

Aporte de la pedagogía en la formación de educación vial impartida por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT): Una propuesta de estrategia pedagógica como aproximación hacia una mediación inclusiva del Manual del Conductor.

Tesis presentada en la
División de Educación Básica
Centro de Investigación y Docencia en Educación
Universidad Nacional

Para optar al grado de Licenciatura en
Educación Especial con énfasis en integración

María José López Cubillo
María José Montero Méndez

Marzo, 2019

Aporte de la pedagogía en la formación de educación vial impartida por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT): Una propuesta de estrategia pedagógica como aproximación hacia una mediación inclusiva del Manual del Conductor.

Tesis presentada en la
División de Educación Básica
Centro de Investigación y Docencia en Educación
Universidad Nacional

Para optar al grado de Licenciatura en
Educación Especial con énfasis en integración

María José López Cubillo
María José Montero Méndez

Aporte de la pedagogía en la formación de educación vial impartida por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT): Una propuesta de estrategia pedagógica como aproximación hacia una mediación inclusiva del Manual del Conductor

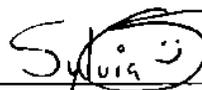
María José López Cubillo
María José Montero Méndez

APROBADO POR:
Tutora del Trabajo Final
de Graduación:



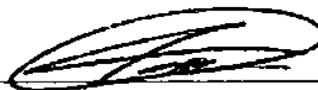
M.Ed. Heidi León Arce

Lectora:



M.Ed. Silvia Segura Esquivel

Lector:



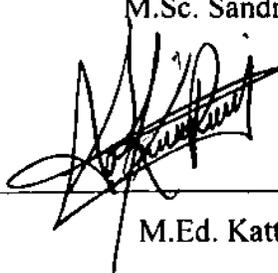
Lic. Cristhofer Granados Bermúdez

Decana del Centro de Investigación
y Docencia en Educación:



M.Sc. Sandra Ovaros Barquero

Representante de la División de
Educación Básica:



M.Ed. Kattia Rojas Acevedo

Dedicatorias

Dedicamos esta tesis a nuestras familias quienes han sido un apoyo fundamental, a lo largo de la elaboración de este escrito, ellos nos motivaron a seguir adelante a pesar de las adversidades encontradas en el camino, nos apoyaron cuando queríamos decaer, nos aconsejaron y nos guiaron cuando estábamos desorientadas, fueron la luz que nos iluminó y el soporte que nos impulsó hasta llegar a nuestra meta.

A nuestra amada Universidad Nacional, por abrir sus puertas para que nos formáramos como docentes profesionales, a nuestros profesores de carrera quienes nos brindaron espacios, herramientas y experiencias de aprendizaje significativo, a nuestras compañeras por contagiarnos con su positivismo y carisma, a nuestros amigos por su paciencia y su capacidad de escucharnos cuando lo necesitábamos.

A todos ellos dedicamos nuestro esfuerzo y empeño reflejado en esta investigación.

Agradecimientos

Principalmente queremos agradecer a Dios por darnos la oportunidad de culminar esta investigación y permitirnos vivir la experiencia de conocer diversos espacios educativos, así como seres humanos excepcionales que sin ningún interés nos brindaron su apoyo.

A la Dirección General de Educación Vial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes ubicado en San José, su director Hugo Jiménez Bastos y personal administrativo, por abrirnos las puertas de su institución para explorar la realidad que viven las personas quienes desean obtener su licencia para conducir.

Al Departamento de Formación y Capacitación, su director Iván Pastrana Gutiérrez e instructores de los cursos teóricos, por dejarnos ingresar a sus aulas en las diferentes modalidades de educación vial para apreciar los procesos de enseñanza-aprendizaje que facilitan.

Al Departamento de Evaluación, su subdirector Tobías Barrantes Solís y evaluadores de la prueba práctica de manejo, por consentir nuestra presencia para que identificáramos el proceso de evaluación que efectúan.

A todos los usuarios con los que coincidimos en esta investigación, porque gracias a su apertura para contarnos sus anécdotas y sus experiencias, logramos visualizar la realidad que enfrentan durante este proceso.

A nuestra tutora M.Ed. Heidy León Arce, porque siempre estuvo anuente a escucharnos y ayudarnos brindándonos su apoyo y compartiendo con nosotras experiencias de aprendizaje significativo.

A nuestros lectores M.Ed. Sylvia Segura Esquivel y Lic. Cristhofer Granados Bermúdez, por dedicarnos su tiempo y realizar aportes valiosos a nuestra investigación.

A nuestros familiares, por ser un pilar en este proceso y apoyarnos incondicionalmente.

A todos ustedes muchísimas gracias.

Resumen

López Cubillo M. y Montero Méndez M. *Aporte de la pedagogía en la formación de educación vial impartida por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT): Una propuesta de estrategia pedagógica como aproximación hacia una mediación inclusiva del Manual del Conductor.*

La presente investigación corresponde a la modalidad de tesis, la cual muestra una experiencia vivenciada por las personas que interactúan en el contexto de los cursos de educación vial, para la obtención de la licencia de conducir del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, impartidos por el Departamento de Formación y Capacitación, analizando las necesidades en la formación de educación vial, desde una perspectiva pedagógica que intente brindar indicios de inclusión social, explorando el contexto e intercambiando experiencias con participantes; y a partir de ello, diseñar una propuesta de estrategia pedagógica que permita mediar los contenidos del Manual del Conductor. La metodología dispone de un enfoque cualitativo, pues se trabaja con las características de un proceso cotidiano que no es cuantificable, cuenta con un tipo de estudio descriptivo donde se busca conocer todo referente al tema de estudio, con el fin de generar nueva información; contando con la participación de 15 instructores, 4 directores y 14 usuarios, conociendo sus vivencias del proceso de formación en educación vial. En el análisis de datos se utilizó la triangulación teórica, sujetos y métodos, relacionando lo dicho por los participantes a través de los instrumentos, con la perspectiva de los autores de acuerdo a la realidad evidenciada. Los instrumentos aplicados fueron entrevistas, observaciones, diarios de campo y frases incompletas. Los principales resultados corresponden a que los instructores cuentan con un tiempo limitado para brindar los contenidos de los cursos, reciben poca capacitación, su forma de enseñar responde al perfil de un administrador, realizan su mayor esfuerzo por responder ante las necesidades de la población que asiste a los cursos de formación en educación vial, pero aún se debe trabajar en esto, para propiciar un espacio que se aproxime al enfoque de inclusión social.

Palabras claves. Pedagogía, educación vial, formación, estrategia pedagógica.

Tabla de Contenido

Página de firmas	ii
Dedicatorias	iii
Agradecimientos	iv
Resumen	v
Tabla de contenido	vi
Índice de tablas	xii
Índice de figuras	xiii
Índice de recuadros	xv
Lista de abreviaturas	xvi
Lista de símbolos	xvii
Capítulo I	1
Introducción	1
Tema	1
Justificación	2
Problema de investigación	5
Antecedentes	7
Objetivos	14
Capítulo II	16
Marco Teórico	16
Educación vial costarricense como respuesta ante la evolución social y educativa	17
Inclusión Social en Costa Rica: La continua lucha por el respeto y la equidad de oportunidades	26
Pedagogía: una base fundamental para diseñar estrategias pedagógicas	36
Cultura institucional como fuente para el desarrollo de una formación vial costarricense	42
Capítulo III	55
Metodología	55
El enfoque investigativo seleccionado	55

Método de investigación (Tipo de estudio)	60
Contexto	63
Participantes	64
Categorías de análisis	67
Rol de la DGEV en el proceso de formación en educación vial desde el contexto institucional del MOPT	67
Perfil de los funcionarios a cargo del proceso de educación vial.	67
Proceso de formación en educación vial desarrollado en la DGEV	67
La inclusión social dentro del proceso de formación en educación vial	68
Estrategia metodológica	68
Etapa 1: Reconocimiento de la realidad	69
Etapa 2: Profundización	69
Etapa 3: Contraste	70
Etapa 4: Propuesta	70
Análisis de datos (Triangulación)	71
Instrumentos y técnicas a utilizar	72
Entrevista	72
Observación	73
Diario de campo	74
Frasas incompletas	75
Análisis de información	75
Consideraciones éticas y consentimiento informado	76
Capítulo IV	78
Análisis de Datos	78
Rol de la DGEV en el proceso de formación en educación vial desde el contexto institucional del MOPT	78
Orientación administrativa de la formación y capacitación en educación vial	79

Divulgación de la información de educación vial	82
Disminución de accidentes de tránsito y consecuencias	84
Perfil de los funcionarios a cargo del proceso de formación en educación vial	85
Perfil de los instructores del DFC: características, comportamientos, competencias y requisitos de reclutamiento	86
Características de los instructores	86
Comportamientos de los instructores	87
Competencias de los instructores	89
Requisitos de reclutamiento para instructores	91
Perfil de instructores del DFC vrs. Sistema de contratación de instructores	93
Proceso de formación en educación vial desarrollado en la DGEV	96
Proceso de formación en educación vial	96
Modalidad de curso regular.	97
Modalidad de curso intensivo.	106
Modalidad de curso de iletrados.	111
Proceso de formación práctica en educación vial	117
La inclusión social dentro del proceso de formación en educación vial	118
Proceso de formación en educación vial	119
Capítulo V	126
Estrategia pedagógica: una aproximación hacia la mediación inclusiva del Manual del Conductor	126
“De camino hacia una educación vial inclusiva”	126
¡Encendamos los motores!	126
¡Calentando los motores!	127
¿Hacia dónde vamos?	128
A una revisión técnica antes de partir...	128
Enfoque de Inclusión Social	128
Ley 8661	128
Diversidad de personas	128

Barreras	128
Diseño Universal	128
Ajustes razonables	129
Pedagogía	129
Modelo pedagógico	129
Estrategia pedagógica	129
Principios Pedagógicos	129
Recursos didácticos	131
Evaluación	131
Emprendiendo el camino (Propuesta de actividades)	131
Actividad 1: “¿Quién es quién?”	132
Actividad 2: “La fiesta de los nombres”	132
Actividad 3: “Bingo humano”	133
Primera parada: “Capítulo 1. Aspectos generales del tránsito y la seguridad vial”	133
Tema: Antecedentes	134
Actividad: Línea del tiempo	134
Segunda parada: “Capítulo 2. Legislación de tránsito”	135
Tema: Artículos de la ley de tránsito	135
Actividad: ¿A cuál pertenece?	135
Actividad: Una historia de infracciones	141
Tercera parada: “Capítulo 3. Factor vía y su entorno”	141
Tema: Vía Pública	141
Actividad: Vía pública y vía urbana	141
Tema: Señales de tránsito	143
Actividad: Kahoot	143
Cuarta parada: “Capítulo 4. Factor humano”	150
Tema: Sistemas del vehículo	150
Actividad: Conociendo mi vehículo	150
Quinta parada: “Capítulo 5. Factor humano”	151
Tema: Condiciones para el manejo	151

Actividad: Falso/Verdadero	151
Tema: Condiciones de salud	153
Actividad: Crucigrama	153
Sexta parada: “Capítulo 6. Normas de Circulación”	155
Tema: La Circulación y sus normas	155
Actividad: Prioridades de paso	155
Séptima parada: “Capítulo 7. Rotondas”	156
Tema: Rotondas	156
Actividad: Rotonda a escala	156
Octava parada: “Capítulo 8. El conductor y la contaminación ambiental”.	157
Tema: El conductor y la contaminación.	157
Actividad: Cuento	157
Novena parada: “Capítulo 9. Conducción técnica económica eficiente”	159
Tema: “Fuerzas que intervienen en el desplazamiento del vehículo y conducción económica”.	159
Actividad: Ahorcado	159
¡Hemos llegado a nuestro destino!	160
Capítulo VI	161
Conclusiones y recomendaciones	161
Conclusiones	161
Recomendaciones	166
Referencias	171
Apéndices	176
Apéndice A	176
Apéndice B	181
Apéndice C	183
Apéndice D	185
Apéndice E	188
Apéndice F	190

Apéndice G	192
Apéndice H	196
Apéndice I	199
Apéndice J	201
Apéndice K	203
Apéndice L	205
Apéndice M	207
Apéndice N	209
Apéndice O	210
Apéndice P	211
Apéndice Q	212
Apéndice R	213
Apéndice S	214
Apéndice T	215
Apéndice U	216
Apéndice V	217
Apéndice W	218
Apéndice X	219

Índice de tablas

Tabla 1	
<i>Características, comportamientos, competencias y requisitos de los instructores y evaluadores de la DGEV</i>	48
Tabla 2	
<i>Funcionarios: Directores e instructores de la Dirección General de Educación Vial</i>	64
Tabla 3	
<i>Usuarios que asisten a los cursos de formación en educación vial impartidos por la DFC.</i>	65

Índice de figuras

<i>Figura 1.</i> Organigrama del Ministerio de Obras Públicas y Transportes 2015.	44
<i>Figura 2:</i> Cartón u hoja de “Bingo Humano”.	133
<i>Figura 3:</i> Línea del tiempo.	134
<i>Figura 4:</i> Imagen de vía urbana.	142
<i>Figura 5:</i> Imagen de vía rural.	142
<i>Figura 6:</i> Rompecabezas vía urbana y vía rural.	143
<i>Figura 7:</i> Log in.	144
<i>Figura 8:</i> User name.	144
<i>Figura 9:</i> My Kahoots.	145
<i>Figura 10:</i> Play	145
<i>Figura 11:</i> Classic.	146
<i>Figura 12:</i> Código.	146
<i>Figura 13:</i> Game pin.	147
<i>Figura 14:</i> Nickname.	147
<i>Figura 15:</i> Start.	147

<i>Figura 16:</i> Preguntas.	148
<i>Figura 17:</i> Opciones de respuesta instructor.	148
<i>Figura 18:</i> Opciones de respuesta usuarios.	148
<i>Figura 19:</i> Team mode.	149
<i>Figura 20:</i> Nombres de participantes.	149
<i>Figura 21:</i> Crucigrama.	154
<i>Figura 22:</i> Crucigrama con respuestas.	155
<i>Figura 23:</i> Rotonda a escala.	156
<i>Figura 24:</i> Secuencia de juego ahorcado.	159

Índice de recuadros

<i>Recuadro 1.</i> Extracto de entrevista a usuarios	79
<i>Recuadro 2.</i> Extracto de entrevista a Director de la DGEV	80
<i>Recuadro 3.</i> Extracto de entrevista a Director de la DGEV	83
<i>Recuadro 4.</i> Extracto de diario de campo 5	86
<i>Recuadro 5.</i> Extracto de diario de campo 10	87
<i>Recuadro 6.</i> Extracto de entrevista realizada a instructores	92
<i>Recuadro 7.</i> Extracto de diario de campo 5	100
<i>Recuadro 8.</i> Extracto de entrevista realizada a instructores	104
<i>Recuadro 9.</i> Extracto de entrevista a subdirector	117
<i>Recuadro 10.</i> Opinión de usuaria en diario de campo 3	120
<i>Recuadro 11.</i> Artículo 24 inciso 5 Educación	123
<i>Recuadro 12:</i> Información de los artículos	137
<i>Recuadro 13:</i> Nombres de los artículos	138
<i>Recuadro 14:</i> Respuestas correctas	140
<i>Recuadro 15:</i> Cuento “Un conductor amigable con el ambiente”.	158

Lista de abreviaturas

a.m.	Antes meridiano
CIDE	Centro de Investigación y Docencia en Educación
COSEVI	Consejo de Seguridad Vial
DE	Departamento de Evaluación
DFC	Departamento de Formación y Capacitación
DGEV	Dirección General de Educación Vial
DGSC	Dirección General de Servicio Civil
INA	Instituto Nacional de Aprendizaje
INS	Instituto Nacional de Seguros
LESCO	Lengua de Señas Costarricense
MEP	Ministerio de Educación Pública
MOPT	Ministerio de Obras Públicas y Transportes
p.m.	Posterior meridiano
PIB	Producto Interno Bruto
SINART	Sistema Nacional de Radio y Televisión
UCR	Universidad de Costa Rica
UNA	Universidad Nacional
UNED	Universidad Estatal a Distancia
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
vrs.	Versus

Lista de símbolos

¢	Colones
\$	Dólares
=	Igual
%	Porcentaje

Capítulo I

Introducción

En el presente capítulo, se pretende abarcar todo aquello relacionado con los inicios de la investigación a desarrollar, con el fin de brindarle al lector una guía sobre ¿cómo surge el estudio?, ¿cuáles son las inquietudes de las investigadoras al respecto?, ¿qué se ha profundizado sobre el tema?, ¿cuáles objetivos regirán el proceso? y principalmente se verá reflejado ¿cómo las investigadoras visualizan el tema de investigación como tal?

Es importante mencionar que el tema se modificó, ya que la motivación inicial que impulsó esta investigación, fue indagar acerca de la participación de las personas con discapacidad en el proceso de obtención de la licencia para conducir, pero a lo largo de su desarrollo, las investigadoras se percataron de que a espacio asistía una amplia diversidad de personas quienes enfrentaban barreras en su proceso de formación en educación vial.

De manera que se dirigió el estudio, hacia cómo las investigadoras desde su conocimiento, pueden aportar para que la formación en educación vial responda a las necesidades de la diversidad de personas que participan en este proceso.

Además, es preciso destacar que esta investigación se llevó a cabo en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) de Costa Rica, específicamente en la Dirección General de Educación Vial (DGEV) en el Departamento de Formación y Capacitación (DFC) encontrado en San José, Paso Ancho.

Es por esto, que a continuación se detallarán cada uno de los elementos que permiten conocer la base de la investigación, cuya modalidad corresponde a tesis.

Tema

El tema de investigación se enfocó en un estudio acerca del “aporte de la pedagogía en la formación de educación vial impartida por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT): Una propuesta de estrategia pedagógica como aproximación hacia una mediación inclusiva del Manual del Conductor”.

Por tanto, este tema permitió analizar la formación que ofrece el MOPT a las personas, antes de ejecutar la prueba requerida para obtener la licencia de conducir, y así reflexionar acerca del aporte generado por la pedagogía en dicho proceso de formación, con el fin de propiciar experiencias educativas que promuevan el respeto y la equidad en el aprendizaje de las personas.

De manera que, es necesario conocer la relevancia que tiene este tema a nivel social, con el propósito de explicar lo que las investigadoras desean indagar y el aporte que se puede obtener a partir del desarrollo de este estudio; por lo que en el siguiente apartado, se desarrollará lo mencionado anteriormente.

Justificación

A lo largo de los años, se ha defendido la concepción de que las personas son seres integrales y por ende, la educación debe satisfacer cada una de sus áreas (cognitiva, física y emocional) al momento de participar en procesos de formación, pero se debe aclarar que el desarrollo del ser humano no solamente se limita a la formación brindada en los centros educativos, sino que trasciende a aquellos espacios donde las personas participan, para desenvolverse en el entorno social donde se encuentran inmersas.

Es por esto que, en las últimas décadas la educación especial costarricense ha jugado un papel importante, ya que busca que todos los seres humanos dispongan de las mismas oportunidades para aprender y participar plenamente en la sociedad, lo cual ha permitido que esta rama de la educación opte por trabajar e investigar nuevos contextos donde las personas enfrentan barreras, con el propósito de explicar el por qué de ello, y así buscar alternativas o estrategias para cambiar esa realidad, ofreciendo equidad de oportunidades.

De manera que, a partir de la respuesta que se pueda proponer desde la educación, se garanticen espacios y procesos, donde los ciudadanos tengan la oportunidad de convivir y gozar de una sociedad con gran variedad de programas o servicios que favorezcan la participación activa de personas sin importar sus particularidades.

Por lo que, esta investigación pretendió inculcar bases de inclusión, entendiendo ésta como la relación entre las diferencias individuales de los ciudadanos y sus condiciones de participación, en igualdad y equiparación de oportunidades en la sociedad, durante el proceso de formación en educación vial, ya que actualmente se busca responder a las necesidades de la diversidad de personas en todos los espacios, con tal de otorgar los ajustes pertinentes para que puedan disfrutar de la misma participación que todos los demás.

Esto quiere decir, que se exploró la formación por la que las personas atraviesan antes de realizar la prueba teórica de manejo en el MOPT, específicamente en el Departamento de Formación y Capacitación (DFC), con el objetivo de conocer cómo los profesionales que intervienen en este proceso, abordaron los cursos, mediaron los contenidos y construyeron

aprendizajes, ya que estos forman parte de la información que cada conductor utiliza al enfrentarse a la realidad en las carreteras.

Aunado a lo anterior, es importante destacar que a lo largo de este estudio se conocieron las principales necesidades de las personas, quienes participaron en el proceso de formación en educación vial y mediante estas necesidades se propusieron aspectos pedagógicos para enriquecer el desarrollo de los cursos impartidos por los instructores del DFC.

Esto porque en el MOPT, surgió una problemática referente al éxito o fracaso de las pruebas que permiten obtener una licencia de conducir, pues como lo menciona Recio (2014) en su artículo del periódico costarricense La Nación del 12 de mayo del 2014 “cerca del 50% de personas que realizan la prueba no la supera” (párr. 9), es decir, que desde la perspectiva de las investigadoras, una formación pertinente podría brindar las herramientas que un futuro conductor necesita para aprobar las pruebas y posteriormente, enfrentar la vía pública con responsabilidad y respeto.

Por otro lado, la importancia de esta investigación para los futuros conductores, se deriva del aporte que la pedagogía puede brindar a la formación de las personas interesadas en obtener la licencia. Puesto que desde la perspectiva de las investigadoras, incluir el área pedagógica en cualquier proceso de formación, significa que las personas pueden gozar de mayores oportunidades de éxito, ya que la pedagogía contribuye a promover experiencias educativas pertinentes y oportunas.

Por lo que el proceso de formación en educación vial de los futuros conductores, se beneficia en tanto que el aprendizaje se asimila mejor, genera una mayor reflexión de la información y consecuentemente, posibilita a las personas una mayor apropiación de los conocimientos que les permite aplicarlos a la realidad. Además, se parte de las necesidades de las personas y se llevan a cabo los ajustes requeridos para promover procesos educativos en igualdad de condiciones y con equidad de oportunidades.

De la misma forma es de relevancia para los instructores, quienes median los cursos de formación en educación vial en el DFC, debido a que esta investigación les permite reflexionar respecto a la atención y a la respuesta que actualmente, están ofreciendo a la diversidad de personas, esto para que analicen si desde su función como instructores, pueden

enriquecer dicho proceso de formación, y así garantizar el acceso equitativo de todas las personas a la información.

A la vez el tema que se propone es fundamental para la educación, porque se concibe a la diversidad de personas como seres integrales, lo cual posibilita que se rompa con las concepciones tradicionales, de que la persona solo debe recibir formación académica en los centros educativos para profesionalizarse, dejando de lado las herramientas que realmente necesitan para enfrentar a la sociedad.

Por otro lado, esta investigación es relevante para la educación vial, debido a que demuestra cómo los instructores pueden utilizar una estrategia pedagógica para responder a las necesidades de la diversidad de personas que asisten a los cursos de formación en educación vial, y así tengan una mayor probabilidad de éxito en la prueba teórica.

Con respecto al ¿por qué ésta investigación se caracteriza como innovadora?, se explica mediante la razón de que a nivel nacional, no se ha profundizado sobre el aporte de la pedagogía en la formación de educación vial. Por lo que según las investigadoras, se ofrece un precedente acerca de esta temática, presentando un panorama de la realidad que se da en la formación de los cursos de educación vial del DFC, y por ende se facilita información que puede servir de referencia para futuras investigaciones.

Por otra parte a nivel internacional, existen investigaciones relacionadas con el proceso de formación en educación vial dentro de centros educativos, tanto en servicios de educación regular como de educación especial, donde se aportan diferentes experiencias sobre la mediación que realizan los docentes de otros países, para ofrecer una formación en educación vial a los niños y a las niñas desde la etapa escolar, lo cual las investigadoras retoman en este estudio, con la diferencia de que se centran en crear una estrategia que responda al aprendizaje de la diversidad de personas independientemente de sus particularidades, con el fin de que sea significativo y que se pueda aplicar a la hora de enfrentar la vía pública.

Se tuvo como ideal ser generadoras de cambio donde el proceso de formación en educación vial impartido por los instructores del DFC, tuviera un acercamiento a las adecuaciones necesarias para las particularidades de cada persona y a la vez, se propiciaran aprendizajes significativos que funcionaran como herramienta para reflexionar sobre el comportamiento adecuado en la vía pública.

Pero para cumplir con ese ideal, en primera instancia las investigadoras debieron problematizarse la situación desarrollada a lo largo de este estudio, con el fin de comprender principalmente, aquella realidad en la cual se desea hacer énfasis y que permite el andamiaje de la investigación, por lo que a continuación se evidencia el apartado sobre el problema de investigación.

Problema de investigación

Las investigadoras han reflexionado sobre los retos que enfrentan tanto los instructores como los usuarios en los cursos de formación en educación vial que ofrece el DFC, en cuanto a su interacción con el proceso de enseñanza-aprendizaje al cual se encuentran inmersos, generando así una serie de cuestionamientos en torno a la función que estos actores deben cumplir, para alcanzar los parámetros que les permita realizar su tarea cotidiana.

Es por esta razón que las investigadoras se preguntan sobre la posible clave que complemente la labor de los instructores y el rol que cumplen los estudiantes, para que el proceso de formación en educación vial sea enriquecedor, y favorezca una armonía entre aquellos quienes participan en este contexto, por tanto es necesario plantearse el siguiente problema de investigación ¿cómo aporta la pedagogía en la formación de educación vial, para propiciar experiencias de aprendizaje significativo que se acerquen a un enfoque de inclusión social?

La pregunta anterior surge, debido a que las investigadoras consideran que actualmente el proceso de formación en educación vial de Costa Rica, se ha visto inmerso en una serie de situaciones donde se han debido ajustar las dinámicas ejercidas, para así responder a las particularidades de la población, quien lleva a cabo dicho proceso de formación, lo cual se da principalmente gracias a que a nivel nacional, se han establecido leyes que defienden los derechos de las personas, para participar en cualquier actividad en equidad de condiciones y de oportunidades que los demás.

Por tanto, es de interés conocer las necesidades de los usuarios en el proceso de formación en educación vial impartido por el MOPT, para que así las investigadoras conozcan desde dónde partir y puedan realizar una propuesta apoyada por la pedagogía, la cual permita disfrutar de experiencias donde se respondan dichas necesidades.

Además, las investigadoras hacen hincapié en la equidad y el respeto que merecen las personas en toda actividad que lleven a cabo, porque dentro del contexto estudiado participan

seres humanos quienes son diversos entre sí, de manera que se debe idear una propuesta de estrategia metodológica en el proceso de formación en educación vial, que sea flexible y se acerque lo más posible a la premisa de adecuar procesos de enseñanza-aprendizaje a las particularidades que un grupo diverso pueda disponer.

Es por ello que si se parte del supuesto de que la diversidad de personas es compleja, entonces cualquier proceso en el que participen las personas debe buscar aproximarse a responder esa complejidad, primero por el respeto que merecen las personas al ser diferentes entre sí, y segundo porque disponen de los mismos derechos que los demás, de manera que debe existir una equidad en las oportunidades que se ofrezcan.

Lo anterior, intenta ser indagado por las investigadoras dentro del contexto de formación ofrecido por el MOPT, pues cuenta con una serie de personas que distan entre sí y que participan en el proceso de enseñanza-aprendizaje en educación vial, pues se espera que dicha institución, facilite una mediación donde se busque minimizar el impacto de estas necesidades y así, propiciar un aprendizaje significativo.

Por esta razón, la pedagogía viene a jugar un papel importante en la situación expuesta anteriormente, porque ésta busca aportar en el proceso de formación en educación vial para que la diversidad de personas, puedan tener mayores oportunidades de éxito a lo largo del proceso para obtener la licencia de conducir.

Por lo que, se piensa que la pedagogía es la herramienta de apoyo dentro del proceso de formación en educación vial impartido por el DFC, que permite responder a las necesidades de la diversidad de personas.

De la misma forma, esto permite a las investigadoras tomar consciencia acerca de la mediación y construcción de conocimientos en los usuarios, y reflexionar ante aquello que podría hacer del proceso de formación un espacio enriquecedor, con el fin de crear un ambiente de respeto y de equiparación de oportunidades, en donde no se segrega a las personas por su género, etnia, religión, condición de discapacidad, preferencia sexual, edad, condición socioeconómica, condición laboral, entre otras; sino que las mismas se aprovechen para retroalimentar y hacer del proceso en general, una experiencia de aprendizaje significativa que brinde un acercamiento al enfoque inclusivo.

Problematizando la investigación, se afirma que es importante también conocer aquellos estudios que se han realizado, tanto a nivel nacional como a nivel internacional,

acerca del tema de investigación, o bien, sobre estudios que se relacionen con el tema que las investigadoras proponen, para así enriquecer la problemática y visualizarla desde perspectivas de diferentes autores, de manera que a continuación se evidenciará el apartado de antecedentes, el cual alberga todo lo referente a dichas investigaciones.

Antecedentes

En el presente apartado, se hará un recuento de las investigaciones que se han elaborado tanto a nivel nacional como a nivel internacional, respecto al tema de investigación que se propone, con el fin de comprender cómo ha iniciado el proceso de investigación de ese tema y hacia dónde se quiere llegar con el mismo.

En el caso de este tema, a nivel nacional no se han identificado documentos que respalden el abordaje pedagógico que se da en la formación en educación vial costarricense brindada por la institución encargada, es decir, no se ha investigado sobre aquello que puede aportar la pedagogía para enriquecer la educación vial y ofrecer un aprendizaje significativo.

Sin embargo, existen una serie de investigaciones a nivel nacional que desarrollan el tema de educación vial, desde la formación dada en las familias, en las escuelas y en los colegios costarricenses, donde se valora el aporte que realiza la pedagogía en la formación en educación vial, las cuales se evidencian a continuación.

Vives (2005) en el documento “La educación vial en la prevención de accidentes, análisis de los procesos para obtener la licencia de conducir”, parte del hecho de que a nivel nacional, ocurren muchos accidentes de tránsito día con día, de manera que hace hincapié en la necesidad de recibir una formación en educación vial adecuada, para erradicar estos accidentes de tránsito.

Esto se lleva a cabo por medio del análisis de cada uno de los procesos por los cuales una persona debe atravesar para obtener su licencia de conducir, y así el autor determina las deficiencias del proceso, responsables de los accidentes de tránsito, tales como la falta de formación en los cursos, la corrupción en las fases del proceso y el tiempo a dedicar en la gestión de la licencia.

Las principales conclusiones a las cuales la investigación hace referencia, consisten en que el proceso para obtener la licencia presenta una serie de inconsistencias que perjudican la correcta formación de las personas, lo cual genera que haya mayores accidentes de tránsito; la educación brindada no es contextualizada; el peso político que este proceso conlleva, limita a

la gestión de cambios; el fortalecimiento de los cursos deben ser enriquecidos por aportes pedagógicos y psicológicos; en las pruebas práctica y teórica debe haber más instrucción para disminuir los accidentes; brindar recomendaciones para mejorar en las pruebas y no enfocarse en los errores que se comenten.

Las semejanzas que se aprecian entre esta investigación y lo que las investigadoras buscan realizar, consisten en que en efecto, la pedagogía es necesaria para fortalecer la formación en educación vial con el propósito de que a largo plazo, mediante el aprendizaje significativo que se construyó a lo largo del proceso de formación, los conductores logren alcanzar un correcto comportamiento en la vía pública, así como el erradicar los accidentes de tránsito.

Por otro lado, aquello en lo que la investigación difiere de la que se pretende llevar a cabo, es que el autor se enfocó en determinar la razón de los accidentes de tránsito en Costa Rica, más en cambio, lo que se quiere con la realización del presente estudio, se liga más a lo que puede hacer la pedagogía para fortalecer las bases de la formación en educación vial, tomando en cuenta a la atención de la diversidad de personas quienes participan en la gestión para obtener la licencia de conducir en Costa Rica.

Por tanto, el aporte que la tesis realizada por este autor brinda al estudio que se propone, corresponde a la conclusión de que el procedimiento para obtener la licencia tiene vacíos que reforzar con la pedagogía, así como muestra un panorama de cómo se da este procedimiento en Costa Rica, o bien, de cómo ha evolucionado el proceso desde que el autor elaboró su trabajo, en comparación al que se evidencia actualmente.

Respecto a las carencias de la investigación propuesta por el autor, cabe destacar que el estudio no toma en cuenta a la diversidad de población quien va a participar en el proceso, sino que expone todas las habilidades que las personas deben disponer para realizar las pruebas, ofreciendo un perfil único del conductor, lo cual desde la mirada de las investigadoras limita de alguna manera a las personas quienes todavía no han desarrollado las habilidades que se requieren.

Por otro lado Tencio (2008), en su investigación “Educación Vial como Tema Transversal en la Educación Primaria Costarricense: Una propuesta Curricular para Cuarto Año” hace referencia a la problemática social que se vivencia actualmente en el país, la cual se relaciona con los accidentes de tránsito, para plantear una propuesta pedagógica que

responda a la educación vial de los niños y de las niñas en edades tempranas, pues para la autora, el abandono y el descuido de esta área en la formación de los estudiantes, podría estar incidiendo negativamente en el tránsito del país, generando así los accidentes de tránsito por descuido tanto por parte de los peatones como de los conductores.

Asimismo, Tencio en su indagación pretende involucrar al Ministerio de Educación Pública (MEP) y al MOPT, en su ideal de la formación educativa en el área de la Seguridad Vial, como respuesta a la problemática que la sociedad enfrenta, en cuanto a los accidentes de tránsito, debido a que para ella son las dos instituciones gubernamentales encargadas de promover la conciencia social, en cuanto a la conducción y el tránsito vehicular del país.

Por lo que, se puede decir que se comparten algunas de las ideas que la autora en mención plantea dentro de su investigación, ya que en el caso de este estudio se quiere abarcar propiamente a la educación vial como uno de los elementos más influyentes en el proceso de formación de los futuros conductores y su importancia en la vida de cada una de las personas desde edades tempranas, hasta cuando son adultos.

Solo que en este caso a diferencia de lo que describe Tencio, la problemática y el interés por el tema surge desde otra perspectiva, pues busca disminuir los accidentes de tránsito mediante una propuesta pedagógica para niños y niñas en edades tempranas, y en el caso de esta investigación se quiere conocer cómo la pedagogía puede aportar en el proceso de formación en educación vial; pero aunque son temáticas que difieren entre sí, se comparte el ideal de que a través de una buena formación educativa se podría responder a una mejor sociedad y a una mejor cultura.

De la misma forma, se comparte la noción de que mediante el trabajo en conjunto por parte del MOPT y del MEP, se podrían diseñar nuevas propuestas de mejora para la situación actual de la educación vial, como lo expone la autora, solo que a diferencia de lo que la misma muestra en su investigación, en este caso se trabajará con el MOPT, debido a que el estudio se concentra solamente en el proceso de formación en educación vial, impartido por este ente.

Con respecto a la metodología se debe resaltar que Tencio (2008), en su documento propone una investigación descriptiva, donde la misma emplea herramientas como las entrevistas, el análisis documental y las observaciones para conocer la experiencia de los docentes de I y II ciclos, en cuanto a la mediación de temáticas relacionadas con la educación vial dentro de escuelas regulares, y a partir de los resultados obtenidos gracias a la utilización

de estos instrumentos, analiza y sistematiza la información, con el objetivo de diseñar una propuesta curricular para cuarto año, donde se responda a las necesidades evidenciadas de los docentes al mediar estos contenidos.

Por otro lado, un aporte para esta investigación corresponde a lo evidenciado en el estudio de Tencio, donde se logra establecer un antecedente acerca de lo relevante que es la educación vial dentro de la cultura de los peatones, los conductores y los pasajeros, debido a que dentro de su documento hace una reflexión sobre la cantidad de personas que fallecen diariamente, por el desconocimiento de algunas leyes y normas de tránsito; y a la vez, porque resalta la importancia de la educación vial como tal dentro de la formación educativa, pues al carecer de un proceso educativo donde se brinde formación vial tanto en la escuela, como el colegio y después de éste, las personas deben recurrir a terceros muchas veces inexpertos en la temática, para construir aprendizajes relacionados con la seguridad y la educación vial.

Lo que se asemeja con la temática en estudio, debido a que se cree que la diversidad de personas, quienes desean optar por su licencia de conducir a la hora de atravesar por el proceso de formación en educación vial, deben recurrir a diferentes fuentes de información, donde se les enseña a manejar para aprobar la prueba práctica y se les explica el “Manual del Conductor” para resolver el examen teórico, es decir, el proceso de formación en la actualidad tiene como propósito, tener éxito en las pruebas mediante la utilización de habilidades memorísticas.

Una de las carencias que se denotó, es que Tencio en la indagación hace alusión al área teórica de la educación vial, por lo que, con respecto a lo que dice sobre la falta de formación a nivel nacional que hay en cuanto a la temática, se puede agregar que ésta tampoco contempla cómo enseñar a manejar a los ciudadanos o estudiantes de las instituciones educativas, puesto que en el país solo se toma en cuenta la formación en educación vial dentro del área teórica, de manera que la diversidad de personas no cuentan con un docente o con un especialista en conducción a nivel público o costado por el estado, que les muestre cómo manejar de una forma pertinente.

Contrario a esto, se debe mencionar como otra semejanza visualizada, que al igual que en la investigación propuesta por la autora, se considera que mediante la pedagogía se facilita una respuesta a esta necesidad de formación en el área, pues se puede enseñar a manejar a las personas de una forma pertinente si el estado o el ministerio encargado se interesara más por

fortalecer el proceso de formación de los futuros conductores y además, se crearía una conciencia social, donde idealmente se erradiquen los accidentes de tránsito y se acerque a un proceso de formación en educación vial más inclusivo, donde todos tengan oportunidades equitativas de aprender.

Asimismo, se puede decir que aunque las temáticas de estudio en ambas investigaciones tienen objetivos totalmente diferentes, la indagación de Tencio (2008) brindó un aporte en cuanto a cómo se visualiza la educación vial en el país y sobre cuál es el compromiso que tanto el MOPT y el MEP disponen con la formación continua de los futuros conductores y peatones; de manera que ahora se conoce más información, relacionada con la realidad que se vivencia en el país, en cuanto a seguridad y educación vial.

De la misma forma con respecto a la educación vial del país, existe la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, la cual dicta a nivel nacional las leyes y normativas a seguir dentro de las vías y carreteras del país, por lo que abarca conceptos relacionados a la educación vial, lineamientos a cumplir para mantener el orden en las carreteras y prevenir incidentes negativos, y los requisitos a seguir para obtener la licencia de conducir.

Este antecedente, aporta a la investigación en tanto a que abarca todo lo relacionado con la educación y la seguridad vial del país, con tal de ofrecer a la ciudadanía precaución, respeto y tranquilidad en las vías, tanto a los peatones como a los conductores.

Asimismo, a nivel nacional se cuenta con la Ley 8709 denominada Regulación de las Escuelas de Manejo, en la que se establece que estas instituciones son de interés público para la ciudadanía, debido a que facilitan un proceso de formación en educación vial para las personas quienes desean obtener la licencia de conducir, donde se busca que éstas aprendan a manejar de forma exitosa y complementen la información teórica que poseen; de manera que en esta ley se define qué es una escuela de manejo, cuáles son sus funciones, quiénes pueden trabajar como instructores en éstas, cuáles son algunos de los requisitos que deben cumplir y algunas de las posibles sanciones si no los cumplen.

Por lo que, se puede afirmar que lo anterior brinda una noción sobre el ámbito legal que respalda a las escuelas privadas de manejo dentro del país y de los deberes que poseen, así como las modificaciones y apoyos que se deben contemplar dentro de la sociedad, para propiciar una formación en educación vial pertinente.

