

ROL DE LA DOCENCIA EN LA FORMACIÓN DE CONDUCTORES PROFESIONALES

Autores:

Julio Paredes Riera

Email: jparedes@tes.edu.ec

Institución: Centro de Estudios Espíritu Santo,

Julio Paredes Orellana

Email: jrvpo@gmail.com

Institución: Ministerio de Educación

RESUMEN

Desasosiego al movilizarse por las vías ecuatorianas, claudicante realidad en un país que promueve el turismo como potencial desarrollo, trasladarse de un lugar a otro es el eje connotado del desarrollo social; de no producirse ésta dinámica se paraliza la producción. Campo paupérrimamente atendido y remendado con ligeros procesos legitimados a través de la violencia estructural, proliferación de escuelas de conducción con académico guion esquemático y escuálido proceso selectivo de formadores en el cual impera la experiencia, cuestionada en estudios actuariales pues a mayor experiencia menor cautela, pendenciando integridad personal y social con la zozobra de saber si se llegará con bien al destino o por las noches se puede retornar íntegro física y moralmente. La formación de conductores y conductores profesionales debe versar hegemónicamente sobre la consciencia social y el detrimento exponencial que produce la inconsciencia del proceso de su capacitación, asimilación de conocimientos, desarrollo de competencias y aplicación holística-cognitiva-procedimental-actitudinal; complementado con la educación vial peatonal y la asunción de rol protagónico de cada uno de los elementos constitutivos de la sociedad como protagonistas de la dinámica colectiva.

INTRODUCCIÓN

Importancia

Menester es ilustrarse en un radical problema enquistado en la sociedad ecuatoriana, la nimia atención que ha recibido por parte de las autoridades de turno y los administradores de los cabildos, entes reguladores y el propio estado faculta el análisis del presente objeto de estudio cuyo detrimento se evidencia desde que fue retirado del currículo básico con las neoestructuras progresistas ideológicas, relevado por idealismos eufemistas distractores de la problemática social, para muestra basta recordar la avidez proselitista sobre la prohibición a los juegos de azar y las ferias taurinas (se puntualiza pues fue la controversia de la pregunta de consulta popular de 2011 en Ecuador y aun en la actualidad se dan peleas de gallos y clandestinamente de otros animales); actualmente los debates sobre la inclusión de la ideología de género (otro factor distractor de la problemática social) con pleonasmos retóricos discursos frente a innegables necesidades sociales como la caotización latente en la movilización ecuatoriana.

La dinámica del desarrollo social versa en el protagonismo de los actores sociales, el papel que desempeñamos en la historia de la vida denota la participación activa del sustento colectivo; connota el interés de los involucrados, aquellos que se hacen de la vista gorda porque “para qué arrancar un problema que no es mío” o simplemente la radicalización de la excusa “como a mí no me afecta...”; sin embargo ese pseudodesinterés antagoniza con un talionismo donde el afectado (directa o indirectamente) exclama severo y contumaz castigo al infractor de la falta, asumiendo incluso justicia por mano propia trastocando la esencia del colectivo social, la coerción de la norma y el derecho positivo, cánones de la civilización.

En palabras de Joan Galtung la violencia estructural es cuando varios colectivos están dentro de una misma estructura y unos son beneficiados y otros perjudicados; manifestándose cuando los seres humanos se ven influenciados de tal manera que sus realizaciones efectivas, somáticas y psicológicas están por debajo de sus realizaciones potenciales; en la consecución del tan anhelado buen vivir ingresan tres variables fundamentales: el ser humano, la sociedad y la naturaleza elementos relacionados entre sí con una particularidad en su dinamismo, armonía; la armonía es el antagonismo de violencia y la violencia es todo aquello que aumenta la distancia entre lo potencial y lo efectivo. Explotar mediáticamente los atractivos turísticos de un país expresa fácticamente las garantías implícitas que tienen los foráneos, sin increpar en la seguridad física y de sus pertenencias se enfatiza sobre la integridad del turista,

la garantía constitucional y soberana del sosiego al transitar las vías del país que promulga como epígrafe internacional al Sumak Kawsay. Conflicto pragmático-cognitivo que sobrepasa la facundia del pleonasma discurso político que coarta la realidad social al contraste estocástico del parangón oficialista.

