

Malla curricular de formación de conductores no profesionales en Ecuador: una necesidad inmediata

Curriculum for training non-professional drivers in Ecuador: an immediate need

Augusto Darwin Carreño García¹ <https://orcid.org/0009-0001-9199-1131>

dcarreno@hotmail.es

Segress García Hevia^{2*} <https://orcid.org/0000-0002-6178-9872>

Ramón Guzmán Hernández ¹ <https://orcid.org/0009-0005-3190-4808>

rguzmanh@ube.edu.ec

¹Universidad Bolivariana del Ecuador, Durán, Ecuador

²Universidad de Guayaquil

*Autor para la correspondencia. segress.garciah@ug.edu.ec

RESUMEN

La formación previa a la obtención de la licencia de conducir es un requisito legal en varios países del mundo, este proceso pretende establecer una línea base de conocimientos y destrezas mínimas para aquellas personas que aspiran conducir un vehículo automotor ya sea de manera particular o ejercer la transportación como actividad económica, su contenido se distribuye en una parte teórica y otra práctica para mejorar los conocimientos, habilidades y comportamientos de los nuevos conductores. El artículo estudia de manera descriptiva la correlación con los preceptos establecidos en la Educación, ofrece una mirada desde teorías como el cognitivismo o constructivismo. Mediante encuestas y trabajo de observación se pudo conocer las debilidades y fortalezas que dan como resultado la necesidad de proporcionar enfoques y herramientas para quienes conforman la parte operativa del proceso, generando

además un punto de partida para futuras investigaciones y aportes, que pudieran venir desde las Ciencias de la Educación o desde otras áreas del conocimiento.

Palabras clave: formación, educación, enseñanza, aprendizaje, licencia de conducir.

ABSTRACT

Training prior to obtaining a driver's license is a legal requirement in several countries around the world. This process aims to establish a baseline of minimum knowledge and skills for those people who aspire to drive a motor vehicle, either privately or exercise the transportation as an economic activity, its content is distributed into a theoretical part and a practical part to improve the knowledge, skills and behaviors of new drivers. The article descriptively studies the correlation with the precepts established in Education, offering a look from theories such as cognitivism or constructivism. Through surveys and observation work, it was possible to know the weaknesses and strengths that result in the need to provide approaches and tools for those who make up the operational part of the process, also generating a starting point for future research and contributions, which could come from the Educational Sciences or from other areas of knowledge.

Keywords: *training, education, teaching, learning, driver's license.*

Recibido: 12/05/2024

Aceptado: 20/10/2024

INTRODUCCIÓN

Desde hace más de una década, las Naciones Unidas vienen alertando sobre las cifras elevadas de accidentes de tránsito a nivel mundial. En el 2009 se estimaba, casi 1,3 millones de defunciones y 50 millones de traumatismos por cada año. Estas estadísticas llevan a caracterizar como la principal causa de mortalidad de niños y jóvenes en todo el mundo. Es por ello que la Comisión para la Seguridad Vial Mundial en su informe del propio 2009, propuso un Decenio de Acción para la Seguridad Vial. La propuesta fue respaldada por una amplia gama de personalidades, así como por el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial. El secretario general de esta organización, en su informe

presentado a la Asamblea General, alentaba a los Estados Miembros a que apoyaran los esfuerzos para establecer dicho Decenio, que brindaría una oportunidad para realizar actividades coordinadas y a largo plazo en apoyo de la seguridad vial a nivel local, nacional y regional (Naciones Unidas, 2009).

Es así que se destinó del 2011 al 2020 como el primer decenio de Acción para la Seguridad Vial, cuyas actividades están distribuidas en 5 pilares: Gestión de la seguridad vial, Vías de tránsito y movilidad más seguras, Vehículos más seguros, Usuarios de vías de tránsito más seguros y Respuesta tras los accidentes.

En cuanto a los usuarios de vías de tránsito más seguros propuso elaborar programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de estas vías. De igual forma una observancia permanente de las leyes y normas en combinación con la educación y la sensibilización pública para aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad y del casco, lo que reduce la conducción bajo los efectos del alcohol, la velocidad y otros factores de riesgo.

