



**INSTITUCION: UNAM. FACULTAD DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES**

**SEDE: POSADAS**

# **INNOVACIONES PEDAGÓGICAS Y APRENDIZAJE SIGNIFICATIVO SOBRE EDUCACIÓN VIAL**

**Talleres con conductores profesionales que obtienen su Licencia Nacional Habilitante en la Cámara de Empresarios Misioneros Autotransporte de Cargas (CEMAC)- FILIAL POSADAS**

**AUTOR: LIC. BETIANA LUZ ARAUJO**

**TUTORA: MGTER. NORMA E. DIAZ**

**TRABAJO FINAL DE ESPECIALIZACION EN DOCENCIA UNIVERSITARIA**

**AÑO 2019**

<b>INDICE</b>	
RESUMEN	3
SUMARY	5
DIAGNOSTICO	7
CEMAC-FILIAL POSADAS	8
Perfil de la población	8
Capital Humano de CEMAC-Posadas	9
Aspectos edilicios	10
Horario de atención	10
Problema detectado	10
Las Normas de Transito	11
Opiniones de los conductores profesionales sobre cumplimiento de las normas de transito	13
Percepción de los formadores	14
Antecedentes del presente proyecto	15
Experiencia piloto. Desarrollo de actividades en los talleres de educación vial	16
JUSTIFICACION	19
Marcos legales que regulan el transporte	20
Desarrollos conceptuales sobre enseñanza y aprendizaje	22
OBJETIVOS	27
Objetivo general	27
Objetivos específicos	27
Actividades	28
CRONOGRAMA	29
Contenidos de cada taller	30
EVALUACION	33
Evaluación de los aprendizajes	33
Evaluación del proyecto	34
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	35
ANEXO	36

**TITULO RESUMEN: INNOVACIONES PEDAGOGICAS Y APRENDIZAJE SIGNIFICATIVO SOBRE EDUCACION VIAL. Talleres con Conductores Profesionales que obtienen su Licencia Nacional Habilitante en la Cámara de Empresarios Misioneros Autotransporte de Cargas (CEMAC)-FILIAL POSADAS**

**RESUMEN**

El emergente analizado como problema que da origen al presente proyecto está relacionado con los altos índices de siniestros viales, en los cuales se ven involucrados los camiones que transportan cargas generales, que harían suponer la falta de cumplimiento a las normas viales vigentes, por parte de los conductores profesionales que realizan los cursos de actualización para renovar su Licencia Nacional Habilitante, en la Cámara de Empresarios Misioneros Autotransporte de Cargas (CEMAC) Filial Posadas.

A través de la resolución de la ST 122/97, los conductores profesionales, deben obtener una Licencia Nacional Habilitante. La misma se conforma por el examen Psicofísico, y un curso de 8 horas con examen final.

Debemos aclarar que gran parte de los conductores, no terminaron la escuela en los niveles primario y secundario, como así también, hay choferes que presentan títulos terciarios y universitarios, por lo que tenemos una diversidad de formación académica. Hay choferes que tienen más de veinticinco años en la profesión y otros que recién están incursionando en la misma. Las aulas se integradas por hombres y en mínimo porcentaje de mujeres.

El grupo de docentes, del cual la suscripta forma parte, perciben como problema, el incumplimiento de muchos conductores profesionales a las normas de tránsito vigente.

Es por ello que el equipo de formadores, desde hace un tiempo comenzó a implementar actividades pedagógicas, que permita la integración reflexiva de conocimientos y saberes del conductor profesional en la vía pública.

Para ello se instrumentó una encuesta para recabar datos con relación problema.

Se seleccionó un grupo de 60 choferes que concurren a charlas en la CEMAC.

La misma tuvo como finalidad identificar y reunir información expresada cuantitativamente que brinda un panorama respecto de los conocimientos, actitudes-

comportamientos, y opiniones a cómo se sienten ellos en relación, al cumplimiento de las normas de tránsito.

El proyecto prevé el desarrollo sistemático de los cursos de capacitación de conductores profesionales en forma de talleres. El taller es considerado como una modalidad eficaz para el desarrollo de estrategias de enseñanza y aprendizaje, dado que se trata de un contexto no académico, y donde se espera que los participantes adquieran conocimientos que les permitan integrar la teoría y la práctica, articulando con los saberes adquiridos de su propia experiencia, tomando decisiones responsables.

En la práctica es importante recuperar los conocimientos previos de los educandos, para luego poder enlazarlos con los nuevos conocimientos adquiridos, de modo tal que haga posible un aprendizaje significativo.

Los logros esperados de este proyecto de intervención son:

Mejorar las estrategias de enseñanza y aprendizaje acerca de los temas vinculados a la profesión, como ser: aspectos técnicos, éticos normativos, salud y medioambiente. Fundamentalmente lograr que cumplan con las normas de circulación.

Al ser el taller un espacio de reflexión y acción, está dirigido a desarrollar estrategias de búsqueda de soluciones innovadoras a problemas de la práctica. Optimizando el tiempo y los recursos con los cuales contamos, se aprovechará el espacio como una oportunidad de acercamiento y participación social.

## **TITULO RESUMEN: INOVAÇÕES PEDAGÓGICAS Y APRENDIZAGEM SIGNIFICATIVA SOBRE EDUCAÇÃO RODOVIÁRIA**

Oficina com motorista Profissional que obstinem sua Licencia Nacional Habilitante em lâ Câmara de Empresários Misioneiros Autotransporte de Carga (CEMAC) filiais Posadas.

### **RESUMEN**

O surgimento analisada como um problema que dá origem a este projecto está relacionada com a falta de consciência com os padrões de estrada, por motoristas profissionais que realizam cursos de reciclagem para renovar a sua licença nacional habilitante na Câmara dos Empresários Missionários transportes de Cargas (CEMAC) Filial Posadas.

Através da resolução do ST 122/97, motoristas profissionais devem obter uma National Enabling License. Consiste no exame psicofísico e em um curso de 8 horas com exames finais.

Devemos esclarecer que uma grande parte dos motoristas não terminou a escola nos níveis primário e secundário, assim como há motoristas com nível superior e superior, então temos uma diversidade de treinamentos acadêmicos. Há motoristas que têm mais de vinte e cinco anos na profissão e outros que acabam de ingressar na profissão. As salas de aula são formadas por homens e uma porcentagem mínima de mulheres.

Os instrutores que fazem parte da equipe de treinadores, e do qual o assinante é membro, percebem como um problema a falta de consciência que muitos motoristas profissionais têm das atuais regras de trânsito.

É por isso que a equipe de treinadores, por um tempo, começou a implementar atividades pedagógicas, o que permite a integração reflexiva do conhecimento e do conhecimento do motorista profissional na via pública.

Para este fim, uma pesquisa foi realizada para coletar dados sobre o problema.

Um grupo de 60 motoristas foi selecionado para participar de palestras na CEMAC.

O objetivo foi identificar e coletar informações expressas quantitativamente que forneçam uma visão geral dos conhecimentos, atitudes, comportamentos e opiniões em relação a como se sentem em relação à adesão às regras de trânsito.

O projeto prevê o desenvolvimento sistemático de cursos de treinamento para motoristas profissionais na forma de workshops. O workshop é considerado uma modalidade eficaz para o desenvolvimento de estratégias de ensino e aprendizagem, uma vez que se trata de um contexto não acadêmico, e onde se espera que os participantes adquiram conhecimentos que lhes permitam integrar teoria e prática, articulando-se com o conhecimento adquirido a partir de sua própria experiência, tomando decisões responsáveis.

Na prática, é importante recuperar os conhecimentos prévios dos aprendentes, para poder associá-los aos novos conhecimentos adquiridos, de forma a possibilitar uma aprendizagem significativa.

As realizações esperadas deste projeto de intervenção são:

Melhorar as estratégias de ensino e aprendizagem sobre os temas relacionados à profissão, tais como: aspectos técnicos, ética normativa, saúde e meio ambiente. Fundamentalmente alcançar o respeito pelas regras de trânsito.

Como o workshop é um espaço de reflexão e ação, visa desenvolver estratégias de busca de soluções inovadoras para os problemas da prática. Ao otimizar o tempo e os recursos com os quais temos, o espaço será usado como uma oportunidade de divulgação e participação social.

## **DIAGNOSTICO:**

### **Escenario donde se desarrollará el proyecto**

El presente proyecto se planea en la CAMARA DE EMPRESARIOS MISIONEROS DE AUTOTRANSPORTE DE CARGAS -CEMAC-, fundada el 13 de junio de 1968. La misma cuenta con dos sedes en la Provincia de Misiones: una se encuentra la en la ciudad de Posadas y la segunda en Leandro N. Alem. Este Organismo tiene articulación con la Fundación Profesional para el Transporte –FPT- para el desarrollo de cursos de capacitación de cargas generales y mercancías peligrosas.