Al Buen Vivir lo hace efectivo el principio motu proprio, pues nadie puede coaccionar sobre la férrea voluntad de otro ser humano; el respeto por la naturaleza y por los demás seres vivos y por la sociedad es espontáneo, voluntario; pero emerge de la educación no escolarizada, aquella inicial, la que se asimila en el seno de la sociedad básica y se complementa con la educación formal. El significante es el que asume la persona estudiada y lo legitima su contexto, en el caso guayaquileño y ecuatoriano si ejemplificamos el argumento e.g. un semáforo con sus tres luces y significados plenamente establecidos, universalizados demuestran la aseveración previa: luz verde, paso permitido o flujo de tránsito; luz roja, prohibición de paso; y luz amarilla, “acelere que ya viene el rojo” cuando su tácito y expreso mensaje es precaución, disminuya la velocidad.

El respeto a la norma denota el respeto por uno mismo y connota la formación recibida, en casa se acostumbra a los niños al salir de casa a: no correr en la calle, mirar a ambos lados, entre otras muletillas hogareñas, evidencia fáctica de la educación no escolarizada pero ¿qué sucede cuando a la recomendación discursiva la matiza la errata práctica y consuetudinaria?, es simple la respuesta, no existe estrategia metodológica que posicione la norma sobre el conocimiento diario adquirido y se lo ejemplifica con un recurrente tema como el uso del cinturón de seguridad, accesorio comúnmente considerado como adorno en nuestro coloquial argot vial cuyo imprescindible uso se efectiviza al tenor de un operativo de tránsito o cuando se divisa en la proximidad a un agente regulador vial. Puede considerarse efímero e irrelevante el tema pero, más que las vidas que salva el dispositivo de seguridad pasiva en mención en enfoque devela la formación y educación que se transmite a aquellos que se forman bajo el semblante de los conductores: hijos, hermanos, conocidos.

Actualidad

En una era digitalizada con el acceso inmediato a fuentes de información (fidedignas y de dudosa credibilidad) donde la imaginación se vuelve realidad gracias a la tecnología, la distinción de lo real y lo ficticio se vuelve una tarea con un elevado grado de complejidad, los individuos en proceso de formación de carácter llegan escuálidamente a discernir la fantasía de la vida y sus consecuencias. La

interpretación de normas se relega a los juristas, los ciudadanos comunes y corrientes debemos cumplir con lo estipulado en la ley.

Con la tendencia latinoamericana de los países progresistas, las revoluciones sociales y las garantías a los excluidos se ha pasado por alto la importancia de la comprensión en el proceso formativo, proceso docente educativo, proceso enseñanza aprendizaje; se evalúa a los neoprofesionales como médicos y abogados entre otros profesionales, pero no se ha tomado en cuenta al gremio profesional de la transportación; bastión político de algunos caudillistas y un fuerte gremio social cuyo nivel de escolaridad es cuestionable en estudios cualitativos y demostrado fácilmente con los requisitos de ingreso a las Escuelas Profesionales que solicitan únicamente una certificación de cuarto año de colegio o su equivalente en el actual sistema curricular.

La complejidad se agrava al momento de revisar las estadísticas sobre accidentes de tránsito, exceso de velocidad, impericia, distractores tecnológicos y no tecnológicos de los conductores, sumado al irrespeto normativo por parte del sector peatonal y su innata imprudencia concluyen en siniestros con daños materiales, económicos y aquellos que no pueden ser atendidos por más seguros y dinero que se posea: desmembración, amputación y pérdida de vida.

Ser peatón en Guayaquil y Ecuador es un riesgo latente, los conductores hacen caso omiso de la norma: semáforos, señales; irrespetan las zonas designadas para el trayecto peatonal, los sitios asignados a personas con garantías constitucionales: mujeres embarazadas y personas con movilidad reducida. Carente respeto por el prójimo y por el futuro de la patria los niños, al punto de levantarlos del asiento y maltratarlos oral-verbalmente terminando en agresiones físicas luego del acalorado pleito; incurriendo muchas veces en la negación del servicio omitiendo paradas obligatorias para estudiantes por el hecho de su derecho al pago de medio pasaje. Adultos mayores con severas lesiones por los bruscos movimientos de beligerantes conductores, personas con capacidades especiales maltratadas y hasta marginadas.

La equidad de género se afinca en ésta profesión siendo evidente el aumento de féminas en el sector transporte, la mayoría incursiona en fuentes laborales por aplicación de dispositivos móviles sea ésta Cabify o Uber en donde existe un treinta y cinco por ciento de probabilidad (35%) que sea transportado por una dama al volante; igualmente en las escuelas de conducción profesionales se refleja aproximadamente un treinta por ciento (30%) de registro femenino, enfatizando que para poder adquirir una unidad es preciso contar con la licencia y debido a ciertas regulaciones y restricciones se opta por ingresar a obtener éste documento.