Sin embargo, el decenio no alcanzó para lograr los objetivos, ya que los datos recopilados por Naciones Unidas han previsto que durante el decenio 2021 – 2030 otros 13 millones de defunciones y 500 millones de traumatismos, obligando a proponer un Plan Mundial que detalla las acciones y a un llamado a los gobiernos y asociados para aplicar un enfoque integrado de sistemas seguros. (Naciones Unidas, 2020)

Este plan establece entre sus requisitos el fomento de la capacidad de los profesionales de la seguridad vial que trabajan para el gobierno, el sector privado, la sociedad civil y las instituciones de investigación donde deben recibir la máxima prioridad, ya que en muchos países la falta de estos conocimientos especializados trae consigo consecuencias para la seguridad vial.

En el propio documento se detalla como la seguridad vial se ha integrado, hasta cierto punto, en los planes de estudio académicos en múltiples disciplinas, como la salud pública, el transporte y la planificación urbana. La acreditación de la seguridad vial como campo de estudio dentro de las instituciones de enseñanza superior y desarrollo profesional sería un elemento importante para garantizar la formación integral de gestores y profesionales de la seguridad vial.

Los cursos, seminarios y actividades de educación continua también pueden ayudar a desarrollar competencias como la gestión y ejecución de programas, mientras que las redes profesionales y las comunidades de práctica son plataformas importantes para proporcionar apoyo continuo y mejorar los conocimientos.

Desde las diferentes teorías del aprendizaje, se construyen procesos para que los individuos puedan aprender y desarrollar sus competencias en cada una de las actividades donde se inserten, considerando sus conceptos como la guía para lograr los objetivos.

En este aspecto, los programas de capacitación para conductores de vehículos particulares en el Ecuador comenzaron por medio de un documento de legal cumplimiento, donde no se tuvo en cuenta a los técnicos, pedagogos, actores de las escuelas de conducción, entre otros; apareciendo en el 2003 bajo el nombre de Reglamento de Escuelas Sportman, como se llamaba ese tipo de licencia en aquellos años, el mismo que se derogó en agosto de 2021 y que hasta la fecha no se ha podido implementar.

Al realizar una revisión del proceso actual de capacitación a los aspirantes a conductores no profesionales permite una mirada crítica propositiva permitiendo conocer las debilidades y las oportunidades de mejorarlo, contribuyendo a la propuesta para solucionar un problema de salud global desde el entorno ecuatoriano en el que se desenvuelven los formadores viales, los docentes y la Academia. Por otra parte, puede ofrecer un camino a la administración pública para sentar las bases del desarrollo de la nueva malla o por lo menos orientar la confección de esta, que facilite el proceso de enseñanza – aprendizaje y permita fundamentar objetivos específicos en base a la realidad nacional.

La carga horaria de la malla actual establece 90 horas clases de las cuales 36 deben ser prácticas y 54 teóricas (Asamblea Nacional, 2021), donde no se detallan asignaturas ni contenidos, siendo este el principal problema que se está enfrentando.

El objetivo de la investigación es realizar una propuesta fundamentada de contenidos a incluir en la malla para la mejora de los procesos de enseñanza aprendizaje de los conductores no profesionales que complemente los criterios establecidos en el Reglamento vigente (Agencia Nacional de Tránsito, 2022). Para ellos se trazaron ciertas actividades de levantamiento de necesidades en función de criterios de profesionales, psicólogos, abogados e instructores.

MATERIALES Y MÉTODOS

La investigación tuvo un carácter mixto, con una visión pragmática donde se sustenta un análisis del estado actual de la malla para conductores no profesionales en el Ecuador. Esta búsqueda permitió una triangulación entre las fuentes de información y resultados que sirvieron de base para formular una propuesta de mejoras a la malla de este perfil.

Los métodos primarios utilizados para examinar el proceso de formación a conductores fueron las encuestas, la observación y grupos focales. Paralelamente se procedió a una revisión de literatura, tanto de leyes como de procedimientos orientados gubernamentalmente, así como la relación actual del marco jurídico y los lineamientos que establecen las Ciencias de la Educación para lograr los objetivos planteados en el proceso formativo.