Por otro lado a nivel internacional, se encontraron una serie de documentos que se relacionan con el tema de interés, los cuales en su mayoría hablan de la formación que se da a las personas en las escuelas sobre educación vial, de manera que estos documentos se expondrán a continuación:

Navas (s.f.), en su documento “La educación vial dirigida a alumnos con necesidades educativas especiales: documento de apoyo”, parte de la necesidad que existe en mejorar la seguridad vial para todos los ciudadanos, es decir que abarque a la sociedad por completo, mediante una mejora de hábitos, actitudes y comportamientos, que deben aprender las personas con alguna condición asociada, con el fin de que éstos logren integrarse a la sociedad con autonomía y posteriormente se integren al ámbito laboral.

Esto se pretende llevar a cabo por medio de la escolarización que reciban los estudiantes dependiendo de sus particularidades, con el propósito de categorizarlos y aplicar un módulo de trabajo con cada grupo. Este módulo de trabajo consiste en realizar una serie de ejercicios de manera vivencial, donde se enseña a los estudiantes a cómo comportarse en las calles, cuando transitan por ellas.

El aporte que existe entre este documento y el tema de investigación que se propone, es que ambos desean que todas las personas inmersas en una sociedad, dispongan de la autonomía personal suficiente, respecto a su seguridad y educación vial.

Además se está de acuerdo con el hecho de que se necesitan programas de educación vial que involucren los ajustes pertinentes para que sean aplicados a todas las personas, pero según lo mostrado en este escrito, la formación se da en la escuela y no menciona la continuidad que se debe brindar en secundaria, y posteriormente cuando se llega a la mayoría de edad.

Otro elemento que enriquece a la investigación, es que la población diversa disponga de una mayor seguridad vial y consecuentemente una mejor autonomía personal, capaz de tomar decisiones por sí mismos con la mayor autodeterminación posible, en materia de seguridad y educación vial.

Por otra parte, Pérez (2008) en su escrito “Programa de educación vial para niños con necesidades educativas especiales”, enfatiza en que la educación vial es uno de los elementos claves para obtener una integración social satisfactoria, por lo que es necesario desarrollar un plan de educación vial que brinde una mayor independencia personal a aquellos quienes lo

requieran y ampliar sus conocimientos sobre las normas básicas de circulación, ya sea como peatón, como viajero o como usuario del transporte público, porque hacer un buen uso de las vías públicas, se lleva a cabo mediante un buen comportamiento, el cual requiere de una formación educativa.

Además se insiste en que para tener una conducta vial adecuada es necesario ejercitar ciertos procesos mentales necesarios, como lo son la observación, la percepción, la atención, procesar información adecuadamente, tomar decisiones acertadas, equilibrio motriz, control automotriz y postural, autocontrol y evaluación de las capacidades. Por lo tanto, aquellas personas quienes tienen alguna condición requerirán de adecuaciones para ejercitar estos elementos.

La metodología utilizada para efectuar estos ejercicios, consiste en realizar una serie de actividades durante la formación escolar, que se pueden ajustar de acuerdo a las necesidades educativas de cada estudiante, principalmente mediante actividades de la vida cotidiana, con el fin de promover el aprendizaje significativo en los estudiantes.

El aporte entre este documento y el tema de investigación que se propone, consiste en que se pretende ajustar la información de educación vial con el propósito de que exista una accesibilidad de la misma para una variedad de personas, así como promover el aprendizaje significativo de las personas en materia de educación vial, con el fin de que apliquen dicha información a su realidad y así enfrentar a la sociedad.

Asimismo otro aporte de este documento al tema de investigación, corresponde a que se menciona la independencia y la responsabilidad que se le atañe a las personas mediante la formación en educación vial, pues enriquece la mirada de la sociedad y la hace concebir a las personas como protagonistas de su propia seguridad y educación vial, y no como aquellos quienes dependerán de un tercero para trasladarse, es decir, se brinda un cambio actitudinal significativo.

Aunado a lo anterior, se afirma que todas las investigaciones expuestas se relacionan entre sí, mediante el enfoque utilizado en ellas, de lo cual se infiere que se descontextualizan, ya que actualmente se trata de cambiar de enfoque de investigación, por uno que se aproxime a la inclusión y vea a la persona como tal y no como un objeto que debe integrarse a la sociedad o que deba curarse.

A la vez, se aprecia que a nivel internacional ha existido una mayor iniciativa para investigar respecto a la educación y seguridad vial de las personas en su totalidad, sin importar condición de género o de discapacidad en contraposición con el nivel nacional, lo que refleja que el tema propuesto no ha sido profundizado en Costa Rica, por lo que es evidente la necesidad de investigar la situación costarricense, respecto a los aportes que la pedagogía pueda brindar a la educación y seguridad vial, que forma a sus ciudadanos como futuros usuarios de las vías públicas.

Es por esto, que se debe establecer una guía del camino por el cual las investigadoras desean acudir, al momento de investigar sobre la temática propuesta, con el fin de desarrollar la investigación y darle un sentido profesional, la cual se evidenciará en los párrafos continuos.

Objetivos

Para efectos de ejecutar el presente estudio, se planteó un objetivo general y una serie de objetivos específicos, con los cuales se pretende delimitar y aclarar lo que se quiere lograr a través de esta experiencia.

Objetivo General.

Analizar el aporte de la pedagogía en la formación de educación vial impartida por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), para el diseño de una estrategia pedagógica que se aproxime a una mediación inclusiva.

Objetivos Específicos.

- Conocer la dinámica seguida en el proceso de formación en educación vial ofrecido por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a través de la exploración del contexto y del intercambio de experiencias con participantes.

- Identificar los aspectos en los que la pedagogía retroalimenta el proceso de formación en educación vial, donde se posibilite una participación inclusiva de la diversidad de personas.

- Diseñar una estrategia pedagógica para mediar el proceso de formación en educación vial, en el marco de la inclusión social de los cursos de educación vial.

A modo de síntesis, se considera que a lo largo de este capítulo se ofreció un preámbulo sobre la realidad en materia de educación vial, así como su relación con la pedagogía desde un enfoque de inclusión social, lo que les permitió a las investigadoras destacar la importancia de realizar esta investigación en el ámbito nacional, y también

demostrar el camino por el cual se desea atravesar, y así lograr los objetivos previamente planteados.

Por tanto, desde este punto de partida se desea continuar con el desarrollo de la investigación, mediante el análisis de diferentes postulados que se relacionan con el tema propuesto por las investigadoras, por lo que es necesario apoyarse en una serie de referentes teóricos que respalden el estudio, y que fundamenten las aseveraciones a realizar, lo cual se pretende llevar a cabo en el capítulo II.

Capítulo II

Marco Teórico

El presente apartado, trata de poner en evidencia una discusión teórica que rige el estudio, con el fin de ofrecer un panorama acerca del camino que se intenta seguir a lo largo de esta investigación.

De esta manera, las investigadoras consideran importante refugiarse en la pedagogía, como medio de respuesta para generar un impacto, dentro de cada espacio donde intervengan procesos de aprendizaje, debido a que ésta se caracteriza por ofrecer un sentido a lo que se aprende, y consecuentemente, ocasiona que se reflexione ante las múltiples situaciones que suceden en la vida cotidiana, en relación con el aprendizaje obtenido.

Tal es el caso de la inclusión, ya que, ésta al ser vista como una forma de vida donde se respetan a las personas como tal, y se les propicia una equidad de oportunidades para que se desarrollen plenamente en la sociedad; permite que la pedagogía visualice aquellos aspectos que, a nivel de aprendizaje, persiguen esta dinámica y aquellos que no, generando una reflexión acerca de cómo se podría poner en práctica la inclusión, dentro de los diferentes espacios donde se faciliten procesos de aprendizaje, y así mismo, generar un impacto a nivel social, en cuanto a respetar y brindar una equidad de oportunidades a los demás, sin importar las diferencias que existen entre unos y otros.

Esto es precisamente lo que se abarca en este capítulo, un referente conceptual que clarifique o apoye la noción de cómo se puede emplear la pedagogía dentro del proceso de formación en educación vial implementado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a modo de ofrecer aprendizajes significativos, con sentido, con respeto y equidad de oportunidades para las personas quienes participan en este proceso de formación.

Pero para entender esto, se debe determinar lo que ha significado la evolución de la educación vial en relación con la educación y la sociedad costarricense, también a qué se refieren con la lucha de la diversidad de las personas por participar en una sociedad inclusiva, el papel que juega la pedagogía en el diseño de estrategias pedagógicas, la influencia de la cultura institucional en la visión de la formación vial costarricense y la relación que tienen estas temáticas con la investigación que se propone, lo cual se amplía a continuación.

Educación vial costarricense como respuesta ante la evolución social y educativa

Entendiendo el concepto de sociedad como un grupo de personas quienes viven en una misma zona geográfica, comparten una cultura y tienen reglas establecidas, se puede afirmar que la ciudadanía costarricense ha atravesado por diferentes períodos históricos que le caracteriza, gracias al cambio generado en la zona geográfica, en la cultura y por supuesto, en las reglas que se han interpuesto a lo largo de los años.

Asimismo la educación, comprendida como el proceso mediante el cual la persona construye aprendizajes a través del tiempo, para mejorar su desarrollo tanto personal como profesional, y que se hereda de generación en generación, también responde a cada uno de los períodos históricos por los que atraviesa la sociedad costarricense, ya que se han creado diferentes modelos educativos que se acoplan a las necesidades que presenta la sociedad en determinado momento.

Por tanto, los términos sociedad y educación se relacionan entre sí debido a que la educación es impartida dentro de una sociedad, que como se dijo anteriormente, es cambiante con el pasar de los años, y ambas tienen como propósito tratar de solventar las necesidades que los ciudadanos presentan en determinado momento, con el fin de enfrentar la realidad con el mayor de los éxitos, es decir, la sociedad se apoya en la educación para construir al modelo de ser humano que se desea formar.

A la vez la sociedad y la educación se apoyan en la educación vial, interpretada por las investigadoras como aquel proceso de formación en el que el ser humano se ve inmerso a lo largo de su vida, y donde construye aprendizajes relacionados con conceptos y reglas básicas para transitar como peatón o conductor por las vías públicas del país.

A partir de esto surge una evolución del transporte en Costa Rica, por lo que igualmente ha sido sujeto de cambio durante el transcurso del tiempo, gracias a que cada uno de los períodos históricos por los cuales ha atravesado la sociedad y cada una de las modificaciones que se han vivido a nivel de educación, han transformado la noción de educación vial que se tenía en cada época, por lo que ésta también ha variado.

Cabe destacar que si la sociedad está en constante cambio y esto interviene en el modo de ver a la educación, la manera de mediar la formación de las personas, y por ende, repercute en la noción de educación vial que se concibe, entonces el MOPT al ser una institución inmersa en una sociedad también se verá impactada, debido a que es a partir de la visión y la

misión que disponga con la sociedad, que se tomarán las medidas correspondientes para brindar una formación en educación vial pertinente y significativa; donde se garantice una respuesta positiva en la dinámica social que se vivencie en las vías públicas.

Lo cual es importante para esta investigación, debido a que a lo largo del proceso de formación en educación vial, participa una diversidad de personas quienes desean ser tratadas bajo las mismas condiciones que los demás, pensamiento que se ha ido incorporando a la sociedad poco a poco, mediante una serie de cambios sociales pertenecientes a modelos históricos determinados, los cuales generan impactos que modifican las realidades, principalmente en educación vial, por lo que para ofrecer una mayor comprensión de esta situación, es necesario conocer dichos modelos históricos y así, identificar los cambios sociales que ocurrieron en los mismos.

Al respecto Molina (2007) establece tres períodos históricos con su respectivo modelo educativo que abarca desde el año 1821 hasta el 2007; estos momentos históricos corresponden al período municipal-eclesiástico que comprende desde el año 1821 hasta el año 1885; el centralizado-secular que va desde el año 1886 hasta el año 1939; y finalmente el universitario-pedagógico, que abarca desde el año 1940 en adelante; los cuales se explican a continuación bajo la perspectiva de este autor.

El período municipal eclesiástico según Molina, alberga actividades económicas como ganadería, agricultura, actividades artesanales, intercambiándose así campesinos, artesanos y comerciantes, los cuales se asentaron en el Valle Central, tendían a la homogeneidad étnica basada en el mestizaje, y compartían una cultura en común creyente en la religión católica, es decir, lograron independizarse formando una sociedad como base de la experiencia nacional costarricense.

Es en este mismo período donde se comienzan a dar las primeras evidencias de una educación vial en Costa Rica según Ministerio de Obras Públicas y Transportes (s.f.) en el folleto 1, debido a que por la naturaleza de las actividades económicas desempeñadas, los trabajadores hacían uso de carretas y bueyes para trasladar sus productos, de manera que es durante el Gobierno de José María Castro Madriz bajo el Decreto 111 del 25 de enero de 1857, que se les instruye a los carreteros cómo debían guiar a sus bueyes por las vías públicas, caminando a su lado y no de frente, llevando el chuzo de forma atravesada para ofrecer mayor

fluidez en el tránsito, lo cual de no obedecer, se les multaba con pagar desde uno a cinco pesos.

Este aporte, refleja un breve conjunto de reglas a cumplir para transitar en la vía pública de dicho período histórico, generando cambios en la sociedad para crear una norma que indique cómo deben comportarse las personas a la hora de hacer uso de los diversos caminos y rutas.

Es importante destacar que debido a los cambios por los cuales atravesaba la sociedad costarricense, en cuanto a la confección de carreteras y construcción de edificios, era necesario crear una institución que se encargara de velar por los detalles que surgían a partir de los diferentes cambios, por lo que según lo mencionado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (s.f.) en el folleto 1 se crea la Dirección General de Obras Públicas en 1860, con el propósito de favorecer una estabilidad y solidez a las diversas edificaciones, en pro de la mejoría de la infraestructura costarricense.

Por otro lado, tiempo posterior a la creación de la Dirección General de Obras Públicas, ocurre uno de los mayores impactos para la sociedad y educación costarricense, el cual según Ramírez, González, Altamirano y López (1997) corresponde a la incorporación de la mujer en el ámbito educativo en el año de 1884, convirtiéndose en lo más importante de la educación pública de la época, esto debido a que a nivel social, las mujeres reflexionaron ante el rol que como ciudadanas debían cumplir y comienzan una constante lucha para valer los derechos, que como seres humanos necesitaban incorporar a sus vidas.

Sin embargo, lo anterior no llega a impactar en gran medida a la educación vial costarricense, debido a que en este período histórico se prestó mayor atención a la modificación de la infraestructura, además de que no se apreciaba a la educación vial como algo fundamental e indispensable para regular el comportamiento de las personas en relación con los medios de transporte, sino que las personas utilizaban el sentido común para no perjudicar el bienestar de la sociedad cuando transitaban por las diversas rutas, ya fuera caminando o por medio de animales de carga, tales como el caballo o los bueyes con su respectiva carreta.

De manera que tanto mujeres como hombres a pesar de disponer ciertas reglas de cómo transitar por la vía pública, no se preocupaban por las desigualdades de género en la misma, sino que se apreciaba natural que los hombres utilizaran en mayor medida los medios de

transporte que las mujeres, pues ellos debían ejecutar sus actividades económicas, además no existía una necesidad o interés de por medio que impulsara a la mujer a utilizar los medios de transporte como los hombres, sino que apenas las mujeres estaban construyendo su espacio dentro de la sociedad como seres independientes, a través de la educación.

Por ello Molina (2007) afirma que el “modelo municipal-eclesiástico jugó a favor de la democratización de la política y se convirtió en la base de la más importante experiencia de integración social y cultural experimentada por Costa Rica en el siglo XIX” (p. 195), debido a que es en esta época donde la ciudadanía costarricense empieza a fortalecer su sociedad mediante una serie de reglas que responden a los cambios emergidos, entre ellos, la modificación de la infraestructura, la incorporación de directrices para transitar por las carreteras, así como el respeto por parte de la sociedad ante la decisión de la mujer en caso de querer educarse, por lo que se afirma que existe un precedente de una integración social y por ende, se conforma una nueva cultura, la cual los costarricenses acogieron para así crear su propia identidad.

Por otro lado, el autor en mención destaca un segundo modelo llamado centralizado-secular que comprendió desde el año 1886 hasta el año 1939, el cual fue diseñado por un círculo de intelectuales y políticos liberales para darle una instrucción mínima y básica al conjunto de la población, transformarla e identificarla con los valores del patriotismo, la ciencia, la higiene, la disciplina laboral y otros; así mismo Costa Rica había pasado de un régimen autoritario a una democracia electoral, por lo que, toda decisión política debía ser tomada en las urnas, pues una nueva generación empezaba a disputar el liderazgo intelectual del país, a partir de su más actualizada y especializada preparación pedagógica.

De la misma forma, en cuanto a la educación vial de este período Tovar (2013) detalla en su artículo que se efectuó uno de los mayores avances a nivel nacional, el cual se relaciona con la llegada del tranvía eléctrico, donde se comenta cómo los pobladores de San José se quedaron impactados un 9 de abril de 1899 al observar el tranvía desplazándose frente al Teatro Nacional, lo que influyó en la formación vial de aquella época, puesto que los jinetes y carreteros, debieron adquirir nuevas reglas para transitar por las calles del país, como por ejemplo detenerse y ceder el espacio al novedoso transporte público.

Paralelo a este acontecimiento se da una mejoría en la economía costarricense lo cual según Quesada (2008), se dio gracias a la exportación del café y del banano hacia naciones

europeas con grandes economías, donde se evidenció un rápido crecimiento en las negociaciones internacionales, dándole la oportunidad a Costa Rica de importar y exportar productos con Estados Unidos; lo cual dio como resultado la introducción de vehículos en suelo nacional, siendo en el año 1907 cuando el primer automóvil transita por las carreteras costarricenses.

Este evento pone en evidencia un acontecimiento importante, pues Costa Rica disponía de carreteras a base de piedra y lastre, las cuales eran transitadas por medios de transporte con ruedas de madera, sin embargo cuando se introducen los automóviles con ruedas de caucho al país, era evidente que se debían realizar cambios en la infraestructura de las carreteras, por lo que Quesada destaca que a principios del siglo XX se comienza a importar el asfalto en respuesta a la necesidad que atravesaban los nuevos vehículos costarricenses y para la segunda mitad del siglo XX, se empiezan a utilizar las ruedas de caucho en los vehículos.

El continuo aumento en la flota vehicular de esta época, generó que las autoridades de aquel entonces se preocuparan por el bienestar de la ciudadanía, de manera que en 1910 según Quesada (2008) se decidió crear un reglamento denominado “Reglamento para el servicio de automóviles en la ciudad de San José”, el cual consistía en matricular los vehículos para regular su ingreso, ordenar el tránsito vehicular y peatonal de la zona, y establecer ciertos requisitos que los automóviles debían cumplir, para que las personas lograran desplazarse por las vías de una forma segura.

Es por ello que según este autor, en 1926 se crea la Ley de Tráfico, para disponer de un mayor control en la seguridad vial de la ciudadanía, debido a que se estaba presentando un aumento desmesurado en la cantidad de vehículos que se encontraban en el país y solo existía el “Reglamento para el servicio de automóviles en la ciudad de San José”, por lo que éste se modificó y mejoró.

Los cambios realizados al reglamento, dieron origen a la creación de la Dirección General de Tráfico como ente encargado de regular todo lo referente a los vehículos y su transitar, y con ésta nace el registro nacional de conductores, por lo que se crea un proceso mediante el cual, el dueño del auto debía inscribir su vehículo para adquirir una placa y realizar un examen para obtener su permiso de conducción, lo que es reconocido como uno de los mayores impactos a nivel de educación vial, ya que se presentan los primeros momentos de un proceso complejo que busca resguardar la seguridad vial de la ciudadanía.

Es importante destacar, que en esta Ley de Tráfico a pesar de haber atravesado por una serie de modificaciones para 1926, Quesada destaca que “...no hacen mención en ningún momento de la posibilidad que puedan tener las mujeres como conductoras, esto hace pensar que todavía para este año, las mujeres en Costa Rica no contaban con la autorización de conducir un automóvil...” (p.875), por lo que se evidencia la negativa que existía en esta época ante la idea de que las mujeres condujeran un automóvil por las carreteras del país, ya que todavía una mayoría femenina se dedicaba a las labores del hogar y otras estudiaban, mientras los hombres se encargaban de trabajar, conducir y llevar dinero a sus hogares.

Otra modificación de la Ley de Tráfico relevante para la presente investigación que Quesada (2008) ofrece en su escrito, se relaciona con que los conductores “no debían contar con ningún tipo de mutilación de extremidades ni impedimento físico” (p. 875), lo cual refleja que la acción de conducir automóviles desde un principio, ha sido pensada para que solo una parte de la población pueda ejercerla, mientras que otra parte de la ciudadanía que incumple los requisitos solicitados, se excluye de dicha actividad.

Respecto a la Dirección General de Tráfico, es importante mencionar que así como la sociedad y la flota vehicular fueron cambiando y aumentando con el transcurso del tiempo, este ente también se vio sujeto a modificaciones según el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (s.f.) en el folleto 1, empezando por renovar su nombre el cual cambió de Dirección General de Tráfico a Dirección General de Obras Públicas, después de llamarse Dirección de Obras Públicas se denominó Secretaría de Fomento, hasta que posteriormente se creó un documento denominado “Constitución Política de 1917”, en el cual se declaraba que a partir de ese momento las Secretarías del Estado serían denominadas como Ministerios, de manera que adoptó el nombre de Ministerio de Fomento.

Por tanto, se considera que el período centralizado-secular fue significativo para la educación vial, debido a que fue gracias a la exportación e importación de productos, que se dio la introducción de los medios de transporte facilitando así un crecimiento de la flota vehicular, lo cual ocasionó que se crearan instituciones encargadas de velar por la seguridad de la ciudadanía mediante la implementación de nuevos reglamentos y leyes, con el fin de regular los nuevos cambios en la vía pública.

Asimismo la educación vial se da a conocer más detalladamente en este período generando simultáneamente una serie de impactos sociales tales como, la posición de la mujer

en la sociedad que ocasiona que se establezcan pautas para prohibir su participación en la conducción de medios de transporte, al igual que las personas con alguna condición de discapacidad física, ya que éstas se apreciaban como personas dependientes de alguien más para sobrevivir, por lo que era incorrecto pensar que podrían desenvolverse autónomamente en la conducción de automóviles.

En última instancia, Molina (2007) expone otro modelo llamado universitario-pedagógico que comprende desde el año 1940 hasta el 2007, modelo que se basó en la denuncia por parte de los estudiantes en cuanto a la calidad de su instrucción educativa, así como las deficiencias en lectura, escritura, conocimientos matemáticos, históricos y culturales básicos, pues cuando se encuentran en niveles parauniversitarios y universitarios, toman conciencia acerca de la preparación que han recibido en la educación media, concluyendo así que ésta no es la mejor para enfrentar niveles de educación superior.

Aunado a lo anterior, es relevante destacar que el modelo universitario-pedagógico, tiene estrecha relación con el tema de investigación, debido a que es a partir de estos años que se comienza a hablar sobre educación vial en Costa Rica formalmente, reorganizando entes que aborden las funciones correspondientes a la educación vial, así como hablar de una formación para erradicar los accidentes de tránsito y las pérdidas humanas y económicas, que surgen a partir de ellos.

Por esto, es fundamental detallar brevemente los acontecimientos que se dieron en este período continuando con la evolución que plantea el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (s.f.) en el folleto 1 referente a cómo el tema de educación vial terminó siendo parte del MOPT, por tanto, se debe recordar que en el período anterior la institución encargada de la regulación del transporte se le denominaba Ministerio de Fomento, pero según el autor en mención en 1948 este ente pasa a ser llamado Ministerio de Obras Públicas, en 1963 es sustituido por la creación del Ministerio de Transportes y en 1971 es cuando nace el Ministerio de Obras Públicas y Transportes o MOPT.

Por otra parte, tras la consolidación del MOPT como institución gubernamental encargada de regular todo lo referente al tránsito en el país, según el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (s.f.) en el folleto 1, en el año 1984 nace Educación Vial como subdepartamento de la División de Transportes, pero es hasta 1985 que en conjunto con esta Dirección se encarga de realizar todo lo referente al proceso de emisión y valoración para

obtener la licencia de conducir, el cual consistía en resolver una prueba teórica que evaluara la información que poseía una persona acerca de la educación vial y una prueba práctica de manejo que valorara las habilidades de la misma para conducir en las carreteras; proceso que antes de 1985 era desarrollado por el Instituto Nacional de Aprendizajes (INA).

De la misma manera Ministerio de Obras Públicas y Transportes (s.f.) en el folleto 1, alude que es hasta 1993 cuando se emite la actual Ley 7331 denominada Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres, que la totalidad del proceso de emisión y valoración para obtener la licencia de conducir, pasa a estar a cargo completamente del subdepartamento de Educación Vial, nombre que se modificó en 1999 cuando se reestructuró toda el área de transportes y se convirtió en la Dirección General de Educación Vial (DGEV), como actualmente se le conoce.

Con los tres modelos que Molina (2007) propone para explicar la historia de la educación en Costa Rica, y con la información que aporta el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (s.f.) en el folleto 1, acerca de la creación e historia de la educación vial, se pretende enfatizar para efectos de la presente investigación, en que la educación vial responde a un espacio social determinado y a un momento y contexto históricos, donde si se dan cambios a nivel social, esto repercutirá en la realidad educativa que se vivenciará a partir de dichos cambios sociales.

Es por ello que se cree fielmente que si se expone un precedente en el MOPT, en cuanto a sus prácticas educativas y cómo mediante la implementación de la pedagogía, se pueden facilitar espacios que permitan la participación de las personas a lo largo del proceso de formación en educación vial; posiblemente se pueda reflexionar en torno a la posición y la responsabilidad que la institución tiene con los usuarios a nivel de educación y seguridad vial en el país.

Precisamente es a esa discusión a la que se desea llegar con la presente investigación, con el fin de comprender la dinámica educativa de Costa Rica y cómo por medio de la pedagogía, se puede brindar una respuesta a una serie de necesidades de la sociedad costarricense a nivel de educación vial.

Al mismo tiempo las investigadoras deben aclarar que el MOPT, no pertenece a un centro educativo formal, es decir no es una escuela, un colegio o una universidad, pero sí se implementan procesos de enseñanza-aprendizaje, por lo que esta institución se ajusta a un

contexto de educación no formal, el cual según Coombs y el equipo de 1972 de la UNESCO (citada por Sirvent, Toubes, Santos, Llosa y Lomagno, 2006), la define como “toda actividad educativa organizada, sistemática, realizada fuera del marco del sistema oficial, para facilitar determinadas clases de aprendizaje a subgrupos particulares de la población, tanto adultos como niños”. (p.3)

De manera que para efectos de esta investigación, la educación no formal será visualizada como aquella educación que se ejecuta fuera del contexto académico, con el fin de colaborar en la formación de la persona, acerca de temas complementarios que se consideran relevantes, para estimular el desarrollo integral de la persona.

A la vez Colom (2005), destaca que la educación no formal:

...nace por necesidades perentorias marcadas por las innovaciones sociales que se producen en el mercado laboral, en el tiempo libre o de ocio, en la necesidad de crear nuevas profesiones para nuevas necesidades, en la continuidad de reciclajes o actualizaciones de conocimientos o simplemente, como formas de desarrollo o crecimiento personal. (p.13)

Por lo que, en este documento se hace referencia a la educación no formal que se ejecuta en el Departamento de Formación y Capacitación (DFC) del MOPT, con respecto al tema de educación y seguridad vial, puesto que mediante ésta, se busca que los ciudadanos construyan aprendizajes relacionados con las habilidades y competencias que se necesitan para conducir o transitar por las vías del país de una forma segura para la sociedad.

Además las personas quienes se encargan de mediar el proceso de formación en educación vial para obtener la licencia de conducir, no poseen en su mayoría, una formación profesional en el área de educación, de manera que como lo menciona el autor anteriormente, es gracias a la necesidad de ampliar la formación de la ciudadanía y de responder a sus necesidades, que se delega esta responsabilidad a profesionales de otras disciplinas, así que se aprecia al MOPT, específicamente al DFC, como ente que pertenece al contexto de educación no formal.

De esta manera, la educación vial llega a ser importante en el desarrollo de la sociedad y por ende de sus ciudadanos, lo cual implica que las personas dispongan del acceso pertinente para que puedan gozar de una formación lo más cerca posible de un enfoque de inclusión social.

Es por esto que es necesario reflexionar sobre la importancia de la inclusión en el proceso de formación en educación vial y en la sociedad como tal, pues de algún modo, es una necesidad que la ciudadanía costarricense debe abarcar y asumir con responsabilidad, lo cual se detallará ampliamente en el siguiente apartado.

Inclusión Social en Costa Rica: La continua lucha por el respeto y la equidad de oportunidades

Para desarrollar este apartado, es fundamental exponer a qué se hace referencia cuando se habla sobre inclusión social, término que dispone de una riqueza de significados valorados desde diversos puntos de vista, de manera que las investigadoras se limitarán a entender dicho concepto desde la perspectiva del Banco Mundial (citado por Muñoz y Barrantes, 2016) donde define la inclusión social como:

Proceso de empoderamiento de personas y grupos para que participen en la sociedad y aprovechen sus oportunidades. Da voz a las personas en las decisiones que influyen en su vida a fin de que puedan gozar de igual acceso a los mercados, los servicios y los espacios políticos, sociales y físicos. (p.17)

De manera que, la inclusión social se relaciona con involucrar en la sociedad a las personas para que participen en equidad de oportunidades, sin importar su etnia, clase social, edad, género, orientación sexual o condiciones asociadas a la discapacidad, es decir, hace alusión a involucrar a todas las personas sin discriminación alguna en la cotidianidad, o bien, propiciar de las mismas oportunidades de participación a aquellos quienes comparten un espacio o lugar determinado.

Pero, este enfoque de inclusión social se muestra afectado al momento en que se interponen una serie de barreras, las cuales son entendidas por las investigadoras como

actitudes y limitaciones en el entorno que dificultan la participación plena y efectiva de las personas en la sociedad, en igualdad de condiciones que las demás.

Por tanto cuando las personas afrontan una barrera, automáticamente se ven excluidas de la actividad que estén realizando o del espacio donde se encuentren, lacerando así sus derechos y dando lugar a actos discriminatorios, lo que va en sentido opuesto al enfoque de inclusión social que se pretende promover en la presente investigación.

A la vez otro concepto a desarrollar y de importancia para las investigadoras, corresponde a la diversidad de personas, el cual según el documento de Ramos (2012), este se entiende como un conjunto de seres humanos quienes conviven en un mismo contexto aunque pertenezcan a diferentes grupos debido a sus particularidades, es decir, que involucra a cada una de las personas con sus diferencias y características sin excepción alguna.

Se evidencia que los términos inclusión social, barreras y diversidad de personas, se encuentran estrechamente relacionados entre sí, mas no son lo mismo, ya que, el primero es un enfoque que le permite a la ciudadanía disponer de las mismas oportunidades de participación en la sociedad sin discriminación alguna brindando una voz a las personas para que tomen decisiones que influyen en su vida, el segundo corresponde a situaciones o actitudes que dificultan a una persona desenvolverse plenamente en su entorno, y la tercera hace referencia a todos los seres humanos que se encuentran en un espacio determinado, cuyas características individuales difieren entre sí.

Es conveniente determinar, que los conceptos anteriormente descritos son un pilar fundamental para la investigación, esto debido a que existe una diversidad de personas quienes participan en el proceso de formación en educación vial, provenientes de diferentes zonas del país, con distintas características de género, edad, nacionalidad, religión, condición socioeconómica, orientación sexual o condición de discapacidad.

Toda esa diversidad de personas tiene un mismo objetivo, el cual es acceder a una formación en educación vial, donde se promueva el respeto y la equiparación de oportunidades, con el fin de que no encuentren barreras que dificulten su participación y por ende, logren cumplir con su meta de forma plena.

Sin embargo, a pesar de que existe una claridad conceptual de estos términos y su relación, es importante conocer cómo se ha dado el proceso legal de la inclusión social de la diversidad de personas en la sociedad costarricense, con el propósito de comprender la

posición que han adoptado algunos ciudadanos, respecto a la lucha para hacer efectivo este derecho, lo cual se detallará a continuación, mediante diez indicios organizados de forma cronológica.

Asimismo, es preciso destacar que las siguientes afirmaciones son tan solo, aquellos momentos donde la sociedad de Costa Rica reflexionó acerca de que en efecto, existen personas a quienes no se les proporcionan las mismas oportunidades que a otras y por tanto, se deben tomar acciones para cambiar esa realidad. No obstante, se desea aclarar que los indicios detallados a continuación, fueron el impulso para crear otros recursos que les complementan y les brindan mayor peso, con el fin de propiciar un acercamiento al enfoque de inclusión social.

Cabe destacar, que estos aportes juegan un papel importante para la diversidad de personas de la presente investigación, ya que permiten valorar los derechos que se amenazan, en caso de que encuentren alguna barrera durante el proceso de formación en educación vial.

Por tanto, el primer indicio que dio lugar al proceso de inclusión social en Costa Rica, surgió con la llegada de la Declaración Universal de los Derechos Humanos en 1948, ratificada en Costa Rica en 1980, con el fin de que las personas fueran vistas como sujetos de derecho, merecedoras de libertad y dignidad humana, y así erradicar los atropellos e injusticias por las que atravesaban. De esta manera, según las Naciones Unidas (s.f.), los derechos humanos son:

...derechos inherentes a todos los seres humanos, sin distinción alguna de nacionalidad, lugar de residencia, sexo, origen nacional o étnico, color, religión, lengua, o cualquier otra condición. Todos tenemos los mismos derechos humanos, sin discriminación alguna. Estos derechos son interrelacionados, interdependientes e indivisibles. (párr. 1)

Es decir, los derechos humanos son aquella facultad que las personas tienen desde el momento que nacen, la cual les permite participar y desarrollarse como ciudadanos en forma plena dentro de una sociedad o país, e involucran a todas las personas por igual y sin discriminación, es decir, a toda la diversidad de personas.

Se afirma que la aparición de los derechos humanos fue importante para comenzar el proceso de inclusión social en Costa Rica, debido a que a pesar de todo lo que involucraba dicha declaración en defensa de los derechos de las personas, seguían presentándose una serie de maltratos y exclusiones, por lo que debían crearse otras leyes y así erradicar las situaciones que dificultaban la defensa de los derechos de las personas, para participar en la sociedad sin discriminación.

Es por esto, que las investigadoras consideran que el proceso de formación en educación vial, no se le puede negar a ningún ciudadano quien así lo solicite, debido a que es sujeto de derecho y no se le puede negar su participación en dicho proceso, desde la perspectiva de los derechos humanos.

Es así como aparece el segundo indicio que conforma el proceso de la inclusión social costarricense, el cual corresponde al Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales que según Naciones Unidas (s.f.) fue creado en 1966 y ratificada en 1968, donde se hace hincapié en las condiciones de trabajo, de salud, de educación y culturales, que deben propiciárseles a las personas para que puedan vivir lejos de la miseria, gozando de accesibilidad a la educación, a condiciones óptimas de trabajo y de salud, y por ende, de las mismas oportunidades de participación en la sociedad que las demás personas, sin importar condición socioeconómica o clase social.

De esta manera se pretendía que las personas conocieran sus derechos a la hora de trabajar o de obtener un trabajo, al ser atendidas en un centro de salud o de aprovechar este servicio, al acceso a la educación y para desenvolverse en un ambiente cultural y de pertenecer a una cultura como tal, donde las condiciones de subsistencia fueran las más óptimas, con el propósito de que la población rezagada y con dificultades para salir adelante en el medio social que les rodeaba, se equiparara en relación con las oportunidades que se les presentaban a las personas con mayor prestigio social y económico.

Igualmente, este Pacto garantiza que la diversidad de personas con diferente condición social o económica, puedan gozar del mismo derecho como por ejemplo ser partícipes del proceso de formación en educación vial, sin ser discriminados, siempre y cuando cumplan con los requisitos que dicho proceso exige.

Posteriormente, aparece el tercer indicio de la inclusión social en Costa Rica, que corresponde al Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos donde Naciones Unidas

(s.f.), establece que fue creado en 1966 y ratificado en 1968, el cual se relaciona con el pacto descrito con anterioridad, pero sus intereses son diferentes, ya que, se enfoca en regular el maltrato humano que se le ejercía a las personas, tales como torturas, experimentos científicos, esclavitud, privación de libertad y de la libre expresión, exterminio y genocidio sin razón; principalmente en las personas afrodescendientes, mujeres y menores de edad, quienes no eran determinados como sujetos de derecho, lo cual cambió abruptamente con la llegada de este pacto.

También, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos pone en evidencia los derechos que tienen las personas quienes hayan cometido delitos y sean privadas de libertad, enfocándose en su tratamiento en pro de su reinserción y readaptación social, así como los derechos que tienen las personas extranjeras legalmente autorizadas para permanecer e irse del país en cualquier momento, es decir, dicho pacto se concentra en que las personas son merecedoras de su libertad y de la toma de sus decisiones, y cuando se les prive de su libertad por asuntos delictivos, tendrán derecho a expresarse y a ser incorporados de nuevo a la sociedad, sin discriminación.

Por tanto, se evidencia que el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos es parte de la lucha por una adecuada inclusión social costarricense, debido a que reafirma que todas las personas sin importar su etnia, religión, o idioma, son merecedoras de derechos que les proteja contra cualquier injusticia que se les adjudique, y que no por sus distintas características se les va a excluir de la sociedad, más bien, se les provee de las herramientas para que puedan ser autónomos e independientes a la hora de desempeñarse en la sociedad costarricense.

De la misma forma, el proceso de formación en educación vial impartido por el MOPT, no tiene derecho de impedir la participación en la actividad a una persona por razón de tener antecedentes penales, pues de lo contrario estaría incumpliendo con lo establecido por ley.

Aunado al pacto anterior, se muestra la necesidad de la existencia de una ley donde se retomara y ampliara el tema sobre la discriminación racial, ya que a pesar del esfuerzo brindado por los pactos detallados en los párrafos previos, dicha discriminación persistía en la sociedad con actos de rechazo, desagrado, e incluso eran apreciados como objetos y no como personas.

De manera que como cuarto indicio de la inclusión social de la diversidad de personas en Costa Rica, sobresale la Convención Internacional sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación Racial, que según Nexos Costa Rica (s.f.), fue creada en 1966 y ratificada en 1967, para así poner en evidencia que las personas con distinto color de piel, país de origen, o descendencia; eran personas al igual que las demás, merecedoras de los mismos derechos, por lo que cualquier acto discriminatorio era completamente prohibido y penado por la ley.

Esto es importante para la presente investigación, debido a que apoya la noción de que ninguna persona puede ser discriminada por su color de piel o país de origen, es decir no se puede excluir o prohibir a un ciudadano que participe del proceso de formación en educación vial, por motivo de su apariencia física.

Posteriormente, aparece en Costa Rica otro grupo de personas que necesitaban apoyo legal para ser incluidos en la sociedad al igual que los demás, con el propósito de que se les hiciera valer como sujetos de derecho, pues conforme la sociedad fue ampliándose en el ámbito laboral, educativo y profesional; ocasionó que este grupo de personas se aislaran de estos cambios, y así cuidaran las costumbres y tradiciones que les identificaban como costarricenses autóctonos.

Pero, al separarse de los demás generó que la sociedad no contara con ellos cuando se daban cambios sociales importantes, y se les obviara del resto de la población, por lo que como quinto indicio de la inclusión social de la diversidad de personas en la sociedad costarricense, se encuentran los aborígenes costarricenses, quienes en 1973 levantaron sus voces para crear la Comisión Nacional de Asuntos Indígenas, la cual según CONAI (2016), se encarga de velar por que este grupo de personas disponga de los mismos derechos que los demás, así como se encarga de garantizar un óptimo desarrollo de las comunidades indígenas en cuanto a la accesibilidad y a los servicios públicos, tal y como los disfrutaban las demás comunidades del país, es decir, luchan por una equiparación de oportunidades.

Bajo la misma línea, se debe garantizar dentro del proceso de formación en educación vial, que cualquier persona indígena pueda ser partícipe para obtener su licencia de conducir, sin discriminación o exclusión por su naturaleza autóctona.