Objetivo

Determinar el rol de la docencia en la formación de conductores profesionales.

Objetivos Específicos

Identificar el nivel actual de injerencia docente en la formación de conductores profesionales.

Establecer políticas coercitivas para el cumplimiento de la norma de tránsito, garantizando los derechos ciudadanos en tributo al Sumak Kawsay.

DESARROLLO

Comprensión

Las escuelas de conducción trabajan académicamente bajo el régimen de la agencia nacional de tránsito y el ministerio de transporte y su currículo es asignado por ellos, las materias que ven se dividen en lecciones y cada lección para su asimilación trabaja con el Ciclo de Kolb estructurado en fases y se las desarrolla individual o colectivamente según el criterio del compilador del libro, trabajando con fase concreta (individual), fase de reflexión (grupal), fase de conceptualización (individual), fase de aplicación (grupal); las materias varían en su carga horaria entre: veinte (20), cuarenta (40), sesenta (60) y ochenta (80) horas. El docente por llamar así en las escuelas de conducción en la praxis necesita cumplir con requisitos mínimos excluyendo entre ellos la profesionalización o título de tercer nivel y agravando la situación certificaciones, preparación y evidencia fáctica de formación, preparación y dominio en didáctica y pedagogía; convirtiendo las jornadas de formación y profesionalización en rutinas monótonas de cumplimiento del guión esquemático del folleto o libro, Es suficiente con que demuestre cierta experiencia en la conducción.

La planificación de jornadas académicas se desarrolla desde la óptica del facilitador relegando estrategias metodológicas por coloquiales desempeños legitimados por la relación profesor-autoridad, estudiante-obediencia; al carecer de formación pedagógica el interlocutor desconoce los momentos de la clase: introducción, desarrollo y cierre; el léxico es limitado y las estrategias de aprendizaje cooperativo radican en agrupar de cinco en cinco asistentes y que expongan, puntualizando el término "expongan" como lectura de la transcripción del libro a "PowerPoint"; ausencia de evaluación cognitiva: de autoevaluación, coevaluación y todos los elementos vinculados al proceso enseñanza-aprendizaje (PEA) y al proceso docente educativo (PDE) argumentando que es un "cursito de capacitación" y no estudios universitarios o de maestría.

Vincular la investigación y la educación en el desempeño consuetudinario de las actividades de los seres humanos ayuda a generar consciencia individual y colectiva al mismo tiempo que fomenta la responsabilidad social; en términos de S. Wiske la enseñanza para la comprensión aplicada al proceso de formación de conductores profesionales aportará lo esencial para marcar un hito histórico en la ruptura del paradigma tradicional de conducción ecuatoriano.

En la primera dimensión de la comprensión se encuentra el conocimiento que trabaja bajo dos elementos: las creencias intuitivas transformadas y las redes conceptuales ricas y coherentes; en el primero se evidenciará el desempeño fáctico, más no la asignación cualitativa de calificación. Al transformar las creencias intuitivas de los futuros conductores con principios normativos básicos desde su perspectiva empírica se contrasta el conocimiento anterior con el nuevo conocimiento dando paso al desaprendizaje del presente acervo cognitivo por el reaprendizaje normativo consciente, generando el aprendizaje significativo evidenciando: amor propio, respeto por los demás seres y conservación de las especies.

En las redes conceptuales los estudiantes razonan, moviéndose con facilidad y flexibilidad en supuestos no consentidos, visiones generales y ejemplos antagonizando la imprudencia, beligerancia y falta de reacción con cautela, sobriedad y reacción pertinente.

La habilidad del docente sumado a su formación permite avanzar entre los niveles de la dimensión de conocimiento pues en el nivel de comprensión ingenua impera la ausencia de conceptos disciplinarios, prevalece las creencias intuitivas, folklóricas y míticas, básicamente el conocimiento se torna aburrido por la monotonía del proceso; ahí ingresa la destreza del docente y la mediación entre los alumnos, el conocimiento y su aplicación, permitiendo la asimilación de conocimiento, su aplicación, su fomento y difusión.

La dimensión de métodos mitiga y ralentiza el escepticismo de los estudiantes desde sus propias creencias hasta el conocimiento instituyendo métodos, estrategias y procedimientos para desempeñarse confiablemente evidenciando responsabilidad y compromiso social.

