabajos considerados como castigos bíblicos, en el sentido de que conllevaba riesgos como los accidentes y las enfermedades profesionales. A partir de esta premisa, argumentaba que la ciencia aeronáutica poseía dos campos de acción, el de experimentación y el de aplicación. Respecto a los límites de estos campos, mencionaba que del primero era admisible que el precio de toda conquista, la mayoría de las veces, sea el tributo de la vida humana, ratificando de este modo que “*todo lo que disfrutamos en el presente es una deuda que tenemos con el pasado y que debemos saldar abriendo en el mismo sentido un haber para el futuro*” (1939a. p.735). Mientras que en el de aplicación sostenía que si algunas veces era inevitable, con frecuencia era estéril; evitable y perjudicial.

Comenzó el estudio de los accidentes aeronáuticos mencionando que debía tenerse presente que no existían causas unívocas, que generalmente era un complejo de factores, en el cual uno actuaba como causa y el resto como concausas, es decir, como causa de algún efecto. Ello podía suceder en forma simultánea o sucesiva, actuando al azar o supeditadas a una relación en un encadenamiento de causas a efectos las cuales podían ser de distinta naturaleza, tanto por su origen como por su efecto. Por ejemplo, Iniciarse en un error del piloto, y complicarse con una falla del material o viceversa.

Así, por medio de la recolección de datos estadísticos acerca de los accidentes aeronáuticos ocurridos en 1936 en Estados Unidos, planteó cuatro factores que intervenían en el vuelo y que eran causógenos de los mismos, a saber: *La pieza humana, la pieza mecánica, la infraestructura, y por último, la atmósfera*. Agregaba que los mismos se debían subdividir, en este trabajo realizaba un énfasis en el primer factor, y relataba que el factor hombre podía ser causal de falla por *falta de aptitud, deficiencias de instrucción, deficiencias de adiestramiento, falta de disciplina de vuelo, faltas a la higiene profesional y, que finalizaba con causas imprevistas o inevitables*. El autor señalaba que debían pensarse no como causas precisas sino como, en la naturaleza de los factores, podría ser posible que una causa se encadenara con otras.

Luego de las mencionadas aclaraciones, d'Oliveira Esteves propuso un plan para la solución de dichos problemas, un plan que formaba parte de un proyecto que, en su momento, se encontraba abierto a recibir nuevas propuestas o modificaciones con el fin de que se redujeran los accidentes. Mencionó diez datos guías para establecer, una vez llegado el caso, la evaluación de las causas de un accidente, estas eran: *La edad del piloto* (por medio de la variedad casos, el autor creía que en la mayor frecuencia de los accidentes ella podría identificar una predisposición para determinada edad), *La antigüedad profesional del piloto* (permitiría verificar si el acostumbramiento a los riesgos de la misma era un peligro de accidente), en articulación con el segundo se desprendían, *el número de horas voladas del piloto y de la máquina hasta el momento del accidente y el tiempo de inactividad de ambos*. Además consideraba importante el *tiempo de duración de la instrucción del piloto* (y los inconvenientes que presentaba durante el transcurso de la misma), *la calificación de su instructor, los pilotos que formó, así como los accidentes que sufrieron*.

Finalmente, d'Oliveira Esteves resaltaba cómo últimos datos *el tipo de máquinas* (sus características, diferencias fundamentales con las que fueron su medio de instrucción y adiestramiento, en lo que se refería a velocidad, maniobrabilidad, manejo, juego de mecanismos automático del piloto, etc.) y la *hora del accidente, estado del día, época del año* (como también cualquier factor meteorológico que se pudiera establecer con certeza).

Algo muy interesante para resaltar es que para el autor en muchos casos un buen instructor, un excelente método de instrucción y un buen candidato, podían producir un mal piloto y

argumentaba que esto ocurría así cuando la modalidad del instructor y el método de instrucción, no se adaptaban a la modalidad del alumno. Con lo cual, no dudaba de que la escuela de instructores y la calificación de los alumnos eran de las primeras conclusiones que aparecían en los estudios de accidentes.