En otro contexto, como ya se abordó con anterioridad, la lucha protagonizada por las mujeres en Costa Rica y alrededor del mundo, ha sido constante y firme, a razón de que las

mujeres han vivenciado experiencias discriminatorias basadas en género, por el hecho de convivir en una sociedad meramente patriarcal, es decir, una sociedad donde se le da prioridad al sexo masculino por nacer hombres, lo cual otorga beneficios que las mujeres fueron privadas de disfrutar.

De manera que la sociedad ha debido organizarse para propiciarle a las mujeres, las mismas oportunidades de participación que su sexo opuesto en todos los ámbitos, tales como el educativo, el laboral, el económico, el cultural, el social, el político, el familiar, incluso el médico, pues la mujer se ha visto bajo la necesidad de independizarse de los hombres, en cuanto a la toma de sus propias decisiones, y así erradicar la discriminación basada en género.

Por dicha afirmación, Naciones Unidas (s.f.) destaca que en 1981 entra en vigor la Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer, ya que a pesar de los intentos por parte de la Declaración de los Derechos Humanos y sus correspondientes pactos, en busca de la igualdad y de la no discriminación, las mujeres siguieron siendo objeto de distintos actos que les limitaban su libertad y dignidad humana, por lo que esta convención norma las pautas a seguir para detener este tipo de discriminación, involucrando a las mujeres costarricenses a gozar de las mismas oportunidades para participar activa e independientemente en la sociedad, convirtiéndose ésta en el sexto indicio en la historia de la inclusión social de Costa Rica.

Es por esto que las investigadoras afirman que desde la perspectiva de la ley anterior, las mujeres pueden participar en cualquier proceso que ellas deseen realizar, incluso formarse para adquirir su licencia de conducir sin exclusión alguna, tal como se espera en la presente investigación.

Por otro lado, el siguiente indicio marca un hito importante en la historia de la inclusión social costarricense, debido al reto que ha significado para la sociedad, en cuanto a encontrar las medidas eficaces para ofrecerles las mismas oportunidades de participación.

No obstante, es en este momento cuando se comienza a reflexionar ante la inclusión de las personas con discapacidad en la sociedad, lo que le convierte en el séptimo indicio de la historia de la inclusión social costarricense, pues se sostenía que las personas con discapacidad debían estar apartadas de la sociedad dependiendo de un tercero para vivir, sin oportunidad de estudiar, aprender, trabajar, crear una familia, vivir solos, o vivir en sociedad.

Es por esto, que se reflexiona acerca de que las personas con discapacidad, son sujetos ante la ley y se les debía ofrecer los mismos derechos al igual que todos, por lo que según Naciones Unidas (s.f.) se crea en 1982 el Programa de Acción Mundial para las Personas con Discapacidad.

Este programa, consiste en explicar todo aquello referente a las personas con discapacidad en pro de la igualdad de derechos en los diversos contextos a desenvolverse, qué se hace referencia con discapacidad y cómo la sociedad necesita actuar ante las personas de este gremio, de manera que su objetivo primordial se enfocaba en informar a la sociedad, a hacer un llamado para desmentir los mitos que se le adjudicaban a las personas con discapacidad, y el plan de acción que se debe ejecutar en la realidad social, cuyo fin se concentraba en que gozaran de las mismas oportunidades de participación que los demás, sin prejuicios ni discriminación.

Por esta razón, las personas con condiciones asociadas a la discapacidad, al ser ciudadanos garantes de derechos también pueden participar del proceso de formación en educación vial, siempre y cuando cuenten con los apoyos necesarios para favorecer su éxito, de manera que el MOPT está en la obligación legal de incluir a esta población sin discriminación alguna, tomando en cuenta la seguridad de la diversidad de personas.

Continuando con el octavo indicio reflejado en la historia de la inclusión social costarricense, aparece la Convención sobre los Derechos de los Niños la cual según Naciones Unidas (s.f.) fue creada en 1989 y entrada en vigor en 1990, donde se indica que los niños deben ser protegidos desde cualquier rincón donde se encuentren sin discriminación alguna, se les debe brindar las condiciones necesarias para su bienestar velando por el interés superior del niño, así como se establecen los derechos que tienen desde el momento que nacen, con tal de que no sean atropellados y sean respetados como sujetos de derecho.

Esto porque en la sociedad costarricense, se pensaba que por su condición de menores de edad, sus voces eran nulas, o bien no se les tomaba la importancia que requerían cuando reclamaban sus derechos, de manera que se dieron una serie de agresiones físicas y emocionales por parte incluso de sus familias, que atentaban contra el bienestar de los menores de edad, por lo que dicha Convención logra ratificar todo aquello que debe respetarse en materia de los derechos de los niños y principalmente el trasfondo de inclusión social que conlleva.

Con respecto a esta Convención, se afirma que los niños pueden ser partícipes del proceso de formación en educación vial, en tanto que adquieran su cédula de menores de edad, lo cual les permite formarse desde el punto de vista teórico, sin embargo para el proceso práctico deben esperar hasta que cumplan su mayoría de edad. Por tanto, el MOPT no puede excluir de esta actividad a los menores de edad siempre y cuando cumplan con los requisitos que dicta la ley y la normativa interna de dicha institución.

Además, el noveno indicio marcó la historia de la inclusión social en Costa Rica, ya que fue preciso para la sociedad costarricense reflexionar ante la necesidad de que las personas provenientes de otros países, a razón de encontrar una estabilidad para sus familias desde Costa Rica, fueran protegidas mientras permanecían en el territorio nacional, debido a la evidente interacción que se daba entre los costarricenses y extranjeros, la cual era discriminatoria, especialmente con las personas de nacionalidad nicaragüense, quienes en su mayoría han migrado a Costa Rica, con el fin de prosperar y obtener un mejor futuro.

De esta manera, Costa Rica se vio bajo la responsabilidad de respaldar a los migrantes y extranjeros con la Ley de Migración y Extranjería que según el Tribunal Supremo de Elecciones (s.f.) afirma que fue aprobada en el año 2009, con el propósito de definir los derechos y deberes de estas personas a lo largo de su permanencia, ingreso y egreso en el país.

Asimismo dicha ley aboga por una inserción social de estas personas basada en el respeto en los ámbitos económicos, científicos, sociales, culturales, educativos, laborales y deportivos, por lo que se afirma que dicha ley está en contra de todo acto opuesto a lo estipulado, siempre en pro de la inclusión de las personas independientemente de su lugar de proveniencia.

Debido al respaldo obtenido por la ley detallada con anterioridad, es importante hacer hincapié en que los extranjeros disponen del derecho de participar en el proceso de formación en educación vial, considerando que deben portar sus papeles al día o contar con cédula de residente, de lo contrario el MOPT no tiene una razón ajena a estos requisitos, para no permitir que las personas extranjeras participen plenamente.

Como décimo y último indicio que forma parte de la historia de la inclusión social costarricense, corresponde a un gremio cuya lucha se tomó en cuenta hasta el 2009 y ha tenido mayor auge en la última década, debido a los aspectos tabú que todavía persisten en la sociedad costarricense, pues se hace referencia a las personas de diversidad sexual o a las

personas con diversas tendencias sexuales quienes han sufrido discriminación no solo en Costa Rica, sino alrededor del mundo.

Además esta población ha sido víctima de agresiones físicas y emocionales, torturas, maltratos, e incluso, han resultado en suicidios por parte de las personas con diversidad sexual y en homicidios en manos de la homofobia.

Costa Rica, al ser testigo de estos atropellos basados en discriminación y en vista de las constantes luchas, las marchas y las actividades sobre el reclamo de los derechos por parte del movimiento gay, el Poder Judicial de Costa Rica toma la iniciativa de crear la Subcomisión Contra la Discriminación por Orientación Sexual e Identidad de Género del Poder Judicial.

De esta manera Poder Judicial (2010), menciona que en la Subcomisión se vela por la correcta aplicación de los derechos de las personas con diversidad sexual desde cualquier lugar donde se desenvuelvan, se apoyan a estas personas a denunciar cualquier tipo de discriminación por diversidad sexual efectuada en el ámbito laboral, educativo o social; así como se ofrece información con todo aquello relacionado a la diversidad sexual.

Es por esto que se infiere que el MOPT al ser una institución formadora de conductores, debe aceptar el ingreso de la diversidad de personas sin importar su orientación sexual, pues de lo contrario, estaría reflejando un acto discriminatorio que va en contra de la ley, dentro del proceso de formación de educación vial.

Es relevante conocer cómo inició el proceso de inclusión social en Costa Rica porque así las investigadoras comprenden de dónde proviene esta iniciativa, cómo está operando la sociedad costarricense para establecer lo que se debería esperar de las instituciones inmersas en ella en materia de inclusión, tal como por ejemplo el MOPT, ente que trabaja directamente con la diversidad de personas, y en lo que concierne a la investigación propiamente, donde se ofrece un servicio educativo para la formación en educación vial a todos aquellos que así lo soliciten.

Además dicha institución se encuentra bajo la responsabilidad de ofrecer a todos sus usuarios las mismas oportunidades a lo largo del proceso de formación en educación vial que ofrecen, sin discriminación alguna, pues existe un respaldo legal que compromete a la sociedad a cumplirlo como está establecido.

Se debe resaltar que bajo la esencia de este apartado, se regirá la investigación al momento de que las investigadoras mencionan los términos inclusión social, barreras y diversidad de personas, esto debido a que estos términos son amplios, pero aunado a esto, sobresale otro término que no se puede desligar de la relación que tiene con la inclusión de la diversidad de personas y la investigación.

Esto debido a que se pretende que a nivel del proceso de formación en educación vial, además de que se acerque a un enfoque de inclusión social, ofrezca un aprendizaje significativo que le permita a la persona aplicar el conocimiento, al momento que transita por la vía pública con su vehículo, de manera que según las investigadoras, la pedagogía es fundamental para lograr este cometido.

Por esto a continuación se amplía esta temática, con el fin de que se visualice la influencia que puede tener la pedagogía, para la sociedad y la población que alberga, donde se respete a la diversidad de personas y se les brinde una equidad de oportunidades, a lo largo del proceso de formación en educación vial brindado por el MOPT.

Pedagogía: una base fundamental para el diseño de una estrategia pedagógica

La pedagogía ha sido un término controversial a lo largo de la evolución del ser humano, debido a que hubo una gran discusión en cuanto a si ésta formaba parte de una ciencia, se catalogaba como una, o era una simple teoría; por lo que a continuación se expondrá cómo surge y cuál es la relevancia que tiene en la actualidad, a tal punto que se desea permear la investigación en torno a la pedagogía.

Para tal efecto, se explicará la evolución de este término según lo establecido por Gómez y Mora (2011), quienes exponen en su escrito que la pedagogía “no resulta un mero accidente producto de buenas intenciones o de la aplicación automática de ciertas técnicas y métodos educativos, sino una producción reflexiva, pensada e investigada desde la práctica educativa, las necesidades y las realidades de los sujetos educativos”. (p.19)

Es decir, que la pedagogía es la materia prima de la educación, aquella que le da el sentido y la validez a lo que el docente imparte en sus clases, pues se enfoca en reflexionar, pensar e investigar lo que ocurre en los diferentes espacios educativos, tal como el caso del MOPT, el cual imparte un proceso de formación relacionado con la educación y seguridad vial; de manera que en esta investigación, se trata de ver a la pedagogía inmersa en estos

espacios, donde a partir de las dinámicas observadas, como investigadoras se reflexione acerca del qué, cómo, por qué y para qué, de los aprendizajes que se median.

Pero antes de llegar a esta definición del término pedagogía, se debe retomar que le preceden una serie de acontecimientos, dentro de los cuales Gómez y Mora destacan que ésta surge en un contexto modernista a finales del siglo XIX, donde a pesar de que muchos pensadores creían fielmente que la pedagogía se componía de un aspecto teórico y de un aspecto práctico, se tuvo que omitir el aspecto práctico para que fuera vista como una ciencia que dicta el camino a seguir, es decir, se limitaba a la descripción y a la explicación del objeto de estudio.

Además a mediados del siglo XX, nace la necesidad de que la educación contara con ciencias sociales que le ayudaran a analizar e interpretar los conocimientos que se producían, por lo que, se consideraba que la pedagogía al ser una rama meramente teórica, la cual únicamente describía y explicaba el proceso de aprendizaje, no respondía a esta demanda, así que se opta por desligarla completamente de la educación.

Es a partir de los años sesenta en el siglo XX que Gómez y Mora (2011) afirman que se dio un cambio ideológico en la pedagogía, donde además de describir y explicar el objeto de estudio, era necesario interpretar y criticar las acciones de los sujetos, lo cual se podría llevar a cabo mediante el componente práctico en la pedagogía, tomando en cuenta la construcción histórica, la política y la realidad social de las personas.

Por esta razón, según los autores es en los años setenta del siglo XX que la pedagogía se preocupa por determinar su epistemología, construyendo su propio método y sus formas de investigación educativa, rompiendo con la idea de ser solamente una teoría educativa, promoviendo aprendizajes críticos e integrales, producidos desde una metodología que une la teoría y la práctica.

Es por ello que Gómez y Mora plantean que la pedagogía “debe verse como una disciplina de la actividad humana, donde se pretende una transformación, un cambio o una modulación”. (p.22)

Lo que se desea promover con la presente investigación, donde la pedagogía sea el canal para lograr una transformación, respecto al proceso de enseñanza-aprendizaje que se media a la diversidad de personas que asiste a la institución en estudio, para erradicar actos

discriminatorios, así como reflexionar en torno a una estrategia pedagógica que apoye la mediación de los aprendizajes en la formación de educación vial.

Por otro lado, retomando lo mencionado por Gómez y Mora en su documento, se debe hacer la diferencia entre pedagogía y educación, pues tienden a utilizarse como sinónimos, porque el primero se encarga de reflexionar sobre el deber ser de la educación, de manera que la educación por sí misma no resulta pedagogía, pues no puede existir pedagogía sin educación, ya que de lo contrario carecería de dónde sustentarse.

Es oportuno indicar que el MOPT, contrata personal de diferentes disciplinas ajenas a la educación, con el fin de facilitar los contenidos del Manual del Conductor, es decir, que dicho personal posiblemente no tome en cuenta la importancia de la pedagogía dentro de todo el proceso de formación debido al desconocimiento de esta temática, por lo que se afirma lo destacado con anterioridad, acerca de que puede existir una educación sin pedagogía.

A pesar de que Gómez y Mora (2011) establecen un concepto de pedagogía acertado y relacionado con la ideología de las investigadoras, se requiere agregar la postura que plantea Flórez (2005) en su escrito “Pedagogía del conocimiento”, respecto al mismo término, porque además de visualizarla como un medio para transformar al ser humano, también destaca que “no sólo es otra disciplina paralela a las demás, sino que es también una especie de supersaber social que reelabora y reconstruye los sentidos producidos por aquellas bajo la perspectiva de la formación de los jóvenes, dentro de un horizonte histórico-cultural determinado.” (p. 15)

Por lo que, las investigadoras consideran que la pedagogía visualiza al ser humano como un ser integral quien requiere construir un proceso de enseñanza-aprendizaje adecuado mediante cada una de sus cualidades, virtudes, defectos y experiencias en interacción con su entorno, es decir, la pedagogía es la parte que le permite al ser humano formarse, con el fin de que pueda desenvolverse en su contexto social.

Además, es preciso profundizar ampliamente en la perspectiva del autor en mención, debido a que éste establece una serie de principios pedagógicos que sustentan a la pedagogía y que han estado presentes en la educación, la cual año tras año evoluciona, y por ende son determinantes al construir un proceso de enseñanza-aprendizaje armonioso y significativo. Es por esto que Flórez (2005) muestra los siguientes diez principios pedagógicos:

El afecto

La primera matriz de formación humana es el afecto materno, cuyo suplemento y relevo posterior en la sociedad moderna es la comprensión afectuosa del maestro. La actividad consciente, la motivación, el interés, la disposición, los estímulos positivos, la empatía son variaciones pedagógicas del principio que articula la cabeza con el corazón, la razón con el sentimiento, lo cognitivo con lo afectivo, como lo plantearon Commenio y Pestalozzi. (pp.165-166)

La experiencia natural

Se trata de no desconocer la naturaleza del niño; de no inhibir las necesidades, intereses y talentos que se manifiestan espontáneamente desde su propia situación sociocultural, sino de estimularlos para que generen nuevas experiencias. Precursores de este principio: Rousseau y Freinet. (p. 166)

El diseño del medio ambiente

El medio ambiente que rodea al educando puede y debe prepararse, diseñarse como entorno de aprendizaje para influenciar su estructura cognitiva y valorativa en su formación. El medio ambiente natural y el sociocultural estructurados en ricos diseños interactivos de aprendizaje que respeten la creatividad espontánea del alumno, pueden ejercer influencia positiva sobre la formación de la personalidad del alumno. Precursores Herbart y Montessori. (p.166)

El desarrollo progresivo

El niño no es un adulto pequeño a quien le falta tamaño, conocimientos o herramientas; su humanización hacia la mayoría de edad se desarrolla durante toda la vida, mediante un proceso constructivo interno, progresivo y diferenciado que es preciso respetar en la actividad educativa. Precursores: Rousseau, Montessori, Decroly y discípulos de Piaget. (p.166)

La actividad

Desde su propia actividad consciente el educando construye sus propias herramientas conceptuales y morales, y contribuye activamente a la construcción de sus esquemas de coordinación y reelaboración interior. La experiencia de su propia actividad sobre las cosas o sobre el lenguaje enriquece su pensamiento. Precursores: Dewey y Ferriere y la Escuela Activa de principios del siglo XX. (p. 166)

La individualización

Las diferencias no son sólo orgánicas sino también de historia experiencial, desarrollo mental, estilos para afrontar y resolver problemas, motivacionales, proyectos y metas personales, y de oportunidades de interacción sociocultural que estructuran las diferencias individuales de los alumnos; el maestro necesita atenderlas para facilitar una enseñanza individualizada. Precursores: Dewey, Rouseeau, Decroly y Cousinet. (p. 167)

El antiautoritarismo y el cogobierno

En complemento con el principio de la actividad, el alumno no aprende ni se forma pasivamente obedeciendo a la autoridad del maestro ni copiando lo que éste le dicta o le prescribe. El desarrollo de su inteligencia y de su autonomía desde su propia actividad abarca también su participación activa y deliberante en la definición de las reglas de convivencia de la comunidad escolar a través de experiencias de cogobierno y cogestión. Precursores: Dewey, Peterson y Freinet. (p.167)

La actividad grupal

La actividad y el desarrollo de proyectos en pequeños grupos de alumnos crea una situación de imitación y emulación, de apoyo y crítica mutua que estimula y enriquece el desarrollo intelectual y moral de los alumnos en la medida que la interacción, la comunicación y el diálogo entre puntos de vista diferentes propician el avance hacia fases superiores de desarrollo. En los pequeños grupos, los derechos y las responsabilidades de los alumnos son más apremiantes. Precursores: Cousinet, Dewey, Kilpatrick y Freinet. (p. 167)

La actividad lúdica

El juego es una actividad clave para la formación de la persona en relación con los demás, con la naturaleza y consigo mismo, en la medida que le propicia un equilibrio estético y moral entre su interioridad y el medio con el que interactúa. Como el juego prefigura la vida, de cierta forma la vida es un juego y es en el juego de la vida donde el hombre se prueba a sí mismo. El ejercicio de la función lúdica se torna un factor importante para que el alumno aprenda a producir, respetar y aplicar las reglas de juego, como prefigurando la vida desde la creatividad y el sentido de curiosidad y de exploración propio de los niños. Precursor: Fröebel. (pp. 167-168)

El buen maestro

En la relación pedagógica, el alumno mira al buen maestro como un referente de comparación y jalonamiento de sus propias posibilidades; obtiene así un indicador atractivo de lo que puede ser capaz de realizar desde su “zona de desarrollo potencial”, en los aspectos que el maestro es considerado superior. Precursores: Montessori y Vigotsky (p.168)

Cada uno de los principios establecidos por Flórez (2005), representan componentes a incorporar dentro de los espacios educativos donde se faciliten procesos de enseñanza-aprendizaje, para que las mediaciones sean exitosas, pues son principios rescatados a partir de la experiencia docente y que contemplan todas las áreas del ser humano, por lo que para las investigadoras dichos principios forman parte de la base ideológica que se desea perseguir a lo largo de esta investigación.

Esto debido a que cada uno de los principios pedagógicos busca respetar el enfoque de inclusión social, respondiendo a las particularidades de la diversidad de personas quienes desean obtener una formación en educación vial.

De esta manera, se pretende que a través de la pedagogía y sus principios se pueda dar un abordaje en el proceso de formación en educación vial, partiendo del hecho de que para este proceso, se requiere de pedagogía, donde la teoría y la práctica se integren para disponer de un aprendizaje que pueda aplicarse en la cotidianidad.

Así que, es fundamental comprender que los derechos le pertenecen a todos los seres humanos por igual, el enfoque de inclusión social busca que estos derechos sean respetados, y que la pedagogía a través de la implementación de los principios pedagógicos, sea el canal que posibilite un aporte en el cumplimiento de esta ideología, dentro del proceso de formación en educación vial.

Por otro lado, es preciso retomar que para llevar a cabo lo mencionado anteriormente, las investigadoras consideran necesario acudir a la elaboración de una estrategia pedagógica que permita el desarrollo de los cursos, donde se facilite el proceso formación en educación y seguridad vial, que se aproxime a favorecer un desarrollo pertinente y accesible a toda la diversidad de personas que así lo requieran, con el fin de que tengan éxito en sus actividades y

puedan desenvolverse con la mayor autonomía e independencia posibles, durante la obtención de su licencia de conducir.

Por esto, es necesario retomar el término estrategia pedagógica, la cual Janssen (citado por Pabón, Salamanca, Pinzón, Riesgo, Garzón y Orfa, 2009), conceptualiza como “una herramienta que debe aprovecharse para que los estudiantes logren apropiarse debidamente no sólo del conocimiento, sino también de esos valores y actitudes que los harán individuos socialmente útiles”. (p.2)

Es decir, la estrategia pedagógica es un instrumento valioso de mediación para las personas encargadas de facilitar procesos de enseñanza-aprendizaje dentro y fuera del contexto educativo, puesto que ayuda a planificar de qué forma se puede abordar una temática, una actitud y hasta un valor con una persona, tomando en cuenta sus características particulares y hasta su estilo de aprendizaje.

Por lo que, se afirma que la estrategia pedagógica es un complemento para las mediaciones que ejecutan los docentes y además, una forma adecuada de contemplar a la diversidad de personas que se puede encontrar en el espacio. Lo que se relaciona con esta investigación, ya que es mediante la construcción de una estrategia pedagógica, que se procura apoyar metodológicamente a los instructores que facilitan los cursos de preparación para la prueba teórica, puesto que día con día, se enfrentan a poblaciones diversas.

Por tanto, se debe conocer ¿cómo la institución en estudio concibe el proceso para obtener la licencia?, ¿cuál es el objetivo que pretenden alcanzar con el mismo?, ¿desde cuál enfoque aprecian a las personas usuarias de sus servicios?; en fin, se necesita comprender la cultura institucional que identifica al MOPT y a la Dirección General de Educación Vial (DGEV), y así comprender el por qué de su forma de actuar, lo cual se desarrollará en el siguiente apartado.

Cultura institucional como fuente para el desarrollo de una formación vial costarricense

Para desarrollar este apartado, en primera instancia se visualiza información referente al MOPT, y posteriormente, se habla de la DGEV y sus departamentos, así como se retoman algunos de los conceptos y elementos más importantes que conforman o intervienen en el proceso de obtención de la licencia para conducir, que se facilita actualmente en este espacio.

De manera que, para iniciar es preciso destacar que el MOPT, es una institución amplia que pertenece al sector público del país y que tiene una misión y una visión en

específico, las cuales muestran una idea de la filosofía que persigue este ente, la función que debe cumplir, la respuesta que debe facilitar a nivel nacional para la ciudadanía y el camino por donde se desea dirigir; así que, a continuación se muestra la misión y la visión que el MOPT en el año 2013 expone en su página web oficial como:

Misión

Somos la Institución que apoya al Ministro en el ejercicio de la rectoría del Sector Transporte; responsable de regular y controlar el transporte, así como de ejecutar obras de infraestructura del transporte, seguras y eficientes, con el objetivo de contribuir al crecimiento económico–social en armonía con el ambiente.

Nuestra propuesta de valor a los administrados se fundamenta en decisiones oportunas, productividad y transparencia en la gestión, con el propósito de mejorar la competitividad del país y con ello la calidad de vida de sus habitantes. (párr. 1)

Visión

Ser la Autoridad que lidera la implementación del Plan Nacional de Transporte 2011-2035, que constituye el punto de encuentro de todas las instituciones públicas, así como de los agentes económicos y sociales involucrados en su ejecución; reconocidos por los administrados como la Institución que contribuye al desarrollo del país; todo en congruencia con la visión que persigue el Gobierno de la República a través del Plan Nacional de Desarrollo. (párr. 1)

La misión y la visión explicadas anteriormente, aportan a la investigación, en tanto que se debe valorar la meta que este ente pretende cumplir, con el fin de comprender sus dinámicas y sus formas de apreciar a quienes requieren de sus servicios, así como la ideología donde se enfoca su mirada.

Por otra parte, en cuanto a la organización interna del MOPT es importante mencionar que alberga una serie de direcciones, departamentos y divisiones dentro de las cuales se subdividen las funciones y responsabilidades, que como ente gubernamental, posee con el país; solo que para efectos de la presente investigación, únicamente se trabaja en la División

de Transportes específicamente en la DGEV, con el Departamento de Formación y Capacitación (DFC), el cual es el encargado de facilitar el proceso de formación en educación vial.

Así que, con el fin de garantizar una mayor comprensión de la organización interna del MOPT, a continuación se visualiza una figura que demuestra un extracto del organigrama institucional, donde se resaltan la dirección y los departamentos en los que se lleva a cabo la investigación:

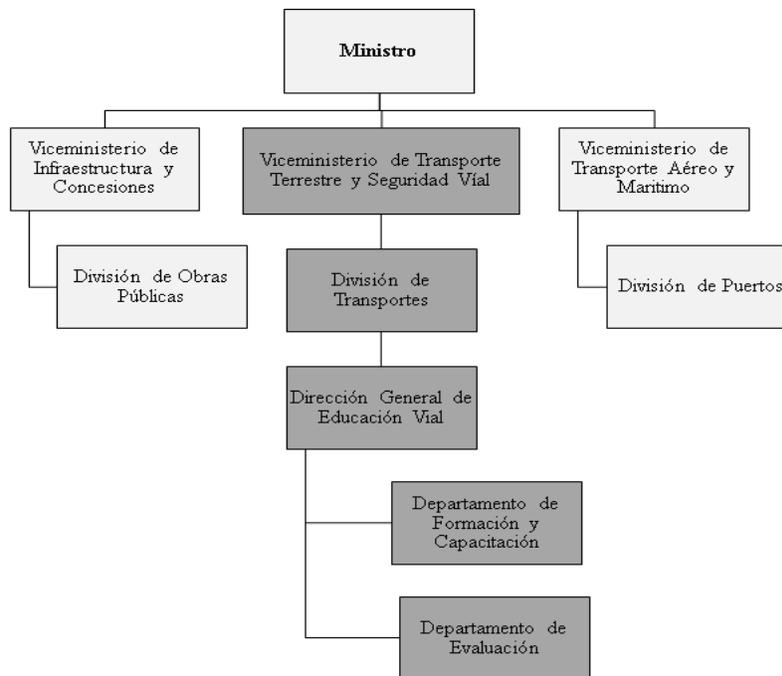


Figura 1: Organigrama del Ministerio de Obras Públicas y Transportes 2015.

Cabe destacar que la División de Transportes es la dependencia encargada de todo lo referente a los diferentes medios de transporte que hay en el país y su maniobrabilidad, por lo que también cuenta con una dirección llamada DGEV, la cual supervisa la administración vial y el proceso de obtención de la licencia para conducir de la ciudadanía costarricense.

Antes como ya se mencionó, este proceso de obtención de la licencia y todo lo referente a educación vial estaba bajo la tutela del Instituto Nacional de Aprendizaje (INA), esta organización era la encargada de formar tanto a los evaluadores que median y evalúan el proceso de obtención de la licencia, así como los cursos y exámenes que realizan quienes estaban optando por la licencia de conducir.

Pero en 1985 según el MOPT (s.f.) en el folleto 1, gracias al Decreto Ejecutivo N.15452-MOPT nace la DGEV con el objetivo fundamental de:

Cumplir con todos los aspectos relativos a la Educación Vial, tendientes a la formación, capacitación, educación y orientación de conductores, grupos especiales, operadores de equipos automotores, peatones, pasajeros y ciudadanía en general; sobre el conocimiento y respeto a las disposiciones normativas en materia de tránsito, con la finalidad de disminuir en lo posible los accidentes de tránsito y sus consecuencias.
(p.1)

Por lo que desde ese momento, la DGEV es la institución encargada de velar porque en Costa Rica se ofrezca un proceso de formación en educación vial y una evaluación que le permita a la ciudadanía comprobar si está capacitada para conducir un vehículo por las carreteras o no.

Todo esto, mediante el proceso de obtención de la licencia para conducir, el cual la Dirección General de Educación Vial lo supervisa mediante dos entes llamados Departamento de Formación y Capacitación, y Departamento de Evaluación, los cuales poseen funciones específicas que hacen del proceso de obtención de la licencia un proceso complejo y determinante para el desarrollo de la educación vial costarricense.

De manera que, en primera instancia se muestran las principales funciones del DFC, ya que éste es el departamento donde se imparten los cursos de educación vial y se realiza la prueba teórica de manejo, es decir que es el primer espacio al que asisten las personas, con el fin de construir sus aprendizajes teóricos en cuanto a educación y seguridad vial.

Según el MOPT (s.f.) en el folleto 3, las funciones de este departamento que se relacionan con la presente investigación, corresponden a:

1-Capacitar y evaluar en materia de educación y seguridad vial a los conductores acreditados y a los posibles nuevos conductores de vehículos, en relación con los cursos presenciales.

2-Diseñar y mantener actualizados los manuales relacionados con los cursos regulares en materia de educación y seguridad Vial, así como preparar los materiales didácticos requeridos.

3-Diseñar, revisar, ajustar y aplicar las pruebas teóricas, necesarias para la obtención de la licencia para conducir.

4-Elaborar y proponer a la dirección proyectos y programas en materia de educación vial, concernientes a la formación y capacitación de futuros conductores.

5-Establecer relaciones conjuntas mediante el documento idóneo según la legislación vigente, con la empresa privada u otros entes públicos como la UNED, SINART y el MEP, para desarrollar programas de formación y capacitación en educación vial.

7-Recopilar, procesar, analizar y evaluar la información referente a los programas sobre educación vial, desarrollados local y regionalmente.

8-Capacitar en materia de educación vial, a los nuevos Instructores y Evaluadores de conductores.

12-Colaborar, cuando se requiere mediante equipos interdisciplinarios, en el desarrollo de la educación vial, mediante programas de prevención de accidentes, en coordinación con grupos especiales en el nivel nacional.

17-Cumplir con la legislación vigente y con las normas y procedimientos establecidos en materia de su competencia.

21-Capacitar a los docentes del MEP en acatamiento a la disposición sobre la obligatoriedad de la educación vial a nivel preescolar, general básica, media, diversificada y técnica profesional o vocacional, establecido en el artículo 217 de la Ley de Tránsito 9078. (pp. 3-5)

Además, el DFC posee como objetivo principal dotar a los ciudadanos de los conocimientos requeridos para su correcto desempeño como conductores de vehículos, de

manera que es mediante las funciones anteriormente citadas, que el ente busca favorecer un proceso complejo de enseñanza donde las personas que desean la licencia de conducir puedan construir un aprendizaje teórico que les permita salir a las carreteras y conducir respetando los principios de educación y seguridad vial.

Con respecto al DE, es relevante decir que este departamento complementa al DFC, puesto que vela por todo lo relacionado con el área práctica y concreta del proceso de obtención de la licencia para conducir, este departamento busca que la selección de conductores se base en elementos objetivos como se puede observar en las funciones que el MOPT (s.f.) expone en el folleto 2, las cuales son:

1-Ejecutar valoraciones de análisis técnico-legal que involucran la supervisión de pruebas prácticas de manejo a aspirantes de conducción de vehículos, así como la tramitología, registro y control que ello implica, además de evaluar el conocimiento teórico-práctico, las habilidades y destrezas de los usuarios.

2-Analizar y asesorar al evaluando en las etapas técnicas y legales a seguir en las pruebas prácticas, de conformidad con las fases establecidas y asimismo atender y resolver consultas e imprevistos que se presenten durante la aplicación del proceso de evaluación de la prueba práctica.

6-Realizar valoraciones de maniobrabilidad, habilidad, destreza y comportamiento del aspirante de conducción, tales como: conocimiento de la Ley de Tránsito y los lineamientos del Manual del Conductor.

8-Velar por la eficiente atención de los usuarios que asisten a las pruebas, así como implementar las herramientas tecnológicas propias de la evaluación, como lo es el “Handheld”, la computadora, entre otros donde se ingresa la información del evaluado y el resultado de la prueba.

12-Preparar oficios y reportes periódicamente, sobre el proceso de evaluación, observaciones y recomendaciones que permitan mejorar la prueba práctica. (pp. 3-4)

Asimismo el DE tiene el siguiente objetivo, tal como lo establece el MOPT (s.f.) folleto 2:

Desarrollar un proceso de capacitación de evaluadores con el fin de evaluar con criterios de objetividad, razonabilidad, imparcialidad e igualdad para todos los futuros conductores de vehículos automotores... a través de una serie de ejercicios con grados de dificultad que deben ser superados por cada aspirante de conductor. (p.2)

Lo anterior refleja que este departamento es el encargado de evaluar en la prueba práctica, la maniobrabilidad del vehículo que posee el conductor y determinar si el mismo está preparado para salir a las carreteras con su licencia de conducir o no.

Por tanto, conocer el trasfondo que persigue a la institución en estudio, así como a las direcciones y divisiones de educación vial, permite que los funcionarios respeten las bases filosóficas que rigen en estos entes, reforzando un perfil en común de quienes se encuentran inmersos en la DGEV, tanto los instructores en el DFC, como los evaluadores en el DE.

De manera que a continuación se presenta una tabla, donde se destacan las principales características, comportamientos, competencias y requisitos con los que debe contar una persona, para laborar como instructor o evaluador dentro de la DGEV:

Tabla 1

Características, comportamientos, competencias y requisitos de los instructores y evaluadores de la DGEV

Lineamientos	Instructores	Evaluadores
Características	<ul style="list-style-type: none"> -Compartir sus conocimientos con otras personas. -Saber que “nadie podrá enseñar lo que no sabe”, el dominio del tema debe ser mayor de lo que se espera que enseñe. -El saber cómo: debe manifestarlo en términos pedagógicos, conocer los mensajes no verbales del estudiante que permita ver el grado de comunicación lograda. -Saber cómo aprenden los adultos y personas iletradas, por lo que tendrá que tener conocimiento y habilidades para manejar 	<ul style="list-style-type: none"> -Desear que el país cuente con un futuro conductor que sea apto para conducir un vehículo de la clase que aspira acreditarse. -Saber que “nadie puede evaluar lo que no sabe”, por lo tanto, el dominio de la conducción debe ser mayor de lo que se espera que evalúe. -Saber cómo brindar las indicaciones para evaluar: debe manifestarlo en términos pedagógicos, que el aspirante le permita asimilar la instrucción para

	<p>técnicas y ayudas audiovisuales que le ayuden a romper las barreras y hacer que sea óptimo el aprendizaje de los estudiantes.</p> <p>-Comunicarse a través de elementos como: escuchar, preguntar, contestar, traducir ideas complejas, analizar para encontrar lo sustancial del mensaje, sintetizar, sembrar inquietudes, ponerse a la altura del grupo, empatía, dar y recibir información, conciliar enfoques directos, callar.</p> <p>-Tener buena dicción y una voz con soltura, firmeza y tono adecuado.</p>	<p>realizar la maniobra solicitada.</p> <p>-Conocer la cultura del usuario que va a evaluar, en muchos casos, personas iletradas, por lo que tendrá que tener conocimiento y habilidades para comprender este tipo de usuarios.</p> <p>-Tener un timbre de voz adecuado, una buena dicción: claridad y precisión para dar sus indicaciones.</p>
Comportamientos	<p>-Iniciar puntualmente sus lecciones.</p> <p>-Cuidar su apariencia personal.</p> <p>-Mantener una actitud de respeto y autenticidad con el grupo.</p> <p>-Evitar actitudes de superioridad.</p> <p>-Ser el facilitador del aprendizaje de la seguridad vial.</p> <p>-Dirigir la mirada a todos los miembros del grupo.</p> <p>-Brindar a todos los miembros del grupo la misma oportunidad para expresarse y motivar a los introvertidos.</p> <p>-No alterarse, mantenerse de pie, en posición natural.</p> <p>-Preocuparse por su autoevaluación y auto-superación; por cuestionar sus materiales, su actuación y hacer ajustes, actualizando siempre el contenido de su curso y adecuándose al grupo.</p>	<p>-Iniciar puntualmente su evaluación.</p> <p>-Cuidar su apariencia personal.</p> <p>-Mantener una actitud de respeto y autenticidad con el evaluado.</p> <p>-Evitar actitudes de superioridad.</p> <p>-No manifestar enojo por imprudencia del examinado.</p> <p>-Verificar el número de aciertos, los marcará en un dispositivo electrónico de manera discreta, que no vaya a afectar con su lenguaje corporal el resultado del examinado.</p>
Competencias	<p>-Elaboración de objetivos de aprendizaje.</p> <p>-Elaboración de instrumentos de evaluación a Iletrados.</p> <p>-Diseño de experiencias de aprendizaje.</p> <p>-Habilidades de exposición.</p> <p>-Elaboración de planes de clase.</p> <p>-Habilidad de comunicación asertiva.</p> <p>-Manejo de grupos educativos heterogéneos.</p> <p>-Elaboración y manejo de recursos didácticos.</p> <p>-Elaboración de materiales de auto-capacitación.</p> <p>-Elaboración de audiovisuales educativos.</p>	<p>-Aceptación de normas y políticas institucionales.</p> <p>-Adaptación al cambio.</p> <p>-Autoconfianza.</p> <p>-Autocontrol.</p> <p>-Aptitud verbal.</p> <p>-Búsqueda de la excelencia.</p> <p>-Compromiso.</p> <p>-Capacidad para aprender.</p> <p>-Disponibilidad.</p> <p>-Ética.</p> <p>-Iniciativa.</p> <p>-Lealtad y sentido de pertenencia.</p>

Requisitos	<ul style="list-style-type: none"> -Escolaridad: Nivel superior, licenciatura con título obligatorio. -Especialidad o diplomado en educación vial (deseable). -Segundo idioma: preferiblemente lectura en inglés. -Experiencia: 3 años en el campo profesional relacionado con la materia y en actividades de capacitación de educación vial o haber tomado el curso de formación a instructores. 	<ul style="list-style-type: none"> -Escolaridad: Nivel superior, licenciatura con título obligatorio. -Especialidad o diplomado en educación vial (deseable). -Segundo idioma: preferiblemente lectura en inglés. -Tener licencia de conducir, de acuerdo al tipo que requiere para enseñar. -Experiencia: 5 años de tener licencia.
------------	---	---

Con base a estos perfiles, se espera que las personas quienes vayan a laborar para la DGEV persigan un modelo de funcionario universal, que muestren las mismas ideas y establezcan las mismas metas, para construir una cultura institucional, la cual puede entenderse como el conjunto de características, creencias, costumbres, actitudes, comportamientos, ideas y valores que brindan una identidad a una institución y consecuentemente, al grupo de personas que conviven en ella día con día.

Lo que se relaciona con la investigación, pues en la DGEV existen funcionarios quienes han laborado durante años dentro de estos centros, de manera que se han apropiado de la misión, la visión y hasta de los objetivos que el MOPT busca efectuar, como institución encargada de mediar procesos de formación en educación vial.