La Fundación para la Formación Profesional en el Transporte–FPT- es una institución de orden nacional, concebida para actuar con independencia académica, científica y económica en términos de formación continua e integral de los recursos humanos en el transporte de cargas por carretera, en todos los niveles de gestión. Fue creada por decisión de la Federación de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas –FADEEAC-, el 27 de octubre de 1992.

Desde el año 2001, la FPT comienza a gestionar la obligatoriedad de los cursos para choferes de cargas generales. La Comisión Nacional de la Regulación del Transporte - CNRT- diseña y llama a Concurso Público Nacional para la formación profesional de choferes como condición para la obtención de la Licencia Nacional Habilitante en materia de cargas generales. En la convocatoria del 2003 se presenta y tras ser evaluada gana el concurso la FPT, adjudicándosele la responsabilidad de capacitación.

En el mes de setiembre de 2017 se reedita la convocatoria y, luego del Concurso Público Nacional (CNRT 01/2017), la FPT ha renovado su participación como prestataria para desarrollar los cursos obligatorios de choferes de cargas generales. En los últimos 36 meses, se han capacitado por las 202 aulas y talleres de la FPT, más de 1.600.000 inscriptos, con una media mensual que supera los 20.000 alumnos.

Las empresas de transporte de cargas de Misiones están asociadas a la CEMAC. De este modo, sus integrantes, además de acceder a los cursos, pueden realizar otros trámites que son de carácter obligatorio para poder brindar servicios de transporte de cargas de manera interjurisdiccional.

## **LA CEMAC, FILIAL POSADAS. Localización y área de influencia**

La sede principal de la CEMAC se encuentra en la ciudad de Posadas, Misiones, en el barrio Cristo Rey, por Avenida Bustamante N° 2632 (entre la Avenida Lavalle y la Avenida Francisco de Haro).

Si bien en la filial de la ciudad de Leandro N. Alem también se dictan cursos, objeto de la presente propuesta, la sede de Posadas tiene una mayor cantidad de ofertas de cursos. Es así como acceden choferes de la provincia de Misiones, y también de ciudades de la provincia de Corrientes cercanas a Posadas.

En la CEMAC, Filial Posadas, los cursos de cargas generales se desarrollan con un promedio de tres veces por semana, con un cupo máximo de 20 choferes por curso.

## **Perfil de la población**

Las características del trabajo que realizan los conductores profesionales, les exige estar varios días de la semana, incluso meses, lejos de su hogar y de la familia. Eso repercute fundamentalmente en la comunicación que mantiene con los miembros de sus familias, que se ven perjudicadas por las ausencias prolongadas en momentos únicos e irrepetibles como nacimientos, cumpleaños, acontecimientos religiosos, etc.

Dichas situaciones influyen laboralmente, dado que su trabajo requiere esfuerzo físico, concentración y resolución permanente de conflictos: con sus pares, con las autoridades de control, con el dador y el receptor de carga, encargados y jefes de las empresas, entre otros.

Por otra parte, también el trabajo se asocia con un tipo de vida sedentario, muchas veces por las exigencias de horario no descansan el tiempo suficiente y tampoco cuentan con las comodidades para hacerlo. Algunos adquieren hábitos de consumo de sustancias tóxicas o estimulantes como el coqueo.

En otro orden, explícitamente manifiestan tener poco tiempo para la lectura de las leyes de circulación vigentes, razón por la cual, el curso de capacitación anual les brinda un espacio para poder trabajar sobre distintos temas y preocupaciones vinculados a su profesión.



La Ley Nacional de Transito N° 24.449 establece explícitamente como perfil para obtener la Licencia profesional para conducir vehículos que transportan de manera interjurisdiccional una carga superior a 700 kg, los siguientes: tener 21 años de edad; poseer licencia de conducir categoría E1; saber leer y también escribir; no encontrarse bajo licencia médica; aprobar un examen psicofísico; y el aprobar el examen de idoneidad profesional. Este último, objeto del presente proyecto, tiene un valor económico y la durabilidad o validez es por el término de un año.

### **Capital Humano de CEMAC-POSADAS**

El equipo humano de la CEMAC, Filial Posadas, está compuesto por cinco administrativos, además de los formadores: un Profesor de Historia, un Abogado, un Mecánico, un estudiante de Comunicación Social y una Licenciada en Criminalística. Los formadores también desarrollan otras actividades fuera de la fundación.

Los docentes, son denominados, por contrato como instructores.

En la CEMAC hay un coordinador académico, que es el encargado de mediar entre el coordinador general de FPT, las autoridades de la ANSV (Agencia Nacional de Seguridad Vial), CNRT (Comisión Nacional de Regulación del Transporte) y los formadores de la provincia de Misiones.

En este grupo de trabajo, a los formadores se les adjudica la función de proponer y brindar los cursos de capacitación para conductores profesionales. Con relación a estos cursos, el formador tiene como misión la planificación de los mismos ajustándose a los contenidos o núcleos temáticos que envían la FPT y la CNRT.

Los temas a desarrollar están organizados en torno a los siguientes ejes:

\*Eje Técnico: la conducción, seguridad vial, la carga.

\*Eje Ético-Normativo: características mecánicas de la unidad motriz, Ley Nacional de Transito/normas de circulación, sanciones, siniestros viales: causas y responsabilidades.

\*Eje Medioambiental: cambios climáticos, normativas vigentes, innovaciones tecnológicas para disminuir emisiones contaminantes en la conducción.

\*Eje Salud: Sueño y descanso. Alimentación Saludable. Factores de Riesgos laborales: físicos y psíquicos. Consumo problemático de drogas.

Acorde a la normativa vigente para la validez otorgada a la licencia de conductor oficial, al taller de capacitación también le corresponde una renovación anual. Es así como, por semana se desarrollan aproximadamente tres talleres, en el cual participan como máximo 20 choferes. Cada taller está estructurado con una carga de 8 horas presenciales. Para el caso de la Filial Posadas, la actividad se inicia a las 8 de la mañana y se desarrolla en una misma jornada hasta las 17 horas, con recesos de 15 minutos a media mañana, 60 minutos al medio día, y 15 minutos a media tarde).

La organización del taller contempla desarrollar dentro de las 8 horas, los temas correspondientes a cada uno de los Ejes establecidos para la capacitación. Para ello se hace necesario implementar estrategias didácticas e innovaciones pedagógicas a los efectos de lograr que la asistencia por parte de los choferes no sea solo un cumplimiento por imposición de la legislación, sino también, que propicie un aprendizaje significativo, ya que para muchos participantes se transforma en un espacio que les permite expresarse, compartir experiencias, miedos, incertidumbres, alegrías que experimentan tanto en el aspecto profesional como en lo personal.

### **Aspecto edilicio**

La CEMAC, cuenta con tres oficinas administrativas, en planta baja, sala de espera, sanitarios, cocina y en el sector superior dos aulas académicas, y sanitarios. En la parte trasera inferior, un amplio patio adaptado para que los choferes desayunen y almuercen, sala de reuniones y depósitos.

### **Horario de atención**

Funciona de lunes a viernes, desde las 7:00 de la mañana hasta las 18:00 horas. Lo que se traduce en una franja de once horas continuas.

### **Problemas detectados**

Argentina ostenta uno de los índices más altos de mortalidad producida por accidentes de tránsito: más de 5.400 muertos por año, y más de 120.000 heridos anuales de distinto grado, además de cuantiosas pérdidas materiales. Misiones en el año 2018, se ubicó como

la quinta provincia con mayor cantidad de muertos, a causa de los siniestros viales. No existe una estadística formal que especifique que tipo de participación tienen los camiones en los siniestros viales, si bien, informalmente se habla entre el 8 al 12%. Y hay otras fuentes que le adjudican el 23 % de participación, tales como el CESVI (Centro de Experimentación, Investigación y Seguridad Vial).

Atendiendo a las estadísticas que indican cifras elevadas de muertes por siniestros viales, de la cuales participan con frecuencia los conductores profesionales, motivó a la implementación de propuestas con participación de los choferes, apuntando al desarrollo de actividades de información, prevención y promoción para la reducción de siniestros viales.

Un siniestro vial, es un hecho no deseado, que se produce en la vía pública, con al menos un vehículo en movimiento involucrado y que tiene consecuencias, entre los que podemos mencionar: daños materiales, lesionados, muertes.