El alcance de la investigación abarcó a 3 escuelas de formación, capacitación y entrenamiento para conductores no profesionales, las cuales cuentan con sucursales en 7 provincias del país. En Manabí, provincia donde se realizó la investigación, tienen presencia en 8 cantones más poblados, las mismas que capacitan alrededor de 1000 alumnos mensuales como promedio. Las matrices están ubicadas en Manta y Portoviejo, donde además se imparten clases teóricas virtuales, mientras que las clases prácticas las imparten desde las sedes de sus sucursales.

Para aplicar los instrumentos de evaluación se trabajó con la población, no se hizo extracción de muestras, sino que se investigó teniendo en cuenta a todos los individuos involucrados en el proceso. Entre los participantes estuvieron 16 individuos del personal administrativo, 5 docentes, 28 instructores y 13 aspirantes a conductores no profesionales del país, pues tendrán una guía de consulta técnicamente diseñada para mejorar el proceso de formación y de ser el caso, también puede servir al Estado, por medio de la Agencia Nacional de Tránsito, para diseñar nuevos programas de formación.

Se aplicaron encuestas sobre el proceso formativo que se está llevando a cabo en la actualidad. Paralelamente se trabajó con grupos focales para obtener datos específicos de las asignaturas impartidas. Por medio de la revisión de literatura, análisis de datos y uso de datos gubernamentales, se establecieron relaciones entre la normativa jurídica y los lineamientos que establecen las Ciencias de la Educación para lograr los objetivos planteados en el proceso formativo.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Aplicadas las encuestas para la recolección de información a las tres escuelas que accedieron a colaborar, se procedió en primer lugar a exponer los resultados de la encuesta realizada para cada uno de los cuatro grupos de actores del proceso.

Se operacionalizaron las variables obteniendo como resultado que todos los cargos directivos tienen pre establecidos los requisitos y un 50% del personal administrativo encuestado tiene más de 4 años laborando en su respectivas actividades, lo que representa una amplia experiencia adquirida en sus funciones, ellos saben que existe una malla curricular pero no tienen clara la idea de las asignaturas ni de los contenidos que se imparten.

Por su parte los médicos y psicólogos son opcionales para la institución sin embargo frecuentemente son docentes de la asignatura de Primeros auxilios y Psicología, lo que trae consigo que exista una falencia en el proceso de inducción.

Los administrativos, al indagar en el ámbito de sus competencias, se cuestionó respecto a la relación de la misión y la visión con el proceso formativo, para lo cual no tuvieron respuestas claras. Autores como (Robles & Carreño, 2020), son del criterio que hoy en día la escuela de conducción enfrenta contratiempos ante el descuido de sus propietarios, ocasionando un recargo de funciones y por ende de toma decisiones erróneas que inciden laboral y económicamente en el correcto funcionamiento de la misma.

Según el Reglamento derogado (Decreto Presidencial, 2003) las cuatro asignaturas teóricas que se imparten son: Educación Vial (10 horas), Mecánica Básica (5 horas), Psicología aplicada a la conducción (2 horas) y Primeros auxilios (1 hora), sin embargo, no quedan detallados en ninguno de los casos los contenidos, guía metodológicas o planes de estudio que sirvan de guía para el estudiante y para el profesor en la conducción del proceso de enseñanza aprendizaje. Un 50% de los encuestados entre docentes y personal administrativo plantean que de todas ellas la principal y más importante donde debe de profundizarse en los contenidos es la de Educación vial y un 68% son del criterio de aumentar las clases prácticas.

La naturaleza de los procesos formativos es el desarrollo de conocimientos, habilidades, actitudes y valores en los participantes, con objetivos que pueden ser de diversa índole, como la adquisición de conocimientos académicos, el desarrollo de habilidades profesionales, el fortalecimiento de habilidades personales o la formación en valores, se realizan como parte de la educación no formal, entre otras, en escuelas de formación capacitación y entrenamiento de conductores no profesionales.