Cabe destacar, que el término formación vial hace alusión a las normas, acciones, actitudes, destrezas, conocimientos, entre otros elementos, que los ciudadanos implementan al momento de transitar por una calle, ya sea como peatón o como conductor, y que dicho concepto responde a un constructo institucional, el cual ha evolucionado con el tiempo y se ha propagado a otros espacios.

De manera que se podría decir que la formación vial, responde a la cotidianidad que se vivencia en las carreteras del país y que la construcción de este concepto para los instructores y los evaluadores, inicia en el núcleo familiar o en la educación recibida en edades tempranas, puesto que desde el primer momento en que se cruza un semáforo con un familiar o se comentan los colores de las señales de tránsito en una clase, se está mediando un conocimiento vial.

Así que, es esta información la que a lo largo de los años le permite comprender a las personas cómo se debe transitar adecuadamente por una carretera, ya sea como peatón o como conductor, sin que nadie le diga cómo hacerlo, sino que ya los aprendizajes y la información

relacionada con la educación y seguridad vial, se convierte en un aprendizaje vivencial, que se ejecuta automáticamente.

Pero para tener más claro el concepto de formación vial, se debe hacer hincapié en el término seguridad vial, el cual la Universidad Estatal a Distancia (2008), define como “la disciplina que estudia y aplica las acciones y mecanismos tendientes a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito...busca eliminar las causas que provocan accidentes”. (pp. 5-6)

Por tanto, la seguridad vial es aquella que busca garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, es decir, intenta prevenir los accidentes de tránsito y minimizar las causas que provocan estos accidentes, para garantizar una circulación adecuada, es necesario disponer de los valores, actitudes y comportamientos pertinentes, los cuales son desarrollados mediante la construcción de una formación vial.

Así que, para fortalecer la información que las personas poseen antes de realizar este proceso de obtención de la licencia para conducir, es determinante que las mismas aprovechen el proceso de formación y capacitación que el MOPT les ofrece; el cual se facilita a través de tres modalidades de cursos denominados regular, intensivo e iletrados.

El curso regular es aquella modalidad, donde las personas deben asistir durante cuatro días (de lunes a jueves) a clases impartidas por un instructor, donde se estudia todo lo referente a educación vial que contiene el Manual del Conductor y al quinto día (viernes) realizan la prueba teórica.

Asimismo el curso intensivo, consiste en que los usuarios estudian en sus hogares el libro Manual del Conductor, para asistir un día al DFC y ahí abarcar con un instructor todas las dudas o cuestionamientos que se posean acerca de la información estudiada. Al día siguiente realizan la prueba teórica.

Y el curso de iletrados, es un servicio que ofrece el DFC para personas que no poseen un título en educación primaria o que no saben leer ni escribir, por lo que solo se imparte tres veces al año y deben asistir dos veces por semana a la institución durante un mes, para recibir clases y en la última semana realizan el examen, pero no de forma escrita, sino que emplean un dispositivo electrónico que les permite seleccionar la respuesta correcta, después de que les hayan leído las preguntas y respuestas.

Además, las personas poseen la opción de realizar el examen teórico por suficiencia, esto quiere decir que las personas únicamente asisten un día a realizar la prueba teórica sin haber asistido a algún tipo de curso o tutoría por parte del DFC.

Por otra parte, es relevante destacar que la licencia de conducir es definida según la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial (2012), como un “permiso otorgado por el Estado mediante el que se faculta a una persona a conducir un vehículo durante un período determinado”. (p.3)

Lo que es de suma importancia para esta investigación, puesto que a través del proceso que se ejecuta para obtener este permiso, se valora ¿cómo aporta la pedagogía en la formación de educación vial, para propiciar experiencias de aprendizaje significativo que se acerquen a un enfoque de inclusión social?

Por lo que, para efectos de este escrito se parte del concepto de licencia para conducir, como aquel documento legal brindado por el MOPT a toda aquella persona que compruebe su conocimiento teórico y práctico, en cuanto a la conducción de un vehículo, mediante la aprobación del proceso en general.

Asimismo, se retoma que la Universidad Estatal a Distancia (2008), indica que según el artículo 68 de la Ley de Tránsito las licencias se clasifican por clase, dentro de las cuales se plantean las siguientes:

- Clase A: Para bicimotos y motocicletas. Sus tipos están agrupados según el cilindraje.
- Clase B: Para vehículos. Se agrupan según el peso.
- Clase C: Sólo para transporte público.
- Clase D: Para maquinaria agrícola y equipo especial.
- Clase E: Licencia Especial. (p.26)

Por lo que, se podría decir que con respecto a esta clasificación, en la presente investigación, se aborda el proceso para obtener la licencia clase B, es decir la licencia para conducir automóviles.

Así que, a continuación se detallan las pruebas que debe ejecutar una persona que desea obtener su licencia para conducir vehículos, ya que dicho proceso en el MOPT, es diferente para cada tipo de licencia, y en el caso de la licencia clase B, se podría decir que el proceso consta de dos evaluaciones.

Primero un examen teórico virtual, el cual valora el manejo conceptual que la persona posea en cuanto a la temática de educación y seguridad vial que se encuentran inmersas en el Manual del Conductor, mediante un documento digital que consta de 40 preguntas, se aprueba con una calificación superior a 80, posee un tiempo de resolución igual o menor a los 50 minutos y es evaluado de forma automática por un sistema electrónico.

Una vez aprobado este paso, se prosigue a ejecutar el segundo examen, el cual corresponde a la prueba práctica que consiste en el requisito final que debe aprobar una persona para obtener la licencia de conducir y que consta de tres etapas, las cuales son:

- La revisión del automóvil con el que se ejecuta la prueba, en la cual se evalúa que el vehículo se encuentre en buen estado, que no tenga ninguna falla mecánica, que cuente con todos los instrumentos necesarios como triángulos y extintor, y que tenga todos los permisos al día como Riteve y el marchamo.

- La prueba en la pista del MOPT que se encuentra en las instalaciones de Plaza Víquez en San José, donde la persona se enfrenta a una carretera diseñada por los funcionarios, la cual cuenta con una serie de obstáculos relacionados con señales de tránsito horizontales, conos y reversa, en ésta se evalúa que la persona respete y supere todo lo que se presente.

- La prueba práctica en carretera abierta, donde se evalúa la capacidad de reacción y acción ante la realidad de las carreteras. Ésta se ejecuta, en los alrededores de Plaza Víquez en San José centro, y la persona debe demostrar un conocimiento básico de las señales de tránsito y las normas básicas de conducción, además de su habilidad para conducir.

Cabe destacar, que en esta parte del proceso se evalúan las habilidades que la persona posee para conducir en diversos contextos, y que este examen es valorado por los evaluadores del DE. Es decir, el proceso de obtención de la licencia para conducir que se ejecuta en el DFC y en el DE, es un proceso complejo, donde cada prueba demuestra algunas de las habilidades que requiere una persona para conducir automóviles.

En otro contexto es de relevancia indicar que a lo largo del referente teórico, se desarrollaron una serie de conceptos que reflejan la visión por la cual se desea dirigir la investigación, pues gracias a la historia de la educación, de la inclusión y de la pedagogía, se amplía la perspectiva sobre el punto de partida donde se inició el recorrido a emprender, en cuanto a la investigación educativa.

Asimismo, se comprende cómo evolucionaron estos términos, con el fin de proporcionar un dominio conceptual, que permite un análisis respecto a si la institución en estudio se encuentra rezagada o bien, va de la mano con el desarrollo de la sociedad, favoreciendo el camino a forjar, en cuanto a guiar una formación vial, con equidad de oportunidades y respeto ante la diversidad, apropiándose de los conceptos principales.

En vista de la información desarrollada, se infiere que las investigadoras poseen una clarificación conceptual que les otorga un dominio teórico con respaldo respecto a las afirmaciones que se realizan a lo largo de la investigación, pero a la vez se requiere de una estructura que sustente el trabajo a realizar en cuanto a su validez, por lo que el siguiente capítulo refleja todo aquello relacionado con el trasfondo de la investigación.

Capítulo III

Metodología

Con el propósito de clarificar cómo se visualiza y ejecuta la presente investigación, por parte de las investigadoras, en el siguiente capítulo se ofrece información que permita comprender cuál es la ruta que guía esta investigación y cuál es el plan de acción, para así alcanzarla.

De manera que, primero se muestra desde cuál enfoque se plantea este estudio, las características que fundamentan la labor ejecutada, así como el método de investigación implementado para determinar la información requerida, cómo éste permite el andamiaje del estudio, y así conocer la realidad del contexto de investigación.

Asimismo, se describe quiénes son las personas partícipes de esta investigación, cómo se seleccionan y cuáles son algunas de las características que los mismos poseen para ser contemplados dentro de este estudio.

Por otra parte, se mencionan las categorías de análisis previas y emergentes que se crean gracias a la ejecución de esta investigación, y se muestra en lo que consiste cada una de ellas, cómo contribuyen a facilitar una respuesta pertinente al problema en estudio.

De la misma forma, se explica cómo se valida la información recolectada a lo largo de esta investigación, cómo la triangulación y algunos de sus tipos, son la mejor herramienta para verificar que los datos obtenidos son veraces, y contribuyen a la dinámica investigativa.

A la vez, se muestra la estrategia metodológica implementada para efectuar esta investigación, las diferentes etapas en las que se desarrolla, los instrumentos y las técnicas utilizadas en la recolección de información; así como las consideraciones éticas y el consentimiento informado que se contemplan para que la información y los datos obtenidos, sean procesados de la manera más cautelosa y respetuosa para los participantes.

De esta manera, se aborda de forma más amplia cada uno de los elementos que se mencionan anteriormente, con el objetivo de que se comprenda la metodología que rige y se implementa en este proceso de investigación, comenzando así, con el enfoque investigativo.

El enfoque investigativo seleccionado

Al idear el tema de investigación, uno de los principales retos fue reflexionar desde cuál enfoque se quiere visualizar este estudio, dependiendo de esta mirada se diseña la forma

y las estrategias a implementar para recabar la información, así como el análisis y el formato en el que se presentan los principales datos de este documento.

Asimismo, se comprende que para conocer cómo aporta la pedagogía en la formación de educación vial, para propiciar experiencias de aprendizaje significativo que se acerquen a un enfoque de inclusión social, se debe optar por un enfoque cualitativo, ya que el mismo permite a las investigadoras visualizar la información desde una perspectiva compleja, pues se trabaja con un proceso llevado a cabo por el MOPT, de manera que se puedan reflejar las características del proceso de formación en educación vial encontradas en el desarrollo de los cursos impartidos por este ente.

Por lo que, cabe destacar que para Strauss y Corbin (citados por Sandín, 2003) un enfoque cualitativo se entiende como:

Cualquier tipo de investigación que produce resultados a los que no se ha llegado por procedimientos estadísticos u otro tipo de cuantificación. Puede referirse a investigaciones acerca de la vida de las personas, historias, comportamientos, y también el funcionamiento organizativo, movimientos sociales o relacionales e interacciones. Algunos de los datos pueden ser cuantificados, pero el análisis en sí mismo es cualitativo. (p.121)

Por tanto, se afirma que la investigación propuesta responde a un enfoque cualitativo, porque es un estudio que se concentra en conocer las características del funcionamiento organizativo del MOPT, en relación con el desarrollo de los cursos en educación vial que se llevan a cabo en dicha institución, cuyos datos se analizan a nivel cualitativo, para que exista una mayor amplitud en el conocimiento recabado a lo largo de este proceso.

De esta manera, las investigadoras refugian el estudio bajo un enfoque cualitativo, por lo que es fundamental hacer hincapié en aquello que caracteriza a una investigación cualitativa, con el fin de comprender el trasfondo que ésta conlleva y el por qué es la mejor opción.

Las características de la investigación cualitativa según Taylor y Bodgan (citado por Rodríguez, Gil, y García, 1996) y que concuerdan con la visión de las investigadoras al respecto, se resumen a continuación:

- Es inductiva.
 - ... ve al escenario y a las personas desde una perspectiva holística; las personas, los escenarios o los grupos no son reducidos a variables, sino considerados como un todo.
 - ... son sensibles a los efectos que ellos mismos causan en las personas que son objeto de su estudio.
 - ... tratan de comprender a las personas dentro del marco de referencia de ellas mismas.
 - ... suspende o aparta sus propias creencias, perspectivas y predisposiciones.
 - ... todas las perspectivas son valiosas.
 - Los métodos cualitativos son humanistas.
 - ... dan énfasis a la validez de su investigación.
 - ... todos los escenarios y personas son dignos de su estudio.
 - ... es un arte. (p. 33)

En relación con las características anteriores, es necesario explicar la postura de las investigadoras ante ellas y qué las impulsa a afirmar que su estudio es cualitativo, por lo que se analizan posteriormente.

Cuando los autores en mención destacan que la investigación cualitativa es inductiva, se infiere que en efecto, esta característica calza con el estudio, en cuanto a que no se pueden hacer conclusiones con la primera información que se obtiene, ya que se debe profundizar para confirmar si lo que mostró la realidad en ese momento determinado es constante, es decir, que no varía, lo cual se logra investigando el contexto y contrarrestando las diversas posturas encontradas.

Lo que se relaciona con el presente estudio, debido a que existen diversas fuentes de información que se apoyan para demostrar la situación en estudio, de manera que se busca ser inductivo para así acercarse a una realidad particular y que ayude a responder el problema de esta investigación.

La siguiente característica por analizar, corresponde a que en una investigación cualitativa, se aprecia al escenario y a las personas desde una perspectiva holística, es decir como un todo, lo que se relaciona con el estudio gracias a que existen muchos elementos que hacen posible el andamiaje de las labores ejecutadas en la institución, donde un factor es necesario para que otro funcione, por lo que es ingenuo pensar en aquello que interviene en la realidad por separado, ya que no tiene sentido por sí solo, pues se debe apreciar como un todo para comprender la realidad.

Otra característica que exponen Taylor y Bodgan, hace referencia a que los investigadores cualitativos saben que su presencia en la realidad ocasiona cambios y no como suceden cotidianamente, lo cual está relacionado con el estudio, pues se tiene presente que al recorrer las instalaciones y al acudir a las diversas fuentes de información, se debe tener cautela en el momento de seleccionar la información brindada, pues la realidad se identifica en un momento determinado, la cual puede verse afectada por la presencia de las investigadoras.

A la vez, los autores expresan que se debe comprender a los participantes desde la realidad en la que se desenvuelven, por tal razón las investigadoras se han visto bajo la necesidad de jugar el rol de los participantes, para así comprender ampliamente cómo se conlleva el proceso de formación en educación vial en el DFC, a través del desarrollo del curso regular impartido por este departamento.

Asimismo, el hecho de apartar las creencias y perspectivas que como profesionales se dispongan respecto al tema de investigación, significa una transparencia y una naturalidad de la información ofrecida, ocasionando que se comprendan cada uno de los aspectos que se expresan en el proceso de formación en educación vial con el desarrollo del curso regular y determinar cómo se enriquece a partir del aporte de la pedagogía.

Como se dijo anteriormente, se busca que la investigación sea inductiva, pero para esto, se debe tener en cuenta que todas las perspectivas son valiosas, con el fin de encontrar la veracidad de la información, así como desarrollar una visión amplia del por qué ocurre esa

realidad, noción que se apoya a lo largo del presente estudio, debido a que sin tomar en cuenta todas las perspectivas existentes, éste puede verse afectado y perdiendo su validez.

Cuando Taylor y Bodgan mencionan los métodos humanistas en la investigación cualitativa, en efecto es una de las ideas a perseguir, pues se desea que la información obtenida sea de calidad y sincera, lo cual puede lograrse mediante estos métodos donde predomine el contacto humano, tal como el simple hecho de conversar amablemente con los participantes por ejemplo, o disponer de la mejor actitud a la hora de interactuar con el entorno.

Por otro lado, enfatizar en la validez de la investigación puede mostrar inconsistencias, debido a la constante búsqueda de tomar en cuenta cada detalle que los factores puedan brindar a nivel de información, así como las diferentes perspectivas, ver todo holísticamente, involucrar cualquier aspecto que retroalimente; es decir, se convierte en una tarea compleja que se decide asumir y llevar a cabo.

Aunado a la característica de tomar en cuenta todas las perspectivas y la de visualizar a los escenarios y a las personas como un todo, sobresale otra que refuerza estas ideas y que se relacionan entre sí, la cual hace referencia a que en los estudios cualitativos se deben visualizar todos los escenarios y las personas involucradas, de manera que sí se tiene una visión holística y se toman en cuenta todas las perspectivas, se incluyen todos los escenarios y las personas, siempre y cuando tengan influencia en el problema de investigación.

De acuerdo a lo destacado anteriormente y considerando el tema de investigación, los puntos mencionados son aspectos en los que se sustenta la elección del enfoque cualitativo, pues cada una de las características detallan hacia dónde se desea caminar, ya que es conveniente concebir a la investigación cualitativa como un arte, que tome en cuenta a los participantes no como un dato, sino como un alguien que forma parte de un contexto y es comprendido desde su realidad.

En relación con lo destacado anteriormente, las investigadoras tienen apertura a diversas experiencias sin importar sus creencias o perspectivas, ya que todas éstas son fundamentales para darle validez al estudio, con tal de acercarse a la realidad lo más posible; de manera que el enfoque más pertinente corresponde al cualitativo.

Pero, para continuar comprendiendo este camino a seguir, no solamente es necesario exponer las características del enfoque al cual pertenece este estudio, sino que también, como

se habla con anterioridad, existen métodos que responden propiamente a su enfoque, los cuales, deben ser humanistas, por lo que en los siguientes párrafos se detalla un poco más sobre el método seleccionado, persiguiendo la lógica cualitativa.

Método de investigación (Tipo de estudio)

De la misma manera, es relevante aclarar desde qué método de investigación se aborda este estudio, ya que dependiendo de éste se determina cómo se recaba la información, es decir de qué forma las investigadoras se acercan al contexto y cómo es el vínculo que se pretende establecer con los participantes, para obtener la información.

Así que el método más acertado que persigue esta investigación, responde a un estudio descriptivo, que para Danhke (citado por Hernández, Fernández y Baptista, 2006):

...buscan especificar las propiedades, las características, y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis... es decir, miden, evalúan, o recolectan datos sobre diversos conceptos (variables), aspectos, dimensiones o componentes del fenómeno a investigar. (p.102)

Es decir, que el método de investigación descriptivo busca conocer las características de todo lo que se relacione con el objeto de estudio, mediante la exploración del contexto y el análisis de los datos que se recaban, con el fin de generar nuevas fuentes o antecedentes de información sobre el tema que se indaga, de manera que se relaciona con la investigación, dado que se pretende visualizar el proceso de formación en educación vial y ofrecer una descripción, identificando el aporte de la pedagogía en la formación de educación vial, para propiciar experiencias de aprendizaje significativo que se acerquen a un enfoque de inclusión social.

Esto implica el uso de un método de investigación, donde se caractericen las dinámicas del proceso de formación en educación vial brindado por el DFC, a través del reconocimiento de la realidad que viven las personas en este contexto y la cultura que se ha generado, para que así las investigadoras logren proponer desde donde se puede enriquecer el proceso de formación en educación vial, a partir de la pedagogía.

En cuanto a las características de este tipo de estudio Hernández, Fernández y Baptista (2006), señalan los siguientes rasgos, que aunque no son exclusivos de la investigación descriptiva, informan acerca de su naturaleza:

- ...selecciona una serie de cuestiones y se mide o recolecta información sobre cada una de ellas, para...describir lo que se investiga.
 - ...pretenden medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos o las variables.
 - ...son útiles para mostrar con precisión los ángulos o dimensiones de un fenómeno, suceso, comunidad, contexto o situación.
 - ...el investigador debe ser capaz de definir, o al menos visualizar, qué se medirá...y sobre qué o quiénes se recolectarán los datos...
 - La descripción puede ser más o menos profunda, aunque en cualquier caso se basa en la mediación de uno o más atributos del fenómeno de interés.
 - ...ofrecen la posibilidad de hacer predicciones aunque sean incipientes. (pp.102-104)

De esta manera, es conveniente analizar las características del estudio descriptivo anteriormente expuestas y al mismo tiempo relacionarlas con la presente investigación, con el fin de demostrar que es el método más pertinente.

Por ello, analizando la primera característica que proponen Hernández, Fernández y Baptista (2006), la cual corresponde a seleccionar cuestionamientos y medir o recolectar datos sobre ellos para describirlos, se relaciona con la investigación en tanto que las investigadoras recopilan información sobre el proceso de formación en educación vial, para describir la realidad que refleja al momento de investigarlo.

La siguiente característica establece que el estudio descriptivo mide y recoge información de forma independiente o conjunta, lo cual le permite a la investigación contemplar cada uno de los datos, sin importar si se relacionan entre sí o no, ya que cada uno

aporta información relevante que describe el proceso de formación en educación vial impartido por el DFC.

Aunado a lo anterior, Hernández, Fernández y Baptista (2006) hacen referencia a que el estudio descriptivo es útil para mostrar los ángulos y dimensiones del objeto de estudio, lo cual en efecto cumple certeramente con la investigación, ya que se considera que se muestra la realidad tal cual es, a partir de todos los elementos que intervienen en el proceso de formación en educación vial, aunque los datos provengan desde diferentes puntos de vista o fuentes de información.

Asimismo, se considera relevante que los datos en una investigación descriptiva sean definidos o visualizados, tal como lo establecen los autores en mención, para disponer de mayor claridad, en cuanto a la población meta que se debe considerar y los datos que se deben medir, posibilitando que logren enriquecer la descripción sobre el proceso de formación en educación vial impartido por el DFC.

Es de suma importancia analizar la característica del estudio descriptivo que a continuación se presenta, pues los autores destacan que este tipo de investigación puede contar con una descripción más o menos profunda, siempre y cuando la información sea utilizada para mediar el fenómeno investigativo, ya que en la presente investigación intervienen una serie de variables que deben ser analizadas cuidadosamente.

Como última característica por analizar, se establece que el estudio descriptivo dispone de la posibilidad de hacer pequeñas predicciones sin necesidad de correlacionar las variables para llegar a ellas, pues al ofrecer una descripción del proceso de formación en educación vial donde se tomen diferentes fuentes de información que son necesarias para llevar a cabo la investigación, se pueden inferir algunos resultados que no se desligan de la realidad vivenciada a lo largo de este fenómeno.

Por tanto, cada una de las características anteriormente analizadas, se relacionan con la investigación, ya que se visita el espacio de indagación para describir la realidad global que se evidencia en éste y se estudia el proceso de formación en educación vial, por lo que se toma como agente teórico el punto de vista de los usuarios, se procura no emitir juicios de valor y se describen los resultados.

Aclarado el método donde se posiciona la investigación, se comprende ampliamente el camino a seguir a lo largo de la misma, pero a manera de especificar la dirección que ésta

toma, es conveniente detallar el contexto donde se desencadenan los procesos en investigación, con el fin de perseguir el pensamiento de un estudio descriptivo, para así comprender cuál es el campo, qué sucede y de dónde proviene.

Contexto

En cuanto al contexto elegido para desarrollar la investigación, es importante mencionar que la selección de esta institución se realiza debido a la necesidad de responder al cuestionamiento ¿cómo aporta la pedagogía en la formación de educación vial, para propiciar experiencias de aprendizaje significativo que se acerquen a un enfoque de inclusión social?, esto porque se comprende que para llevar a cabo la resolución de esta incógnita, se debe asistir al ente encargado a nivel nacional de ejecutar este proceso, el cual corresponde al MOPT específicamente en la DGEV, a través del DFC ubicado en Paso Ancho.

Cabe destacar que este Ministerio, es la organización encargada a nivel nacional de velar por todo lo referente a la temática de infraestructura vial, medios de transporte, educación y seguridad vial, de manera que posee una gama amplia de labores que debe realizar para así responder a las necesidades de la sociedad en estas áreas, por lo que para suplir dicha demanda el MOPT actualmente se subdivide en diversos departamentos y divisiones, con el fin de que sean estas unidades quienes se encarguen de alguna función o temática en específico, contribuyendo en la respuesta que ofrece este ente a nivel nacional.

Es relevante destacar que en el caso de la presente investigación, se trabaja con el DGEV, debido a que éste es el encargado de ofrecer el proceso de formación en educación vial para que las personas puedan obtener la licencia de conducir específicamente en el DFC, por lo que cuenta con sedes a lo largo y ancho del país, donde se facilita esta gestión a nivel nacional; pero para efectos de esta investigación, únicamente se asiste a la sede central, la cual se ubica en la provincia de San José, específicamente en Paso Ancho.

Además, es importante mencionar que la sede de San José, donde se realiza la presente investigación, cuenta con tres departamentos denominados “Capacitación y Formación”, “Evaluación” y “Acreditación”, en los cuales se ejecutan funciones relacionadas con el proceso de formación en materia de educación vial, la valoración de los contenidos en el área teórica, la evaluación de la prueba práctica y la entrega de documentos requeridos para la ejecución del proceso en general de obtención de la licencia para conducir.

Pero, solamente se trabaja con aquel sub-departamento donde se ejecuta el proceso de formación en educación vial, el cual corresponde al Departamento de Formación y Capacitación a través del desarrollo de los cursos que ofrecen.

Entendiendo el lugar donde se realiza el trabajo de campo de esta investigación, se torna necesario describir a los participantes que se ven involucrados, con el fin de que sean ellos mismos quienes le den un sentido a esta indagación y así mismo, permitan comprender y responder al problema de investigación, por lo que a continuación se amplía la información sobre los participantes.

Participantes

Es importante destacar que los participantes con los que se cuenta en la presente investigación, son aquellos quienes forman parte del proceso de formación en educación vial impartido por el DGEV a través del DFC, es decir, desde los usuarios que asisten a los cursos hasta los instructores encargados de desarrollar los cursos, quienes serán seleccionados mediante la muestra por oportunidad, la cual consiste en "... casos que de manera fortuita se presentan ante el investigador, justo cuando éste los necesita... individuos que se requieren y que se reúnen por algún motivo ajeno a la investigación, que permite reclutarlos..." (Hernández, Fernández y Baptista 2006, p.569).

De esta manera, las investigadoras acuden a la utilización de tablas para detallar las características de los participantes que han seleccionado, las cuales se evidencian a continuación:

Tabla 2

Funcionarios: Directores e instructores de la Dirección General de Educación Vial

¿Quién es?	Tipo	Características	Información que ofrecen los participantes	Participación que tiene en el proceso de investigación
Funcionarios (19)	Instructores de los cursos de la prueba teórica (15)	-Trabajan en el departamento de Formación y Capacitación. -Conocen el proceso en general del funcionamiento de su institución. -Brindan cursos de educación vial para las pruebas teóricas. -Son profesionales de diferentes áreas disciplinarias (abogados, contadores,	-Proceso a seguir en las pruebas teóricas. -Datos estadísticos de pruebas y cursos. -Diseño de material didáctico. -Metodología de los cursos. -Ajustes y apoyos que implementan en las mediaciones.	-Fuentes primarias de información. -Partícipes de entrevistas. -Retroalimentación profesional. -Modeladores en las observaciones. -Guías del proceso.

	docentes, administración, entre otros). -Supervisan la aplicación de las pruebas teóricas.	-Formación profesional. -Experiencia laboral en educación vial. -Experiencias con personas con alguna dificultad de aprendizaje.	
Directores (4)	-Dirigen algún departamento de la DGEV. -Conocen en general el proceso de formación en educación vial. -Autorizan o facilitan permisos para realizar trámites en la institución. -Amplia experiencia en la institución.	-Datos históricos de los diversos departamentos. -Estadísticas de cursos y pruebas. -Visión actual del proceso que se ejecuta en la institución. -Hacia dónde desean dirigir la institución.	-Fuentes primarias de información. -Partícipes de entrevistas. -Retroalimentación profesional. -Modeladores en las observaciones. -Guías del proceso.

Cabe señalar que se toma la decisión de contar con la participación de 19 funcionarios de la institución quienes son 15 instructores y 4 directores, de manera que brindan información acerca de la situación actual que atraviesa el proceso de formación en educación vial, las principales necesidades, las fortalezas del proceso y cómo se lleva a cabo el proceso de formación en educación vial en sí.

En general porque son estos funcionarios, quienes saben en qué consiste el proceso de formación en educación vial en su totalidad, tienen la experiencia en el desarrollo de los cursos, conocen la Ley de Tránsito, sus modificaciones y los requisitos institucionales que rigen el proceso para la población que aspire a dar inicio con su formación en educación vial, y por ende, son los encargados de actualizarlo; diseñando e implementando diversas formas de abordar los contenidos.

Por otra parte, en la siguiente tabla se muestran las características de otros participantes fundamentales en la investigación, quienes forman parte de los cursos del proceso de formación en educación vial.

Tabla 3

Usuarios que asisten a los cursos de formación en educación vial impartidos por la DFC.

¿Quién es?	Modalidad	Características	Información que ofrecen los participantes	Participación que tiene en el proceso de investigación
Usuarios (14)	Curso regular, intensivo	- Mayores de edad. - Matriculados en algún curso	- Motivos para obtener la licencia de conducir. - Formación que han tenido en educación vial.	- Fuentes primarias de información. - Partícipes de entrevistas.
e iletrados (14)	suficiencia e iletrados (14)	(regular, intensivo, suficiencia o iletrados). - Son de diversas áreas del país.	- Necesidades que han surgido respecto a lo que llevan del proceso. - Expectativas y experiencias en cuanto al proceso de formación en educación vial. - Apoyos que han requerido o les han ofrecido para llevar a cabo su proceso. - Cambios que realizarían al proceso implementado actualmente.	- Modeladores en observaciones dentro de las diversas modalidades de cursos, de formación en educación vial.

Se cuenta con la participación de 14 usuarios, quienes tienen un interés en común y son actores del proceso de formación en educación vial, estas personas ofrecen información a través de diversos instrumentos, acerca de sus expectativas sobre el proceso, recomendaciones hacia el mismo y su experiencia en cuanto a la formación vial que han tenido.

Por otro lado, la decisión de estudiar el contexto de la Dirección General de Educación Vial (DGEV), no persigue extraer una muestra representativa del problema de investigación, ya que dado a su carácter cualitativo, el estudio dista de llegar a generalizaciones sobre el tema, pues lo que busca es mostrar las diversas realidades y formas de abordaje del proceso de formación en educación vial.

Definidos los participantes que se involucran en la presente investigación, es necesario enfatizar que según las características del enfoque y del método, se respeta la participación de los mismos, manejando la información proveniente de ellos con la mayor confidencialidad posible, y aceptando las múltiples perspectivas que puedan provenir de estos participantes, siempre y cuando se busque la validez de la información ofrecida.

Por otro lado, la labor que cumplen estos participantes se ve distribuida según las categorías de análisis que las investigadoras proponen en los párrafos contiguos, a modo de continuar comprendiendo el hilo conductor que complementa la forma de visualizar la

presente investigación, por lo que estas categorías de análisis permiten ubicar al lector en la relación entre participantes y categorías.

Categorías de análisis

En esta investigación se cuenta con una serie de categorías de análisis, las cuales tienen por objetivo facilitar a las investigadoras la división, la comprensión y la comparación de la información que se obtenga con la teoría consultada, de manera que a continuación se exponen las categorías que rigen esta investigación, mediante una breve definición de las mismas. Cabe destacar que dichas categorías se construyen, tomando en cuenta acontecimientos previos y emergentes ocurridos durante esta investigación.

Rol de la DGEV en el proceso de formación en educación vial desde el contexto institucional del MOPT.

Esta categoría es concebida por las investigadoras como el rol que ejecuta la DGEV del Ministerio de Obras Públicas y Transportes como institución gubernamental encargada del proceso de formación en educación vial, así como algunos de los requisitos, lineamientos y la organización que tiene la misma a nivel interno, mas es responsabilidad de este ente velar por la educación y seguridad vial costarricense, de manera que a través de esta categoría se conoce si el objetivo que posee este Ministerio se lleva a cabo y si responde a la diversidad de personas que requieren de sus servicios.

Perfil de los funcionarios a cargo del proceso de formación en educación vial.

El perfil de los instructores es comprendido como aquella caracterización de las personas encargadas de desarrollar los cursos de formación en educación vial, lo que permite comprender hacia dónde va dirigida dicha formación.

Proceso de formación en educación vial desarrollado en la DGEV.

Se entiende por esta categoría como el conocimiento de la realidad que se vive durante el proceso de formación en educación vial, donde se estudia, relacionándolo con el aporte de la pedagogía que pueden brindar las investigadoras, considerando los principios pedagógicos propuestos por Rafael Flórez Ochoa, así como las opiniones, experiencias de los usuarios sobre esta formación y las implicaciones de que no exista una formación práctica, con el fin de evidenciar su influencia en el proceso.

La inclusión social dentro del proceso de formación en educación vial.

La presente categoría, se visualiza como aquel avance que se ha tenido en materia de derechos humanos dentro del proceso de formación en educación vial, a través de la identificación de barreras encontradas en el espacio, con el propósito de que las investigadoras reconozcan los aportes que sustentan dicho proceso de formación, partiendo desde la pedagogía.

Conocidas las categorías de análisis, se infiere que se ha expuesto la dirección por la que las investigadoras pretenden dirigirse para realizar el presente estudio, pero esto no puede ser posible sin una estrategia metodológica que detalle el trabajo a seguir, a lo largo del proceso de investigación, la cual se expone en los siguientes párrafos.

Estrategia metodológica

Es preciso que se detalle la dinámica investigativa que rige el presente estudio, para que así se comprenda la labor que las investigadoras ejecutan a lo largo de este proceso, por lo que, a continuación se presentan una serie de etapas, en las cuales se demuestra la ruta seguida para obtener la información, y cuáles son algunas de las estrategias a las que se recurren para recabar la misma.

Pero antes de detallar dichas etapas, es importante conocer cuál es el proceso que motiva a las investigadoras a realizar este estudio, con el fin de evidenciar desde dónde parten las autoras para ofrecer la investigación propuesta.

De esta manera, las investigadoras desean expresar que el tema de investigación surge a raíz de que tenían conocimiento de algunas personas con discapacidad quienes manejaban sus vehículos y no se tenía claridad de cómo estas personas vivenciaron el proceso de formación en educación vial, que les permitió llegar hasta ahí.

Por lo que surgió la incógnita sobre si el MOPT, institución encargada de otorgar las licencias, era lo suficientemente inclusiva como para adecuar cada uno de los servicios que ofrece en el proceso de obtención de licencias, a las personas quienes requieren de alguna atención en particular.

A partir de ello, se opta por enfocar la investigación en el proceso de formación en educación vial, como respuesta a la necesidad de conocer cómo se lleva a cabo este proceso y si se disponía de un proceso de aprendizaje pertinente, con el fin de que se promuevan espacios de aprendizaje significativo.

Asimismo partiendo de la temática, las investigadoras se plantean una ruta metodológica de cuatro etapas que tienen un carácter recursivo, es decir que se enlazan y se enriquecen en todo momento a lo largo de la investigación, las cuales se amplían en los siguientes párrafos.

Etapas 1: Reconocimiento de la realidad.

Durante la primera etapa se realiza un reconocimiento de la realidad, con el fin de conocer lo que se vivencia actualmente en las instalaciones del MOPT, durante el proceso de formación en educación vial para obtener la licencia de conducir, el cual se logra mediante las siguientes acciones:

- Explorar las instalaciones del MOPT, ubicadas en Paso Ancho, la Uruca y Plaza Víquez, donde se realizan la prueba teórica, la prueba práctica, se imparten los cursos de educación vial y se llevan a cabo otros requisitos propios de este proceso, pero conforme se delimita la temática de investigación se opta por enfocar el proceso investigativo en las instalaciones de Paso Ancho. (ver apéndices A, B y C)

- Intercambios orales con personas inmersas en las instalaciones del MOPT, tanto con instructores que imparten los cursos teóricos, los directores de la Dirección General de Educación Vial (DGEV), así como con las personas quienes participan en el proceso de formación en educación vial.

- Observaciones de los cursos que ofrece el DFC, en sus diversas modalidades (regular, tutorías, suficiencia e iletrados), y la aplicación de la prueba teórica para conocer cómo se desarrolla el proceso de formación en educación vial, a través de los cursos. (ver apéndices D, E, F, G y H)

- Entrevistas no estructuradas a instructores y evaluadores que se encuentren laborando dentro de las instalaciones de este MOPT, así como a las personas quienes participan en los cursos, la prueba teórica y la prueba práctica que son parte del proceso para obtener la licencia de conducir. (ver apéndices I, J y R)

Etapas 2: Profundización.

En la etapa segunda, se profundiza más en la información construida durante la primera etapa, a través de:

- Entrevistas a profundidad a los directores de la DGEV, con el fin de identificar cómo se da el proceso de formación en educación vial desde su perspectiva. A la vez, se realizan

entrevistas a las personas participantes de dicho proceso de formación para así detallar la dinámica que viven lo largo del mismo. (ver apéndices N, O, P y Q)

- Además se indagán en fuentes confiables, información teórica que responda a la situación actual de la educación vial en el país y a nivel internacional, para así reconocer cómo es el proceso de formación en educación vial que se facilita, mediante la exploración en noticias de periódicos nacionales, reformas legales, documentos virtuales y físicos.

Etapa 3: Contraste.

La finalidad de la tercera etapa, es realizar un contraste entre la información recabada mediante las entrevistas no estructuradas, las entrevistas a profundidad, el proceso en general de observación y la indagación teórica ejecutada, con el objetivo de analizar la misma y comprender el proceso de formación en educación vial que se realiza en el país a través del DFC ubicado en Paso Ancho, con tal de conocer cómo aporta la pedagogía en la formación de educación vial, para propiciar experiencias de aprendizaje significativo que se acerquen a un enfoque de inclusión social, lo que se hace mediante los siguientes momentos:

- La realización de diarios de campo, en los cuales se recaba la información recolectada, para así sistematizarla y descubrir hallazgos que ayudan a comprender el proceso de formación en educación vial seguido por las personas que participan en los cursos. (ver apéndices A-M)

- A partir de esta experiencia y de una previa sistematización de la información, se relacionan los resultados con los principios pedagógicos para encontrar posibles necesidades del proceso de formación.

- Se describen los perfiles de los profesionales que intervienen en el proceso de formación en educación vial, desde la concepción de la DGEV, con el propósito de tener en cuenta aquello con lo que deben contar los profesionales para desarrollar los cursos de formación en educación vial.

Etapa 4: Propuesta.

En esta etapa se elabora un manual, que incorpora una estrategia pedagógica, la cual contiene una diversidad de formas metodológicas, a las cuales los instructores de educación vial pueden acudir para el desarrollo de los contenidos del Manual del Conductor, de una forma que se aproxime al enfoque de inclusión social, lo cual se desea llevar a cabo, mediante las siguientes actividades:

- Una vez detectadas en la etapa previa las necesidades que enfrentan tanto los instructores al brindar los cursos, como los usuarios al recibirlos, se establecen aportes que enriquecen el desarrollo de los mismos considerando a la pedagogía como eje principal para responder a dichas necesidades.

-Se diseña una estrategia pedagógica, que cuenta con una serie de actividades creadas por las investigadoras como orientaciones para retroalimentar el proceso de formación en educación vial, implementado por el DFC encontrado en Paso Ancho, de manera que sean un apoyo para los instructores en su forma de desarrollar los cursos y simultáneamente, para el aprendizaje significativo de los participantes de estos cursos.

En otro contexto, gracias a la estrategia pedagógica que se ha expuesto previamente, se procede a explicar cómo se analiza la información recabada bajo esta estrategia, lo cual se muestra a continuación.

Análisis de datos: Triangulación

Respecto al análisis de datos efectuado en este estudio, es determinante mencionar, que con el fin de corroborar que la información recolectada a lo largo de este proceso investigativo es veraz y pertinente, se opta por trabajar bajo la premisa de la triangulación, la cual según Moral (2006) es un tipo de validez que consiste en una combinación de prácticas múltiples, materiales empíricos, perspectivas y observadores, es decir que la triangulación contiene una serie de realidades que provienen de diferentes fuentes y métodos, las cuales a pesar de que la información se dirija por distintas direcciones, siempre va a disponer de puntos de encuentro que relacionen la información entre sí, ofreciendo una mayor comprensión de lo que se está investigando (p.149).