Para categorizar a los siniestros viales se tiene en cuenta la gravedad de las víctimas involucradas, tomando como criterio a la víctima de mayor gravedad como definitoria del tipo de siniestro:

- Siniestro con víctimas fatales: Todo aquel que registra al menos una víctima fatal como consecuencia del siniestro, ya sea en el acto o dentro de los 30 días siguientes.
- Siniestro con lesionados: Todo aquel que registra al menos un lesionado, y no registra ninguna víctima fatal.
- Siniestro simple: Todo aquel siniestro en el que no hay personas lesionadas.

### **Las normas de tránsito**

Considerando que, las normas de circulación regulan el tráfico o circulación de vehículos, dentro de un espacio geográfico. Además de determinar el significado de las señales de tráfico, los semáforos y otros tipos de señalización vial (marcas viales en el pavimento, actuación de los agentes de tráfico, etc.), marcan los principios generales y particulares por los que se establece la circulación. (como la prioridad de paso, el alumbrado, la carga, las dimensiones, u otras condiciones en que cada tipo de vehículo puede o no circular por cada tipo de vía, etc.)

Más allá de las normas jurídicas, los conductores y los demás usuarios de las vías públicas mantienen (o en su caso, vulneran) en su relación con los demás ciertos usos y costumbres implícitos.

En 1995, se sanciona la Ley Nacional de Transito N° 24.449, dependiente del Ministerio de Interior de la Nación, donde crea el Consejo Federal de Educación Vial y el Registro Nacional de Antecedentes de Transito. Entre las funciones del Consejo se menciona:

Proponer políticas de prevención de accidentes; Aconsejar medidas de interés general según los fines de esta ley; Alentar y desarrollar la educación vial; Organizar cursos y seminarios para la capacitación de técnicos y funcionarios; Armonizar las acciones interjurisdiccionales; Impulsar la ejecución de sus decisiones; Instrumentar el intercambio de técnicos entre la Nación, las provincias y las municipalidades. Promover la creación de organismos provinciales multidisciplinarios de coordinación en la materia, dando participación a la actividad privada; Fomentar y desarrollar la investigación accidentológica, promoviendo la implementación de las medidas que resulten de sus conclusiones; Actualizar permanentemente el Código Uniforme de Señalización y controlar su aplicación.

Asimismo, el artículo 20 de la mencionada Ley, establece: **CONDUCTOR PROFESIONAL:** Los titulares de licencia de conductor de las clases C, D y E, tendrán el carácter de conductores profesionales. Pero para que le sean expedidas deberán haber obtenido la de clase B, al menos un año antes. Los cursos regulares para conductor profesional autorizados y regulados por el Poder Ejecutivo, facultan a quienes los hayan aprobado, a obtener la habilitación correspondiente, desde los veinte años, sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo precedente

Debido a las facultades que le concede el artículo 13, inciso F, “Licencia Nacional de Conducir”, de la ley citada, la Secretaria de Transporte, a través de la resolución 444/99, aprueba el reglamento para el otorgamiento y uso de la Licencia Nacional Habilitante, para conductores profesionales de cargas generales y de mercancías peligrosas. Entre algunos de los requisitos que deben cumplir los aspirantes: la Licencia se exigirá a aquellos vehículos que transportan de manera interjurisdiccional una carga superior a 700 kg; Tener 21 años de edad, tener licencia de conducir categoría E1, saber leer y también escribir, no encontrarse bajo licencia médica, aprobar un examen psicofísico, y el examen de idoneidad profesional. Tiene un costo y se otorgará por validez de un año.

## Opiniones de los conductores profesionales sobre cumplimiento de las normas de tránsito

A los efectos del presente trabajo, se instrumentó una encuesta para recabar datos con relación a la población, seleccionando de manera aleatoria, en vista al desarrollo del presente trabajo, un grupo de 60 conductores profesionales de cargas generales que concurren a la CEMAC Posadas a renovar su Licencia nacional habilitante anualmente. Los mismos se hallan en un rango de edad que va de los 22 hasta 69 años. Se trata de 59 conductores de sexo masculino y 1 de sexo femenino. En términos generales, las características que presentan las personas entrevistadas son las siguientes:

- o Estado civil: 22 choferes que se encuentran solteros, 29 que están casados y 9 en unión de hecho.
- o Escolaridad: 24 choferes poseen educación primaria completa, 5 choferes no completaron la educación secundaria, 28 choferes completaron la educación secundaria y 3 con formación terciaria.

**Cuadro 1: Opiniones de los conductores sobre Cumplimiento de las normas de tránsito**

Opiniones		%
1. Las normas de tránsito	Se cumplen	19,64 %
	Se cumplen poco	80,35 %
2. Las normas de tránsito no se cumplen porque	Fallan los controles	26,78 %
	Falta de educación vial	55,35 %
	Otros	17,85 %
3. Es necesario incumplir con las normas de tránsito para cumplir con el trabajo	De acuerdo	37,5 %
	En desacuerdo	62,5 %
4. El conductor profesional está más expuesto a infringir las normas de tránsito	Cuando está cansado	14,28 %
	Por exigencia de horarios	71,42 %
	Cuando quieren llegar a casa	3,57 %
	Otros	10,71 %
5. Cuando el conductor profesional no cumple con la ley de tránsito, el principal responsable es	El chofer	82,14 %
	El patrón	8,92 %
	Demás usuarios de la vía pública	3,57 %
	Dador/recepto de carga	5,35 %
6. Para conducir de manera profesional se debe:	Mejorar los controles	5,35 %
	Bajar las exigencias al chofer	8,92 %
	Desarrollar educación vial con todos los usuarios de la vía pública	48,21 %

	<b>Depender de la actitud por parte del chofer</b>	37,5 %
--	--	--------

Fuente: trabajo de campo, elaboración propia.

### **Percepción de los formadores**

El equipo de formadores prestó especial atención a diferentes argumentos o dificultades comentados por los choferes durante sus capacitaciones en las aulas como evidencias de brechas entre normas de tránsito y cumplimiento de las mismas, contradicciones de las normas según la jurisdicción; negligencias e impericias por parte de la autoridad de aplicación; exigencias laborales contradictorias con las normas de tránsito vigentes; recursos e intereses sociales; entre otras. Estas particularidades fueron puestas en debate para ser incluidas en las propuestas y organización de los cursos de capacitación.

Los que forman parte del equipo de la CEMAC Posadas, perciben como problema un posible desapego a las normas viales como una de las principales preocupaciones a resolver, dado que desencadena consecuencias que afectan tanto al conductor profesional como a los demás usuarios de la vía pública, y en el peor de los casos: siniestros viales con lesionados o fallecidos.

Esta clase de hechos ocasionan, no sólo pérdida de vidas sino también en forma de lesiones temporales o permanentes a personas involucradas. Además, frecuentemente las lesiones permanentes acarrear costos económicos tanto al estado, como a las compañías aseguradoras como a los individuos que los padecen.

Lo podríamos resumir, en muertes, lesiones leves, graves y gravísimas, daños materiales, secuelas psicológicas. Pero más allá de eso, cuando fallece una persona, no solo se habla de un número que forma parte de una estadística, sino proyectos, sueños de una persona, que de un momento hacia otro que se ven truncados, por causas que se pueden evitar, familias destruidas, con un dolor difícil de sobrellevar.

En síntesis: trabajo excesivo, cansancio, limitado cumplimiento a las normas de circulación, frustraciones al sentirse excluidos por la sociedad, mala alimentación, riesgos de salud por obesidad, diabetes, problemas cardíacos, accidente cerebro vascular ACV; exposición a los siniestros viales, y en algunos casos sus derechos laborales no son respetados.

## **Antecedentes del presente Proyecto**

En relación al problema detectado se ha registrado antecedentes respecto de acciones no sistemáticas que tienden a la capacitación, a saber:

(1) El Plan de capacitación obligatoria de Actualización y Perfeccionamiento, desarrollado a partir del año 2003 por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte conjuntamente con la Fundación Profesional del Transporte, ha representado una oportunidad de transformación social y profesionalización sin precedentes en la República Argentina.

Se inicia un proyecto de integración de los actores principales de la actividad- desde el Estado, a través de la capacitación, para la comprensión y resolución de problemáticas comunes existentes en el ámbito laboral de interés. Desde la perspectiva reparadora humana entendemos las dos dimensiones para lo: psicofísico y lo educativo-capacitación- en la búsqueda de la profesionalización del sector y la sensibilización que los motive a formar parte de un servicio de valores, con la misión de mejora y cambio de las condiciones de seguridad y competencias en la actividad.

Por lo tanto el aprovechamiento de este proyecto y con los recursos que contamos desde CEMAC, posibilitaría la ejecución de este propósito.