La tercera dimensión, propósitos tributa a que el estudiante sea consciente sobre sus objetivos y las consecuencias que origina su consecución, potencia la puntualidad como factor de planificación evitando improvisaciones y tomar riesgos innecesarios por irresponsabilidad en el elemento tiempo; no excederse sobre la autonomía del trabajo y no descuidar la parte personal sobre la laboral.

Formas de comunicación, la cuarta dimensión faculta la capacidad de interrelación en la dinámica socio-laboral dominando las formas de desempeño, usa efectivamente signos y símbolos y su interlocución matiza el desenvolvimiento de sus actividades con elocuente comunicación asertiva reduciendo las agresiones verbales y perder la noción racional ante eventos adversos como tráfico e imprudentes congéneres.

Legalidad y Legitimidad

En el artículo 5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) se establece que “El Estado, a través de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, controlará y exigirá la capacitación integral, permanente, la formación y tecnificación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales...”

En el artículo 29 de la LOTTTSV establece “...autorizar la realización de los cursos de capacitación de los Institutos de Educación Superior, Escuelas Politécnicas Nacionales...”

En el artículo 92 de la Ley Ibídem establece que la licencia constituye el título habilitante para conducir... La capacitación y formación estará a cargo de las Escuelas de Conducción, Institutos Técnicos de Educación Superior, Escuelas Politécnicas Nacionales y Universidades autorizadas en el país por el Organismo Nacional Coordinador del Sistema de Educación Superior...

En el Reglamento de Escuelas de Capacitación para Conductores Profesionales, Capítulo I, Artículo 4 tercer párrafo, la capacitación de los conductores profesionales se efectuará en base a un diseño curricular por competencias laborales...

Toda la planificación académica y curricular la realiza la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) situación legal como ente rector por su competencia, pero no se legitima al carecer de contextualización en el ámbito educativo y la realidad social.

METODOLOGÍA

Hipotético-Deductivo, partiendo de afirmaciones circunstanciales se genera premisas sustentadas en la historia del sistema de educación ecuatoriano, el sistema de capacitación (formación) de conductores (profesionales y no profesionales) en contraste con la formación de conductores en Estados Unidos de Norteamérica

Inductivo-Deductivo, los resultados obtenidos en los reactivos de capacitación continua a los estudiantes permiten una generalización desde la particularidad de las necesidades que se han identificado en el desarrollo de las jornadas académicas intra

y extra clase determinando la incidencia de la imagen y rol docente en su proceso formativo.

Sincrético-Eclético, fusión armónica con aporte personal a varias teorías, estrategias con base en una perspectiva empírica teórica.

Hermenéutico, explica, interpreta, contextualiza las situaciones evidenciables en la actualidad y las históricas como base sustentable de la ruptura del paradigma tradicional del proceso enseñanza aprendizaje ecuatoriano y su *frankensteinismo* a la capacitación y formación de conductores profesionales.

Heurístico, permite la posibilidad de establecer soluciones reales aplicables a la diversidad de matices institucionales, profesionales y contextuales.

ANÁLISIS, DISCUSIÓN

Luego de recopilar la información y realizar el seguimiento se presenta los resultados, la clasificación se realiza en base a la lógica del proceso docente educativo y el modelo conducto-comportamental de los conductores, mismo que es manifiesto en dos estadios: desde la perspectiva del conductor en su actuación consuetudinaria práctica y como espectador y usuario pasivo de las vías.

Proceso Constructivo de Formación de Profesionales

Debe seguir una lógica básica similar de los procesos formativos académicos de otras profesiones:

- Selección e idoneidad del personal a formar.
- Capacitación y educación teórico-práctica.
- Evaluación y acreditación.
- Seguimiento y Control.

En el caso de los conductores que ya poseen su habilitante, éstos deberán ser evaluados y realizarse un seguimiento y control sobre su desempeño, homologando y estandarizando la normativa ecuatoriana a su par internacional. La propuesta genera reacciones negativas por parte del gremio que pregona tener un derecho adquirido, sin embargo el desarrollo sostenible y sustentable de una sociedad y un país se da por la calidad y el aporte de sus profesionales; en contraste a la negatividad existe un setenta por ciento (70%) de aceptación evidenciando el interés de la sociedad por la intervención de la Academia y de procesos evaluativos diáfanos y translúcidos; lo que se traduce en un aumento en la calidad de vida de los ecuatorianos.

De ésta manera se puede aumentar el nivel de rigurosidad hacia infractores particulares y cooperativas o compañías acostumbradas a quedar en la impunidad teniendo un extenso historial de siniestros con consecuencias materiales y pérdidas humanas.