Por tanto la triangulación de datos que se lleva a cabo a lo largo del estudio, comprende tres tipos, entre ellos corresponden a triangulación de sujetos que trata de relacionar lo que los instructores y los usuarios del proceso de formación en educación vial, dicen a través de las entrevistas; la triangulación de métodos que se enfoca en relacionar los instrumentos que recolectan la información en el contexto; y la triangulación teórica que engloba aquello que los autores afirman en contraposición con la realidad ocurrida en dicho proceso.

Es así como mediante la implementación de estos tipos de triangulación, se valida la información y los datos obtenidos a través del proceso de investigación, permitiendo verificar

las afirmaciones que en este escrito se contemplan y que apoyan a la veracidad de los hallazgos obtenidos.

Sin embargo, para hablar de la veracidad de dichos hallazgos, se utilizan una serie de instrumentos y técnicas, que cumplen con un objetivo como tal, con el fin de obtener la información que es analizada como se establece anteriormente, por lo que, a continuación se detallan los instrumentos que hacen posible dicha recolección de datos.

Instrumentos y técnicas a utilizar

Con respecto a los instrumentos y técnicas de investigación implementados en este proceso, es importante resaltar lo mencionado por Del Rincón (citado por Sandín, 2003) cuando expone que “el proceso de investigación tiende a seguir un modelo cíclico en forma de espiral, en el que los objetivos y los instrumentos se pueden volver a definir en cada ciclo de la misma” (párr. 64).

De manera que en cada etapa de esta investigación, se está anuente a realizar modificaciones a los instrumentos y técnicas, con el objetivo de enriquecer la información que se obtiene durante el proceso, por tanto, a continuación se visualizan.

Entrevista.

Cabe destacar que para efectos de este estudio, se emplea la entrevista en diferentes etapas de su desarrollo y de diversas formas, con el propósito de obtener la información requerida para la investigación, por parte de los participantes y a través del establecimiento de una interacción más personal con los mismos.

Es importante definir en qué consiste la entrevista, por lo que se retoma lo mencionado por Ruiz (1999), en cuanto a que la entrevista es “una técnica para obtener información mediante una conversación profesional con una o varias personas para un estudio analítico de investigación... en la que se ejercita el arte de formular preguntas y escuchar respuestas” (p.165).

Es por ello que se pretende hacer uso de la entrevista, porque los instructores, los directores y los usuarios, son elementos clave para recolectar información acerca de cómo es el proceso de formación en educación vial, de manera que es pertinente obtenerla mediante una conversación y así desarrollar las temáticas a abordar.

Conviene mencionar que se utiliza la entrevista no estructurada entendiendo ésta como lo hace Ruiz (1999) donde “el investigador formula preguntas sin esquema de categorías de

respuesta, alterando con frecuencia el orden y la formulación de las preguntas y añadiendo nuevas preguntas de ser necesario” (p.170), la cual se lleva a cabo a lo largo de la primera etapa con los instructores, con el objetivo de conocer las generalidades que rigen en los cursos teóricos de educación vial del MOPT. (ver apéndice R)

Por otro lado, también se hace uso de la entrevista a profundidad, la cual es definida por Robles (2011) como aquella que “se basa en el seguimiento de un guión de entrevista, donde se plasman todos los tópicos a abordar a lo largo de los encuentros, con el fin de controlar los tiempos y distinguir los temas por importancia” (p.41).

Éste es el tipo de entrevista que rige la segunda etapa del proceso de investigación, se aplica a los instructores, directores y usuarios, donde se pretende recabar información sobre qué es la educación vial y sus características, las características de los instructores y directores, y la experiencia de participar en los cursos, en pro del andamiaje del estudio en cuestión, con el objetivo de conocer ampliamente lo que concierne al proceso de formación en educación vial. (ver apéndices N, O y P)

Observación.

La observación, es una de las herramientas que se emplea a lo largo del proceso de investigación, debido a que se hace uso de ella para conocer los procesos y las realidades que se evidencian en el contexto de la DGEV, por lo que es importante retomar lo destacado por Ruiz (1999), en cuanto a que la observación “es el proceso de contemplar sistémica y detenidamente cómo se desarrolla la vida social, sin manipularla ni modificarla, tal cual ella discurre por sí misma”. (p. 125)

Así que, mediante el uso de la observación se conoce la realidad que se vivencia en el proceso de formación en educación vial, pues se visualiza el desarrollo de los cursos, con el fin de identificar las necesidades encontradas en estos.

Para tal efecto, se cuenta con la utilización de dos tipos de observación, la observación no participante la cual según Ruiz (1999) es aquella donde “el investigador no participa por completo en la vida social del grupo al que observa, no es un participante al completo, sino que participa como observador” (p.135), por lo que se adopta una postura donde no se interviene con quienes están alrededor sino que se aprecia la dinámica cotidiana que ocurre en el momento y en el lugar indicados.

Se cuenta con este tipo de observación a lo largo de la etapa 1, donde se visualizan espacios como Plaza Viquez, Paso Ancho y la Uruca, con el propósito de comprender la realidad que se vivencia en estos. (ver apéndice S).

El otro tipo de observación corresponde a la observación participante, donde Rodríguez, Gil y García (1996), la definen como:

Un método interactivo de recogida de información que requiere una implicación del observador en los acontecimientos o fenómenos que están observando. La implicación supone participar en la vida social y compartir las actividades fundamentales que realizan las personas que forman parte de una comunidad o de una institución (p.165).

Cabe destacar que en este caso la observación participante se emplea como herramienta de investigación, al matricular uno de los cursos que facilita el DGEV, con el objetivo de evidenciar la realidad a la que se enfrentan las personas que reciben el curso y contribuir desde esta posición al proceso en general, (ver apéndice G), es decir, se actúa como una persona más en el lugar, tipo de observación que se lleva a cabo en la etapa 2 del proceso de investigación.

Diario de campo.

Asimismo se dispone de la técnica llamada diario de campo, la cual Rodríguez, Gil, y García (1996), aluden que recaban:

...todas las informaciones, datos, fuentes de información, referencias, expresiones, opiniones, hechos, croquis, entre otros, que puede ser de interés para la evaluación o el diagnóstico, es decir, son todos los datos que recoge el observador en el campo durante el transcurso del estudio. (p.163)

Por lo que, hace referencia a todo aquello que se anota conforme se conozca el contexto, se resaltan los aspectos más curiosos y relevantes, a la hora de estar en el campo investigando, cuyo formato se detalla en los anexos (ver apéndice T).

Frasas incompletas.

Para recopilar datos de importancia de la presente investigación, se acude a un instrumento de frases incompletas, el cual Calzada (2004) lo define como aquel que consiste en el “diseño de un conjunto de troncos verbales que el entrevistado debe estructurar “proyectando” sus ideas, valores, creencias, anhelos, fantasías, temores...” (párr. 1)

De manera que, las investigadoras crean una serie de oraciones que los entrevistados encontrados en el curso de iletrados deben contestar oralmente, acerca de su experiencia en dicho curso (ver apéndice Q).

Análisis de información.

Como herramienta fundamental de esta indagación, se hace uso del análisis de información, la cual según Ruiz (1999), “el análisis de contenido es una técnica para leer e interpretar el contenido de toda clase de documentos, especialmente de documentos escritos, así como textos propios o ajenos”. (p. 192)

Se emplea el análisis de datos, para sistematizar y contrastar la información recabada durante las observaciones y entrevistas, con el fin de determinar en cuáles espacios puede intervenir la pedagogía, para brindar una aproximación a la inclusión social, en el proceso de formación en educación vial.

Dicho análisis se lleva a cabo a partir de la distribución de la información recabada, en diferentes matrices que organizan la misma, la cual se transforma en datos relevantes que permiten encontrar hallazgos, diferencias y coincidencias mediante la clasificación por color, para así establecer las categorías de análisis y las categorías derivadas o emergentes.

A partir del desarrollo de cada una de las categorías sobresalientes, se da lugar a la propuesta de las investigadoras, en respuesta a las necesidades encontradas en el proceso de formación en educación vial, por lo que se establece una estrategia pedagógica que enriquece los cursos impartidos por el DFC, para responder a las necesidades encontradas y brindar una aproximación lo más cercana posible a la inclusión social.

Gracias a que la información obtenida a partir de las técnicas y de los instrumentos anteriormente detallados, proviene de diversas fuentes que merecen respeto y

confidencialidad, se opta por retomar el consentimiento informado que tienen las personas quienes participan de esta indagación, así como las consideraciones éticas que las investigadoras toman tanto para recabar la información, como para demostrar los resultados obtenidos a lo largo del proceso de investigación, lo cual se amplía en el siguiente apartado.

Consideraciones éticas y consentimiento informado

Es relevante destacar en este apartado, el compromiso ético que se dispone en relación con los recursos utilizados para el desarrollo de la presente investigación, entre ellos se destacan los siguientes:

Los documentos de otros autores han sido aprovechados para brindar una claridad en cuanto a lo planteado teóricamente, es decir, respecto al camino al cual la investigación se dirige, donde los aportes que ofrecen los autores son valiosos para este fin, respetando siempre su proveniencia. Además cada uno de los aportes escogidos de otros autores, han adoptado la función de guía y de reflexión en cuanto a lo que se desea realizar a lo largo de la investigación.

Otro elemento en el que se hace hincapié, es en la elección de la institución donde se realiza el trabajo de campo, la cual es elegida a partir de la necesidad de conocer cómo es el proceso de formación en educación vial que el MOPT a través de la DGEV específicamente en el DFC, le ofrece a la diversidad de personas, de manera que se sigue un protocolo para aprobar la autorización solicitada por las investigadoras (ver apéndice U), y así aprovechar las instalaciones de educación vial e interactuar con las personas quienes se encuentran allí inmersas, como los funcionarios administrativos, los instructores, los evaluadores y las personas quienes participan en los cursos.

Para tal efecto, en primera instancia se deja una carta proveniente de la Universidad Nacional (UNA), específicamente del Centro de Investigación y Docencia en Educación (CIDE), solicitando el permiso para ingresar a la institución y así realizar la investigación, se espera a que ofrezcan una cita con el director de la DGEV para conversar acerca de lo que se desea realizar, se asiste a la cita donde se toman en cuenta las precauciones a considerar para ingresar a la institución, y finalmente se aprueba la autorización para el respectivo ingreso, donde las investigadoras firman una carta comprometiéndose con acatar la normativa interna del lugar.

Disponiendo de la autorización aprobada, se procede con el proceso de observación de los participantes que trabajan en el lugar o asisten para participar en el proceso de formación de educación vial, a quienes se les respeta el espacio donde se encuentran, sin interrupciones, ni alterando su realidad, así como las opiniones que ofrecen a lo largo de la estadía de las investigadoras dentro de este espacio, pues los aportes que estas personas brindan, ayudan con el andamiaje y con el desarrollo de la investigación.

De la misma forma, al momento de analizar y presentar los resultados obtenidos mediante la recolección de información facilitada por los participantes y funcionarios de la institución, se toman en cuenta ciertas consideraciones, relacionadas con el resguardo de información personal, así como la privacidad de información únicamente institucional, como es el caso de la evaluación de las pruebas.

A modo de englobar lo destacado a lo largo del presente capítulo, las investigadoras afirman que la metodología utilizada en el estudio refleja la visión de cómo se estructura la investigación, respetando los principios ideológicos que responden a la misma propiamente, de manera que ofrece una base sólida para disponer de una claridad en cuanto a la ruta de trabajo a seguir.

Por tanto, debido a que anteriormente se visualiza la forma como se ejecuta el análisis de datos, en el siguiente capítulo se evidencia el desarrollo del mismo, así como los principales resultados que dan lugar a la propuesta de las investigadoras, en respuesta a las necesidades que surgieron a lo largo de la investigación.

Capítulo IV

Análisis de Datos

En vista del proceso reflejado durante esta investigación, donde se comienza por problematizar una situación dentro del contexto del MOPT, surgen una serie de elementos que revelan la realidad vivida en este lugar, los cuales las investigadoras analizan a profundidad en conjunto con la teoría consultada y la voz de los participantes, a través de categorías de análisis, para así establecer una estrategia pedagógica que procura hacer de lo investigado, un proceso de formación en educación vial que se aproxime a la inclusión social, por medio del aporte que pueda enriquecerse con la pedagogía, donde se favorezcan aprendizajes significativos, apertura al bienestar y satisfacción personal de quienes se vean involucrados en este proceso.

Es por ello, que a razón de que la situación investigada pretende reflexionar y analizar cómo aporta la pedagogía en la formación de educación vial, para propiciar experiencias de aprendizaje significativo que se acerquen a un enfoque de inclusión social, desde el contexto del MOPT, específicamente en la DGEV que lleva a cabo este proceso de formación, se considera que es de suma relevancia ahondar en la experiencia que se vive en este contexto, con el propósito de visualizar el rol que cumple, lo cual se detalla a continuación.

Rol de la DGEV en el proceso de formación en educación vial desde el contexto institucional del MOPT.

Como se ha detallado a lo largo de esta investigación, la institución encargada de desarrollar el proceso de obtención de la licencia para conducir corresponde al MOPT, quien delega a través de la DGEV la formación en educación vial, la cual se lleva a cabo mediante los cursos impartidos por el DFC, por tanto es fundamental conocer el rol que cumple este contexto en relación con la responsabilidad que implica formar a las personas en materia de educación y seguridad vial.

De manera que es importante retomar el objetivo general que actualmente rige en la DGEV, con el fin de visualizar hacia dónde se dirige el proceso de formación en educación vial costarricense y cómo se refleja en la realidad, para propiciar una formación oportuna que invite a los usuarios a construir su proceso de enseñanza-aprendizaje. Por lo que según el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (s.f.) en el folleto 1, declara como objetivo el siguiente:

Cumplir con todos los aspectos relativos a la educación vial, tendientes a la formación, capacitación, educación y orientación de conductores, grupos especiales, operadores de equipos automotores, peatones, pasajeros y ciudadanía en general; sobre el conocimiento y respeto a las disposiciones normativas en materia de tránsito, con la finalidad de disminuir en lo posible los accidentes de tránsito y sus consecuencias. (p. 1)

Lo anterior hace alusión a que la DGEV tiene a su cargo todo lo referente a educación vial y lo realiza mediante tres ejes: 1-Orientación administrativa de la formación y capacitación en educación vial, 2-Divulgación de la información de educación vial y 3-Disminución de accidentes de tránsito y consecuencias; esto con el fin mismo de preparar a las personas quienes desean adquirir su licencia de conducir, pero ¿por qué las personas requieren una licencia de conducir?

Se evidencia a lo largo de las entrevistas, que las personas requieren su licencia de conducir para obtener un trabajo, recreación, trasladarse de un lugar a otro o cumplir con un requisito de ley, tal como lo expresan algunas de las personas en el recuadro 1.

A raíz de estas afirmaciones, surge la inquietud por parte de las investigadoras, por conocer aquello que deben atravesar las personas para obtener su licencia de conducir y cómo procede la DGEV para llevar esto a cabo este proceso, a partir del objetivo planteado con sus respectivos ejes, los cuales se detallan a continuación:

“Si usted necesita una licencia para conducir es para trabajar, para trasladarse de un lugar a otro”.
 “Sí digamos es por transporte, para yo tener mi transporte y puedo conseguir más trabajos teniendo licencia de moto”.
 (Entrevista realizada en enero del 2015).

Recuadro 1. Extracto de entrevista a usuarios.

Orientación administrativa de la formación y capacitación en educación vial.

Es preciso analizar el primer eje de la DGEV, que se relaciona con ofrecer una orientación a las personas en los procesos administrativos requeridos para iniciar una formación y capacitación en educación vial, de esta manera dicha dirección cuenta con un servicio llamado Departamento de Formación y Capacitación (DFC) ubicado en Paso Ancho

de San José, el cual tiene como objetivo dotar a los ciudadanos de los conocimientos requeridos para su correcto desempeño como conductores de vehículos.

“Buscamos acercarnos al usuario, darle mejores posibilidades para que matricule desde su casa, su teléfono, haga pagos bancarios sin desplazarse. Tenemos 12 centros de atención al día de hoy en todo el país”.
 “Educación Vial se ha transformado, para servirle al usuario”.
 (Entrevista realizada en abril del 2015).

Recuadro 2. Extracto de entrevista a Director de la DGEV.

En vista de la entrevista realizada al Director General (ver recuadro 2), las investigadoras infieren que según lo mencionado por éste, actualmente la DGEV se preocupa por ofrecer servicios que facilitan el acceso a las personas para dar inicio con su proceso de

formación en educación vial, dotados de recursos innovadores y tecnológicos en la mayoría de las provincias del país, así como mejoras en los servicios digitales de matrícula, atención y pagos.

A la vez, lo anterior se relaciona con el cumplimiento de la primera y cuarta función que le atañe al DFC, pues se evidencia el interés por capacitar a usuarios a través de los cursos presenciales, aunque la matrícula no da abasto en cuanto a la cantidad de personas que requieren de este servicio, debido a que el sistema de matrícula se satura por la amplia cantidad de ciudadanos que reservan su espacio y esto genera que se inhabiliten los cupos, o bien que puedan matricular algún curso impartido meses después.

Esto se evidencia, a través de los comentarios de algunos usuarios emitidos por COSEVI (2018), a través de diferentes comentarios, los cuales se observan a continuación:

Mariela Aguilar: Me pasó igual y llame por teléfono y llame y ya no habían citas disponibles; y lo peor de todo es que le da chance a uno de escoger hora y día, y luego de la nada ya no hay campo o dura mil horas cargando y le da estúpidos errores. Quién sabe cuál es el chorizo que se tienen con esas citas... Qué odio.

Antonella Bolaños: Alguien que conteste en alguna extensión! Todo el día tratando de comunicarme y es imposible, no creo que todas las líneas estén ocupadas al mismo tiempo, en todos los puestos! Qué increíble.

Raque Durán: Me pasó lo mismo a la hora de matricular, decía que ya no había campo.

Johana OB: Hola alguien ya averiguó lo de eso que dice la página que ha excedido el “IP” eso me impidió matricular en agosto, setiembre y octubre, por qué no hacemos algo, entre todos presentemos una queja formal, porque se veían que estaban los campos disponibles y cuando lo escogías te indicaba eso, obviamente hay chanchullo en eso, tal vez si nos unimos y presentamos la queja, porque esta situación va seguir sucediendo.

Eduardo Valenzuela: Pésimo servicio, nunca contestan por ningún canal, es increíble señores estamos en el 2018! Qué clase de servicio es éste? (ver apéndice V)

Asimismo esto tiempo atrás era diferente, puesto que para matricular los cursos, los usuarios debían apersonarse y realizaban las pruebas teóricas por escrito, además estos procesos se centralizaban en la única sede existente lo que era limitante para las personas, pero esto cambió, ya que actualmente se facilitan diferentes opciones para iniciar con el proceso de formación en educación vial.

Por tanto, según lo destacado por el Director General en el recuadro 2, educación vial se transforma en pro de la facilidad de matricular los cursos para el usuario y por esto, actualmente el proceso de matrícula a cursos se da de forma virtual o telefónica y la ejecución de las pruebas teóricas se realiza a través de computadoras.

Además, se acude a responder el examen por medio de la computadora, ya que esta ofrece un resultado automático de las respuestas correctas e incorrectas según lo que contestó el usuario, sin permitir que la nota de la persona que realizó el examen se pueda ver modificada, evitando así situaciones que deterioran la formación o el resultado, ya que según el Director General en la entrevista realizada en abril del 2015:

No era tan solo hacerlo a mano, era negociar también con el que lo estaba haciendo. Le decía “bueno esa mujer me cae bien, sacó un 7 y medio voy a ponerle un 8”, “yo tengo que tomar café” entonces también es otra negociación, o “salimos” también es usual esa.

Esto es una problemática que actualmente ha disminuido, producto de los esfuerzos de la DGEV por llevar a cabo procesos regidos por criterios objetivos, al implementar la tecnología, pues tal y como lo declara el Director, “estos actos indebidos los hemos eliminado en los últimos 6 o 7 años a un 95%-97% y eso tiene que llegar a 0, por qué, porque con la vida no se negocia”.

Se considera que los aspectos mencionados anteriormente, responden a un derecho de los usuarios porque la DGEV se ha preocupado por llevar a cabo un proceso más transparente y ético, además de enriquecer los servicios que ofrecen para brindar procesos de formación, capacitación y orientación a la ciudadanía costarricense.

Divulgación de la información de educación vial.

El segundo eje por analizar inmerso en el objetivo de la DGEV, corresponde a la divulgación de la información, el cual procura ofrecer a los usuarios aquello que necesitan saber para llevar a cabo todo lo referente al proceso de obtención de la licencia de conducir, así como los medios que utilizan para promover la educación y seguridad vial a todos los rincones del país.

Este eje se relaciona con las funciones cuatro, cinco y veintiuno del DFC indicadas por MOPT (s.f.) en el folleto #3, referidos en el marco teórico, que mencionan lo siguiente:

4-Elaborar y proponer a la Dirección proyectos y programas en materia de Educación Vial concernientes a la formación y capacitación de futuros conductores.

5- Establecer relaciones conjuntas mediante el documento idóneo según la legislación vigente, con la empresa privada u otros entes públicos como la UNED, SINART y el MEP, para desarrollar programas de formación y capacitación en educación vial.

21- Capacitar a los docentes del MEP en acatamiento a la disposición sobre la obligatoriedad de la educación vial a nivel preescolar, general básica, media, diversificada y técnica profesional o vocacional, establecido en el artículo 217 de la Ley de Tránsito 9078. (pp.3-5)

Por lo anterior, se evidencia que el DFC pretende establecer vínculos y trabajos interdisciplinarios con distintas empresas mediante proyectos educativos, enfocados en desarrollar aprendizajes sobre la educación vial desde edades tempranas hasta la adultez, con el fin de construir una cultura vial en las personas.

Aunque este departamento propone proyectos sobre educación vial para escuelas, colegios y empresas con tal de cumplir con este eje de la DGEV, según el subdirector del DE en la entrevista realizada en el 2015, "...no se cuenta con el recurso económico para solventar la realización de los proyectos que desean hacer en cada una de las administraciones de gobierno, tanto el presidente de la república, el Ministerio de Educación, como el MOPT".

Sin embargo, el mayor acercamiento que se ha logrado obtener con la creación de estos proyectos, es trabajar la formación en educación vial desde las escuelas, mediante temas transversales enfocados al comportamiento que deben tener los peatones para transitar por las vías públicas, pero es preciso ampliar esta formación para generar una conciencia en las personas al momento de desplazarse por la vía pública tanto como peatones como conductores, tal como lo expresa el director general en el recuadro 3.

Pero debido a que se ha complicado concretar los proyectos que se diseñan en conjunto con otras instituciones, en pro de llevar a cabo una formación en educación vial, donde se contemple la responsabilidad que requiere tener una licencia de conducir o desplazarse por las vías públicas, el proceso de formación en educación vial desde la perspectiva de las investigadoras, se convierte en cumplir con un trámite administrativo, dejando de lado el valor de las vidas humanas, tal como lo expresa el director general a continuación:

"Eso es para que vean que nosotros trabajamos con las cuestiones que están ligadas al ser humano, que muchas veces las minimizamos. De ahí que, de educación vial, educación y seguridad vial debió de darse hace muchos años en primaria y secundaria, porque es un factor que le ayuda a usted a salvar su vida y desarrollarse".
(Entrevista realizada en abril del 2015).

Recuadro 3. Extracto de entrevista a Director de la DGEV

Entonces volvemos a lo que es el tico, el tico no tiene conciencia realmente de lo que significa una licencia de conducir, un accidente de tránsito, postrarse en una cama como minusválido, o sea piensa que está muy largo de él, no y apenas salimos a la carretera estamos en riesgo. (Entrevista realizada en abril del 2015)

Por ello, las investigadoras infieren que el director del DFC adopta una postura donde las personas no se preocupan por hacer conciencia sobre el valor de la población en carretera, a pesar de los múltiples esfuerzos del MOPT, por invitar a la ciudadanía a la reflexión a través de cápsulas informativas, noticieros, campañas publicitarias, retenes y otras herramientas que hacen un llamado de atención, a la responsabilidad que deben tener tanto conductores como peatones en las vías públicas.

Disminución de accidentes de tránsito y consecuencias.

A modo de culminar con el análisis del objetivo fundamental de la DGEV, es preciso profundizar en el tercer y último eje, que corresponde a la disminución de accidentes de tránsito y sus consecuencias, el cual se relaciona con la función doce del DFC según el MOPT (s.f.) en el folleto 3, la cual expone:

12-Colaborar, cuando se requiere mediante equipos interdisciplinarios, en el desarrollo de la educación vial, mediante programas de prevención de accidentes, en coordinación con grupos especiales en el nivel nacional. (p.4)

Esta función muestra el compromiso de la institución por llevar a cabo un proceso de formación más riguroso, donde los usuarios comprendan la responsabilidad que cada uno adquiere al transitar por la vía pública, con el propósito de prevenir los accidentes de tránsito.

Por lo que, los instructores se encargan de facilitar espacios de reflexión en los cursos, mediante la implementación de herramientas tales como videos de accidentes de tránsito, anuncios de campaña del Instituto Nacional de Seguros (INS), planteamiento de situaciones hipotéticas de accidentes de tránsito, entre otras, con el propósito de que los usuarios concienticen el valor de su vida y de quienes les rodean a través de los cursos de educación vial y por ende, exista una disminución de accidentes en el país.

Los continuos esfuerzos de la DGEV por invitar a los usuarios a la reflexión, con tal de prevenir y erradicar los accidentes de tránsito, han demostrado un mayor impacto en cuanto a la cantidad de personas fallecidas en accidentes de tránsito entre el 2017 y el 2018, pues como

lo detalla Arguedas (2019) “...en el 2017 se registraron 458 muertos y el año anterior hubo 445; una reducción de 13 víctimas”.

Sin embargo, el autor en mención también expone que se debe trabajar fuerte en reeducar a los choferes, pues según el Director de la Policía de Tránsito German Marín:

Un porcentaje importante de los accidentes de tránsito obedece al exceso de velocidad y a conductores bajo la influencia del licor. De ahí que ocupamos que el mismo conductor haga conciencia, que comprenda que a mayor velocidad hay mayor posibilidad de que ocurra un accidente y hay una mayor facilidad de perder la vida en ese accidente. (párr.4)

Es decir, que los espacios de reflexión impartidos a través de los cursos de educación vial son necesarios para la formación de los usuarios en relación con prevenir los accidentes de tránsito, pero debe existir un mayor compromiso para disminuir estas cifras, lo que según las investigadoras puede ser posible enriqueciendo los cursos impartidos por el DFC, mediante el aporte de la pedagogía para dominar los aprendizajes, que posibilite a la población tomar conciencia sobre lo que significa disponer una formación en educación vial y aplicarla al momento de transitar por las carreteras.

A raíz de lo anterior, se visualiza un panorama amplio sobre la posición de la dirección respecto al proceso de formación en educación vial, pero también es importante retomar cómo debe ser el personal encargado de impartir los cursos desde la perspectiva del DFC; por tanto, en los párrafos contiguos se amplía todo lo referente a este tema.

Perfil de los funcionarios a cargo del proceso de formación en educación vial.

En el DFC, intervienen personas encargadas de instruir el proceso de formación en educación vial, a quienes se les conoce como instructores y deben reunir una serie de características, comportamientos, competencias y requisitos que responden a la filosofía perseguida por la institución en estudio, en este caso se analiza el perfil de los instructores propuesto por el departamento relacionando las características, los comportamientos, las competencias y los requisitos reflejados en la mediación de los cursos.

Perfil de los instructores del DFC: características, comportamientos, competencias y requisitos de reclutamiento.

Características de los instructores.

Según el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (s.f.) en el folleto 4, los instructores deben caracterizarse por compartir sus conocimientos, tener amplio dominio del tema, conocer los mensajes no verbales del estudiante, saber cómo aprenden los adultos y personas iletradas, utilizar medios audiovisuales, dotarse de habilidades comunicativas, tener buena dicción y una voz con soltura, firmeza y tono adecuados.

La mayoría de estas características, se vieron reflejadas en las observaciones realizadas en los diferentes cursos impartidos por parte del DFC, (ver apéndices D, E, G y H), tales como que los instructores compartían sus conocimientos relacionándolos con experiencias propias, demostraban tener dominio de los contenidos debido a que evacuaban con propiedad todas las preguntas que surgían de los usuarios, utilizaron medios audiovisuales para impartir sus mediaciones, invitaban a procesos de interacción comunicativa con los usuarios y el tono de voz implementado era el adecuado, como se observa en el recuadro 4.

Sin embargo, los instructores durante las observaciones no tomaron en cuenta los mensajes no verbales de los usuarios, puesto que se dedican a impartir los contenidos en educación vial, antes de observar a cada uno de los usuarios para interpretar su lenguaje no verbal, es decir si un usuario muestra confusión por medio de sus gestos, el instructor se enfoca en avanzar con los contenidos antes de preguntar si entendieron o no, pues tal como se muestra en el apéndice D:

...A la vez, domina el tema a la perfección e implementa material de apoyo, lo cual genera que se respeten los diversos estilos de aprendizaje que se encuentran inmersos en el aula.
(Extracto de diario de campo 5).

Recuadro 4. Extracto de diario de Campo 5

...se considera que a la hora de brindar los consejos para interpretar las preguntas, también se debe investigar sobre las habilidades de interpretación que una persona pueda desarrollar para comprender lo que se les pregunta, pues algunos de los estudiantes aunque se les explica... se muestran confusos y no se responde a esta necesidad. (párr.6)

De manera que, las investigadoras consideran que es importante tomar en cuenta los gestos de los usuarios, ya que es información que le va a permitir al instructor evaluar la comprensión de los usuarios, en relación con los contenidos facilitados, abarcando así las necesidades que los usuarios expresen a través de su lenguaje no verbal.

Asimismo, se denotó que los instructores difícilmente contemplan cómo aprenden las personas adultas e “iletradas”, o bien no cuentan con diferentes formas de brindar los contenidos en las lecciones, ya que como se dijo anteriormente los instructores se preocupan por abordar los contenidos en el tiempo establecido, implementando una única de forma transmitir los temas sin diferenciar estilos de aprendizaje, edad, idioma, nivel académico o períodos de concentración, como se observa en el recuadro 5.

Lo que desde la perspectiva de las investigadoras, se genera debido a que los instructores no son docentes de profesión, por lo que desconocen la importancia de contemplar la forma en cómo aprende cada persona, lo cual puede dificultar al momento de que los usuarios construyen los aprendizajes, ya que si no se valora su forma de aprender posiblemente el aprendizaje no será significativo.

A la vez, el instructor destaca que cuando él comenzó a trabajar en Educación Vial, sus clases eran dinámicas y divertidas, pero conforme se fueron agregando nuevos capítulos al manual, así como nuevos términos, las clases han evolucionado a algo meramente tradicional, gracias a que una semana es muy poco para facilitar todos los contenidos y así, atender las necesidades de las personas.

Recuadro 5. Extracto de diario de campo 10

Comportamientos de los instructores.

Además, según el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (s.f.) en el folleto 4 sobre “Perfil del instructor para el curso teórico”, se expresan los comportamientos esperados por los instructores para laborar en el DFC, como iniciar puntualmente sus lecciones, cuidar su apariencia personal, mantener una actitud de respeto y autenticidad con el grupo, evitar actitudes de superioridad, ser el facilitador del aprendizaje de la seguridad vial, dirigir la mirada a todos los miembros del grupo, brindar a todos los miembros del grupo la misma oportunidad para expresarse y motivar a los introvertidos, no alterarse, mantenerse de pie en posición natural, preocuparse por su auto-evaluación y auto-superación por cuestionar sus materiales, su actuación y hacer ajustes, actualizando siempre el contenido de su curso y adecuándose al grupo.

De manera que, según las observaciones realizadas por las investigadoras, se denotó que los instructores reflejan comportamientos como puntualidad porque inician sus lecciones a la hora establecida, cuidan su apariencia mediante el uso de uniforme, se dirigen a los usuarios con respeto y transparencia mirándolos a todos por igual, facilitan aprendizajes en seguridad vial donde se promueven espacios para expresarse, así como adoptan una correcta postura al momento de dar las clases, tal como se evidencia en el diario de campo 10 (ver apéndice G), a través del siguiente extracto:

Al iniciar las lecciones a lo largo de los 4 días, se evidenció que el instructor comenzaba puntualmente, ya que el tiempo es un factor importante para el desarrollo de los contenidos, contaba con un uniforme que variaba cada día, además, mostró tener respeto por las diferentes opiniones de los usuarios, no se percató ningún inconveniente, demuestra un buen dominio del tema, por lo que se percibe que tiene mucho conocimiento sobre la información a facilitar y aprovecha el espacio para brindar sus lecciones, es decir no se queda en un solo lugar. (párr.2)

Mas en cambio, los comportamientos que no se reflejaron en las observaciones corresponden a evitar actitudes de superioridad, pues los instructores al ser expertos en educación y seguridad vial se adjudican un mayor conocimiento y al momento que los contradicen debaten hasta el final; además no se evidenció que los instructores motivaran a las personas introvertidas a participar en las mediaciones, ya que para el instructor, el usuario es quien debe expresar sus opiniones desde su iniciativa sin necesidad de ser motivado a participar.

A la vez, otro comportamiento que las investigadoras observan en el proceso es que algunos instructores tienden a auto-superarse en la impartición de los contenidos, a través de materiales creados por ellos mismos, los cuales son ajenos a los recursos que brinda el DFC para apoyar las lecciones, mientras que otros instructores aprovechan solo los materiales que les ofrece la institución y no se preocupan por utilizar otros recursos.

En cuanto a la forma de transmitir los contenidos es similar a la utilizada por todos, de manera que es innecesario para ellos evaluar su desempeño, pues acuden a instruir los contenidos de la misma forma sin importar el grupo con el que deban trabajar.

Como se demuestra en el párrafo 5 del diario de campo 6 (ver apéndice E), donde se indica que “durante la clase la dinámica que se siguió, consistió en que la docente les indicaba a los usuarios en cuál página del libro ubicarse, para que estos leyeran la información que ahí se presentaba y mencionaran si tenían alguna duda”, además se menciona en el párrafo 6 que “en ocasiones cuando la instructora visualizaba que era un tema relevante para la prueba teórica, realizaba una breve explicación de los temas, apoyándose en una pizarra que se encontraba arriba del auditorio.

Asimismo, en el párrafo 12 del diario de campo 10 (ver apéndice G), se hace alusión a que los contenidos se dan de la misma forma, lo cual se refleja mediante este extracto “se evidencia que no se da una construcción por parte de los estudiantes a la hora de que estos participen, sino que se les brinda todo lo que deben de saber, con el fin de que lo memoricen y lo puedan contestar en el examen”.

Es preciso recalcar, que los instructores encargados de impartir los cursos no tienen una formación pedagógica que les motive a cumplir con cada uno de los comportamientos descritos anteriormente, sin embargo deben ser considerados dentro de la dinámica de las lecciones, ya que forman parte del perfil propuesto por el DFC.

Esto interfiere en el proceso de formación de educación vial de los usuarios, debido a que cada comportamiento del instructor es fundamental para la construcción de aprendizajes brindados en los cursos, de manera que, si los instructores omiten alguno de los comportamientos esperados en el perfil, la formación de los usuarios puede verse afectada.

Competencias de los instructores.

Aunado a lo anterior, el perfil de los instructores se complementa con una serie de competencias por desarrollar en su labor, las cuales son estipuladas por Ministerio de Obras Públicas y Transportes (s.f.) en el folleto 4 como elaborar planeamientos, objetivos, experiencias de aprendizaje con sus respectivos materiales e instrumentos de evaluación, disponer habilidades de comunicación asertiva y de exposición, y tener manejo de grupos heterogéneos.

A partir de lo observado por las investigadoras, se identificó que los instructores no contaban con un planeamiento que les guiara durante sus lecciones, pues su principal fin corresponde a abordar todas las temáticas del Manual del Conductor en el menor tiempo posible, como se observa en el diario de campo 10 (ver apéndice G), donde se indica que:

...el hecho de conocer tan bien los contenidos, aunado a la falta de una guía de apoyo, genera que el instructor facilite la información de manera desorganizada, es decir, sin contar con el orden establecido en el Manual del Conductor, Esto se suele prestar para generar confusiones entre los estudiantes. (párr.3)

Por tanto, los instructores al no contar con una guía que oriente la dinámica a seguir en la realización de los cursos, perjudica directamente al proceso de formación en educación vial de los usuarios, debido a que tanto pueden obviarse contenidos fundamentales, como generar confusiones, provocando así que a algunas personas se les dificulte la construcción de conceptos o se generen vacíos en el aprendizaje.

En cuanto a los objetivos, las investigadoras mediante las observaciones detectaron que los instructores cuentan con un único fin al momento de transmitir los contenidos en los cursos, el cual consiste en abordar los temas del Manual del Conductor a lo largo de cuatro días, como se evidencia en el diario de campo 10 (ver apéndice G), a través del siguiente extracto:

...destaca que cuando él comenzó a trabajar en Educación Vial, sus clases eran dinámicas y divertidas, pero conforme se fueron agregando nuevos capítulos al manual, así como nuevos términos, la tarea pedagógica ha evolucionado a una mediación meramente tradicional, gracias a que una semana es muy poco para facilitar todos los contenidos y así, atender las necesidades de las personas. (párr.23)

Reiterando la idea de que los instructores no son pedagogos, las investigadoras infieren que los instructores desconocen cómo plantear objetivos que favorezcan experiencias de aprendizaje y por esta razón, cuentan con un objetivo único para desempeñar sus labores, lo cual es perjudicial para los usuarios que asisten a los cursos, ya que el proceso de formación carecerá del componente pedagógico requerido para brindar un aprendizaje significativo.

Asimismo, respecto a los materiales didácticos como infografías, carteles y láminas ilustrativas sobre educación vial que utilizan los instructores, son los facilitados por la DGEV, por lo que ellos no se ven bajo la obligación de elaborar materiales para impartir sus clases, sin embargo los instructores deben elaborar sus instrumentos de evaluación a modo de práctica para repasar los contenidos (ver apéndice W y X).

En relación con el manejo de grupos heterogéneos, los instructores por lo general tienen dominio de grupos con gran cantidad de usuarios, pero no así cuando deben de responder a las necesidades de cada uno de ellos, pues como se expresó anteriormente los instructores no disponen de una formación pedagógica y su único objetivo es abarcar experiencias de aprendizaje que abarquen los contenidos del manual del conductor.

Por otro lado, las competencias con las que los instructores cumplen cuando ejecutan su labor, son sus habilidades para comunicarse con los usuarios asertivamente, así como su facilidad para exponer sus ideas en relación a las temáticas estudiadas, lo cual puede beneficiar el proceso de formación en educación vial de los usuarios.

Requisitos de reclutamiento para instructores.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (s.f.) en el folleto 4, menciona que uno de los requisitos que debe cumplir el personal a reclutar para ser instructores, es contar con una licenciatura de título obligatorio, independientemente de la carrera en la que se gradúen, por lo que no deben tener formación propiamente docente para aplicar al puesto.

Este requisito influye en la formación en educación vial de los usuarios, debido a que un instructor encargado de impartir los cursos, puede ser cualquier persona que disponga de una licenciatura independientemente de la disciplina a la que pertenezca, lo cual puede dejar de lado aspectos fundamentales que intervienen en los procesos de enseñanza-aprendizaje que deben disponer los cursos de educación vial a nivel pedagógico, para favorecer el aprendizaje significativo.

Además, los instructores deben manejar el inglés como segundo idioma, completar el curso de formación a instructores y tener tres años de experiencia en el campo profesional relacionado con actividades de capacitación en educación vial.

Con respecto al curso de capacitación que reciben los instructores, consiste en asistir durante una semana o menos a observar a un compañero con experiencia (ver recuadro 6), mientras este imparte sus lecciones de educación vial, con el fin de que la persona conozca la rutina de trabajo para que posteriormente, pueda hacerlo de la misma forma; en caso de no sentirse preparado para asumir un grupo, dicha capacitación se extiende a lo largo de tres semanas como máximo.