(2) Por su parte los formadores, trabajaron alrededor de tres meses, desde junio hasta agosto del año 2018, antes de formalizar la propuesta. Las principales acciones llevadas a cabo consisten en: realizar dentro del eje ético normativo, actividades que nos permita revisar temas tales como: pautas para ser un buen conductor, causas y consecuencias de siniestros viales, responsabilidades, estadísticas. En este punto en particular, una de las características observadas y que se inscribe en el origen del presente proyecto está relacionada con una problemática traducida como la distancia existente entre la realidad contenida en la ley y la situación vivida por los conductores en su trabajo. Como así también hay muchos conductores que, si bien conocen las normas, se justifican diciendo que no respetan las leyes porque nadie las respeta.

Estas acciones fueron generalmente discontinuas en el tiempo y algunas veces resultaron improvisadas según las necesidades del momento: siniestros graves en los cuales se ven

involucrados choferes de la zona, pero en algunas charlas se le brinda mayor tiempo de desarrollo y actividades a los otros ejes temáticos.

Los resultados fueron en líneas generales positivos, los choferes mostraron una participación activa, contando experiencias, que permitió articular con las legislaciones vigentes, como así también reflexionar sobre la importancia del cumplimiento de las normas de tránsito, la responsabilidad que conlleva ser un conductor profesional. Dejando un espacio abierto para asesoramientos profesional en caso de que se vean involucrados en los siniestros viales.

### **Experiencia piloto: desarrollo de actividades en los talleres de educación vial**

Las actividades de los talleres se desarrollan en grupos, y en términos generales transitan el siguiente recorrido:

- Presentación

Se elegirá la técnica de presentación, de manera que el formador pueda seleccionar aquella que sea más adecuada al tipo y grupo que se encuentre presente en ese momento y a la dinámica del mismo. Dichas técnicas por lo general se implementarán en el momento inicial del proceso grupal en los cursos de capacitación.

- ✓ Red de conocimiento.

Materiales: ovillo de lana

Se desenrolla el ovillo de hilo par que cada uno vaya conociendo al otro, con los datos que se crea conveniente. Es importante que antes de enrollar nuevamente el ovillo, el formador incentive la reflexión acerca de la unión de los choferes y la red comunicativa que se ha formado.

- ✓ Canciones modernas, frases cotidianas o refranes

Materiales: tarjetas rectangulares pequeñas o cartulinas, con partes de frases o canciones

Se escribe un fragmento de la canción, y se incentiva a los choferes que busquen a la mitad restante, formando de esta manera parejas. Se les da un momento para que se presenten entre ellos y después pasan en pareja y presentan al compañero.

- ✓ Presentación clásica.



- ✓ El autorretrato

Materiales: hojas en blanco, lapiceras

El formador solicita que los participantes dibujen una persona. Y se les solicita que coloquen en el dibujo lo siguiente: cabeza: idea-boca: expresiones que lo definan-ojos: cosas que ha visto en su vida y que mas les ha gustado-corazón: sus amores-manos: buenas acciones que han realizado en su vida-pies: acciones que modificaría.

- ✓ Presentación con la pelota
- ✓ Tarareando canciones
- Actividades
- ✓ Video Fórum

Material: DVD/Proyector/computadora/videos sobre siniestros viales o acciones primarias frente a siniestros viales

Después de proyectar el fragmento, se brindará un espacio de debate en el cual los conductores puedan comentar lo que observaron allí. Asimismo, el formador deberá intentar que los conductores relacionen lo que se ha querido transmitir con la temática seleccionada y la experiencia de los conductores.

- ✓ Análisis de imagen

El formador utilizara herramientas como imágenes, power point los cuales proyectara a medida que va trabajando la temática. Por ejemplo: responsabilidad civil/penal/administrativas en caso de siniestros viales. Ejemplos, articulación con los CPP vigentes. La contribución positiva que causan los recursos audiovisuales les permitirá a los conductores obtener un mayor nivel de comprensión e interés al momento de abordar el tema.

También se puede utilizar, la herramienta de power point, para realizar un juego de preguntas y respuestas, por grupo y de manera individual, se van proyectando imágenes con preguntas sobre las normas de circulación contempladas en la ley nacional de tránsito, a medida que contestan de manera correcta o incorrecta se va analizando el artículo.

- ✓ Oca vial:

Material: tablero adaptado con preguntas de la ley nacional de transito y ley de transporte, dados, hoja con respuestas correctas, fichas.

- ✓ Red o árbol de problemas.

Conocer las posibles causas y efectos de las distintas problemáticas: incumplimiento de las normas de tránsito. Cansancio. Uso de drogas legales e ilegales en la conducción. Vehículos en malas condiciones. Factor climático. Caminos. adherencia. Neumáticos en malas condiciones. Sujeción de carga. Exceso de velocidad.

Este es un procedimiento para llegar a las posibles causas de u problema formulado preguntas abiertas y simples. Las respuestas son obvias a primera vista, pero cuando se indaga más, conduce a otras preguntas. Por ejemplo: Porque el chofer excede los límites de velocidad?...esto facilita una discusión más profunda sobre los temas, así como establecer conexiones más amplias con un gran conjunto de asuntos.

- ✓ Sociodrama.

Objetivos: analizar la temática teniendo en cuenta situaciones de la vida cotidiana.

Ejemplo: representar una situación entre el estado y el chofer. PEAJE/CHOFER. FICALIZADOR EN SITUACION DE COHECHO/CHOFER. RENTAS MISIONES/CHOFER, etc. Ellos eligen la situación. Distribuyen roles. Generalmente representan situaciones que han vivido.

Finalizada las representaciones se comentará sobre lo ocurrido en cada una de ellas, ideas que surgieron a partir de las mismas, que se puede rescatar como positivo de la dramatización y lo negativo. Se intentará realizar una aproximación a la temática, en donde se pueda tomar en tanto la experiencia previa de los conductores, conocimientos, valores y creencias. E intervenciones con las leyes vigentes.

Es importante aclarar, que aproximadamente se tienen 3 horas para desarrollar este eje, las restantes horas se tienen que destinar para trabajar con los ejes restantes, presentación y recreos. Por eso el formador tendrá la posibilidad de elegir la actividad que considere mejor para el grupo de choferes que se encuentra presente.

- ✓ Lectura y comprensión

Objetivos: analizar material bibliográfico y lograr integrar dicha información.

Desarrollar las relaciones interpersonales y la comunicación entre los conductores que conforman cada uno de los grupos.

Materiales: material impreso (texto, revista, diario, folleto, etc).

A los grupos de trabajo se le entrega un texto diferente, donde se trabajen temáticas: por ejemplo, de los beneficios en la implementación de Bitrenes en el transporte argentino. Cada grupo deberá leer y analizar el material, para después realizar un breve resumen del texto leído. Cada uno de los grupos comentara de que se trata el texto leído, ante el resto de los participantes.

Al final con las exposiciones se realizara una discusión integradora de todo el material, donde se mencionan las ideas principales y la relación entre los distintos textos.

✓ Ruleta

En la parte central de la ruleta se colocarán los tres factores involucrados en un siniestro vial: Factor humano/Factor vehículo/Factor camino y medio ambiente. Y en margen se colocarán los títulos de la ley nacional de tránsito: I PRINCIPIOS BASICOS-II COORDINACION FEDERAL-III USUARIOS DE LA VIA PUBLICA-IV LA VIA PUBLICA-V EL VEHICULO-VI LA CIRCULACION-VII BASES PARA EL PROCEDIMIENTO-VIII REGIMEN DE SANCIONES-

Un participante de cada grupo, elegirá un factor y pasará a girar la ruleta. Se le entrega copia del título que salió seleccionado, proceden a la lectura y buscan relación entre lo que establece el título y el factor seleccionado.

✓ Crucigramas

✓ Sopa de letras

✓ Debate: se divide el grupo en dos. Un grupo tienen que trabajar con lo que consideran ventajas y desventajas del bitren. Exponer sus posturas y defenderlas, generar el debate, realizar un cuadro con fortalezas y debilidades del Bitren.

**JUSTIFICACION:**

El presente proyecto pretende sensibilizar y lograr una concientización acerca de la importancia de las normas viales y posibles consecuencias en caso de incumplimiento, facilitando la adquisición de saberes por parte de choferes que realizan su renovación de la Licencia Nacional Habilitante en la CEMAC-POSADAS.

Los principales referentes adoptados como marcos para esta propuesta son: por un lado, las legislaciones vigentes en el ámbito del territorio nacional; y por otro, los desarrollos conceptuales sobre enseñanza y aprendizaje amparados las teorías constructivistas.