Lo anterior resulta insuficiente ya que la investigación arrojó que de los docentes el 60% no conocen la malla curricular, aspecto de suma importancia, y a los cuales no se les da prioridad de desarrollar la misma. A ello se le suma el criterio del 100% de los estudiantes en cuanto a la capacitación de los docentes, la cual catalogan de regular. Los docentes manifiestan que reciben poca o nada capacitación que les permita mejorar sus conocimientos y habilidades para impartir las clases, lo positivo a destacar es el hecho de que todos coinciden respondiendo que están abiertos y ansiosos de ser capacitados, lo que demuestra una predisposición a mejorar.

Para impartir clases en una escuela de formación de conductores no profesionales, los docentes deben poseer título superior en la asignatura a impartir y tener un año de experiencia en docencia. En el presente estudio, los docentes encuestados oscilan, en promedio, entre uno y cinco años impartiendo su asignatura, la mayor parte lo hacen en la asignatura de Educación Vial de las que se derivan también las normas de tránsito, razón por la cual predominan los profesionales del derecho quienes la imparten.

Un 95% saben que existe una malla propuesta por reglamento, pero pocos saben que la misma está

derogada y trabajan con subtemas desarrollados según su criterio pero sin objetivos por cada clase, si bien es cierto que tienen conocimientos en pedagogía los mismos son muy básicos, no llegan al desarrollo de evaluaciones diagnósticas ni propuestas de enseñanza que permitan llegar identificar los canales de aprendizaje auditivos, visuales y kinestésicos para direccionar las herramientas didácticas.

Debido a las cargas horarias, al desconocimiento y a las disposiciones del órgano rector solo se realiza un examen teórico que dista de los contenidos de las asignaturas y se sujeta a un banco de preguntas propuesto por la Agencia Nacional de Tránsito.

Los instructores de las clases prácticas de conducción plantean que la malla derogada establece 15 horas de clases que incluyen una evaluación, inicia por los conocimientos básicos del vehículo, sus mandos, tablero y bocina, maniobras respecto a las condiciones de la vía, eso sumado al uso de los controles direccionales y las respectivas recomendaciones de uso y respeto de las señales de tránsito.

La mayor parte de los instructores llegaron a esa ocupación por la necesidad de trabajar, más no por su vocación de enseñar; sus edades oscilan entre los 30 y 50 años de edad y el pre requisito para impartir las clases son el bachillerato y 5 años de experiencia conduciendo, reciben un proceso de inducción que se basa en acompañar durante todo el curso práctico a un instructor mientras imparte la clase y luego él realiza la actividad formativa con lo antes aprendido, se evalúa dando una clases y se declara apto para ser instructor.

En torno a la malla curricular, un 98% la desconocen y pese a manifestar que tienen conocimientos previos de pedagogía, pero la indagación demuestra lo contrario. Muy pocos tienen claros los conceptos de formación y educación, y mucho menos de su interacción con lo vial, a menudo se confunde los términos y las funciones, si bien es cierto, tienen todas las buenas intenciones, no bastan para cumplir a cabalidad con el proceso formativo.

Carecen de un plan y muy pocos establecen objetivos para cada una de sus clases por lo que escasamente llevan un registro de los avances del proceso. Todos consideran que se deberían impartir más horas de clases prácticas y que están haciendo bien las cosas pero que requieren capacitación para mejorar su trabajo. Entre sus requerimientos esenciales están: la implementación de un manual para clases prácticas y la realización de una prueba psicológica a los alumnos antes de empezar las clases.

Los alumnos, por su parte, para matricularse en un curso de formación para conductor no profesional tipo B, es decir, que le permita obtener una licencia para conducir vehículos particulares de hasta 1,75 toneladas de carga útil, se necesita ser mayor de edad, haber aprobado la educación básica, aprobar la evaluación psicotécnica y haber realizado los pagos de la matriculación al curso.

Resulta relevante poner en contexto que en Europa las autoescuelas están direccionando la formación de conductores como una actividad laboral, que directa o indirectamente beneficiarán a la producción ya sea de quienes se movilizan para llegar al trabajo o para quienes se trasladan para realizar actividades complementarias de la empresa; también es necesario destacar que, en ningún estado miembro de la Unión Europea – guardando la distancia - la formación en autoescuela se vincula al pre requisito de educación formal. Todo lo cual debe ser un ejemplo que seguir en Latinoamérica.