Por tanto, las investigadoras consideran que el proceso de capacitación a los instructores se limita a observar cómo un compañero imparte sus lecciones para que ellos conozcan los contenidos que van a transmitir por medio de la modelación de otra persona, lo que dista mucho de lo que requieren los usuarios para construir aprendizajes de una forma significativa y no memorística, en su formación en educación vial.

Mi formación en sí, yo estudié Administración de negocios, entonces es un poquito que nada que ver con lo que uno aplica aquí. Aquí la formación que he ido adquiriendo ha sido el conocimiento que me brindó Alejandro y el que me brindaba otro compañero, y ahí fui agarrando, como quien dice poquito a poquito fui haciéndome la idea, y aparte de leerme el manual que era lo que me tocaba.

Recuadro 6. Extracto de entrevista a instructores 2014

Incluso el mismo personal admite la necesidad de contar con una mejor capacitación para convertirse en un buen instructor, pues como lo menciona un funcionario entrevistado en el 2014 “al no estar formado como un educador, nada más me van a dar una inducción pequeña y «al vuelo», me gustaría tener más preparación, capacitación e inducción, entonces falta eso, formador de formadores, hay que mejorarlo, pero no se hace”.

Por otro lado, desde las observaciones realizadas por las investigadoras, se afirma que no es necesario para los instructores comprobar su experiencia de tres años impartiendo cursos de educación vial, ya que a lo largo de las entrevistas los instructores mencionaron que fueron nombrados sin haber trabajado en puestos atinentes, lo cual llega a repercutir en el proceso de formación de los usuarios quienes asisten a los cursos, debido a que la falta de experiencia de los profesionales difícilmente les permita abordar los contenidos de una forma pertinente.

Perfil de instructores del DFC vrs. Sistema de contratación de instructores.

Con relación a los comportamientos, las características, las competencias y los requisitos de reclutamiento que determinan el perfil de los instructores mostrados por Ministerio de Obras Públicas y Transportes (s.f.) en el folleto 4 sobre “Perfil del instructor para curso teórico”, es preciso conocer si el proceso de reclutamiento y selección del personal respeta cada uno de estos elementos, con el fin de determinar la incidencia de esto a lo largo del proceso de formación en educación vial de los usuarios. Para esto, las investigadoras recopilamos la información pertinente que detalla cómo llegaron los instructores al DFC.

Es por esto que se debe conocer con mayor detalle el proceso de reclutamiento al que se ven inmersas las personas quienes desean laborar en el MOPT, específicamente para el DFC, el cual se lleva a cabo por medio de la Dirección General de Servicio Civil (DGSC), ente encargado de reclutar al personal a nivel de instituciones públicas quien tiene establecido un proceso de reclutamiento estandarizado, al que se ven sujetas las personas que desean trabajar en el MOPT.

Cuando este ente publica la apertura de un concurso, los aspirantes deben presentar sus papeles y posteriormente se les indica una fecha para resolver un examen de acuerdo a su grado académico, donde se valoran sus habilidades de lógico-matemática, razonamiento y probabilidades.

Luego la DGSC, hace la respectiva revisión, brinda una nota y una posición a cada aspirante, con el fin de ubicarlos en una base de datos donde quedan a la espera de un posible nombramiento.

Solo que actualmente como lo expresó el director del DFC en la entrevista realizada en el 2015, este proceso de reclutamiento:

Es un problema, antes Servicio Civil tenía aprobadas siete profesiones y por una situación extraña ahora sólo hay dos. Las profesiones que eran antes nombradas corresponden a contadores, abogados, profesores, economistas, orientadores, psicólogos y administradores de empresas con énfasis en educación vial. De siete bajó a dos, ahora son atinentes a la profesión los administradores en vías públicas y administradores de empresas con énfasis en educación vial.

Lo anterior permite a las investigadoras comprender que según la DGSC, el perfil necesario para favorecer los cursos de educación vial corresponde al de un administrador, a pesar de que el perfil esperado por la DGEV se relaciona con características y competencias que le atañen a otro tipo de profesional.

De manera que, las investigadoras consideran que las características, los comportamientos y las competencias del perfil de los instructores requerido por la DGEV, es desarrollado hasta el momento en que los funcionarios se desenvuelven en la institución, porque como se dijo anteriormente, el reclutamiento dificulta que se nombren personas con el componente de la pedagogía incorporado, lo cual puede ser perjudicial para el proceso de formación en educación vial de los usuarios, pues se imparten experiencias sin tomar en cuenta el trasfondo educativo que promueve aprendizajes significativos.

Es decir, si un funcionario carece de algunas habilidades atinentes para ser un instructor, conforme pase el tiempo y se forje de experiencias, logrará interiorizar aquello que la dirección espera de este profesional, pues como lo expresa una de las instructoras entrevistadas en el 2014 “hay que aprender muchas cosas en el camino, conforme pasan las cosas se enfrenta el obstáculo, no debería empezar en la labor sin conocer los reglamentos, pero usted hace algo que no sabía si era incorrecto”.

Por tanto, las investigadoras afirman que a pesar de que la DGEV tiene claro el tipo de profesional que debe ser un instructor para facilitar los cursos de educación vial, a través del perfil que elaboró, éste no corresponde al proceso de reclutamiento llevado a cabo por el DGSC, lo cual dificulta la formación de los usuarios en relación con su aprendizaje, pues aunque los instructores hacen todo su esfuerzo por incorporar lo requerido por dicho perfil en su labor, ésta se desliga del componente pedagógico inmerso en todo proceso de enseñanza-aprendizaje, ya que son profesionales con una formación más administrativa que educativa.

A raíz de lo anterior, las investigadoras reflexionan acerca de la razón por la cual el DGSC toma la decisión de limitar las atinencias del proceso de reclutamiento, dejando de lado a los profesionales en educación, pues valorando las características, los comportamientos y las competencias esperadas por la DGEV en su perfil, un docente sería el profesional competente para llevar a cabo los cursos de educación vial, ya que por su formación podría cumplir con el perfil, debido a que cuenta con experiencia ejecutando procesos de mediación pedagógica, y ajusta sus planeamientos y objetivos a las necesidades de las personas.

Sin embargo, la realidad reflejada en el transcurso de las entrevistas, responden a que esta decisión tomada por DGSC también incluye la participación de un departamento que se encarga de enviar los perfiles profesionales por parte del MOPT al DGSC, para establecer el tipo de profesional que puede ser nombrado como instructor de los cursos, pues tal como lo menciona el director del DFC en la entrevista realizada en el 2015, “hay una lucha constante contra el Departamento de Análisis Ocupacional, ya que éste determina el perfil de nombramiento de los instructores” y al momento en que las investigadoras preguntan sobre la razón por la cual se suprimen las atinencias dejando de lado al profesional en educación, el director menciona que se da “...porque Servicio Civil no puede nombrar a tantos docentes”.

A la luz de las afirmaciones anteriores, las investigadoras consideran que existe una descoordinación entre el DFC y el Departamento de Análisis Ocupacional, debido a que se muestran inconsistencias entre lo que el DFC espera de sus profesionales y la solicitud del personal que el Departamento de Análisis Ocupacional envía a la DGSC.

Lo que perjudica directamente la formación en educación vial de las personas, en tanto que no se toma en cuenta el componente pedagógico debido a que los profesionales nombrados, pertenecen a disciplinas ajenas a la educación, lo cual puede repercutir a largo plazo en la formación en educación vial que recibirán los usuarios.

Pero, algunos de los instructores que fueron nombrados en el DFC sí pertenecen al sector educativo, sin embargo son instructores que tienen muchos años de trabajar para esta institución, por lo que fueron reclutados cuando estaba habilitada la opción de contratar docentes.

Así que, las investigadoras reflexionan acerca de cómo la DGEV espera que los futuros conductores dispongan de una correcta formación en educación vial, de manera que genere un impacto en los usuarios, en pro a la reflexión de la prevención de accidentes en carretera, si el personal encargado de brindar los cursos, desconoce acerca del componente pedagógico implícito en el proceso de enseñanza-aprendizaje, debido a que son profesionales con disciplinas ajenas al ámbito educativo.

En resumen, las investigadoras quieren conocer qué otros elementos intervienen en la formación de educación vial, más allá de la dinámica institucional o del perfil de los instructores, sino enfocado en cómo se propician experiencias de aprendizaje durante las lecciones y cuáles estrategias son utilizadas en la impartición de los cursos.

Es decir, se requiere analizar la información relacionada con todo aquello referente al proceso educativo que responde a la formación en educación vial, de manera que, en el siguiente apartado se realiza un recorrido por cada una de las modalidades que actualmente implementa el DFC para facilitar aprendizajes de educación vial.

Proceso de formación en educación vial desarrollado en la DGEV.

La DGEV se ha dado a la tarea de idear un proceso de formación en educación vial, el cual busca que las personas quienes desean obtener su licencia de conducir, dispongan de los conocimientos necesarios para realizar una conducción responsable cuando se enfrenten a la carretera.

Así que, como se analiza en la primera categoría de este capítulo, la DGEV divide sus funciones y procesos en sus departamentos, siendo el DFC el encargado de facilitar el proceso de formación, pero para las investigadoras es fundamental conocer cómo se da este proceso, con el propósito de identificar el aporte que puede brindar la pedagogía para enriquecer los cursos impartidos por este departamento, a través de los principios pedagógicos propuestos por Flórez Ochoa en su escrito llamado “Pedagogía del conocimiento”.

Proceso de formación en educación vial.

Con respecto, a la formación en educación vial que el DFC facilita actualmente a la ciudadanía, es importante mencionar que cuenta con tres modalidades las cuales se denominan curso regular, curso intensivo y curso de iletrados, así como también existe la posibilidad de hacerlo por suficiencia donde la persona usuaria únicamente matricula el examen y se prepara estudiando el Manual del Conductor por sus propios medios, pero en el caso de esta investigación, solamente se analizan las modalidades facilitadas por el MOPT para la ciudadanía, no las estrategias que cada quien implementa para prepararse ante la prueba teórica.

Por lo que a continuación se detallan cada una de las modalidades, para conocer cómo son y cuáles son las actividades desarrolladas a lo largo del proceso de formación en educación vial, con el fin de identificar los espacios en los que las investigadoras pueden enriquecer los cursos, mediante la pedagogía y los principios pedagógicos, con tal de aproximar la formación en educación vial lo más posible hacia una mediación inclusiva del Manual del Conductor.

Modalidad de curso regular.

En primera instancia los usuarios cuentan con la posibilidad de matricular el curso regular, el cual consiste en asistir durante cuatro días (lunes a jueves) a clases por medio tiempo, impartidas por un instructor, donde se estudia todo lo referente a educación vial que contiene el Manual del Conductor y al quinto día (viernes) realizan la prueba teórica.

En el caso de esta modalidad, las investigadoras realizaron una serie de observaciones, y entrevistas, durante toda la semana que se impartió el curso, por lo que lograron identificar hallazgos claves para el análisis de la presente investigación, los cuales se estudian en función de los principios pedagógicos propuestos por Flórez Ochoa, en los párrafos siguientes.

Es preciso analizar el principio conocido como *el afecto*, ya que durante las observaciones, se logra apreciar que los instructores tienen empatía con sus usuarios, debido a que conocen sobre su necesidad para adquirir el permiso de conducir y a sabiendas del tiempo que disponen para estudiar los contenidos del Manual del Conductor, los instructores optan por brindar aquellos posibles contenidos que puedan encontrar en la prueba teórica, con tal de favorecer el éxito en dicha prueba.

Esto se refleja en el diario de campo 10 (ver apéndice G), donde se indica que “el docente solo brinda aquello que podría salir en el examen... se les brinda todo lo que deben de saber, con el fin de que lo memoricen y lo puedan contestar en el examen”.

Además, los instructores conocen la opinión de los usuarios, quienes consideran que asistir en la mañana de 8.00 a.m. a 11:30 a.m. o en la tarde de 1.00 p.m. a 4:30 p.m. toda la semana es complicado, debido a que hay personas que trabajan o estudian, de manera que es a través de la priorización de contenidos que los instructores buscan estimular y mejorar la disposición de los usuarios ante el proceso de formación, pues ellos conocen que estas personas deben solicitar permiso, vacaciones o aceptar que les rebajen los días que asisten de su salario.

A pesar de que según las investigadoras, los instructores se respaldan a través del afecto para favorecer el proceso de formación en educación vial de los usuarios, se considera que esta decisión de seleccionar los contenidos puede afectar la formación de los usuarios, ya que al brindar algunos conceptos, no garantiza la aprobación de la prueba y tampoco la incorporación del aprendizaje requerido para aplicarlo en la realidad de las carreteras, cuando se obtenga el permiso de conducir.

Incluso las investigadoras valoran que los instructores consideren aspectos relevantes tales como la empatía, conocer la opinión de los usuarios, motivarlos a estudiar solo los contenidos que necesitan o que saldrán en la prueba, sin embargo, algunos elementos relacionados con el principio pedagógico del afecto que constituyen un aprendizaje significativo, podrían enriquecer la experiencia de formación en educación vial como por ejemplo promover los estímulos positivos para que los usuarios tengan una predisposición positiva ante los temas de estudio.

Por otro lado relacionado con el principio en mención, uno de los instructores expresa lo siguiente:

Cuando comencé a trabajar en educación vial, mis clases eran dinámicas y divertidas, pero conforme se fueron agregando nuevos capítulos al manual, así como nuevos términos, la tarea pedagógica evolucionó a una mediación meramente tradicional, gracias a que una semana es muy poco tiempo para facilitar todos los contenidos y así, atender las necesidades de las personas. (Diario de campo 10, ver apéndice G)

Esto denota que aunque el instructor posea afecto, motivación, interés y disposición por desarrollar sus lecciones, él mismo expone que actualmente no lo está implementando gracias a una limitación de tiempo, pues los instructores consideran que cuatro días es poco tiempo para abarcar todos los contenidos del Manual del Conductor, de manera que solo trabajan con los temas más importantes y de una forma tradicional.

Por lo que por parte de las investigadoras se proponen una serie de actividades para facilitar los contenidos del Manual del Conductor, considerando la cantidad de información en relación con el tiempo estipulado para el curso regular, lo cual se detalla en el capítulo V de la presente investigación.

La *experiencia natural*, es un principio pedagógico relevante para el desarrollo del proceso de formación en educación vial, pues se toman en cuenta los conocimientos previos de los usuarios, sus talentos, sus intereses y sus necesidades, sin embargo a lo largo de las observaciones se demuestra que los términos nuevos solo se explican sin saber si los usuarios

los conocen o no, tal como se menciona en el diario de campo 10 (ver apéndice G) acerca de que:

...el docente introduce un término nuevo sin explicar la raíz del mismo, deja inconclusa la formación que los estudiantes reciben, debido a que no hay una relación al conocimiento previo, es decir, pueden saber a cabalidad el concepto “revoluciones por minuto”, pero el concepto “revolución” por sí solo no necesariamente está claro”. (párr. 6)

De manera que, se generaliza en cuanto a lo que un usuario sabe por lógica, y esto es relativo porque desde la concepción del instructor quien está en constante interacción con la información que ofrece, asume que todos los participantes saben aquello que para él es sencillo, pero no necesariamente eso piense un usuario quien apenas se encuentra adentrándose en la formación de educación vial.

Lo cual, según las investigadoras esto puede afectar el proceso de formación en educación vial, pues a pesar de que se ofrece una experiencia natural al momento de recibir los conocimientos en el curso regular, la dinámica podría mejorar si se tomaran en cuenta los intereses y las necesidades de las personas que permitan generar nuevas experiencias, tal como invitar a los usuarios a cuestionar la información brindada por el instructor.

En cuanto al *diseño con el medio ambiente*, se logra identificar que el contexto del lugar es tenso y eso se transmite a la dinámica durante el curso, ya que lo primero que se recibe en los cursos, es una inducción de la fuerza pública, para brindar algunas recomendaciones a seguir en cuanto al contacto con los “gavilanes” y personas que permanecen afuera de las instalaciones, ellos solicitan ser precavidos y consideran que es necesario recibir esta inducción, pero para algunos usuarios esto se convierte en preocupación y nerviosismo, pues como se evidencia en el diario de campo 2 (ver apéndice B):

... apenas llega una persona le ofrecen automóviles para la prueba práctica, libros, dictámenes médicos, exámenes de ejemplo con las respuestas, entre otros servicios, que alejan a las personas y los ponen en un estado de temor, pues si no se aceptan se realizan comentarios como “tenga cuidado con aquel “gavilán” porque ellos asaltan”. (párr. 2)

De la misma forma, cuando se trabaja en la clase se escuchan una serie de sonidos que desvían u obstruyen la atención de los usuarios en las explicaciones, pues las personas que van a hacer exámenes, se encuentran conversando afuera del aula, e inclusive cuando se participó en este curso durante toda la semana, como se destaca en el diario de campo 10 las investigadoras denotaron que se corta el zacate y se da mantenimiento a las instalaciones en horario lectivo, lo que involucra bastante ruido que dificulta las lecciones, tanto para los instructores como para los usuarios.

Los recursos con los que se cuenta en el aula, también demuestran que el diseño en el ambiente se relaciona con la formación en educación vial de los usuarios puesto que en la clase el instructor utiliza materiales proporcionados por la DGEV como carteles e imágenes de educación y seguridad vial, sin embargo la institución cuenta con Video-Beam pero no todos los instructores hacen uso de él para aprovecharlo en las lecciones, como en el caso de un instructor quien lo empleó para enriquecer su clase.

Este instructor aprovecha todos los recursos con los que cuenta la DGEV, para brindar las temáticas a los usuarios, incluso emplea material concreto para que le comprendan con mayor facilidad, por lo que las investigadoras consideran que en el contexto hay recursos que se pueden aprovechar dentro de la clase para construir aprendizajes, solo depende del uso que cada instructor le quiera dar a su espacio de trabajo.

Es importante recalcar que este instructor de quien se habla en el recuadro 7, cuenta con una formación docente (ver apéndice D), ya que su profesión

“Un recurso de apoyo que llamó la atención fue la presentación de power point, que contenía la temática de rotondas de una manera interactiva, donde le dio la oportunidad a los estudiantes de comprobar sus conocimientos, de inferir y de reflexionar en torno al tema, lo cual fue enriquecedor en el proceso de observación, ya que se desconocía de la existencia de este tipo de material concreto en el proceso de formación”.
(30 de abril, diario de campo 5).

Recuadro 7. Extracto de diario de campo 5.

corresponde a enseñanza de la matemática, lo cual desde la mirada de las investigadoras, refleja un aspecto fundamental que diferencia la labor de este instructor a la de sus compañeros, ya que a nivel de didáctica y mediación, representa el aporte que puede brindar la pedagogía en la formación de educación vial, en cuanto a la mejora del desarrollo de los cursos.

De manera que, las investigadoras afirman que la DGEV cuenta con los recursos didácticos necesarios para posibilitar una facilitación de los contenidos del Manual del Conductor, sin embargo estos recursos podrían ser más aprovechados por los instructores al momento de impartir sus clases, favoreciendo así que esté más presente el principio pedagógico relacionado con el diseño del medio ambiente y generando una experiencia de aprendizaje enriquecedora a lo largo del proceso de formación en educación vial.

Con respecto al principio de la *actividad* propuesto por Flórez Ochoa (2005), es importante retomar que requiere de personas que hagan suyo el conocimiento, lo vivencien y lo materialicen para convertirlo en aprendizaje significativo aplicable en la cotidianidad, siempre y cuando se le ofrezcan a las personas herramientas que les permitan llegar a este principio.

No obstante, es fundamental mencionar que para llevar a cabo este principio es necesario contar con más tiempo o con menos contenidos para la facilitación de los cursos, ya que esto afecta directamente al aprendizaje de los usuarios y consecuentemente en las decisiones que los instructores toman, para brindar sus lecciones de manera eficaz, pues de lo contrario los instructores podrían verse inmersos en la dicotomía contenido-tiempo, y tal como se mencionó anteriormente, los instructores optan por brindar las respuestas correctas.

Lo que se demuestra a través de lo mencionado por un instructor en el diario de campo 10 cuando afirma que “es más fácil y rápido dar la respuesta a los estudiantes, porque si se espera a que los estudiantes construyan las respuestas, se debe invertir más tiempo para que piensen” (ver diario de campo 10).

Para las investigadoras, este es un indicador fundamental en la investigación porque se evidencia la postura del instructor, que por su perfil, se desliga de la parte pedagógica, además el fin mismo de la institución corresponde a que los usuarios pasen el examen con aprendizajes memorísticos.

De esta manera, se puede retomar aquello por mejorar en la dinámica del curso regular de educación vial, a través de la estrategia propuesta en el capítulo V de la presente investigación, tal como invitar a los usuarios a pensar y promover el aprendizaje significativo para aplicarlo de un modo vivencial, promoviendo la construcción de sus propios esquemas mentales y la apropiación del conocimiento, para acercarse lo más posible al cumplimiento del principio pedagógico actividad.

Con respecto al principio de *individualización*, se afirma que es determinante dentro de las lecciones que brindan los instructores, debido a que las clases son homogéneas, es decir, no se identifican las necesidades de cada persona para favorecer una respuesta o apoyo que le permita construir sus aprendizajes, aunque los instructores están anuentes a la necesidad de mejorar este proceso de formación, tal como lo mencionan en el diario de campo 12 (ver apéndice J), donde se expone que:

Estamos conscientes de las necesidades que enfrenta la población que día con día nos visita en los exámenes teóricos y los diversos cursos que imparten, de hecho debido a esta situación muchos hemos construido proyectos para responder a sus necesidades y erradicar posibles barreras, muchos hemos recibido cursos de capacitación, pero aun así todos son conscientes, de que se deben realizar más mejoras al proceso. (párr. 6)

Esto se relaciona también, con lo evidenciado en el diario de campo 10 (ver apéndice G), donde se expone el caso de una persona quien presenta una barrera de idioma a lo largo de toda la semana, quien pregunta si puede hacer uso de un diccionario al momento de realizar su prueba y le dicen que no es posible, porque es un problema que él debe resolver, ya que como requisito para realizar la prueba es hablar español.

Lo que genera una barrera para los usuarios, pues al no contemplar sus características individuales dentro del proceso de formación en educación vial, son estos quienes se deben adaptar a las clases que se ofrecen, y en varias ocasiones se quedan sin comprender lo que se está brindando, dando como resultado impotencia y desmotivación en las personas que desean obtener su licencia de conducir, lo cual se ve reflejado en el diario de campo 10 (ver apéndice

G), cuando la persona que enfrenta una barrera en el idioma tras perder la prueba teórica, “se muestra frustrado, porque en su país es un buen conductor y conoce todos los términos... demostraba tener un dominio en... educación vial, pero a la hora de interpretar la información en español este dominio se disminuía” (párr.11).

Lo anterior demuestra que el principio de individualización, requiere de mejoras para favorecer la formación en educación vial de los usuarios, pues a partir de este principio se pueden contemplar una serie de consideraciones que los instructores incorporen en sus labores, siempre y cuando respeten las características individuales de cada persona y estén relacionadas con el objetivo de la institución.

En cuanto al establecimiento del *antiautoritarismo* y *el cogobierno* como principio básico de la pedagogía, se piensa que todavía se debe fortalecer esta área, ya que los instructores procuran brindar ejemplos contextualizados desde su experiencia, tal como se demuestra en el diario de campo 10 (ver apéndice G), cuando se menciona que:

... el hecho de poner ejemplos cotidianos cuando se aborda una temática, ofrece cierto realismo a lo que se está facilitando, de manera que es más sencillo relacionar aquello que se está aprendiendo con un ejemplo real, pues le ofrece mayor sentido a la información. (párr. 8)

Lo que beneficia a los usuarios quienes comprenden mejor las temáticas, sin embargo se requiere que los instructores favorezcan la participación activa de los usuarios, para ceder el protagonismo al momento de compartir experiencias en el proceso de formación en educación vial y convertirlas en más enriquecedoras.

Esto porque, los aportes que las personas realizan a la clase se reducen a contestar preguntas elaboradas por los funcionarios, ya que ellos confían plenamente en el conocimiento del instructor, de manera que éste brinda todo lo que deben saber, con el fin de que lo memoricen y lo puedan contestar en el examen.

Es decir, el usuario sólo reproduce lo que memoriza durante el curso regular en la prueba, elemento que se debe mejorar si se quiere hacer un cambio en la dinámica de los

cursos, ya que al compartir diferentes experiencias personales provenientes del instructor y de los usuarios, el aprendizaje puede tener más sentido.

Otro principio por analizar dentro del contexto de modalidad regular en la formación de educación vial, corresponde a la *actividad lúdica*, el cual podría mejorarse a lo largo de las clases impartidas, pues como se ha mencionado anteriormente, el método de enseñanza se limita a transmitir conocimientos sobre un contenido, para memorizarlo y posteriormente reproducir las respuestas correctas en el examen, esto porque la cantidad de contenidos es mayor en contraposición al tiempo estimado para abarcar los mismos.

De esta manera, los instructores afirman que no disponen de tiempo para el juego durante sus lecciones, ya que apenas y se logran estudiar los contenidos en cuatro días, lo cual se demuestra en el diario de campo 5 (ver anexo D), cuando se destaca que "...a pesar de todas las iniciativas para hacer clases más dinámicas y diferentes, se persiste en caer en lo tradicional de dictar y copiar de la pizarra" (párr.10).

Es decir, los instructores se encuentran anuentes a su situación en relación con la falta de juego y dinamismo durante sus lecciones, pues tal como lo afirma uno de los instructores en el recuadro 8 la clase es clasificada como magistral, lo cual es de naturaleza tradicional, donde el instructor es quien facilita los contenidos y el usuario se encarga de copiar y memorizar lo que su instructor comunica, lo que incide en la formación de educación vial de los usuarios, puesto que a pesar de que el perfil de los instructores no corresponde al de un docente, se ha demostrado lo que las actividades lúdicas pueden enriquecer cualquier proceso de formación.

En relación con lo expuesto anteriormente, se encuentra otro principio pedagógico a considerar para enriquecer la formación en educación vial de los usuarios, que corresponde al *desarrollo progresivo*, donde se debe estar anuente ante el progreso de cada persona inmersa en la clase, pues existe una diversidad de edades y de procesos de desarrollo que no se pueden desligar de cada persona, por lo que se debe respetar durante la tarea educativa, o en este caso durante las lecciones de educación vial.

"Tener un lugar, una pista donde uno pueda llegar y poner a la gente aunque sea a practicar en una bicicleta y que conozcan los diferentes tipos de normas o tener un vehículo ahí desarmado y mostrarle los frenos o el turbo cargador, porque no es lo mismo verlo en un libro verdad, verlo en un dibujo que verlo físicamente, entonces esto es más que todo como una clase magistral". (Entrevista realizada a instructores, abril 2015).

Recuadro 8. Extracto de entrevista realizada a instructores.

El inconveniente que se da a partir del cumplimiento de este principio, es que la población encontrada en el curso bajo esta modalidad, solo asiste durante cuatro días, por lo que el instructor dispone de ese tiempo para descifrar el desarrollo de cada uno de los usuarios, de quienes a grandes rasgos, se aprende los nombres de cada uno al cuarto día.

Es por esto que las investigadoras afirman que se cuenta con poco tiempo dentro del curso regular, para contemplar el principio del desarrollo progresivo, pues tal como lo mencionan los instructores “...no se puede dedicarle más tiempo, porque al ser grupos más grandes tal vez el abarcar tanta gente en tan poquito tiempo, es un poco difícil”. (Tomado de entrevista a instructores 2014, pregunta 7)

Lo que incide en la formación de los usuarios, quienes participan en el curso regular, debido a que a pesar de que los instructores cuentan con un perfil administrativo y el fin de la institución corresponde a transmitir contenidos para reproducirlos en el examen, las investigadoras infieren que el desarrollo progresivo es fundamental para conocer el nivel inicial de aprendizaje donde se encuentra la persona y cuánto avance logra en relación con el proceso de formación.

De manera que al contar con poco tiempo para evaluar ese progreso, difícilmente se podrá medir el conocimiento recibido por los usuarios, generando así que el usuario disponga de una breve o nula comprensión las temáticas abordadas, tal como se evidencia en el diario de campo 10 (ver apéndice G) cuando se menciona que “se observa que al momento de comprobar los conocimientos, no hay una respuesta efectiva por los estudiantes, ya que no contestan, o bien ofrecen respuestas erróneas”. (párr.12)

Existe otro principio relacionado con *la actividad grupal*, que según las observaciones realizadas no se reflejó que se desarrollara en esta modalidad, ya que los procesos de aprendizaje son manejados de forma individual, donde el instructor facilita los contenidos y el usuario percibe el conocimiento y lo plasma en su cuaderno de apuntes, como se puede observar en el diario de campo 10 (ver apéndice G), donde se evidencia que “se ofrece material concreto pero éste no es tan legible como debería ser, el cual consiste en un cuestionario, que deben resolver individualmente y sirve para abarcar todo un capítulo del manual del conductor llamado Sistemas del vehículo”.

Esto genera que el proceso de formación en educación vial de los usuarios, se vea sujeto a las interpretaciones individuales de cada persona, sin contemplar las opiniones o

percepciones de los compañeros, que desde la mirada de las investigadoras dichos aportes pueden permitir la autocorrección de alguna concepción errónea que se disponga o bien, complementar la información recibida durante las lecciones de educación vial para respaldar el conocimiento que se tiene.

Por último, se encuentra el principio denominado *el buen maestro*, el cual fomenta la buena interacción entre docente-estudiante, o bien instructor-usuario; donde lo que se busca es que la persona encargada de brindar las clases, a través de sus buenas prácticas, motive al aprendiz a obtener el mismo conocimiento del instructor e incluso, que el usuario vaya más allá de lo que cree ser capaz de conocer.

En relación con lo anterior, a lo largo de las observaciones las investigadoras identifican en el diario de campo 10 (ver apéndice G), que “el instructor realiza bromas graciosas, para propiciar la confianza... además abarca dudas hasta el final de la mediación que realiza” (párr.4), lo cual refleja la disposición del instructor por promover espacios que motiven la buena actitud de los usuarios en las clases; también se evidencia que “el instructor corrige a los usuarios en cuanto al vocabulario que utilizan para referirse a ciertos términos, así como muertos que son los reductores de velocidad”. (párr.18)

Evidenciando que a lo largo del curso regular, los instructores procuran que los usuarios dispongan del conocimiento necesario que les permita tanto pasar la prueba, como manejar la terminología adecuada al momento de enfrentarse a la carretera, lo que enriquece su proceso de formación en educación vial.

Es por esto que se afirma que el principio de buen maestro se refleja a lo largo de las observaciones, pues los instructores propician espacios para que los usuarios los perciban de forma positiva, y esto genera que se motiven a seguir adquiriendo la información necesaria para aprobar su prueba.

Modalidad de curso intensivo.

Por otra parte, el DFC ofrece a la ciudadanía otra modalidad, la cual se denomina curso intensivo y consiste en que las personas estudian en sus hogares el libro Manual del Conductor, para asistir un día al departamento y ahí abarcar con un instructor todas las dudas o cuestionamientos que se posean acerca de la información estudiada. Al día siguiente realizan la prueba teórica.

Debido a la naturaleza de esta modalidad, se evidencia durante las observaciones realizadas, que se requiere mejorar algunos aspectos que podrían retroalimentar la dinámica desarrollada en el curso intensivo, a través de los principios propuestos por Flórez Ochoa (2005), ya que los usuarios solo tienen cuatro horas de contacto para la lección brindada por el DFC.

Es por esto que las investigadoras consideran que el principio del *afecto*, se debería mejorar, debido a que a lo largo de las horas, el usuario se dedica a evacuar las dudas que disponga sobre algún tema en particular del Manual del Conductor, por lo que el instructor no se detiene a crear vínculos afectivos con los usuarios, incluso ni les llaman por su nombre, por lo que están más pendientes por resolver las interrogantes que construir lazos.

Respetando la dinámica y el fin mismo de esta modalidad, las investigadoras consideran que es importante incluir al menos una dinámica de presentación de los participantes que asisten a esta modalidad con el instructor, para que ambos puedan establecer un vínculo que les permita propiciar en la lección un espacio de confianza y empatía, donde los usuarios pueden realizar sus cuestionamientos sin preocupaciones.

No como se evidencia en el diario de campo 6 (ver apéndice E), donde:

Durante la clase la dinámica que se siguió, consistió en que la instructora les indicaba a los usuarios en cuál página del libro ubicarse, para que estos leyeran la información que ahí se presentaba y mencionaran si tenían alguna duda, sin embargo debido a la falta de confianza, algunos preferían quedarse callados y no realizar ninguna pregunta. (párr.5)

Asimismo el principio de la *experiencia natural*, se debe mejorar durante la dinámica de este curso, pues a pesar de que no se profundiza en el tipo de personalidad del usuario o en sus necesidades, sí se busca responder a los intereses del usuario, los cuales en este caso se limitan a abarcar las dudas que surgen a partir de algún tema en específico del Manual del Conductor, es decir, la experiencia depende de la iniciativa del usuario, lo cual se refleja en el diario de campo 6 (ver apéndice E), donde se muestra que:

... habían usuarios que no traían el libro, algunos se lo hicieron saber a la instructora y otros no, pero lo que se dio por respuesta fue... que ellos debían haberse leído el Manual del Conductor antes de asistir al curso, pues éste solo era para aclarar dudas. (párr.7)

De manera que las investigadoras infieren, que pesar de que existe un interés en común por parte de los usuarios al asistir a esta modalidad, el cual es aclarar las dudas que se presentan en cuanto a los temas del Manual del Conductor, no todos los usuarios están informados de la dinámica a seguir en esta modalidad, por lo que no cuentan con dudas respecto a los contenidos y el provecho obtenido de la experiencia es menor.

Por lo que, a partir de la naturaleza del curso y lo evidenciado en las observaciones, las investigadoras creen que sería importante contar con una serie de preguntas generadoras por parte del instructor, donde se le invite a los usuarios demostrar sus conocimientos previos, y así brindar una respuesta al momento en que los mismos no tienen cuestionamientos al respecto del Manual, promoviendo así que se dé una experiencia natural de aprendizaje.

Respecto al principio de *diseño del medio ambiente*, se evidencia que es un lugar preparado para recibir a la población que ya ha estudiado el Manual del Conductor previamente por sus propios medios, de manera que el espacio se adapta a la naturaleza del curso intensivo, ya que se imparte en el auditorio de la institución, propicio para tener privacidad, alejado del ruido exterior y enfocado en atender todas las consultas.

Sin embargo, se denotó que a pesar de que el lugar está dotado de recursos didácticos para enriquecer las lecciones, según las observaciones estos no se aprovecharon en la dinámica de este curso para brindar información, como se puede evidenciar en el diario de campo 6 (ver apéndice E), “durante la clase la dinámica que se siguió, consistió en que la docente les indicaba a los usuarios en cuál página del libro ubicarse, para que estos leyeran la información que ahí se presentaba y mencionaran si tenían alguna duda”. (párr.5)

Para las investigadoras es relevante, que exista un ambiente propicio que permita el desarrollo de las clases, pero también es necesario que en el curso intensivo se aproveche el material didáctico que ofrece la DGEV para enriquecer los conocimientos, a través de material concreto que ejemplifique las temáticas abordadas.

En relación con el principio del *desarrollo progresivo*, se afirma que en esta modalidad como el usuario permanece cuatro horas y el único desarrollo que se percibe es cuando deja de tener dudas porque su instructor se las ha abarcado, se demuestra un progreso en su conocimiento, pues tal y como se muestra en el diario de campo 6 (ver apéndice E), “la tutoría terminó antes de tiempo, debido a que las explicaciones que se dieron para los usuarios fueron mínimas y cada vez, que se les preguntaba si alguno tenía una duda, nadie mencionaba nada”. (párr.8)

Las investigadoras consideran, que se podría aprovechar aún más este principio pedagógico en el curso intensivo, mediante el uso de preguntas generadoras por parte del instructor, donde se logre identificar lo que conocen los usuarios sobre las temáticas del Manual del Conductor, con el propósito de establecer un punto de partida para brindar una explicación, y al final de la clase, continuar haciendo preguntas a modo de repaso para verificar la asimilación de la información estudiada.

El principio de *actividad* propuesto por Flórez (2005), es uno de los más predominantes bajo la modalidad del curso intensivo, debido a que es gracias a la iniciativa del usuario, quien construye su propio proceso de aprendizaje al armarse de estrategias para estudiar el manual en casa y posteriormente, elabora sus cuestionamientos que serán abordados durante la sesión, con el fin mismo de reelaborar su pensamiento y consecuentemente su aprendizaje.

No obstante, existe un aspecto importante de este principio, ya que los usuarios idealmente deben leer el Manual del Conductor en casa, con el propósito de destacar las dudas y así aprovechar las cuatro horas en la clase intensiva para hacer preguntas, pero no se da de esta manera, ya que los usuarios admiten no haberse leído el manual e incluso no cuentan con el mismo durante la clase, tal como se expone en el diario de campo 6 (ver apéndice E) “los usuarios desconocen que deben llevar y leer el libro antes de asistir a esta modalidad de curso, por lo que muchos se pierden o no comprenden las temáticas que se abarcan y las explicaciones que se facilitan” (párr.1).

Por tanto, las investigadoras consideran que para favorecer la incorporación del principio la actividad en esta modalidad, es necesario que los usuarios cumplan con el requisito de leer el Manual del Conductor antes de asistir a la clase, con el propósito de agilizar la dinámica y se aproveche el tiempo estipulado.

En cuanto al principio de *individualización* las investigadoras infieren que se encuentra presente en la modalidad de curso intensivo, en tanto que los usuarios expresen las dudas personales que disponen referente a una temática en particular, pues no precisamente los usuarios tienen las mismas preguntas y esto genera que el instructor personalice la lección, en cuanto a lo que pregunta cada persona.

Pero, si los usuarios carecen de participación en esta modalidad, debido a que no leen el manual, o bien no disponen de ninguna duda, la dinámica se enfoca en lo que el instructor considera importante de recalcar, para efectos de realizar el examen teórico, de manera que el principio de individualización se ve afectado, generalizando las clases.

Por otro lado, el principio pedagógico relacionado con el *antiautoritarismo* y *cogobierno* está presente en el curso intensivo, siempre y cuando los usuarios participen activamente en la clase, pues se da una iniciativa por parte del usuario para dirigir la experiencia, de lo contrario, puede ser opuesta, es decir, se le otorga el poder absoluto de la clase al instructor.

Lo anterior se relaciona con que la dinámica del curso intensivo, puede cambiar el rol del usuario y el instructor, como se identifica en el diario de campo 6 (ver apéndice E), “...en ocasiones cuando la instructora visualizaba que no habían dudas ante un tema relevante para la prueba teórica, realizaba una breve explicación de los temas” (párr.6).

Esto es de interés para las investigadoras, ya que se percibe que los instructores se limitan a respetar la naturaleza del curso intensivo, donde la dinámica va a depender de la cantidad de preguntas que tengan los usuarios sin ir más allá, solo transfieren el conocimiento enfocado en aquello que les sirve para responder la prueba teórica; si ya se han abarcado las dudas y se brindaron los contenidos fundamentales antes de terminar las cuatro horas, se procede en suspender la tutoría.

Al analizar el principio pedagógico denominado *actividad grupal*, las investigadoras afirman que debido a la dinámica perseguida en el curso intensivo, existen pocas posibilidades para hacer actividades en conjunto, pues cada usuario dispone de preguntas que provienen desde su construcción personal del aprendizaje, y desean que su instructor las abarque durante la tutoría, lo cual genera que las investigadoras infieran que a pesar de que no es una actividad grupal, los usuarios pueden intercambiar ideas al expresar sus propias preguntas.

Sin embargo, tal como se observa en el diario de campo 6 (ver apéndice E), “...habían usuarios que no traían el libro... de manera que tendrían que buscar alguna pareja de trabajo...” (párr.7), así que de forma indirecta, la instructora acudió a una actividad grupal bajo la necesidad evidenciada en el grupo, pero a pesar de esta solución, los usuarios tuvieron poca participación en cuanto al intercambio de ideas, pues afirman no tener dudas y tener claridad de los contenidos facilitados en clase, lo que provoca la suspensión anticipada de la clase.