### **Marcos Legales que regulan el transporte**

Por medio de la Resolución N° 1615/03 de la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE de fecha 9 de mayo de 2003 instituyó la formación profesional de los conductores de vehículos de transporte terrestre de cargas generales de jurisdicción nacional, que incluye la aprobación de cursos de capacitación obligatoria y de perfeccionamiento de la capacitación obligatoria, como requisito para la expedición de la Licencia Nacional Habilitante, al tiempo que se efectuó el llamado para el CONCURSO PUBLICO NACIONAL CNRT N° 3/2003 y se aprobaron los Pliegos de Bases y Condiciones Particulares, para el otorgamiento de autorización para el establecimiento de la formación profesional de conductores de vehículos de transporte terrestre de cargas generales de jurisdicción nacional.

La Fundación Profesional para el Transporte (FPT), brazo académico de la Federación Argentina de Entidades Empresarias de Autotransporte de Cargas (FADEEAC), gana este concurso y fue seleccionada por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) para dictar las capacitaciones obligatorias de cargas generales, a través del Concurso Público Nacional N° 01/2017. Esta capacitación se ofrece en distintos puntos distribuidos en toda la República Argentina, dado que la licencia es de carácter interjurisdiccional. La CNRT es la autoridad de aplicación que, dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación, regula la emisión de la Licencia Nacional Habilitante exigida a todos los conductores de vehículos de carga.

Todos los choferes que conducen vehículos con capacidad de carga mayor a 700 kilogramos deben realizar el curso, luego de haber aprobado el examen psicofísico, que incluye estudios médicos. En el caso de los conductores ingresantes al sistema por primera vez, la formación se extiende durante una semana y comprende ejercicios teórico-prácticos en simuladores de manejo, desarrollados en su mayoría por la FPT.

En el año 2008, se sanciona la Ley 26.363, que viene a modificar algunos aspectos de la Ley N° 24.449, y se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Tratándose de un

organismo descentralizado en el ámbito del Ministerio del Interior, con autarquía económica financiera, personería jurídica propia y capacidad de actuación en el ámbito del derecho público y del privado, la que tendrá como misión *la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional, mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad vial, nacionales e internacionales.*

Este organismo es responsable de la coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial contemplado en el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial. Está presidido por el Ministro del Interior y Transporte y conducida por el Director Ejecutivo, con rango de subsecretario, designado por el Poder Ejecutivo Nacional.

Con la creación de este organismo, la definición de su marco normativo y el aporte de los recursos para financiarla, el Estado Argentino definió el corazón de la política de estado sobre seguridad vial y estableció como los ejes fundamentales de la misma a las tareas de concientización, prevención, control y sanción en materia vial en la República Argentina.

La agencia trabaja de manera conjunta con otros organismos involucrados en materia de seguridad vial tales como: la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), el Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI), las diferentes Fuerzas de Seguridad y organizaciones no gubernamentales.

En fecha 10 de Enero del año 2018, el Poder Ejecutivo determina con su decreto N° 32/18 modificaciones referente a la Ley de Tránsito y Seguridad Vial, entre las reformas que alcanzan al ámbito de los conductores profesionales podemos mencionar, implementación de los Bitrenes, otras alternativas de configuración de ejes y pesos, modificaciones en las tolerancias de pesos y dimensiones, incorporación del comprobante de pago de peaje como documento obligatorio, entre otros

Todas estas Leyes mencionadas, tienen por finalidad directa e indirectamente, disminuir los siniestros viales, entendiéndose a los mismos como Siniestros viales a todo aquel con al menos un vehículo en movimiento en la vía pública o camino privado a la que el público tiene derecho de acceso. Un suicidio o un intento de suicidio no son un siniestro vial sino un incidente causado por un acto deliberado de dañarse a sí mismo fatalmente. Sin embargo, si un suicidio o un intento de suicidio provocan un perjuicio a otro usuario de la vía, a continuación, el incidente es considerado como un siniestro vial.

## **Desarrollos conceptuales sobre enseñanza y aprendizaje**

### (a) El taller como estrategia de enseñanza y aprendizaje

El taller como estrategia de enseñanza y aprendizaje en educación vial, junto al enriquecimiento de las innovaciones pedagógicas, para hacerlo más placentero.

El taller es un espacio de reflexión y de acción, que está dirigido a desarrollar estrategias de búsqueda de soluciones innovadoras a problemas de las practicas.

El formador asumirá el rol de facilitador en el proceso enseñanza-aprendizaje. Este, deberá crear posibilidades que permitan producir o construir el conocimiento; es decir que a partir del conocimiento previos que traen los conductores el facilitador podrá través del dialogo y la provisión de ayudas pedagógicas construir significados. Asimismo, esto facilitara que los conductores construyan relaciones significativas entre los nuevos contenidos, su experiencia y conocimiento previo.

El facilitador será quien organice y seleccione las actividades que se llevaran a cabo, será quien guie el proceso teniendo en cuenta la dinámica que posee el grupo de trabajo presente en ese momento. Para lograr que el facilitador conozca la dinámica del grupo es necesario que se transforme en observador del proceso grupal.

Es importante que el facilitador, se comprometa desde el momento que inicia el taller crear un clima propicio a través de distintas actividades de presentación, integración, conocimiento, resolución de conflictos, cooperativas y lúdicas.

Siguiendo este planteo didáctico, se logrará no solo “impartir” saberes y contenidos, sino que se consigue dar una participación a los educandos, podrá generarse en la gestión de la relación didáctica una corriente empática entre los sujetos determinantes en esa relación, mas predispuesta con la construcción comunitaria de los saberes propuestos y la ulterior disponibilidad y aplicación de los mismos

La capacitación profesional debe colaborar con la aparición de modificadores positivos de la conducta personal y profesional, la reflexión e incorporación de pautas de comportamiento socialmente deseables, buenas prácticas profesionales que descansen en la asunción de procedimientos reflexionados, colectivamente contruidos y validados universalmente.

### (b) Teoría del andamiaje de David Wood y Jerome Bruner

Se planteará desde la praxis áulica, la apelación a las pedagogías del aprendizaje colaborativo y el descubrimiento guiado planteadas desde las visiones de Lev Semionovitch Vigotsky y Bruner. Dejando de lado las antiguas prácticas en donde los docentes vertían los conocimientos desde su exclusiva sapiencia y en forma verticalizada, descriptiva, y con un contenido teórico que se presentaba como infalible.

Priorizando la renovación pedagógica que se revela como necesaria, se pretende plantear el curso aprovechando una modalidad educativa que tiene diversas formas de presentar la construcción del conocimiento. Por ejemplo, son los procesos de *andamiaje* utilizado como base de recurso académico en el proceso de enseñanza-aprendizaje. Dicho proceso enunciado originariamente por Bruner, apela a la visión constructivista de Vigotsky y a su concepto de zona de desarrollo próximo (ZDP) que trata de la distancia entre lo que el educando (conductor) puede resolver por si solo, y lo que podía realizarse con ayuda o guía de una persona más avezada (formador), encontrando de esta manera su nivel de desarrollo potencial y logrando un conocimiento más sustentable en el tiempo.

La teoría de andamiaje es la metáfora utilizada por primera vez por Bruner, para explicar lo que ocurre en el ámbito educativo, en el que los maestros apoyan al alumno para utilizar una estrategia cognitiva que les permita desarrollar su potencial. De tal forma, el andamiaje permite que un educando novato pueda realizar una tarea o alcanzar una meta que no lograría sin recibir ayuda.

Si bien el andamiaje colabora desde la construcción social del conocimiento para el logro de saberes nuevos en casi todos los casos, los choferes no son educando desprovistos de saberes previos y en la mayoría de los casos no son en medida algunos novatos en el arte de su profesión.

### (c) Aprendizaje colaborativo de Vygotski

Es aquí, donde se haría imposibles soslayar los partes sobre aprendizaje colaborativo de Vygotsky, para quien: “...*el psiquismo humano se forma y desarrolla en la actividad y la comunicación, destacando los beneficios cognitivos y afectivos que conlleva el aprendizaje grupal como elemento que establece un vínculo dialectico entre proceso educativo y el proceso de socialización humana...*”. (Vigostky, L.S, 1988, p. 123.).

De la misma manera, desde lo dicho puede advertirse su congruencia con las teorías del construccionismo de Papert, para quien: “...*tomamos de las teorías constructivistas de la psicología el enfoque de que el aprendizaje es mucho más una reconstrucción que una transmisión de conocimientos. A continuación, extendemos la idea de materiales manipulables a la idea de que el aprendizaje es más eficaz cuando es parte de una actividad que el sujeto experimenta como la construcción de un producto significativo...*”. (Papert, S.,2009. p. 45-50).