Las personas que acceden a un curso de conducción en su mayoría se encuentran entre los 18 y 29 años, de los motivos que les impulsa a realizar el curso de formación para conductores se destacan la necesidad de trasladarse en un vehículo de casa o por requerimiento laboral. Todos respondieron que se les ha explicado el contenido del curso, pero solo la mitad afirma conocer una malla curricular, lo más destacable es que la mayoría trae conocimientos previos de la conducción vehicular, pero nada respecto a las asignaturas teóricas, su percepción es que lo más necesario es la práctica. Manifiestan, además que no se les explican los objetivos de las clases teóricas ni prácticas, que perciben las asignaturas de teoría como una sola, hacen una reflexión sobre lo importante que es conocer las normas de tránsito pero que más importante es aplicarlas.

Los grupos focales se direccionaron para obtener opiniones y actitudes respecto a la propuesta de cambio que no se ha podido ejecutar en torno a la malla curricular del curso para conductores no profesionales tipo B de sus dos participantes activos:

Los docentes expresaron su total desconocimiento respecto al cambio, siguen impartiendo las clases con la malla anterior y la dan por vigente en espera que el órgano rector establezca nuevas directrices; el primer punto a tratar fue sobre los estilos de aprendizaje tomando como referente a los cuatro estilos de Kolb para indagar respecto al diagnóstico inicial como pasa previo para dirigir las herramientas didácticas, pero resultó que no tenían conocimientos de estilos de aprendizaje ni realizaban o aplicaban ningún instrumento de medición, solo se basan a impartir información sobre el tema y los subtemas desde el primer hasta el último día. Concuerdan en la necesidad de incrementar el trabajo en la salud mental: autoconocimiento, la conducta y las reacciones; es necesario conocer debilidades y fortalezas para gestionar emociones que les permita manejar el estrés propio de la conducción vehicular.

Los instructores en cambio manifestaron su necesidad de tener un documento que les permita guiarse, cuando se les habló sobre el plan de clases, expresaron su desconocimiento, sin embargo, manifestaron que trazan objetivos antes de empezar las clases, saben que clase y en que secuencia van las actividades y realizan una evaluación al final del curso.

El Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021 – 2030, pide de manera acertada a Academia, que se involucren en el objetivo de reducir los accidentes y víctimas de tránsito; diseñar carreras técnicas o tecnológicas relacionadas a la formación vial, no solo al tránsito o transporte; complementar las carreras de Ciencias de la Educación y Psicología con temas de Seguridad Vial, preparar o impartir módulos de formación para los instructores de la clase práctica de conducción no profesional, serían aportes significativos.

A partir de los resultados, se propuso una serie de objetivos a desarrollar, como: a) Confeccionar una malla curricular en función de las necesidades actuales, b) Definir contenidos mínimos por cada una de las materias a implementar c) Analizar la cantidad de horas prácticas y teóricas por cada una de las materias, d) Capacitar a los docentes que impartirán la malla, e) Formar valores de responsabilidad vial en los estudiantes con un compromiso compartido entre estudiantes y docentes, f) Fortalecer una cultura vial en la comunidad lo que requiere una intencionalidad formativa de todos.

Para la validación de la propuesta se realizaron 3 talleres de sistematización, en diferentes escuelas de conducción, participando docentes, instructores prácticos, y administradores. Cada taller contó con un protocolo guía de los aspectos tratados. En cada caso se expusieron los motivos de la actividad, el objetivo de estas, las expectativas, la viabilidad los desafíos y los riesgos. Se presentaron a los participantes, teniendo en cuenta los aportes de cada uno de ellos. Las sesiones procedieron mediante guías metodológicas que incluían información del propósito de los talleres, presentación de la propuesta en sí, temas a discutir, instrucciones de las actividades desarrolladas en el mismo, sesión de discusión y planteamiento de opiniones sobre cada uno de los objetivos.

Cada taller procuró valorar las propuestas realizadas en el artículo científico: Proceso de capacitación previo a la obtención de la licencia de conducir no profesional, el mismo que se realiza con la intención de hacer una revisión pedagógica del proceso formativo que se está desarrollando (Milena, 2012), el marco jurídico y las situaciones o condiciones en que se realiza. Luego de ser explicados los cambios legales y la ausencia de la malla curricular, se procedió a analizar la malla derogada con la que aún se ejecuta el proceso formativo.