EL VALOR DEL EXÁMEN DE LA VISIÓN ESTEREOSCÓPICA Y CÁLCULO Y NOCIÓN DE LA TESIS DE EVOLUCIÓN EN LA INSTRUCCIÓN DEL ALUMNO PILOTO

Resultaría pertinente destacar que d'Oliveira Esteves en este artículo reflejaba su interés en poder evitar la eliminación injustificada de candidatos a pilotos de vuelo ya que creía que algunas personas que padecían defectos en la visión eran perfectamente educables y que, además, podrían llegar a ser grandes pilotos. También, pero en contraparte, con tener la posibilidad de eliminar de forma anticipada a quienes no llegarían a ser pilotos por la ineducabilidad, de sus defectos y que ingresaban en la posibilidad de ser beneficiados por la instrucción. En palabras del autor: *“Máxima utilización del material humano, y mínimo de tiempo perdido en su preparación”*. (1939b, p. 200). Asimismo, mostraba interés en cuanto a lo que implicaba ser piloto aviador, en *“El piloto aviador y la valorización de su rendimiento profesional”* sostenía que ellos al cumplir con las exigencias del implacable examen de selección, se daba por hecho que los aviadores poseían una calidad de material humano excepcional en la mayoría de los aspectos. Agregaba, que si bien los resultados arrojaban está correcta interpretación, era notable que con el ejercicio de su actividad profesional, los pilotos aviadores perdían la calidad de función comprobada como buena y específica. La solución que propondría el médico tenía que ver más con la retribución monetaria que con una respuesta de la medicina, ya que mencionaba que era ilógico admitir que los aviadores obtuvieran la misma retribución que los que comprometían una aptitud general no reconocida como buena. En palabras del autor: *“Nadie vendería oro al precio de cobre y nadie pagaría o emplearía cobre por oro (...). Proponer una solución al problema, en base al aspecto médico del mismo, sería pretender resolver el todo por una de sus partes.”* (1939c, p. 431)

CONCLUSIONES

A lo largo de su carrera profesional, Julio d'Oliveira Esteves dio lugar a la introducción de nuevas perspectivas relacionadas con la selección del personal aeronavegante en el país. Considerado como uno de los exponentes de la Medicina Aeronáutica Argentina, se pudo reflejar el interés que tenía este autor acerca de las publicaciones de trabajos relacionados con el tema, así como su participación en las primeras conferencias nacionales e internacionales que comenzaban a realizarse durante el período de 1930 en adelante.

Por un lado, la preocupación por desarrollar técnicas que permitieran calificar las aptitudes de los pilotos para luego seleccionar a los candidatos al puesto con mejor puntaje. Además, la recopilación de los estudios de accidentes de aviación que le permitió poder sostener que los mismos no se producían exclusivamente por causa del aviador sino por una multiplicidad de factores (entendiéndolos como causas que pueden desencadenar a otras). Por otro lado, su compromiso por evitar la eliminación injusta de aspirantes a pilotos con condiciones biológicas restringidas, entre otras. De esta forma, nos permitiríamos proponer que el autor tenía una responsabilidad y un valor muy marcado en velar por la seguridad del personal navegante, como también, en el querer preservar por la salud y la vida de los mismos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Anónimo. (2018). Capitán de Fragata médico psiquiatra Julio Vicente d'Oliveira Esteves: A 40 años de su muerte, 90 años de la psicología naval. *Boletín del Centro Naval*, 136(848). 116-117.
- Canaveris, G. (2014). *Historia de la medicina aeronáutica*. (pp.108-134). Editorial Dunken.
- D'Oliveira Esteves, J.V. (1939a). Estudio de los accidentes de aviación como un concepto psicotécnico. *Boletín del Centro Naval*, 57(534), 735-743.
- D'Oliveira Esteves, J.V. (1939b). La medicina aplicada al trabajo. Valor del examen de la visión estereoscópica y cálculo y noción de la distancia como tesis de evolución en la instrucción del alumno piloto. *Boletín del Centro Naval*, 195-200.
- D'Oliveira Esteves, J.V. (1939c). El piloto aviador y la valorización de su rendimiento profesional. *Boletín del Centro Naval*, 58(538), 427- 432.
- D'Oliveira Esteves, J.V. (1940). Método para valorar y calificar, cuantitativa y cualitativamente, los resultados del test de la asociación del trabajo físico y mental. *Boletín del Centro Naval*, 59(543), 255-264.