(d) Ausubel y los puentes cognitivos

Aparte de los aportes a las ideas sustentadas por Bruner, el aprendizaje colaborativo o la estrategia de organización pedagógica del descubrimiento guiado, pueden complementarse con estas otras. Pudiendo utilizar propuestas didácticas que apelen a teorías que sustenten el desarrollo de contenidos y saberes desde el aprendizaje significativo (Ausubel), con rescate y formación de la propuesta áulica desde los organizadores previos como este autor propone. Para lograr el aprendizaje de un nuevo concepto, según Ausubel, es necesario tender un puente cognitivo entre este nuevo concepto y alguna idea de carácter más general ya presente en la **mente** del alumno. Este puente cognitivo no es otro que lo que llamamos *organizador previo* y consistiría en una o varias ideas generales que se presentan antes que los materiales de aprendizaje propiamente dichos con el fin de facilitar su asimilación. (Ausubel, D., 1983, p.14).

Las características pedagógicas-didácticas que el docente debe mostrar en este aprendizaje significativo podría resumirse, según:

- ✓ Presentar la información al educando como debe ser aprendido, en su forma final (recepción previa).
- ✓ Presentar temas usando y aprovechando los esquemas previos del estudiante.
- ✓ Dar cierta información provocando que el aprendiz por si mismo descubra un conocimiento nuevo (descubrimiento).
- ✓ Proveer información, contenidos y temas importantes y útiles que den como resultados ideas nuevas en el alumno.
- ✓ Mostrar materiales pedagógicos de forma coloquial (evitando vocabulario eminentemente técnico), y organizadamente de manera que no distraiga la concentración del estudiante.
- ✓ Hacer que haya una activa participación.



La aparición de estos organizadores previos, evocados de manera individual como de manera colectiva, se potenciará de manera de sentar un conocimiento válido y útil para posteriores desarrollos didácticos y aprendizajes más significativos, en un reducido tiempo de trabajo.

(e) Estrategias didácticas: formación de correlatividades y generación de categorizaciones de Hilda Taba

Otra entidad pedagógica importante son las estrategias didácticas. Ellas se convierten en el proceso de enseñanza-aprendizaje en aquellos recursos con los que debemos imprimir mayor dinamismo en nuestras aulas. Tal es así, que los mapas o redes conceptuales son un recurso de notable impronta en la formación de correlatividades y en la generación de categorizaciones (Hilda Taba). Quien sostiene que el proceso de enseñanza-aprendizaje de conceptos permite identificar saberes y generar clasificaciones que luego se reordenan y se acomodan en la constitución de categorías conceptuales.

La formación de conceptos, la didáctica de desarrollo de los mismos y la generación ulterior de categorías es uno de los pilares de la educación general, la de la formación de adultos en particular y de la generación de aspectos de mejora continua, indiscutibles en la capacitación profesional.

(f) Pliegues de la Formación. Sentidos y herramientas para la formación docente

Marta Souto conceptualiza a la formación desde el primer momento, entendiéndola como una dinámica de transformación en el sujeto docente, como búsqueda de formas nuevas para cumplir con ciertas tareas para actuar en el campo profesional.

Así, *“formarse es transformarse en el contacto con la realidad social y profesional a la vez que transformar esa realidad y en el transcurso de la formación, volverse capaz de administrar uno mismo su formación trazando su trayecto formativo en el andar”* (Souto, 2016, p. 19).

Es así como, de alguna manera, se despliega la idea de formación como transformación. Entendida ésta como construcción de la subjetividad en relación con los otros.

La autora, hace especial referencia a la escritura, a la narración y al relato oral en su encuentro con la formación. La escritura en sí misma es proceso formativo, el relato implica reconstrucción de lo vivido y abre un primer tipo de trabajo de exploración sobre lo escrito y lo narrado.

Aquí se destaca la noción del relato como un modo de hacer comprensivas las prácticas docentes, puesto que el relato de experiencias permite la exteriorización de acontecimientos cotidianos y facilita la reflexión de los propios docentes sobre dichas experiencias. Aparece entonces el relato y la narración de las prácticas como una vía potente para su abordaje y comprensión. Una forma de plegar y de hacer dúctil ese mundo de las prácticas.

La autora trabaja la reflexión como otra modalidad de trabajo de formación, desde un enfoque comprensivo de la experiencia, abordándolo desde distintos ángulos y vinculando, desde la continuidad, relato, reflexión y formación. la reflexión habilita procesos donde el pensamiento, los sentimientos, las emociones, que el relato escrito u oral despliega y provoca, puedan constituirse en material a ser pensado, trabajado, elaborado y así generar aprendizajes y transformaciones.

Es así como en el taller, nos permitirá, mediante el relato de las experiencias de los choferes, lograr una reflexión que les facilitara formarse mediante la transformación en contacto con la realidad social y profesional, que les permitirá, a la vez que transformar su realidad.

#### (g) Gilles Ferry y los modelos de la formación

El autor, cuando habla de “Los modelos de la formación”, destaca que en la formación profesional “...no se trata de adquirir conocimientos para cambiar simplemente su nivel de conocimiento, se trata de asimilar conocimientos para adquirir capacidades para ejercer tal o cual profesión...”. (Ferry, 2004, pág. 60).

Asimismo, menciona que el formador aparece aquí como un mediador que trabaja en ese espacio transicional y asegura el pasaje hacia la vida profesional.

Formarse es transformarse en el contacto con la realidad y en transcurso de la formación volverse capaz de administrar uno mismo su formación.

Si bien el taller, pretende facilitar herramientas a los conductores profesionales, en cuanto a los contenidos de educación vial, serán ellos quienes en la práctica van a poner a prueba su capacidad de arreglárselas en distintas situaciones. Su eficacia formativa proviene de lo experiencial mucho más que la actividad intelectual. Pues el autor refiere a que: “No hay aplicación posible de la teoría sobre la realidad. No hay tampoco teorizaciones sobre la realidad. Siempre hay una ruptura entre las dos.” Y es allí donde el conductor

profesional podrá utilizar/articular los conocimientos adquiridos con su práctica profesional.

Todo formador podrá aportar su impronta a la praxis didáctica del curso, siendo imprescindible que se convierta en un facilitador del proceso enseñanza-aprendizaje, evitando planteos enciclopedistas y/o expositivos. Utilizando dinámicas áulicas participativas y que dispongan de actividades que relacionen los contenidos y saberes a través de elaboraciones grupales con sus aplicaciones en la practica profesional, resolución de problemas, análisis de casos, identificación de alternativas de intervención, entre otros.

## **DESARROLLO DE LA PROPUESTA**

### **OBJETIVOS**

#### **Objetivo general**

Innovar aspectos didácticos de la enseñanza sobre la educación vial en las capacitaciones a realizar con la población de conductores profesionales en los cursos de renovación de su Licencia Nacional Habilitante en la CEMAC Posadas.

#### **Objetivos específicos**

1. Institucionalizar la propuesta (mediante notas, a la CEMAC, FPT). Elaborar un proyecto sobre innovaciones en aspectos didácticos de la enseñanza sobre la educación vial. Presentar al coordinador académico de la CEMAC. Planificar recursos: humanos, didácticos, etc. Análisis y aceptación de propuesta por parte del coordinador académico.
2. Realizar un diagnóstico de situación de la población destinataria. Diseño y desarrollo de una encuesta con conductores profesionales que asisten a los cursos para renovar su Licencia nacional Habilitante en la CEMAC Posadas. Procesamiento de los datos obtenidos en la encuesta. Análisis de datos y elaboración de Informe.

3. Relevar e identificar los conocimientos previos. Condición de formación de choferes.
4. Organizar el equipo docente. Convocatoria. Realización de reuniones con los formadores de CEMAC. Diseñar el taller con temas, horarios, actividades, recursos, etc. Selección de material bibliográfico a utilizar. Elección de estrategias de enseñanza y aprendizaje a utilizar en los mismos.
5. Desarrollar del taller. Evaluación de los aprendizajes. Proponer un espacio para brindar información, contenidos, asesoramiento y viales. Evaluación del proyecto.