Una vez realizado los talleres se distribuyeron las encuestas, anticipando que era de carácter personal y anónima para consolidar las opiniones. Se aplicaron encuestas de preguntas abiertas y cerradas, las que sirvieron de base para el análisis de satisfacción individual y grupal a través de la técnica de IADOV.

Los resultados arrojaron un ISG (Índice de satisfacción Grupal) de 0.8, lo que demuestra una alta aceptación de la propuesta presentada por parte de los encuestados.

En cuanto a las preguntas abiertas, surgieron sugerencias tales como: se debe contar con una malla actualizada para conductores no profesionales, el proceso de capacitación a conductores no profesionales necesita una revisión exhaustiva en cuanto a su actualización, una vez desarrollada la malla que sea compartida e implementada, desarrollo de contenidos direccionados, y por último y no menos importante expresan la pertinencia del tema teniendo en cuenta que se visualiza un mal funcionamiento de un proceso tan importante como la seguridad vial, que anualmente cobra tantas vidas.

CONCLUSIONES

Existe una necesidad de establecer una malla curricular acorde a las 90 horas que estipula la Ley que sea diseñada desde el diagnóstico (Sistema Sustentable, 2015) hasta la evaluación pero que a su vez se establezca un presupuesto ajustado al incremento de la carga horaria; un manual de formación que establezca el camino a seguir durante el proceso, que integre las asignaturas teóricas con la práctica y que marque objetivos claros (Jariot & Moncerrat, 2007) .

Existen equipos muy motivados de instructores y docentes, que están dispuestos a mejorar pero que necesitan la orientación de profesionales de las Ciencias de Educación además de la estandarización de los procesos formativos; lo que debela la necesidad de dedicarle más tiempo al conocimiento del ser humano, sus funciones emocionales y comportamiento (Llerena, 2015).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Agencia Nacional de Tránsito. (14 de marzo de 2022). Reglameto de escuelas de formación, capacitación y entrenamiento de conductores no profesionales. *Registro Oicial - Segundo Suplemento N° 20*. Quito, Ecuador.
- Asamblea Nacional. (10 de Agosto de 2021). Ley Organica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. *Ley Reformatoria*. Quito, Pichincha, Ecuador: Registro Oficial.
- Decreto Presidencial. (20 de Enero de 2003). Reglamento de Escuelas de Capacitación Sportman. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Jariot, M., & Moncerrat, R. (2007). La formación por competenciás profesionales. *Redalyc*, 19.

- Llerena, O. (2015). El proceso de formación profesional desde un punto de vista complejo historico - cultural. *Actualidades Investigativas en Educación*.
- Milena, M. G. (2012). *Modelo conceptual de gestión de calidad para el*. Bogota DC: Universidad Nacional de Colombia.
- Naciones Unidas . (31 de Agosto de 2020). Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021 - 2030. *Resolución de Asamblea General de Naciones Unidas* .
- Naciones Unidas. (2 de Marzo de 2009). Plan de Acción Decénio de Acción para la Seguridad Vial. 2010.
- Robles, D., & Carreño, N. (2020). Plan estratégico para lograr la sostenibilidad de la escuela de conducción Sportmancar. *Polo del Conocimiento*, 22.
- Sistema Sustentable. (Diciembre de 15 de 2015). Diagnóstico de la formación de conductores no profesionales. *Resultado de Informe para el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones*. Santiago de Chile, Chile.

Conflicto de intereses

Los autores declaran que no existe conflicto de intereses.

Contribución de los autores

Augusto Darwin Carreño García: como autor tuvo la concepción de la idea, determinación de la estrategia investigativa, levantamiento de datos, búsqueda bibliográfica y redacción del artículo.

Segress García Hevia: como tutora de la investigación revisó y realizó la corrección de estilo del artículo, además, precisó aspectos relativos a los núcleos conceptuales tratados y los procedimientos metodológicos.

Ramón Guzmán Hernández: precisó la gramática del artículo y aspectos generales del tema