El último principio pedagógico por analizar en función del curso intensivo, corresponde al *buen maestro*, el cual desde la perspectiva de las investigadoras es difícil de desarrollar después de estar cuatro horas con el instructor en la tutoría, ya que se modela un perfil de instructor quien responde preguntas y ofrece contenidos relevantes para realizar la prueba, sin motivar al usuario a ir más allá de lo que conoce.

Como por ejemplo, según lo evidenciado en el diario de campo 6 (ver apéndice E), si los usuarios no habían leído el Manual del Conductor antes de asistir a la clase debían “...buscar alguna pareja de trabajo, retirarse o recibir la clase bajo estas condiciones” (párr.7), lo cual demuestra que cuando los usuarios tienen este tipo de recibimiento, se genera una predisposición de su parte para con su instructor, afectando el principio del buen maestro.

En este apartado de análisis se ha profundizado sobre las modalidades que el DFC del MOPT ofrecen a los usuarios para recibir una formación teórica previa a la prueba, sin embargo, existe otra modalidad de formación teórica dirigida a personas quienes no terminaron su educación primaria y no saben leer ni escribir, estas personas son conocidas como “iletradas” en el contexto del MOPT, por lo que a continuación se detalla la dinámica perseguida en dicho curso, en relación con la perspectiva de las investigadoras por enriquecer este curso a través de los principios pedagógicos propuestos por Flórez Ochoa (2005).

Modalidad de curso de iletrados.

Como se menciona, el curso de iletrados es un servicio que ofrece el DFC para personas que no poseen un título en educación primaria o que aún no saben leer ni escribir, por lo que solo se imparte tres veces al año y las personas deben asistir dos veces por semana al departamento, durante un mes para recibir clases y en la última semana realizan el examen, pero no de forma escrita, sino que emplean un dispositivo electrónico similar a un control de

televisión, el cual les permite seleccionar la respuesta correcta, después de que les hayan leído las preguntas y posibles respuestas.

Con respecto a esta modalidad, las investigadoras realizaron varias observaciones, donde se aprovechó para conocer la experiencia tanto de los instructores quienes facilitan esta modalidad como de las personas usuarias quienes asisten a este curso, de manera que es mediante esas observaciones y entrevistas realizadas que se analizan los principios de la pedagogía propuestos por Flórez Ochoa (2005), inmersos en este espacio.

En primera instancia, es importante mencionar que el principio del *afecto* es uno de los elementos predominantes en esta modalidad, gracias a que el diseño del curso, la creación de un “Manual para Ilettrados” y la construcción de las pruebas para personas iletradas, denota el esfuerzo de un grupo de instructores, quienes se comprometieron con la ciudadanía y sin ningún apoyo ejecutaron estos proyectos, solo con la finalidad de ofrecer un espacio dentro de la formación en educación vial, donde se brinde apoyo a las personas que requieren de ajustes pertinentes, y así eliminar barreras que el contexto genera, como lo que podría ser solo contar con cursos dirigidos a personas alfabetizadas.

De manera que es gracias a esa motivación, interés y disposición de los instructores, por valer los derechos de los usuarios, por contar con la opción de asistir al curso de iletrados, ya sea porque no han concluido con sus estudios de educación general básica o porque requieren de algún apoyo educativo.

Asimismo, al observar la dinámica de mediación del curso se identifica que la instructora muestra empatía e interés por conocer las necesidades de los usuarios que asisten a esta modalidad, por lo que al contar con poca capacitación sobre las adaptaciones que se pueden hacer en una mediación pedagógica o los apoyos que se pueden facilitar a una persona que lo requiere, ella desde su perspectiva y su actitud busca una forma de ayudarlos, la cual es hacer constantemente preguntas sobre los temas que está impartiendo para saber qué tanto conocen ellos, y utilizar ejemplos de la cotidianidad para su mayor comprensión.

Las investigadoras por su parte, consideran que la predominancia del afecto en esta modalidad responde también, a que este curso la mayoría del tiempo ha sido impartido por la misma instructora, de manera que ella ha desarrollado un cariño y compromiso personal con las personas quienes asisten a esta modalidad, puesto que conoce todas las dificultades que

muchos de ellos han enfrentado para estar en ese lugar, por lo que con empatía y afecto busca brindar las mejores condiciones que puede en el espacio.

En cuanto a la *experiencia natural*, se considera que es otro de los principios que se visualiza en la modalidad de iletrados, debido a que la mediadora conoce que los usuarios no toman apuntes de los contenidos mediados, ya que muchos no saben ni leer ni escribir lo que disminuye los recursos didácticos que ellos pueden consultar; por lo que opta como estrategia por la formulación de preguntas para retomar los conocimientos previos de los usuarios, tal como se menciona en el diario de campo 13 (ver apéndice H):

...Al iniciar se observa en la pizarra una presentación en word con el título “Manual de Iletrados, Capítulo 1: Aspectos generales de tránsito”, antes de empezar a trabajar con este capítulo la instructora pregunta por cuál tema van y aprovecha para realizar preguntas referentes a los temas que han trabajado... (párr.2)

Es decir, que a través de las respuestas que los usuarios facilitan, la instructora logra conocer sus necesidades, intereses y talentos, los cuales aprovecha para generar experiencias de aprendizaje donde prevalezca el aprendizaje contextual y significativo.

Estrategia que las investigadoras piensan es asertiva y beneficiosa para los usuarios, debido a que les permite comprender con mayor facilidad los temas, seleccionar lo importante para ellos, analizarlo y darle un sentido significativo que puedan recordar e implementar en su cotidianidad; y que a la vez, les va beneficiar en su proceso de evaluación teórica en educación vial.

En el caso del principio pedagógico denominado *diseño del medio ambiente*, las investigadoras consideran que según las observaciones realizadas, se utiliza mayor apoyo visual para abordar las temáticas, pues se denota en el diario de campo 13 (ver apéndice H), que “el aula posee varias imágenes pegadas en las paredes una dice “Prioridades de paso” y contiene ilustraciones y números, también hay una pizarra con los tipos de señales de tránsito”. (párr.4)

Asimismo se emplea el Video-Beam, donde se proyecta el “Manual del Conductor para Ilustrados”, lo que desde la perspectiva de las investigadoras contribuye al principio de diseño del medio ambiente, pues enriquece el aprendizaje de los usuarios, ya que brinda un apoyo didáctico al cual pueden acceder en su aula y les permite construir una representación concreta de la información que se les está facilitando.

Con respecto al principio del *desarrollo progresivo*, las investigadoras consideran que en el caso de esta modalidad, se evidencia en cada clase cómo la instructora se preocupa por valorar los conocimientos previos de los usuarios, así como conocer qué información conocen de los temas que se han brindado, por ejemplo en el diario de campo 13 (ver apéndice H) se nota que la instructora realiza constantemente preguntas:

...la instructora pregunta ¿para qué sirve este sistema? y uno de los estudiantes responde que para mantener la temperatura del vehículo, la instructora aprovecha para explicar los componentes y la función de cada elemento y menciona ¿para qué sirve el sistema de dirección?, ¿el sistema de embrague?, ¿el sistema eléctrico? y ¿sistema de lubricación? (párr. 2)

De esta manera las investigadoras afirman que se da una constante reevaluación de los contenidos estudiados en clase, demostrando así que se toma en cuenta el desarrollo progresivo de los usuarios, al darle una continuidad al aprendizaje, ya que se les invita a recordar los contenidos vistos anteriormente con tal de enlazarlos con el conocimiento nuevo.

En cuanto al principio de *individualización*, se evidencia en esta modalidad que la diversidad de características entre usuarios se contempla al momento de diseñar las estrategias de mediación, pues es importante recalcar que la instructora encargada de llevar a cabo este curso es una profesional en educación, y a pesar de cumplir con el perfil administrativo esperado por la institución para ser un instructor, su labor beneficia la formación en educación vial de los usuarios.

Por tanto, para las investigadoras este es un aporte significativo en la investigación, ya que se evidencia la diferencia en la labor ejecutada por un instructor de manejo, a la labor que

esta instructora ejerce al momento de abarcar las necesidades de los usuarios inmersos en el curso de iletrados.

Por otro lado, el principio de *antiautoritarismo* y *cogobierno*, está presente en la modalidad del curso de iletrados, puesto que la construcción de los aprendizajes es el resultado de la participación activa de los usuarios, ya que es gracias a los aportes que ellos brindan, que la instructora puede retomar estos conocimientos e impartir las clases, pero es importante destacar que dicha participación no es equitativa y depende mucho del usuario, pues hay varios que prefieren no participar por temor a errar, lo cual es permisible, ya que forma parte del respeto a la diversidad de personas.

Así como se muestra en el diario de campo 13 (ver apéndice H), donde los usuarios participan activamente cuando la instructora:

Pregunta si saben cuál es la mano derecha y cuál es la mano izquierda, la mayoría dice saber así que se les solicita levantar la mano derecha para corroborar que todos saben, igualmente ella les recomienda colocar una cinta roja en su mano izquierda para recordarlo más fácilmente (párr.10)

Lo anterior beneficia la formación en educación vial de los usuarios, porque se favorecen espacios donde ellos mismos son protagonistas de su conocimiento y se les permite, aportar desde sus experiencias lo que conocen, así mismo cuentan con una instrucción en caso de necesitar una guía que les oriente.

En el caso del principio de *actividad grupal*, dentro de esta modalidad no se establece, puesto que no se realizan actividades donde los usuarios puedan interactuar entre sí, compartir opiniones, debatir temáticas o resolver problemas en conjunto, la clase es dirigida por la docente y los usuarios participan cuando se les brinda el espacio; relaciones interpersonales las establecen en el receso, pero dentro de la clase no se les favorece espacios para trabajos grupales o aprendizaje cooperativo, pues como se evidencia en el diario de campo 13 (ver apéndice H) "...un aspecto que llamó la atención fue que no se hicieron trabajos en grupales

en la clase, aunque sí conversaban con la instructora y compartían experiencias personales”. (párr.12)

La misma situación se presenta con el principio denominado *actividad lúdica*, pues en las clases del curso de iletrados no se hace uso del juego o de dinámicas recreativas, donde la creatividad, la curiosidad o la exploración sean motivación para aprender más acerca de la educación vial, las clases son tradicionales, los usuarios observan las presentaciones, escuchan las explicaciones, y resuelven las prácticas que se facilitan, pero siempre se toman en cuenta los apoyos que necesita la población.

Desde la concepción de las investigadoras, este es un aspecto por mejorar en el curso de iletrados, ya que como se ha mencionado en esta investigación la actividad lúdica y la actividad grupal son principios pedagógicos fundamentales para favorecer espacios de aprendizaje con sentido, llenos de disfrute y significativo que permita aplicarlo en la cotidianidad.

Con respecto al último principio, el cual corresponde al *buen maestro* se menciona que en el caso de esta modalidad la mayoría de usuarios expresaron sentir admiración y respeto por su instructora, ellos creen que ella es una especialista en el área y que les ha enseñado mucho, como lo expresó un usuario entrevistado, cuando destaca que “ella me ha enseñado, sí explica lo más bien, yo siento que sí me explica lo más bien y sí me ha enseñado a ser más responsable, es un ejemplo, el punto que yo tenía que mejorar... ” (extracto de entrevista, enero del 2016)

De manera que, las investigadoras consideran que en esta modalidad este principio sí se presenta, pues los usuarios se han encariñado con la instructora y la ven como un ejemplo a seguir, que los ayuda a ser mejores y estar más preparados para enfrentarse a la realidad de las carreteras, lo cual se muestra en el diario de campo 13 (ver apéndice H) cuando la instructora “los motiva a ser mejores y a concluir sus estudios, para que ellos gocen de una mayor calidad de vida”. (párr.9)

Anteriormente se analizaron las dinámicas realizadas en las diferentes modalidades de los cursos de formación en educación vial ofrecidos por el DFC, brindando así una visión amplia para enriquecerlos, mediante el diseño de una estrategia pedagógica que incluya la esencia de los principios pedagógicos planteados por Flórez Ochoa (2005), con el propósito de acercar este proceso lo más posible, al enfoque de inclusión social.

Es preciso recordar que después de que un usuario atraviesa y completa su formación teórica en educación vial, requiere avanzar al siguiente nivel, el cual corresponde a la formación práctica que le permite complementar a cabalidad la formación en educación vial requerida para obtener su licencia de conducir, por lo que en los párrafos siguientes, las investigadoras amplían este tema.

Proceso de formación práctica en educación vial.

La formación práctica en educación vial es aquella donde el usuario aprende a maniobrar un vehículo y se prepara para enfrentar la prueba práctica de manejo, por tanto las investigadoras se cuestionan cómo un usuario aprende a manejar, quién le enseña a aplicar todo lo aprendido desde su formación teórica en el área práctica, en manos de quién se encuentra dicha formación práctica, quién es el responsable de asegurarse que el usuario disponga de las habilidades y competencias requeridas para enfrentarse a la vía pública con responsabilidad.

Debido a las interrogantes anteriores, las investigadoras acuden a las observaciones realizadas en el contexto del DE, ente que se encarga de todo lo relacionado al área práctica para obtener la licencia de conducir, descubriendo así que a nivel público no existe un programa de formación práctica para proveer al usuario, es decir el MOPT no se encarga de enseñarle a conducir a los usuarios, tal como se destaca en el recuadro 9.

La información dentro de dicho recuadro invita a las investigadoras a reflexionar en cuanto a lo que el subdirector establece, pues el MOPT confecciona la prueba teórica y forma a los usuarios para enfrentar dicha prueba a través de los cursos, sin embargo alude que no puede suceder lo mismo con la formación práctica.

Lo cual desde la perspectiva de las investigadoras genera una división que dificulta la continuidad del proceso de formación en educación vial para los usuarios, porque el MOPT se encarga de brindar los cursos teóricos, aplica la prueba teórica y aplica la prueba práctica, pero deja de lado la

¿Qué piensa usted acerca de que a nivel público no exista un proceso de formación para aprender a conducir?
No, no es que no lo podríamos dar.
¿Saben que para eso están las escuelas de manejo? Claro porque esos servicios son privados generalmente, la administración pública se encarga de otras cosas, de regular cuestiones relacionadas con los servicios que la administración da, dentro de los servicios que la administración da es el acreditar conductores, pero quien los prepara no puede ser la misma administración, los que los prepara tiene que ser otro ente diferente, porque entonces seríamos juez y parte.
(Noviembre 2015)

Recuadro 9. Extracto de entrevista a subdirector.

preparación requerida para enfrentar la prueba que acredita a los usuarios como conductores.

En vista de lo anterior, las investigadoras se vieron bajo la obligación de indagar las opciones que tienen los usuarios en cuanto a recibir una formación práctica, que les sirva para triunfar en la prueba y aplicarla en su vida cotidiana; entre ellas se encuentran dos opciones: buscar una persona con experiencia en manejo que le enseñe a conducir (puede ser una persona de confianza como un amigo, un vecino o un familiar), o bien contratar los servicios de una escuela privada de manejo.

Es preciso destacar que la formación práctica, no forma parte de los objetivos planteados en la presente investigación, por lo que no se contemplará en el diseño de la estrategia pedagógica, pero es de importancia para las investigadoras mencionar que existen opciones para solventar la necesidad de los usuarios ante la falta de un proceso de formación práctica a nivel público, ya que éstas no son incluidas dentro de los servicios del MOPT. Dicha importancia radica en que el proceso de formación en educación vial no solamente contiene un componente teórico, sino que requiere de poner en práctica lo aprendido en los cursos.

Además, es relevante saber si el proceso de formación en educación vial detallado a lo largo de este apartado, se aproxima a un enfoque de inclusión social para la diversidad de personas que participa en el mismo, por lo que a continuación se analiza la postura en la que se encuentra el MOPT a través del proceso de formación en educación vial.

La inclusión social dentro del proceso de formación en educación vial.

Desde el planteamiento teórico de las investigadoras se hace énfasis en que inclusión engloba a todos los ciudadanos que conviven en una sociedad sin discriminar su etnia, clase social, edad, sexo, condición de discapacidad u orientación sexual, involucrándolos en la cotidianidad y propiciándoles las mismas oportunidades de participación.

Es por esto que a lo largo de esta categoría, es pertinente analizar si el proceso de formación en educación vial, ofrece una aproximación al enfoque de inclusión social para toda la diversidad de personas, donde no se excluya a ninguna persona por disponer alguna característica en particular, pues como se plantea desde el marco teórico, las personas cuentan con derechos humanos, los cuales son inviolables, inalienables e inherentes al ser humano, en el momento de que estos derechos se muestren amenazados, implica que las personas se vean excluidas de su participación en sociedad.

A lo largo del desarrollo del presente análisis, las investigadoras se percatan de que las personas involucradas en el proceso de formación en educación vial, atraviesan una serie de situaciones que dificultan su aproximación al enfoque de derechos humanos e inclusión social al cual debe responder, por lo que a continuación se amplía desde la mirada del proceso de formación en educación vial abarcado durante esta investigación.

Proceso de formación en educación vial.

De manera que, a partir de las observaciones y entrevistas realizadas en las diferentes modalidades de los cursos, se logran identificar una serie de barreras que dificultan el andamiaje de la inclusión dentro del proceso, de manera que a continuación se detallan estas barreras encontradas en el espacio, con el fin de determinar una estrategia pedagógica que propicie una apertura hacia la inclusión en la formación de educación vial.

Una de las principales barreras que las investigadoras identifican en el contexto, se relaciona con dificultades para acceder a la plataforma telefónica de matrícula, debido a la condición económica, pues el costo de la llamada corresponde a doscientos veinte colones (¢220) por minuto, lo cual en algunas ocasiones genera que se termine la llamada antes de completar el proceso por falta de fondos económicos del teléfono, o bien, la factura telefónica puede ser elevada debido al tiempo a invertir para matricular al usuario en alguno de los cursos de su elección.

Siempre y cuando encuentren cupo, de lo contrario, corren el riesgo de invertir dinero en vano, pues en la mayoría de los casos se le informa al usuario que todos los cursos llegaron al límite de personas, o incluso, le ofrecen espacio a cursos mucho tiempo después o en otra regional a la deseada, tal y como se muestra en el diario de campo 10 (ver apéndice G), donde un usuario expresa que “cuesta mucho matricular de nuevo el curso y que es un dolor matricular la prueba, porque el call center lo dejaba guindando mucho tiempo y gastaba mucha plata”. (párr.26)

Uno de los instructores reafirma la existencia de esta barrera identificada por las investigadoras, cuando indica en el diario de campo 6 que “esta situación se está enfrentando desde que la matrícula de las pruebas y los cursos, se le otorgó a una empresa de servicios telefónicos, por lo que se tornó en una problemática que actualmente están enfrentando” (ver apéndice E).

A pesar del factor económico que limita a algunas de las personas, que desean optar por el servicio de llamada telefónica, actualmente se puede destacar que el MOPT realiza grandes esfuerzos por responder ante esta necesidad, habilitando un sistema en línea de matrícula, donde el usuario pueda acceder a la red, para matricular los cursos y las pruebas, sin ningún costo adicional.

Lo que ofrece una alternativa que responde a la filosofía de inclusión social, ya que a través de este recurso, se intenta brindar mayor acceso a la ciudadanía, sin embargo también sería oportuno revalorar el costo de las llamadas telefónicas al sistema de matrícula, tomando en cuenta la cantidad de minutos que se necesita para realizar una matrícula en general.

Otra barrera que se evidencia durante las observaciones en las tres modalidades de formación teórica, es que no se facilita a los usuarios el Manual del Conductor, es decir, que durante las clases no se prestan libros ni se venden, sino que cada persona debe haber adquirido previamente el libro, para cumplir con el requisito obligatorio de portarlo todos los días que asiste a las clases de educación vial.

Lo que expone a las personas a idear dónde pueden encontrar el libro en el precio establecido, el cual corresponde a ₡6000 colones, ya que en algunos lugares donde los venden se aprovechan de la necesidad de las personas por el libro y los venden en diversos precios, incluso como lo expresó una usuaria “hay que tener cuidado con quién le vende el Manual del Conductor, pues hay personas que se aprovechan para estafar o asaltar” (ver recuadro 10); limitando así a la población que puede acceder a estos, pues para comprarlos hay que tener precaución de a quién o dónde se va comprar, y por supuesto recursos económicos.

Es decir, se brinda poco apoyo a las personas de escasos recursos para motivarlos a realizar este proceso, tal y como sucede en las escuelas públicas, donde las editoriales donan algunos ejemplares, con el fin de que la institución sea quien los supervise y los facilite a las personas que así lo requieren para llevar los cursos, ya que los usuarios no tienen la facilidad de asistir a una biblioteca pública y solicitar ahí el manual prestado, restringiendo a la ciudadanía a adquirir el libro únicamente comprándolo.

“Tengan cuidado con los gavilanes que ofrecen los servicios, como alquileres de autos, ofertas en dictámenes médicos, venta del Manual del Conductor o las respuestas del examen, ya que algunos son estafadores o ladrones que tienden a engañar a las personas y a asaltarlas”.
(Abril 2014, diario de campo 3)

Recuadro 10. Opinión de usuaria en diario de campo 3.

Problemática que aumenta en la modalidad curso de iletrados, puesto que en ésta las personas deben cancelar un costo de veintisiete mil colones (¢27 000) para adquirir el Manual del Conductor de Iletrados, el cual es similar al manual utilizado en el curso regular sólo que contiene más imágenes que se ajustan a las necesidades de la población que matricula este curso, eso sí para quienes deseen comprarlo, pues como lo expresa un usuario en una entrevista realizada en el diario de campo 13 “no, no los dan, por eso le digo, uno tiene que sacar la plata de uno y buscar cómo hacerlo, cobraron 27 mil pesos y a colores, ellos no los dan” (ver apéndice H).

Haciendo referencia a que a pesar de que no es obligatorio comprar el Manual de Iletrados, ellos no reciben ningún tipo de apoyo por parte de la institución para adquirirlo, de manera que la única opción con la que cuentan es observarlo dentro de la clase, mediante la proyección del mismo.

Sin embargo las investigadoras consideran que para erradicar esta barrera y aproximar este ambiente lo más posible al enfoque de inclusión social, el MOPT podría ofrecer tanto el Manual del Conductor, como el Manual de Iletrados en formato digital bajo el mismo precio de seis mil colones (¢6000), donde los usuarios puedan acceder a ellos de una forma más fácil y en cualquier espacio que lo vayan a requerir.

En cuanto a los recursos didácticos que se facilitan durante los cursos de educación vial, las investigadoras consideran que la DGEV brinda materiales como video beam, carteles ilustrativos, fotocopias de prácticas, resúmenes y esquemas, los cuales buscan dar dinamismo a las lecciones respetando ciertos estilos de aprendizaje, pero tal y como se mencionó en el apartado anterior, la dinámica de clase se podría enriquecer incluyendo actividades grupales, o bien que involucren el juego, con tal de contemplar otros estilos de aprendizaje acercando el proceso de formación en educación vial, lo más posible al enfoque de inclusión social, como se muestra en el diario de campo 5 (ver apéndice D), donde se indica que:

Un recurso de apoyo que llamó la atención fue la presentación de power point, que contenía la temática de “rotondas” de una manera interactiva... lo cual fue enriquecedor... porque los estudiantes se mostraban interesados y decían expresiones

como “ya entendí el tema de las rotondas, con esa presentación” y “si me lo hubieran enseñado así, no hubiera repetido el examen... (párr.4)

De manera que, para continuar motivando a los usuarios y responder a los diversos estilos y ritmos de aprendizaje, sería importante promover que todos los instructores aprovechen estos recursos didácticos, ya que actualmente solo algunos los implementan y otros únicamente emplean la pizarra para brindar los contenidos del Manual del Conductor.

En otro contexto, las investigadoras consideran que la atención a la diversidad de las personas que asisten a los cursos de educación vial puede mejorar, ya que se evidencian los constantes esfuerzos de los instructores para responder ante las necesidades de los usuarios desde sus posibilidades, pero al contar con un perfil de administradores, quienes carecen de una formación pedagógica, se les dificulta que la atención de los usuarios se aproxime a un enfoque de inclusión social.

Debido a que como se evidencia en la entrevista realizada a los instructores en el 2014, ellos realizan acciones como:

Yo procuro darles mi tiempo después de clases, también está en ellos en preguntarme, yo les ayudo con un tiempo extra solo si me lo piden y si es después de clases.

Lo que hago es que les pongo atención, los pongo adelante y les digo pregúntenme díganme, les hablo mucho pero de frente.

Por lo que, sería relevante que la institución proporcione los apoyos que los usuarios requieran en su proceso de formación, y en aras de hacer efectivos los derechos de las personas, las investigadoras determinan que el MOPT debería tomar la iniciativa de capacitar a su personal para responder a las necesidades de las personas inmersas en los cursos, como por ejemplo en la entrevista realizada a los instructores en el 2014, donde uno de ellos comenta que “en algún momento recibimos el nivel uno de LESCO, pero después se recortó el presupuesto y no se volvieron a retomar las clases”.

Por tanto se demuestra una iniciativa, sin embargo no hubo seguimiento, por lo que las investigadoras consideran que sería importante dedicar una parte del presupuesto, para capacitar a los instructores en pro de responder a las necesidades de los usuarios a lo largo del proceso de formación en educación vial.

Esto se relaciona con lo estipulado por la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (2006) en cuanto al artículo 24 inciso 5 (ver recuadro 11), ya que, la institución al abrir sus puertas a la diversidad de personas, se debe preparar para recibirlas como tal, sin violentar sus derechos, pero como se analiza con anterioridad, se requieren de mayores ajustes razonables para que las personas puedan tener acceso a este tipo de proceso de formación, con tal de aproximarse cada vez más a un enfoque de inclusión social.

En el caso de las personas sordas, las investigadoras conocieron a través de las entrevistas realizadas en el 2014 a los instructores, que ellos consideran se requiere de mayor capacitación para responder ante las necesidades que puede presentar una persona sorda, durante el proceso de formación en educación vial, pues estos instructores comentaron aspectos como “yo no manejo el LESCO, a cómo puedo lo manejo”, “...hablar con una persona sordomuda como estoy hablando con ustedes, yo no lo puedo hacer.

“Los Estados Partes asegurarán que las personas con discapacidad tengan acceso general a la educación superior, la formación profesional, la educación para adultos y el aprendizaje durante toda la vida sin discriminación y en igualdad de condiciones con las demás. A tal fin, los Estados Partes asegurarán que se realicen ajustes razonables para las personas con discapacidad”.

Recuadro 11. Artículo 24 inciso 5 Educación.

Lo que evidencia su preocupación por responder a esta población, pues a los cursos asisten muchas personas sordas, debido a que el sistema de matrícula está al alcance de todos, lo que les permite inscribirse en cualquier curso, y por ende los instructores se arman de las estrategias que consideran adecuadas para ofrecerles un proceso de formación en educación vial.

Misma situación que se presenta en el caso de las personas extranjeras, quienes hablan otro idioma como lengua materna y no comprenden el español, pues como sucedió en una de las clases observadas por las investigadoras en el diario de campo 10 (ver apéndice G), “había un usuario de nacionalidad estadounidense quien no dominaba el idioma español y el instructor que estaba impartiendo el curso, no hablaba inglés”. (párr.9)

De manera que se le informa al usuario que él puede permanecer en la clase, puesto que ya está matriculado en la modalidad regular, pero por parte de la institución no recibiría ningún apoyo, debido a que el idioma oficial del país es el español y todo el proceso de obtención de la licencia se le realizaría en este idioma, salvo que podía solicitar una adecuación de tiempo.

Así que era él quien debía buscar una solución para esta situación, llevando un traductor o aprendiendo el idioma español antes de iniciar el proceso, lo que para las investigadoras radica en una barrera para las personas extranjeras, puesto que como está establecido por Naciones Unidas (s.f.) en los Derechos Civiles y Políticos de 1966, acerca de que todas las personas sin importar su etnia, religión, o idioma, merecen derechos que los protejan contra cualquier injusticia o exclusión por sus distintas características, se les debe proveer de herramientas para que puedan ser autónomos e independientes a la hora de desempeñarse en la sociedad costarricense.

Y como se visualiza en el diario de campo 10 (ver apéndice G), “esta persona pierde la prueba después de haber asistido a la modalidad regular, y se frustra, pues a pesar de que en su país es un buen conductor y conoce todos los términos, aquí no ha logrado obtener la licencia” (párr.10), situación que para las investigadoras se podría mejorar, tomando en cuenta que los instructores desde su perfil deben contar con el manejo del idioma inglés para enfrentar este tipo de eventos, por lo que se puede asignar al instructor que domine esta lengua extranjera, o bien, permitirle a la persona utilizar el diccionario durante el proceso de formación y en la aplicación de la prueba.

En la misma dirección, las investigadoras logran identificar por medio de una entrevista denominada “Actitudes hacia las personas con discapacidad”, que los instructores quienes imparten los cursos de educación vial, muestran tener concepciones positivas ante la participación activa en la sociedad de personas con condiciones asociadas a la discapacidad y por ende, en su participación dentro de los cursos de formación, pues como lo destaca uno de los instructores en el diario de campo 5 (ver apéndice D) “esta población sí puede manejar, siempre y cuando el auto esté adaptado a sus necesidades”. (párr.4)

Mas en cambio las investigadoras evidenciaron en las observaciones, que algunos usuarios no opinan lo mismo con respecto a la participación de personas con condiciones asociadas a la discapacidad en el proceso de formación en educación vial, ya que en el diario

de campo en mención uno de los usuarios destaca que “yo no me subiría con un taxista que no tenga una mano”. (párr.4), sin embargo, otros usuarios en el diario de campo 10 (ver apéndice G) “dicen no molestarse porque una persona sorda o con retardo mental aprendan a conducir”. (párr.19)

Esto demuestra, que para mejorar la percepción que tienen los usuarios sobre las personas con condiciones asociadas a la discapacidad, es fundamental que los instructores continúen aprovechando un espacio de sus lecciones tal y como lo hacen actualmente, para reforzar este tema y llevar a los usuarios a reflexionar sobre que todas las personas son sujetos de derecho.

En vista de lo analizado con anterioridad, el proceso de formación en educación vial busca acercarse lo más posible a un enfoque de inclusión social, lo cual es importante para la formación de los futuros conductores de nuestro país, sin embargo aún existen aspectos en los que la DGEV debe mejorar, para propiciar un ambiente donde se brinden los apoyos necesarios, ante las barreras que pueden existir durante el proceso de formación de los usuarios.

Por tanto las investigadoras buscan una respuesta que posibilite al proceso de formación en educación vial, tener un acercamiento mayor al enfoque de inclusión social, así que ahora que se conoce la realidad de la institución encargada de la educación vial del país, los perfiles de selección de los instructores, el proceso de formación en educación vial y sus modalidades, el aporte de la pedagogía para enriquecer los cursos y la aproximación a un enfoque de inclusión social dentro de este proceso de formación en general, se aprovecha este análisis para diseñar una propuesta de estrategia pedagógica, donde se propicie una formación que responda a las necesidades de la diversidad de personas, tomando en cuenta el tiempo disponible de los instructores para abordar las temáticas del Manual del Conductor, en sus lecciones.

Capítulo V

Estrategia pedagógica: una aproximación hacia la mediación inclusiva del Manual del Conductor

En el presente capítulo se visualiza el diseño de una estrategia pedagógica, la cual contiene una serie de actividades que buscan enriquecer la experiencia de enseñanza-aprendizaje dentro del proceso de formación en educación vial, partiendo desde los resultados obtenidos a lo largo de la investigación, y tomando en cuenta la realidad vivenciada en el contexto.

Además, desde la concepción de las investigadoras es fundamental involucrar el aporte de la pedagogía dentro de las lecciones de educación vial, a través de los principios pedagógicos propuestos por Flórez (2005), con la finalidad de brindar los contenidos del Manual del Conductor de una forma que se aproxime más al enfoque de inclusión social dentro de los cursos.

No obstante, las investigadoras desean plasmar en esta estrategia, actividades que sean de simple aplicación para que los instructores desde su perfil de administradores, puedan ejecutar y así favorecer el aprendizaje significativo de los usuarios, de una forma dinámica y lúdica, donde se cuente con un apoyo que permita responder a las necesidades y características de las personas inmersas en los cursos.

De esta manera, a continuación se facilita la estrategia pedagógica que las investigadoras proponen para enriquecer la mediación de los contenidos del Manual del Conductor, desde los cursos de formación en educación vial impartidos por el MOPT.

“De camino hacia una educación vial inclusiva”

¡Encendamos los motores!

En el año 2014 se inicia la búsqueda de conocer cómo es el proceso de formación en educación vial de Costa Rica específicamente el ofrecido por el MOPT para obtener la licencia de conducir, con el objetivo de diseñar una estrategia donde la pedagogía sea el eje que posibilite una respuesta inclusiva en el proceso de formación en educación vial.

De esta forma comienza el viaje por explorar el contexto, visualizar la realidad e identificar los aspectos en los que se debe mejorar para garantizar un proceso de educación vial que se aproxime más al enfoque de inclusión social, para la diversidad de personas.

A raíz de esto y de los hallazgos encontrados, se toma la decisión de crear la presente estrategia, a modo de brindar una guía a los instructores encargados del proceso de formación en educación vial del MOPT, para implementar actividades donde se busque involucrar a todos los participantes en la medida de lo posible.

Por tanto, a lo largo de este documento se propone una clarificación conceptual con definiciones básicas relacionadas con procesos de enseñanza-aprendizaje, una serie de actividades que buscan mediar los contenidos de educación vial de una forma innovadora, lúdica y lo más inclusiva posible.

Es importante recalcar que esta estrategia está dirigida a funcionarios del MOPT, quienes laboran como instructores de educación vial dentro de la Dirección General de Educación Vial (DGEV) y se encargan de facilitar los diferentes cursos teóricos.

¡Calentando los motores!

La elaboración de esta estrategia surge a partir de la investigación realizada en el contexto del subdepartamento de Formación y Capacitación en Educación Vial del MOPT, ubicado en la sede de Paso Ancho, San José-Costa Rica.

Dicha investigación se enfoca en analizar los elementos que intervienen en la dinámica de los cursos de educación vial, con el propósito de encontrar los espacios en lo que se puedan enriquecer y mejorar, mediante el diseño de una estrategia pedagógica en beneficio del conocimiento de los usuarios.

El aporte al que se desea llegar con la presente estrategia, es que los funcionarios encargados de brindar los cursos de educación vial, encuentren una forma innovadora de enseñar los contenidos a los usuarios a través de actividades enfocadas en desarrollar los principios pedagógicos propuestos por el autor Rafael Flórez Ochoa en su escrito denominado “Pedagogía del conocimiento” publicado en el 2005, de manera que los usuarios dispongan de espacios más dinámicos para recibir el conocimiento que necesitan en su formación en educación vial.

Además, es preciso mencionar que la naturaleza de este documento es de fácil lectura con el propósito de agilizar su comprensión por parte de las personas quienes lo consulten, y simultáneamente, se espera que a partir de su diseño y aplicación, los procesos de formación en educación vial estén cercanos a responder a las necesidades de los usuarios.

¿Hacia dónde vamos?

Diseñar una estrategia pedagógica para mediar el proceso de formación en educación vial, en el marco de la inclusión social de los cursos de educación vial.

A una revisión técnica antes de partir...

Es fundamental para las personas quienes utilizarán esta estrategia, conocer algunos conceptos básicos sobre educación, pedagogía e inclusión social antes de visualizarla, pues esta base conceptual les permitirá comprender con mayor claridad y facilidad, lo que se busca hacer con cada una de las actividades. De manera que, a continuación se mostrarán los principales términos de lo más amplio a lo más específico; necesarios para ejecutar la propuesta diseñada.

Enfoque de Inclusión Social:

Hace alusión a involucrar a toda la ciudadanía sin discriminación alguna en la sociedad, o bien, propiciar de las mismas oportunidades de participación a la diversidad de personas quienes comparten un espacio o lugar determinado.

Ley 8661:

Es la normativa sobre la Convención de los Derechos de las Personas con Discapacidad, que establece a modo legal las modificaciones que se deben realizar a las políticas nacionales, con el fin de propiciar acceso y participación equitativa a la diversidad de la población, erradicando las barreras en la sociedad, sin discriminación alguna.

Diversidad de personas:

Conjunto de seres humanos quienes conviven en un mismo contexto aunque pertenezcan a diferentes grupos debido a sus particularidades, es decir, que involucra a cada una de las personas con sus diferencias y características sin excepción alguna.

Barreras:

Actitudes y limitaciones en el entorno que dificultan la participación plena y efectiva de las personas en la sociedad, en igualdad de condiciones que las demás.

Diseño Universal:

Según la Ley 8661, el diseño universal es el diseño de productos, entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado.

Ajustes razonables:

Desde la perspectiva de la Convención de los Derechos de las Personas con Discapacidad, los ajustes razonables son modificaciones y adaptaciones necesarias para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales.

Pedagogía:

Desde la postura de Flórez (2005), la pedagogía es una especie de supersaber social que reelabora y reconstruye los sentidos producidos por aquellas bajo la perspectiva de la formación de los jóvenes, dentro de un horizonte histórico-cultural determinado.

Modelo pedagógico:

Se relaciona con enfocar todos los componentes que intervienen en los procesos educativos (docente, estudiante, mediación y evaluación) a través de una misma línea pedagógica, que guíe al tipo de estudiante que se pretende formar.

De esta manera, la presente estrategia se regirá bajo el modelo pedagógico constructivista, el cual consiste en que el docente retoma los conocimientos previos de sus estudiantes, y con base a ello los guía hacia una experiencia de aprendizaje significativo, donde construyan su propio conocimiento y hagan uso de él en su cotidianidad.

Estrategia pedagógica:

Es un instrumento valioso de mediación para las personas encargadas de facilitar procesos de enseñanza-aprendizaje, puesto que la estrategia ayuda a planificar de qué forma se puede abordar una temática, una actitud y hasta un valor con una persona, tomando en cuenta sus características particulares y hasta su estilo de aprendizaje.

En el caso, de la presente estrategia pedagógica es importante destacar que se diseña a partir de los principios pedagógicos propuestos por Flórez (2005), en relación con los aspectos observados en los cursos, que pueden ser retroalimentados para enriquecer el proceso de formación en educación vial.

Principios Pedagógicos:

Son una serie de elementos que se deben considerar al diseñar una estrategia pedagógica, para que respete las características individuales de todos los estudiantes. Cabe destacar que estos principios son propuestos por el autor Rafael Flórez Ochoa en su libro “Hacia una pedagogía del conocimiento” (2005), los cuales se detallarán a continuación.