### **Actividades**

1. Institucionalización de la propuesta (mediante notas, a la CEMAC, FPT). Elaboración de un proyecto sobre innovaciones en aspectos didácticos de la enseñanza sobre la educación vial.
2. Presentación al coordinador académico de la CEMAC.
3. Planificación recursos: humanos, didácticos, etc
4. Análisis y aceptación de propuesta por parte del coordinador académico.
5. Realización un diagnóstico de situación de la población destinataria.
6. Diseño y desarrollo de una encuesta con conductores profesionales que asisten a los cursos para renovar su Licencia nacional Habilitante en la CEMAC Posadas.
7. Procesamiento de los datos obtenidos en la encuesta. Análisis de datos y elaboración de Informe
8. Relevo e identificación los conocimientos previos. Condición y formación de choferes.
9. Organización el equipo docente.
10. Convocatoria.
11. Realización de reuniones con los formadores de CEMAC
12. Diseño del taller con temas, horarios, actividades, recursos, etc. Selección de material bibliográfico a utilizar
13. Elección de estrategias de enseñanza y aprendizaje a utilizar en los mismos.
14. Desarrollo del taller.
15. Evaluación de los aprendizajes.
16. Propondrán un espacio para brindar información, contenidos, asesoramiento y viales.
17. Evaluación del proyecto.

## CRONOGRAMA

O E	Actividades	Mes 1				Mes 2				Mes 3			
		Semanas				Semanas				Semanas			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	1. Institucionalización la propuesta (mediante notas, a la CEMAC, FPT). Elaboración de un proyecto sobre innovaciones en aspectos didácticos de la enseñanza sobre la educación vial.												
	2. Presentación al coordinador académico de la CEMAC.												
	3. Planificación recursos: humanos, didácticos, etc.												
	4. Análisis y aceptación de propuesta por parte del coordinador académico.												
2	5. Realización de un diagnóstico de situación de la población destinataria.												
	6. Diseño y desarrollo de una encuesta con conductores profesionales que asisten a los cursos para renovar su Licencia nacional Habilitante en la CEMAC Posadas.												
	7. Procesamiento de los datos obtenidos en la encuesta. Análisis de datos y elaboración de Informe												
3	8. Relevo e identificación los conocimientos previos. Condición y formación de choferes.												
4	9. Organización el equipo docente.												
	10. Convocatoria.												
	11. Realización de reuniones con los formadores de CEMAC												
	12. Diseño el taller con temas, horarios, actividades, recursos, etc. Selección de material bibliográfico a utilizar												
	13. Elección de estrategias de enseñanza y aprendizaje a utilizar en los mismos.												
5	14. Desarrollo del taller.												
	15. Evaluación de los aprendizajes.												
	16. Propondrán un espacio para brindar información, contenidos, asesoramiento y viales.												
	17. Evaluación del proyecto.												

## **Contenidos de cada Taller**

El siguiente cuadro sintetiza el método y contenido de cada taller, como estrategia de enseñanza y aprendizaje en educación vial.

Las actividades pueden variar, de acuerdo a la cantidad de choferes y dinámica del grupo.

HOR A	EJE	TEMAS	ACTIVIDADES	RECURSOS DIDACTICOS	PUESTA EN COMUN
8.00		PRESENTACION	Se realizará de acuerdo al recurso que elija cada formador (clásica, ovillo, autorretrato, pelota)	Ovillo de lana, hojas en blanco, lapiceras, pelota, etc.	Se buscará la manera de reflexionar acerca de la importancia de ser buenos conductores profesionales y el trabajo en equipo
8.30	SALUD	Factores de riesgos psicosociales. Alimentación saludable. consumo problemático. Estrés. Enfermedades profesionales	Los choferes trabajaran en grupo, donde se verán los siguientes temas: tipos de alimentos que consumen. Descanso. Drogas legales e ilegales.	Crucigramas, pirámides alimenticias. Se proyectarán videos.	Se realizara un desarrollo de los temas dados en el crucigrama y una puesta en común para que cada chofer pueda reflexionar e identificar las que aspecto de su salud puede estar descuidando y luego pensar como puede modificarlo.
10.30	RECREO				
10.50	TECNICO Y MEDIO AMBIENTE	Eficiencia energética. Medio ambiente. Innovaciones tecnológicas en los camiones. Planificación del viaje. Retarder. Catalizadores. Deflectores. Biocombustible. Leyes vigentes. Conducción racional. Estado de las rutas	Los choferes trabajaran en grupo. Se les repartirá distintos recortes periodísticos e información. Se les pedirá que lean en grupo y debatan. Posteriormente se les pedirá que realicen una planificación de un viaje y sus etapas, detallando rutas, horario de salida de llegada, tipo de vehículo, tipo de carga, consumo de combustible, gastos de peaje, comida, controles, documentación, entre otros.	Afiches, fibrones, recortes periodísticos, material de lectura. Videos	Se trabajará en primer lugar con el material de lectura. Después de leer y debatir, cada grupo aportará y sociabilizará con el resto del curso, de acuerdo a su conocimiento y experiencia, ante lo cual se irá ampliando información. Luego realizarán la planificación y expondrán, analizando finalmente la contaminación ambiental que provocan los motores de combustión interna y las innovaciones tecnológicas que vienen a disminuir este impacto ambiental
12	ALMUERZO				
13			Se culminará con las actividades previstas, y se proyectaran videos		
14	ETICO Y NORMATIVO	Ley Nacional de Tránsito N.º 24.449 y sus modificaciones. Peso y dimensiones. Bitrenes. Normas de circulación. Velocidades. Radares. Retención Preventiva. Sanciones. Faltas graves. Prohibiciones. Señales de	Sociodrama: cada grupo elegirá una situación que pasaron en su actividad profesional, donde haya infringido sus derechos o no cumplieron con sus obligaciones. Se organizarán, elegirán situación, repartirán roles y llevarán adelante la representación.		Después de que cada grupo realice la representación, se irán analizando, derechos y obligaciones, articulando con la ley nacional de tránsito, y las sanciones vigentes. Posteriormente quedara un espacio para que se puedan desarrollar los temas que queden pendientes, y se los invitara a reflexionar sobre aspectos de la conducta de ellos, sus

		tránsito, siniestros viales, responsabilidades, adelantamientos, etc.			responsabilidades y la importancia de la toma de conciencia en la actitud que deben desarrollar como conductores profesionales.
15	RECREO				
15.20	ETICO Y NORMATIVO				
16.30	ACTIVIDAD FINAL		Los educandos deben escribir en un afiche, que cosas nuevas se llevan del curso y que pueden hacer ellos para mejorar como conductores profesionales	Afiches, fibrones	Sociabilización, y proyección de un video final.



## EVALUACIÓN

### Evaluación de los aprendizajes

El taller prevé dos tipos de evaluaciones. La primera llamada en *proceso*, en la cual el Formador deberá ir desarrollando durante las diferentes Unidades del Curso, y que implicará observar y registrar aspectos de los alumnos como producciones parciales, participación, interacción productiva con los demás, interés por las temáticas presentadas, aportes desde sus saberes previos, entre otros.

La evaluación en proceso, tendrá su lugar, a medida que se va desarrollando las actividades del taller. Mediante una puesta en común o socialización se realizará una evaluación individual de los saberes que tiene cada conductor respecto de los temas que forman parte de la evaluación en proceso.

Nos ayudara a detectar sus necesidades, ideas erróneas, mitos relacionados a los temas, dificultades y obstáculos en el aprendizaje a fin de propiciar los cambios necesarios para lograr integrar sus saberes previos con los que ellas mismas van construyendo y llegar a un aprendizaje significativo, con la observación en los talleres sobre el desempeño de las participantes, con preguntas durante la realización de una tarea ya que las obliga a reflexionar, explicar, argumentar sus respuestas, con las discusiones o debates en grupo sobre experiencias

Al final del proceso didáctico, el Curso prevé una evaluación finalista o de termino la cual tendrá como objeto verificar las posibilidades de cada alumno de integrar todos los aspectos y contenidos desarrollados en el Curso, previéndose en este caso a la generación de *estrategias de afrontamiento* para el diseño de esta instancia evaluativa.

En el examen final se busca que desde el conductor surjan estrategias para mejorar como conductores profesionales en la conducción en relación al apego o cumplimiento de las normas de tránsito vigentes.

Se utilizan afiches o planillas adonde plasman compromisos a desarrollar para mejorar como conductores profesionales, como alternativa, lo hacen en forma de poema, poesías, canciones, cuentos.

### **Evaluación del proyecto.**

Asimismo, luego de la implementación de actividades, los formadores deberán reunirse a fin de evaluar la viabilidad del proyecto, las experiencias vividas, y que aspectos están sujetos a revisión o rectificación.

En relación a la evaluación del proyecto, se tomará como referencia los resultados de las actividades desarrolladas, si se pudieron cumplir en tiempo y forma.

Como así también se espera una evaluación externa del proyecto dentro del marco institucional.

Se volverán a confeccionar encuestas destinadas a los choferes, al año de haber implementado el proyecto, adonde se consultará acerca de siniestros en los que pudieron estar involucrados, si lo hubo (características, lugar, circunstancias, clase de vehículo, horario del día, zona rural o urbana, etc.), o infracciones de tránsito que pudieron haber cometido, de manera de reorientar nuevamente los contenidos de la capacitación, en función a sus necesidades.