CONCLUSIONES

La transformación del sistema de educación y formación de conductores profesionales y no profesionales en Ecuador se efectiviza cuando los involucrados comprendemos la lógica de los procesos vinculados, dinámica de las actividades académicas de aprehensión de conocimiento ejecutadas en la praxis y la asunción del rol protagónico de cada elemento constitutivo de la sociedad.

Las competencias reales de los titulados conductores se manifiestan elocuentemente a través de casos reales que articulan la pertinencia de los contenidos académicos asimilados, la mediación del docente, el proceso comunicacional y el contexto, situaciones reales.

El enfoque versa en una perspectiva empírico-teórica partiendo de la teoría hasta incurrir en los vacíos de la aplicación normativa y sensata por la impericia e irresponsabilidad coloquial, los cambios se generan, generando oportunidades de cambio.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Agencia Nacional de Tránsito (ANT). Ecuador. Resolución No. 010-DIR-2015-ANT. Reglamento de Escuelas de Capacitación para Conductores Profesionales.

Barredo, Daniel, Paredes Riera Julio & Trámpuz Reyes, Juan. (2017). La violencia de género em Ecuador: un estudio sobre los universitarios. Estudios Feministas. 25. 1313-1327. 10.1590/1806-9584.2017v25n3p1313

California Driver Handbook. DMV. 2016. www.dmv.ca.gov

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DE ECUADOR, (2008).

DECLARACIÓN UNIVERSAL DE LOS DERECHOS HUMANOS, (1948).

Delors, J. (1998). La educación encierra un tesoro. Informe a la UNESCO de la Comisión Internacional sobre la Educación para el siglo XXI. Madrid: Editorial Santillana/UNESCO.

de Saussure, Ferdinand , and Ananta Charan Sukla. 2018. On the Use of Genitive Absolute in Sanskrit. Common Ground Research Networks. doi:10.18848/978-1-6122-9938-9/CGP.

Educause (2010). 7 things you should know about open educational resources. EDUCAUSE Learning Initiative. <http://net.educause.edu/ir/library/pdf/ELI7061.pdf>

Kolb, D. A. and Fry, R. (1975) Toward an applied theory of experiential learning. in C. Cooper (ed.), *Theories of Group Process*, London: John Wiley.

Kolb, D.Un., Rubin, yo.M., McIntyre, J.M. (1974). *Psicología organizativa: Un Libro de Lecturas*, 2.ª edición. [1] Englewood Acatilados, N.J.: Prentice-Sala.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, febrero 09 de 2015.

OBJETIVOS DE DESARROLLO DEL MILENIO (2000-2015).

Paredes-Riera, Julio. 2016. "Competencias reales: Perspectiva con base en las relaciones humanas y estilos de comportamiento." *Revista Internacional de las Humanidades en la Educacion* 5 (2): 29-33. doi:10.18848/2471-867X/CGP/v05i02/29-33.

— (2014). *Sindéresis de las competencias reales desde una perspectiva Empírico-Teórica*. XI Conferencia Científica. Ciego de Ávila. Cuba

— (2015). *Desarrollo de Competencias Reales y Habilidades Cognitivas a través del Flujo Comunicacional*. 1er Congreso Internacional de Ciencias Pedagógicas. Guayaquil. Ecuador.

— (2015). *Incidencia de la Comunicación y Satisfacción de las necesidades humanas en el logro de las competencias reales*. Primer Congreso Internacional de Ciencia y Tecnología UTMACH. Machala. Ecuador.

Plan de Desarrollo Nacional, ECUADOR (2013-2017).

Plan Nacional para el Buen Vivir, ECUADOR (2009-2013).

Rodríguez J., L. J. *Comunicación Asertiva*. II Congreso Ética y Valores Institucionales. Costa Rica. (2014).

Ruvalcaba F., H. *Los Niveles de Asimilación del Contenido y la Práctica Docente*. (2011).

Real Academia Española y Asociación de Academias de la Lengua Española (2014). «motu proprio». *Diccionario de la lengua española* (23.ª edición). Madrid: Espasa. ISBN 978-84-670-4189-7. Consultado el 3 de junio de 2017.

S. Wiske. *La Enseñanza para la comprensión. Vinculación entre la investigación y la práctica*. Barcelona. Paidós. 1999, págs. 244-256.

Vidal Ledo María Josefina, Fernández Oliva Bertha. *Aprender, desaprender, reaprender*. *Educ Med Super* [Internet]. 2015 Jun [citado 2018 Mar 20] ; 29(2): . Disponible en: http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0864-21412015000200019&lng=es.