## **REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

- ANUARIO ESTADÍSTICO DE SINIESTRALIDAD VIAL Año 2017 Dirección Nacional de Observatorio Vial Junio 2018
- AUSUBEL, David P., NOVAK J. D., HANESIAN, H. (1978) Educational Psychology: A Cognitive View (2 Ed.) New York: Holt, Rinehart and Winston. Reimpreso, New York: Werbel & Peck, 1986. Edición en español: Psicología Educativa. Un punto de vista cognoscitivo. (1983) México: Trillas, 1983, pág.14
- BRUNER, J. 1968. El proceso de la educación. México, Uteha.
- FERRY GILLES. Pedagogía en la Formación. Ediciones Novedades Educativas. 2004.
- PAPERT SEYMOUR. Construccinismo. Referente sociotecnopedagógico para la era digital Innovación Educativa, vol. 9, núm. 47, abril-junio, 2009.
- SOUTO MARTA. 2016. Pliegues de la Formación. Sentidos y herramientas para la formación docente. Rosario: Homosapiens.
- TABA HILDA. 1962. Desarrollo Curricular: Teoría y Práctica (1962). Buenos Aires: Ediciones Troquel, 1980.
- VAIN PABLO DANIEL. DOSSIER: dieciséis experiencias y enfoques de innovación en la universidad.
- VYGOSTSKI, L.S. (1978). Pensamiento y lenguaje. Madrid: Paidós.
- VYGOSTSKI, L.S. (1988). El desarrollo de los procesos psicológicos superiores. Barcelona: Grijalbo.

# ANEXO

**ANEXO 1:** Encuesta realizada con conductores de cargas generales, CEMAC Posadas

EDAD:

SEXO:

ESTADO CIVIL:

HIJOS:

INSTRUCCIÓN:

PRIMARIA:

SECUNDARIA:

TERCIARIA/UNIVERSITARIA:

1.- CUAL ES SU OPINION RESPECTO DEL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRANSITO....

SE CUMPLEN:

SE CUMPLEN POCO:

NO SE CUMPLEN:

OTROS:

2.- PORQUE CREE QUE LOS CONDUCTORES PROFESIONALES NO CUMPLEN CON LAS NORMAS DE TRANSITO....

FALLAN LOS CONTROLES:

NADIE LAS CUMPLE:

FALTA DE EDUCACION VIAL:

OTROS:

3.- USTED CONSIDERA QUE, A VECES ES NECESARIO INCUMPLIR CON LAS NORMAS DE TRANSITO PARA CUMPLIR CON EL TRABAJO...

DE ACUERDO:

EN DESACUERDO:

4.- EN QUE MOMENTOS EL CONDUCTOR PROFESIONAL ESTA MAS EXPUESTO A INFRINGIR LAS NORMAS DE TRANSITO....

CUANDO ESTA CANSADO:

POR EXIGENCIA DE HORARIOS:

CUANDO QUIERE LLEGAR A SU CASA:

OTROS:

5.- QUIEN ES EL PRINCIPAL RESPONSABLE CUANDO EL CONDUCTOR PROFESIONAL NO CUMPLE CON LA LEY DE TRANSITO...

EL CHOFER:

EL PATRON:

LOS DEMAS USUARIOS DE LA VIA PUBLICA:

EL DADOR/RECEPTOR DE CARGA:

6.- PARA CONDUCIR DE MANERA PROFESIONAL....

DEBEN MEJORAR LOS CONTROLES:

MENOS EXIGENCIAS AL CHOFER:

EDUCACION VIAL A TODOS LOS USUARIOS DE LA VIA PUBLICA:

CONDUCIR DE MANERA PROFESIONAL, ES UNA CUESTION DE ACTITUD POR PARTE DEL CHOFER:

**ANEXO 2: PLANILLA EVALUACION EN PROCESO**

Datos de los Alumnos		UNIDAD N° 1			UNIDAD N° 2			UNIDAD N° 3			Evaluación Final			Firmas de los Alumnos de conformidad con la Evaluación Final	
		Disposición y Participación	Actividad Grupal	Aportes y Reflexiones	Disposición y Participación	Actividad Grupal	Aportes y Reflexiones	Disposición y Participación	Actividad Grupal	Aportes y Reflexiones	Integración de Contenidos y Generación de Estrategias de Aprendizaje	Comprende y aplica los conocimientos adquiridos	Genera Estrategias para el mejoramiento profesional		Resultados Final: APROBADO / DESAPROBADO
N°	APELLIDO y Nombre	DNI	SALUD			TECNICO Y MEDIO AMBIENTE			ETICO Y NORMATIVO			Evaluación Final			
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															
11															
12															
13															
14															
15															
16															
17															
18															
19															
20															
APELLIDO Y NOMBRE DEL FORMADOR:		C. E. M. A. C.			Firma del Formador:			DNI del Formador:							
Unidad Académica:															

N° DE AULA: \_\_\_\_\_

FECHA DEL CURSO: / /

**PLANILLA EVALUACION EN PROCESO Y EVALUCION FINAL**

**ANEXO 2: IMÁGENES ILUSTRATIVAS DE LAS EXPERIENCIAS de TALLER DE EDUCACIÓN VIAL**

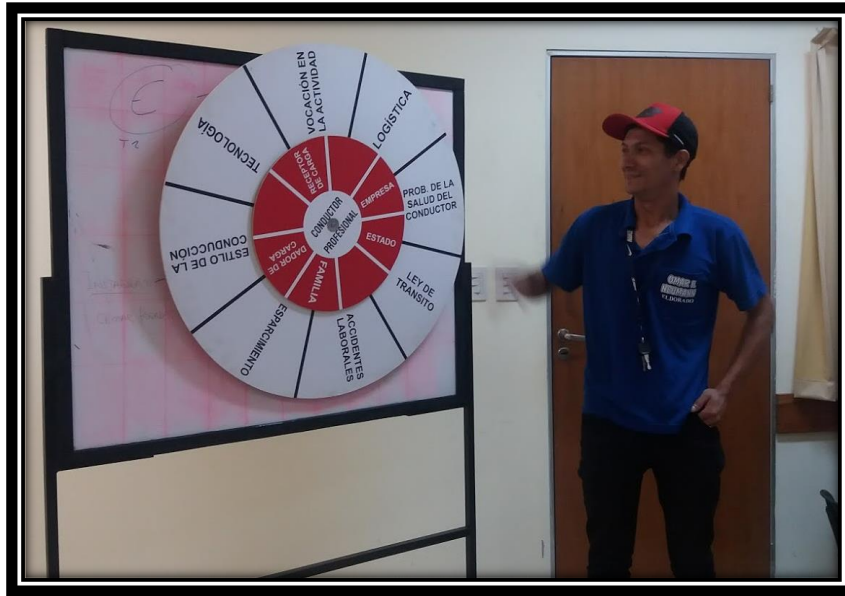


**Presentación**



**Eje salud**

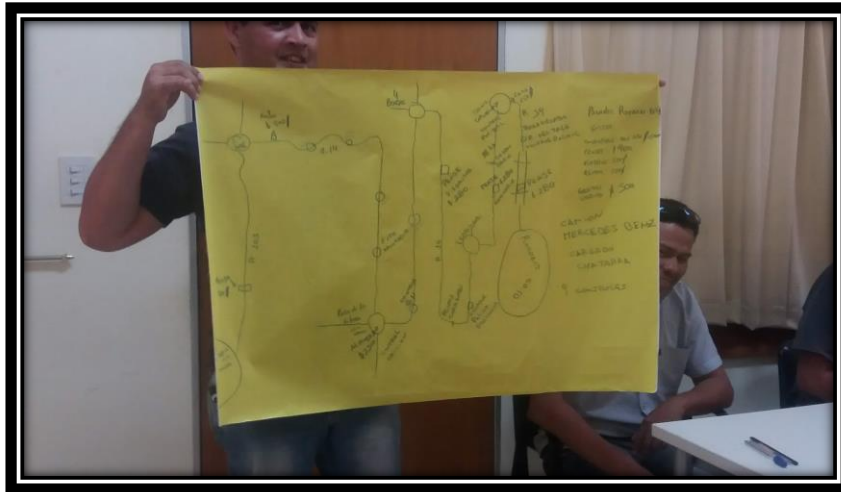




**Eje técnico y medioambiente**



**Representaciones relación conductor profesional y fiscalizador**



**Planificación del viaje: sus etapas. Ley de tránsito y seguridad vial**



**CIERRE DEL TALLER**