El afecto

Es la comprensión afectuosa del maestro. La motivación, el interés, la disposición, los estímulos positivos, la empatía, son variaciones que articulan la cabeza con el corazón, la razón con el sentimiento, lo cognitivo con lo afectivo. (pp.165-166)

La experiencia natural

Se trata de no desconocer la naturaleza de la persona; de no inhibir las necesidades, intereses y talentos que se manifiestan espontáneamente desde su propia situación sociocultural, sino de estimularlos para que generen nuevas experiencias. (p.166)

El diseño del medio ambiente

El medio ambiente que rodea al educando puede y debe prepararse, diseñarse como entorno de aprendizaje para influenciar su estructura cognitiva y valorativa en su formación. (p.166)

El desarrollo progresivo

El aprendizaje se desarrolla durante toda la vida, mediante un proceso constructivo interno, progresivo y diferenciado que es preciso respetar en la actividad educativa. (p.166)

La actividad

Desde su propia actividad consciente el estudiante construye sus propias herramientas conceptuales y morales, contribuyendo activamente a la construcción de sus aprendizajes. (p.166)

La individualización

Las diferencias no son sólo orgánicas sino también de historia, desarrollo mental, estilos para afrontar problemas, metas personales e interacción sociocultural, que estructuran las diferencias individuales de las personas; el maestro necesita atenderlas para facilitar una enseñanza individualizada. (p.167)

El antiautoritarismo y el cogobierno

El estudiante no aprende ni se forma pasivamente obedeciendo a la autoridad del maestro, sino que el desarrollo de su inteligencia y autonomía depende de su participación activa y deliberante en la definición de las reglas de convivencia de la comunidad escolar a través de experiencias de cogobierno y cogestión. (p.167)

La actividad grupal

El desarrollo de proyectos en pequeños grupos de estudiantes crea una situación de imitación, apoyo y crítica mutua que estimula y enriquece el desarrollo intelectual y moral en la medida que la interacción, la comunicación y el diálogo entre puntos de vista diferentes propician el avance hacia fases superiores de desarrollo. (p.167)

La actividad lúdica

El juego es una actividad clave para la formación de la persona en relación con los demás, con la naturaleza y consigo mismo, en la medida que le propicia un equilibrio estético y moral entre su interioridad y el medio con el que interactúa. (pp. 167-168)

El buen maestro

En la relación pedagógica, el estudiante mira al buen maestro como un referente de comparación y jalonamiento de sus propias posibilidades; obtiene así un indicador atractivo de lo que puede ser capaz de realizar desde su “zona de desarrollo potencial”. (p.168)

Recursos didácticos:

Son elementos del entorno o que diseña el docente, para brindar un apoyo concreto o visual de la temática que se está mediando, con el fin de facilitar la construcción de aprendizajes significativos a los estudiantes.

Evaluación:

Es un proceso que permite al docente llevar un registro de los comportamientos, los progresos, los trabajos y el dominio de las temáticas de los estudiantes, para estudiar y analizar el avance que tienen, en cuanto a la construcción de los aprendizajes.

Emprendiendo el camino (Propuesta de actividades).

Como propuesta de mediación del proceso de formación en educación vial, es recomendable respetar los principios del buen maestro, el afecto, la actividad, la actividad grupal, la actividad lúdica, la experiencia natural, a través de actividades rompehielo, donde los participantes puedan conocerse entre sí a grandes rasgos en el primer día de clases.

Por lo que, a continuación se facilitan tres actividades rompehielo con una duración estimada de 30 minutos como máximo, de las cuales los instructores pueden escoger una para implementar en su contexto de aula antes de abordar los contenidos, con el fin de implementar estos principios pedagógicos.

Actividad 1: “¿Quién es quién?”.

El instructor elabora una serie de preguntas y se las entrega a los estudiantes, de forma individual, en una hoja. Los estudiantes utilizando un lapicero, tendrán que distribuirse por el aula para encontrar las respuestas a estas preguntas.

Las preguntas deberán ser respondidas con un solo nombre de sus compañeros, que dé respuesta a cada cuestión. Algunas de las posibles preguntas que puede diseñar el instructor, son:

Una persona del grupo:

...que haya nacido el mismo año que yo:

...cuyo nombre empiece con la misma letra que el mío:

... quien le gusten los mismos deportes que a mí:

... que nació fuera de esta provincia:

... cuyo pelo tenga el mismo color que el mío:

... que haya leído, en su tiempo libre, el mismo libro que yo:

... que tenga la misma afición que yo:

...que viva en la misma provincia que yo:

...que tenga una mascota igual a la mía:

(Estas preguntas son propuestas y, por tanto, pueden ser modificadas).

Una vez finalizada la actividad, se les pedirá que resalten las preguntas que más les ha llamado la atención y harán una reflexión de qué les ha parecido la actividad.

Actividad 2: “La fiesta de los nombres”.

El instructor explica a los estudiantes que va haber una fiesta, y que cada uno debe llevar algo, pero que empiece con la inicial de su nombre. El primer participante comienza diciendo su nombre y lo que va a llevar a la fiesta. El segundo repite lo que dijo el anterior, y luego dice su nombre y lo que va a llevar a la fiesta. Por ejemplo:

1. Yo soy Marco y voy a llevar la música.
2. Él es Marco y va a llevar la música, yo soy Ricardo y voy a llevar los refrescos.
3. Él es Marco y va a llevar la música, él es Ricardo y va a llevar los refrescos y yo soy Patricia y voy a llevar el pastel.

Y así se repite sucesivamente hasta completar la cantidad de participantes. La idea es que todos realicen la actividad, se presenten diciendo a los demás su nombre y qué llevarán a la fiesta.

Actividad 3: “Bingo humano”.

En esta dinámica el instructor le comenta a los usuarios que jugarán bingo, así que le entregará un cartón u hoja a cada uno, el cual tienen que llenar con la firma de sus compañeros. Esto porque en lugar de números, el cartón contiene preguntas (ver figura 2).

BINGO HUMANO

¿A quién le gusta correr? _____	¿A quién le gusta el sushi? _____	¿Quién sabe manejar un camión? _____	¿A quién le gustan los gatos? _____	¿Quién cumple en junio? _____
¿Quién tiene un perro en su casa? _____	¿A quién le gusta el azul? _____	¿Quién fue a la playa en este mes? _____	¿Alguien que sea alérgico a los camarones? _____	¿Quién tiene un tatuaje? _____
¿Alguien que hable inglés? _____	¿Alguien que sea de una zona lejana del país? _____	¿Quién tiene dos hijos? _____	¿A quién le gusta el café? _____	¿Alguien que practique un deporte? _____
¿Alguien que tenga licencia de moto? _____	¿Alguien que tenga licencia de carro? _____	¿Alguien que vaya al gimnasio? _____	¿Alguien que le guste nadar? _____	¿A quién le gusta comer pizza? _____

Figura 2: Cartón u hoja de “Bingo Humano”.

Entre otras preguntas, que los usuarios deben responder buscando entre sus compañeros alguien que cumpla con esa característica y solicitando que firme dentro del cuadro con la pregunta.

El primero en llenar todas las casillas, debe gritar “¡Bingo!” y el instructor leerá en voz alta tanto las preguntas del bingo como el nombre de la persona quien firmó, para corroborar que la información sea verdadera, y para que todos vayan compartiendo opiniones y así se vayan conociendo entre sí.

Primera parada: “Capítulo 1. Aspectos generales del tránsito y la seguridad vial”.

Para dar inicio con el proceso de mediación del Manual del Conductor, es preciso considerar que se deben respetar los principios del buen maestro, el afecto, la actividad, la actividad grupal, la actividad lúdica, la experiencia natural, con el propósito de fomentar el aprendizaje significativo de cada persona quien atravesase por el proceso de formación teórica en el curso regular del MOPT.

En esta primera parada se estudiarán los contenidos encontrados en el primer capítulo del Manual del Conductor, a través de las actividades detalladas a continuación.

Tema: Antecedentes.

Actividad: Línea del tiempo.

El instructor comentará a los usuarios que abordarán el primer tema, relacionado con los antecedentes de la educación vial, para esto, les explicará que la educación vial del país ha trascendido a lo largo del tiempo y que hay ciertos acontecimientos que ellos deben conocer como futuros conductores, pues su impacto fue determinante para la historia.

De manera que realizarán una actividad llamada “la línea del tiempo”, la cual consiste en que en la pizarra el instructor dibujará una línea horizontal con flechas como se aprecia en el ejemplo (ver figura 3), donde en cada flecha se observará el año en que se dio el acontecimiento y a ellos se les entregarán una serie de papelitos que contienen los hechos que sucedieron, para que en subgrupos determinen en qué año u orden creen que ocurrieron cada evento.

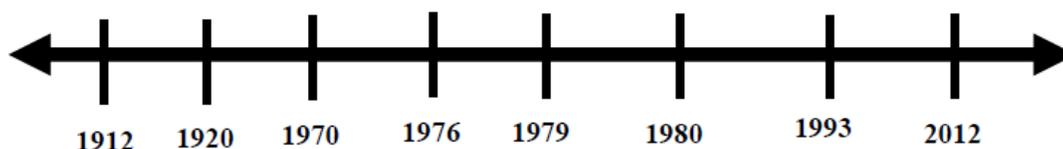


Figura 3: Línea del tiempo

Así que, el instructor formará tres subgrupos al azar (la cantidad de cada subgrupo dependerá del número de estudiantes presentes ese día) y posteriormente, entregará los papelitos con los acontecimientos cubiertos a cada grupo (cada grupo tiene un color diferente de papel); y les mencionará que a partir de ese momento tienen 5 minutos para organizar los eventos en la línea del tiempo que se encuentra en la pizarra.

Los eventos importantes que se encuentran en el Manual del Conductor son:

1912: Primer vehículo que circuló en San José.

1920: Publicación del primer Código de la Circulación.

1970: Crecimiento del volumen de automóviles y de accidentes de tránsito.

1976: Publicación de la ley 5930 o Ley de Tránsito

1979: Publicación de la ley 6324 o Ley de la Administración Vial.

1980: Transformación del funcionamiento de principales ciudades y pueblos

1993: Publicación de la ley 7331 o Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres

2012: Publicación de la ley 9078 o Ley de Tránsito por Vías Públicas, Terrestres y Seguridad Vial.

Una vez que los usuarios ubicaron todos los papeles en la línea o se les acabó el tiempo, el instructor les indica que es momento de tomar asiento para conocer cuántos aciertos tuvieron y cuánto conocen de la historia de la educación vial del país, procediendo a organizar los papeles y brindar una pequeña explicación de cómo sucedieron en realidad los acontecimientos.

El tiempo estimado para la ejecución de esta actividad es de 30 minutos, donde el instructor contará con un lapso de 10 minutos para hacer la línea del tiempo en la pizarra, conformar los subgrupos, entregar los papeles y brindar las instrucciones; cada subgrupo tendrá igualmente 10 minutos para leer la información de los papeles e intentar organizarlos en la línea, y los últimos 10 minutos serán para que el instructor explique la temática.

Segunda parada: “Capítulo 2. Legislación de tránsito”.

Para desarrollar este capítulo con una mediación oportuna para los usuarios, se implementarán los principios pedagógicos denominados el afecto, la experiencia natural, el desarrollo progresivo, la actividad, el antiautoritarismo y cogobierno, la actividad grupal, la actividad lúdica y el buen maestro, a través de las estrategias que se proponen a continuación.

Tema: Artículos de la ley de tránsito.

Actividad: ¿A cuál pertenece?

En primera instancia el instructor realizará una actividad llamada “¿A cuál pertenece?”, la cual consiste en formar tres subgrupos, a quienes se les repartirá al azar seis papeles con la información que describen lo que se debe cumplir en cada artículo de la ley de tránsito 9078 (ver recuadro 12), descritos en el capítulo 2 del Manual del Conductor.

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> a) Tener un parabrisas delantero y un parabrisas trasero, siempre que la naturaleza constructiva del vehículo lo permita. Se permitirá el uso de la visera, siempre que no abarque el área de cobertura de la escobilla o las escobillas. b) Estar provistos de una bocina que cumpla los límites sonoros establecidos reglamentariamente. c) Tener un indicador de velocidad en kilómetros por hora, sin perjuicio de utilizar simultáneamente alguna otra unidad de medida. El indicador deberá estar instalado a la vista del conductor. d) Tener un volante de conducción o dirección ubicado al lado izquierdo o al centro, de acuerdo con su naturaleza constructiva. No se admitirán con conversaciones de ubicación del volante. |
|---|

<p>a) Poseer apoyacabezas, siempre y cuando estos no afecten la visibilidad del conductor.</p> <p>b) Contar con un desempañador para los parabrisas delantero y trasero.</p> <p>c) Contar con llantas cuya profundidad de la ranura no alcance al testigo de la llanta.</p> <p>d) Contar al menos con sistema de bolsas de aire para la protección de los ocupantes de los asientos delanteros. Se exceptúan del cumplimiento de este requisito, los vehículos de servicio de transporte público, así como los vehículos automotores que por su naturaleza constructiva o diseño de fábrica no lo incorpore.</p>
<p>a) Un extintor de incendios, al menos dos triángulos de seguridad o dispositivo análogo, chaleco retrorreflectivo.</p> <p>b) Una llanta de refacción y el equipo necesario para cambiarla.</p> <p>c) En bicimoto, motocicleta y UTV provistos de cajón utilizar cinta retrorreflectiva.</p>
<p>a) Saber leer y escribir. Si la persona presenta algún tipo de limitación de aprendizaje, cognitiva o similar, el solicitante podrá sustituir este requisito con los cursos especiales que establezca la Dirección General de Educación Vial. A las personas con discapacidad se les deberán garantizar las adecuaciones y los servicios de apoyo necesarios durante la instrucción del curso.</p> <p>b) Aprobar el Curso Básico de Educación Vial, cuyos requisitos se establecerán mediante reglamento.</p> <p>c) Ser mayor de 18 años, excepto lo dispuesto para la licencia tipo A-1.</p> <p>d) Presentar un dictamen médico general realizado por un profesional en Ciencias Médicas, autorizados por el Colegio de Médicos y Cirujanos.</p>
<p>a) Ser mayor de 18 años, salvo en el caso de lo dispuesto por el artículo 85 para la licencia tipo A-1. En el caso de las licencias tipo B2, B3 y B4, reguladas por el artículo 86 de esta ley, deberá cumplirse la edad mínima allí indicada.</p> <p>b) Saber leer y escribir. Si la persona presenta algún tipo de limitación de aprendizaje, cognitiva o similar, el solicitante podrá sustituir este requisito con los cursos especiales que establezcan la Dirección General de Educación Vial. A las personas con discapacidad se les deberán garantizar las adecuaciones y los servicios de apoyo necesarios de la instrucción del curso.</p> <p>c) Presentar un dictamen médico general realizando por un profesional en Ciencias Médicas, autorizado por el Colegio de Médicos y Cirujanos.</p> <p>d) Aprobar el Curso Básico de Educación Vial, cuyos requisitos se establecerán mediante reglamento.</p>
<p>Tipo A-1: Autoriza a conducir vehículos automotores tipo bicimoto y motocicleta, de combustión interna, cuya cilindrada de motor no supere 125 centímetros cúbicos.</p> <p>Tipo A-2: Autoriza a conducir vehículos automotores tipo bicimoto y motocicleta, de combustión interna, cuya cilindrada de motor no supere los 500 centímetros cúbicos.</p> <p>Tipo A-3: Autoriza a conducir vehículos automotores tipo bicimoto y motocicleta, de combustión interna, eléctricos o híbridos, sin límite de cilindrada o potencia.</p>
<p>Tipo B-1: Autoriza a conducir vehículos hasta de 4000 kilogramos de peso bruto o peso máximo autorizado.</p> <p>Tipo B-2: Autoriza a conducir vehículos hasta de 8000 kilogramos de peso bruto o peso máximo autorizado. El conductor deberá ser mayor de 20 años y contar con una licencia B o C, al menos con dos años de expedida.</p> <p>Tipo B-3: Autoriza a conducir vehículos de todo peso, excepto los vehículos pesados articulados. El conductor deberá ser mayor de 22 años y contar con una licencia B o C, al menos con tres años de expedida.</p>
<p>Tipo C-1: Autoriza conducir vehículos automotores modalidad taxi.</p> <p>Tipo C-2: Autoriza conducir vehículos automotores modalidad autobús, buseta y microbús.</p>
<p>Tipo D-1: Autoriza conducir tractores de llantas.</p> <p>Tipo D-2: Autoriza conducir solo tractores de oruga.</p> <p>Tipo D-3: Autoriza conducir otros tipos de equipo especial no contemplados en las licencias D1 o D2.</p>
<p>Tipo E-1: Autoriza a conducir los vehículos comprendidos dentro de las clases de dos, tres, cuatro, o más ejes, excepto los destinados al transporte público.</p> <p>Tipo E-2: Autoriza a manejar tractores de llanta de oruga y toda clase de vehículos de dos, tres, cuatro o más ejes, así como la maquinaria que se autoriza mediante la licencia del tipo D-1, D-2 y D-3, excepto la maquinaria destinada al transporte público.</p>
<p>Todo patrono que contrate personas, cuya labor principal sea la conducción de vehículos para el traslado de mercancías o personas, deberá emplear para tal actividad conductores profesionales.</p>

<ul style="list-style-type: none"> a) Acatar de inmediato las indicaciones verbales o escritas de las autoridades de tránsito y detenerse cuando les indiquen la señal de parada, la cual puede realizarse con la mano o por medio de señales acústicas o luminosas. b) Respetar las instrucciones de cualquier dispositivo oficial de control de tránsito que haya sido instalado y funcione de acuerdo con las disposiciones legales y reglamentarias respectivas. c) Observar y cumplir las señales verticales y horizontales en las vías públicas. d) Conducirse de manera que no se obstruya la circulación ni se ponga en peligro la seguridad de los vehículos o de las personas.
<p>Los conductores deberán velar por la integridad física y la seguridad de su persona y de los pasajeros; además, deberán utilizar y asegurarse de que todos los ocupantes del vehículo utilicen los cinturones de seguridad y demás dispositivos que conforme a esta Ley deban instalarse en el vehículo.</p>
<ul style="list-style-type: none"> a) En autopista la velocidad mínima será de 50 kilómetros por hora (50km/h). b) Donde no exista demarcación, el límite será de 60 kilómetros por hora (60 km/h); en zona urbana de alta densidad poblacional será de 50 kilómetros por hora (50km/h). c) En pasos peatonales de vías públicas localizadas alrededor de planteles educativos con estudiantes presentes, centros de salud y donde se realicen actividades o concentraciones masivas, el límite será de 25 kilómetros por hora (25km/h).
<ul style="list-style-type: none"> a) Desde las seis de la tarde hasta las seis de la mañana, se prohíbe la circulación de los vehículos sin las luces reglamentarias encendidas. Esta disposición se aplicará igualmente a cualquier hora del día, en las ocasiones en que por razones naturales o artificiales se dificulte la visibilidad. b) La luz alta del vehículo se utilizará en las vías públicas, siempre y cuando no transiten vehículos en el sentido contrario. c) La luz baja del vehículo se utilizará en las vías públicas cuando estén transitando vehículos en el sentido contrario o cuando se transite detrás de otro vehículo. d) Las luces para la neblina se utilizarán, únicamente, cuando las condiciones climatológicas así lo exijan.
<ul style="list-style-type: none"> a) Si se trata de un acceso controlado mediante la luz roja de un semáforo, el conductor detendrá su vehículo por completo en la línea de parada que esté demarcada. Si no existiera esa línea, el conductor se detendrá cerca de la vía que va a cruzar, pero sin obstruir el tránsito transversal. b) En caso de que vaya a girar a la derecha y si el tránsito en la vía con luz verde lo permite, el conductor podrá girar como si se tratara de un cruce regulado con señal fija de alto. c) Después de las veintidós horas y antes de las cinco horas, si el tránsito en la vía con luz verde lo permite. El conductor podrá continuar el paso como si se tratara de un cruce regulado con señal fija de alto. d) Cuando la luz verde del semáforo otorgue el derecho de paso o cuando se gire a la derecha en rojo, el conductor cederá el derecho de paso a todos los peatones y ciclistas que se encuentren sobre la calzada.
<ul style="list-style-type: none"> a) Frente a cualquier entrada o salida de planteles educativos, hospitales, clínicas, estaciones de bomberos o Cruz Roja, estacionamientos privados o públicos y garajes. b) En las calzadas o en las aceras, de forma que impida el libre tránsito, afecte la visibilidad, o ponga en peligro la seguridad de los demás. c) En los lugares que así se indique, expresamente o demarcados con una franja amarilla, salvo que la prohibición se limite a un horario específico. d) A una distancia menor de cinco metros (5m) de un hidrante o a zonas de paso para peatones; a menos de diez metros (10m) de una intersección de las vías urbanas o a menos de veinticinco metros (25m) de una intersección de las vías no urbanas.
<ul style="list-style-type: none"> a) El tránsito peatonal por vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. b) En las zonas urbanas transitarán por las aceras y cruzarán las vías en las esquinas, las zonas de paso marcadas o los pasos peatonales a desnivel. c) Transitarán por el lado izquierdo de las vías públicas según la dirección de su marcha, cuando no existan aceras o espacio disponible. d) Se prohíbe transitar por las vías públicas de acceso restringido o sobre las vías del ferrocarril, así como realizar actos de malabarismo, circenses, mendicidad o de cualquier otra índole, incluidas las ventas o actividades lucrativas.

Recuadro 12: Información de los artículos

Por otra parte, el instructor escribirá o colocará en la pizarra de forma vertical carteles con el número y el nombre del artículo en dos líneas (ver recuadro 13), con el propósito de que los usuarios relacionen el contenido de su papel, con alguno de los artículos encontrados en la pizarra, el cual leerán en voz alta para sus compañeros.

Art.32 Requisitos generales para los vehículos automotores	Art.86 Disposiciones para las licencias de conducir clase B	Art.94 Cinturones y otros dispositivos de seguridad
Art.33 Requisitos específicos para la circulación de los automóviles	Art.87 Disposiciones para licencia de conducir clase C	Art.98 Límites de velocidad
Art.36 Requisitos de seguridad en carretera	Art.88 Disposiciones para licencia de conducir clase D	Art.103 Uso de luces
Art.83 Permiso temporal de aprendizaje	Art.89 Disposiciones para licencia de conducir clase E	Art.104 Intersección de vías
Art.84 Requisitos para la licencia de conducir	Art.90 Conductor profesional	Art.110 Estacionamiento
Art.85 Disposiciones para las licencias de conducir clase A	Art.93 Reglas generales	Art.120 Peatones

Recuadro 13: Nombres de los artículos

Al finalizar se les consultará si desean cambiar la información de algún artículo, de lo contrario se proseguirá a verificar en conjunto con el instructor, que los asocies contengan la información que corresponde a cada artículo (ver recuadro 14). A modo de cierre, el instructor aprovecha el espacio para conversar con los usuarios acerca de la ley de tránsito y sus artículos.

Artículo 32	<ul style="list-style-type: none"> a) Tener un parabrisas delantero y un parabrisas trasero, siempre que la naturaleza constructiva del vehículo lo permita. Se permitirá el uso de la visera, siempre que no abarque el área de cobertura de la escobilla o las escobillas. b) Estar provistos de una bocina que cumpla los límites sonoros establecidos reglamentariamente. c) Tener un indicador de velocidad en kilómetros por hora, sin perjuicio de utilizar simultáneamente alguna otra unidad de medida. El indicador deberá estar instalado a la vista del conductor. d) Tener un volante de conducción o dirección ubicado al lado izquierdo o al centro, de acuerdo con su naturaleza constructiva. No se admitirán con conversaciones de ubicación del volante.
Artículo 33	<ul style="list-style-type: none"> a) Poseer apoyacabezas, siempre y cuando estos no afecten la visibilidad del conductor. b) Contar con un desempañador para los parabrisas delantero y trasero. c) Contar con llantas cuya profundidad de la ranura no alcance al testigo de la llanta. d) Contar al menos con sistema de bolsas de aire para la protección de los ocupantes de los asientos delanteros. Se exceptúan del cumplimiento de este requisito, los vehículos de servicio de transporte público, así como los vehículos automotores que por su naturaleza constructiva o diseño de fábrica no lo incorpore.
Artículo 36	<ul style="list-style-type: none"> a) Un extintor de incendios, al menos dos triángulos de seguridad o dispositivo análogo, chaleco retrorreflectivo. b) Una llanta de refacción y el equipo necesario para cambiarla. c) En bicimoto, motocicleta y UTV provistos de cajón utilizar cinta retrorreflectiva.

Artículo 83	<p>a) Saber leer y escribir. Si la persona presenta algún tipo de limitación de aprendizaje, cognitiva o similar, el solicitante podrá sustituir este requisito con los cursos especiales que establezca la Dirección General de Educación Vial. A las personas con discapacidad se les deberán garantizar las adecuaciones y los servicios de apoyo necesarios durante la instrucción del curso.</p> <p>b) Aprobar el Curso Básico de Educación Vial, cuyos requisitos se establecerán mediante reglamento.</p> <p>c) Ser mayor de 18 años, excepto lo dispuesto para la licencia tipo A-1.</p> <p>d) Presentar un dictamen médico general realizado por un profesional en Ciencias Médicas, autorizados por el Colegio de Médicos y Cirujanos.</p>
Artículo 84	<p>a) Ser mayor de 18 años, salvo en el caso de lo dispuesto por el artículo 85 para la licencia tipo A-1. En el caso de las licencias tipo B2, B3 y B4, reguladas por el artículo 86 de esta ley, deberá cumplirse la edad mínima allí indicada.</p> <p>b) Saber leer y escribir. Si la persona presenta algún tipo de limitación de aprendizaje, cognitiva o similar, el solicitante podrá sustituir este requisito con los cursos especiales que establezca la Dirección General de Educación Vial. A las personas con discapacidad se les deberán garantizar las adecuaciones y los servicios de apoyo necesarios de la instrucción del curso.</p> <p>c) Presentar un dictamen médico general realizado por un profesional en Ciencias Médicas, autorizado por el Colegio de Médicos y Cirujanos.</p> <p>d) Aprobar el Curso Básico de Educación Vial, cuyos requisitos se establecerán mediante reglamento.</p>
Artículo 85	<p>Tipo A-1: Autoriza a conducir vehículos automotores tipo bicimoto y motocicleta, de combustión interna, cuya cilindrada de motor no supere 125 centímetros cúbicos.</p> <p>Tipo A-2: Autoriza a conducir vehículos automotores tipo bicimoto y motocicleta, de combustión interna, cuya cilindrada de motor no supere los 500 centímetros cúbicos.</p> <p>Tipo A-3: Autoriza a conducir vehículos automotores tipo bicimoto y motocicleta, de combustión interna, eléctricos o híbridos, sin límite de cilindrada o potencia.</p>
Artículo 86	<p>Tipo B-1: Autoriza a conducir vehículos hasta de 4000 kilogramos de peso bruto o peso máximo autorizado.</p> <p>Tipo B-2: Autoriza a conducir vehículos hasta de 8000 kilogramos de peso bruto o peso máximo autorizado. El conductor deberá ser mayor de 20 años y contar con una licencia B o C, al menos con dos años de expedida.</p> <p>Tipo B-3: Autoriza a conducir vehículos de todo peso, excepto los vehículos pesados articulados. El conductor deberá ser mayor de 22 años y contar con una licencia B o C, al menos con tres años de expedida.</p>
Artículo 87	<p>Tipo C-1: Autoriza conducir vehículos automotores modalidad taxi.</p> <p>Tipo C-2: Autoriza conducir vehículos automotores modalidad autobús, buseta y microbús.</p>
Artículo 88	<p>Tipo D-1: Autoriza conducir tractores de llantas.</p> <p>Tipo D-2: Autoriza conducir solo tractores de oruga.</p> <p>Tipo D-3: Autoriza conducir otros tipos de equipo especial no contemplados en las licencias D1 o D2.</p>
Artículo 89	<p>Tipo E-1: Autoriza a conducir los vehículos comprendidos dentro de las clases de dos, tres, cuatro, o más ejes, excepto los destinados al transporte público.</p> <p>Tipo E-2: Autoriza a manejar tractores de llanta de oruga y toda clase de vehículos de dos, tres, cuatro o más ejes, así como la maquinaria que se autoriza mediante la licencia del tipo D-1, D-2 y D-3, excepto la maquinaria destinada al transporte público.</p>
Artículo 90	<p>Todo patrono que contrate personas, cuya labor principal sea la conducción de vehículos para el traslado de mercancías o personas, deberá emplear para tal actividad conductores profesionales.</p>
Artículo 93	<p>a) Acatar de inmediato las indicaciones verbales o escritas de las autoridades de tránsito y detenerse cuando les indiquen la señal de parada, la cual puede realizarse con la mano o por medio de señales acústicas o luminosas.</p> <p>b) Respetar las instrucciones de cualquier dispositivo oficial de control de tránsito que haya sido instalado y funcione de acuerdo con las disposiciones legales y reglamentarias respectivas.</p> <p>c) Observar y cumplir las señales verticales y horizontales en las vías públicas.</p> <p>d) Conducirse de manera que no se obstruya la circulación ni se ponga en peligro la seguridad de los vehículos o de las personas.</p>

Artículo 94	Los conductores deberán velar por la integridad física y la seguridad de su persona y de los pasajeros; además, deberán utilizar y asegurarse de que todos los ocupantes del vehículo utilicen los cinturones de seguridad y demás dispositivos que conforme a esta Ley deban instalarse en el vehículo.
Artículo 98	<ul style="list-style-type: none"> a) En autopista la velocidad mínima será de 50 kilómetros por hora (50km/h). b) Donde no exista demarcación, el límite será de 60 kilómetros por hora (60 km/h); en zona urbana de alta densidad poblacional será de 50 kilómetros por hora (50km/h). c) En pasos peatonales de vías públicas localizadas alrededor de planteles educativos con estudiantes presentes, centros de salud y donde se realicen actividades o concentraciones masivas, el límite será de 25 kilómetros por hora (25km/h).
Artículo 103	<ul style="list-style-type: none"> a) Desde las seis de la tarde hasta las seis de la mañana, se prohíbe la circulación de los vehículos sin las luces reglamentarias encendidas. Esta disposición se aplicará igualmente a cualquier hora del día, en las ocasiones en que por razones naturales o artificiales se dificulte la visibilidad. b) La luz alta del vehículo se utilizará en las vías públicas, siempre y cuando no transiten vehículos en el sentido contrario. c) La luz baja del vehículo se utilizará en las vías públicas cuando estén transitando vehículos en el sentido contrario o cuando se transite detrás de otro vehículo. d) Las luces para la neblina se utilizarán, únicamente, cuando las condiciones climatológicas así lo exijan.
Artículo 104	<ul style="list-style-type: none"> a) Si se trata de un acceso controlado mediante la luz roja de un semáforo, el conductor detendrá su vehículo por completo en la línea de parada que esté demarcada. Si no existiera esa línea, el conductor se detendrá cerca de la vía que va a cruzar, pero sin obstruir el tránsito transversal. b) En caso de que vaya a girar a la derecha y si el tránsito en la vía con luz verde lo permite, el conductor podrá girar como si se tratara de un cruce regulado con señal fija de alto. c) Después de las veintidós horas y antes de las cinco horas, si el tránsito en la vía con luz verde lo permite. El conductor podrá continuar el paso como si se tratara de un cruce regulado con señal fija de alto. d) Cuando la luz verde del semáforo otorgue el derecho de paso o cuando se gire a la derecha en rojo, el conductor cederá el derecho de paso a todos los peatones y ciclistas que se encuentren sobre la calzada.
Artículo 110	<ul style="list-style-type: none"> a) Frente a cualquier entrada o salida de planteles educativos, hospitales, clínicas, estaciones de bomberos o Cruz Roja, estacionamientos privados o públicos y garajes. b) En las calzadas o en las aceras, de forma que impida el libre tránsito, afecte la visibilidad, o ponga en peligro la seguridad de los demás. c) En los lugares que así se indique, expresamente o demarcados con una franja amarilla, salvo que la prohibición se limite a un horario específico. d) A una distancia menor de cinco metros (5m) de un hidrante o a zonas de paso para peatones; a menos de diez metros (10m) de una intersección de las vías urbanas o a menos de veinticinco metros (25m) de una intersección de las vías no urbanas.
Artículo 120	<ul style="list-style-type: none"> a) El tránsito peatonal por vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. b) En las zonas urbanas transitarán por las aceras y cruzarán las vías en las esquinas, las zonas de paso marcadas o los pasos peatonales a desnivel. c) Transitarán por el lado izquierdo de las vías públicas según la dirección de su marcha, cuando no existan aceras o espacio disponible. d) Se prohíbe transitar por las vías públicas de acceso restringido o sobre las vías del ferrocarril, así como realizar actos de malabarismo, circenses, mendicidad o de cualquier otra índole, incluidas las ventas o actividades lucrativas.

Recuadro 14: Respuestas correctas

Se estima que la realización de esta actividad sea de 40 minutos, donde el instructor contará con un lapso de 10 minutos para conformar tres subgrupos, entregar al azar seis papeles con la información que describe cada artículo, dar las instrucciones y colocar en la pizarra de forma vertical los carteles con el número y el nombre del artículo; 15 minutos los cuales se dividirán en 5 minutos para que cada subgrupo lea el contenido de su papel en voz alta y decidan dónde colocarán cada uno y 15 minutos para que el instructor verifique que el asocie que realizaron los usuarios está correcto y pueda explicar la temática.

Actividad: Una historia de infracciones.

Seguidamente se ejecutará una actividad denominada “Una historia de infracciones”, que consiste en que igualmente con la información del capítulo 2 del Manual del Conductor, se organizará a los usuarios en cinco subgrupos a los cuales se les asignará una de las infracciones encontradas en el Capítulo 2 del Manual del Conductor.

Cada subgrupo deberá leer la infracción que se le asignó, y todos sus miembros deberán idear una dramatización de una posible situación en la que se le dé una infracción de ese tipo a un conductor, cada miembro del grupo representará un papel y realizarán la puesta en escena frente a sus compañeros.

Al finalizar la dinámica, se reflexionará acerca de las diferentes infracciones que existen, si acumula puntos en la licencia o no y la importancia de conocerlas como futuros conductores.

Con respecto a esta actividad, se espera ejecutarla en un tiempo probable de 30 minutos, donde se utilicen 5 minutos para repartir la infracción que le va corresponder a cada subgrupo y dar las instrucciones de la dramatización, 10 minutos para que organicen en conjunto la puesta en escena; 15 minutos para que realicen su obra frente a los compañeros (3 minutos por subgrupo) y 5 minutos para reflexionar en conjunto acerca de las diferentes infracciones que existen y su importancia.

Tercera parada: “Capítulo 3. Factor vía y su entorno”.

A lo largo de la tercera parada, se aprovechará para implementar los principios pedagógicos experiencia natural, desarrollo progresivo, actividad, antiautoritarismo y cogobierno, actividad grupal y actividad lúdica, a través de las siguientes estrategias.

Tema: Vía Pública.

Actividad: Vía pública y vía urbana.

Antes de iniciar con la temática de vías públicas, el instructor cuestionará a los usuarios qué entienden ellos por vía pública y qué tipos de vías públicas creen ellos que existen en el país. Después de conversar ampliamente sobre la temática, el instructor les indicará a los usuarios que formen 4 subgrupos.

Entregaré a cada grupo, una imagen de la vía urbana (ver figura 4) y otra de vía rural (ver figura 5), con la instrucción de que en conjunto deben ubicar las partes de las vías públicas y analizar a qué tipo de vía corresponden cada una.

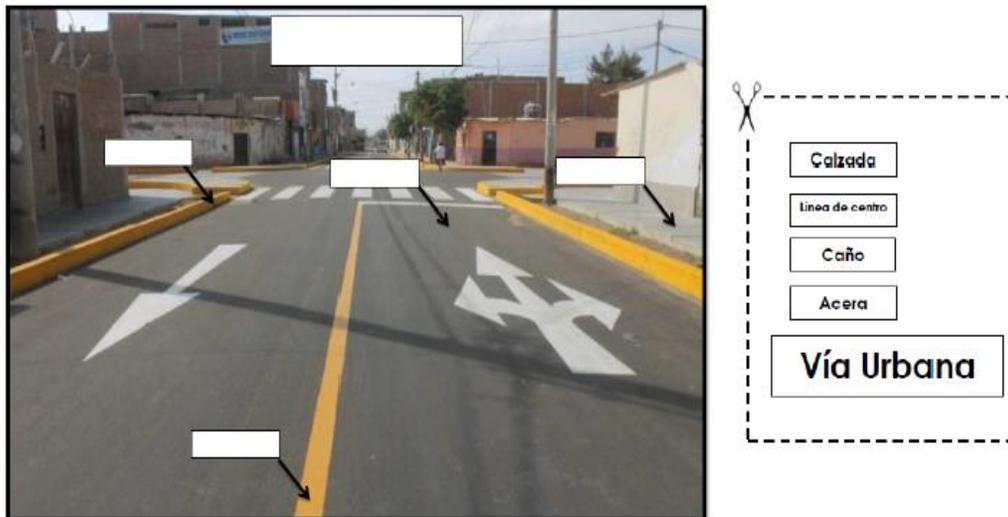


Figura 4: Imagen de vía urbana

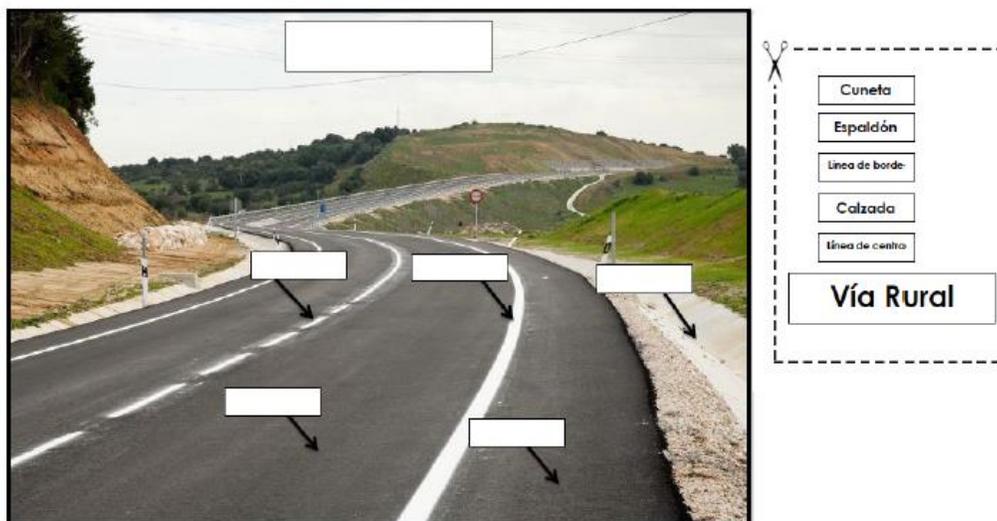


Figura 5: Imagen de vía rural

Cuando la actividad finalice cada grupo mostrará cómo quedaron los rompecabezas finales. Con ayuda del instructor, se ubicarán las piezas donde corresponde y se aprovechará

el espacio para explicar a los usuarios dónde se localizan cada uno de los elementos de las diferentes vías públicas que existen.

En el caso de las personas que no saben leer y escribir, se entregará otro tipo de rompecabezas (ver figura 6) uno de vía urbana y una vía rural sin nombres; los cuales deben armar en subgrupo y posteriormente, conversarán acerca de cuál creen ellos que es la vía rural y cuál la vía urbana.



Figura 6: Rompecabezas vía urbana y vía rural

Después, el instructor aprovechará los rompecabezas para explicar a los usuarios cuáles son los elementos de cada vía con base en la imagen que conformaron con el rompecabezas.

Se brindará un tiempo de 10 minutos para que el instructor cuestione a los usuarios qué entienden por vía pública y sus tipos, analicen la temática, conforme los cuatro subgrupos y entregue a cada uno un rompecabezas; posteriormente, se les dará 10 minutos para que vean y coloquen cada pieza donde pertenece, y cuando la actividad finalice cada grupo mostrará cómo quedaron los rompecabezas finales, para un tiempo total de 20 minutos.

Tema: Señales de tránsito.

Actividad: Kahoot.

Para mediar la temática de señales de tránsito, el instructor hará uso de una herramienta tecnológica llamada “Kahoot”, la cual requiere disponer de un buen acceso a internet para todos, un proyector video beam o pantalla que refleje la actividad hacia todos los

participantes, debido a que las trivias o preguntas solo se reflejarán en una pantalla en común, mientras que las opciones de respuesta aparecen en los dispositivos que se utilicen al momento del juego.

Para ingresar a la página de “Kahoot”, se deben seguir los siguientes pasos:

Paso 1: Acceder a la cuenta.

Ingresar a la dirección electrónica <https://kahoot.com/welcomeback/> en el buscador.

Dar click en la opción “Log in” en la parte superior, a la par del botón rojo de “Sign in” tal como se muestra a continuación en la figura 7:



Figura 7: Log in

En el espacio “user name or email” ingresar **educacionvial2018** y en el espacio “Password” ingresar **educacionvial2018** (ver figura 8).

Figura 8: User name

Paso 2: Ingresar al juego de trivias.

Dirija el cursor en la opción que dice “My Kahoots” y presiona un click, tal como se muestra en la siguiente imagen.

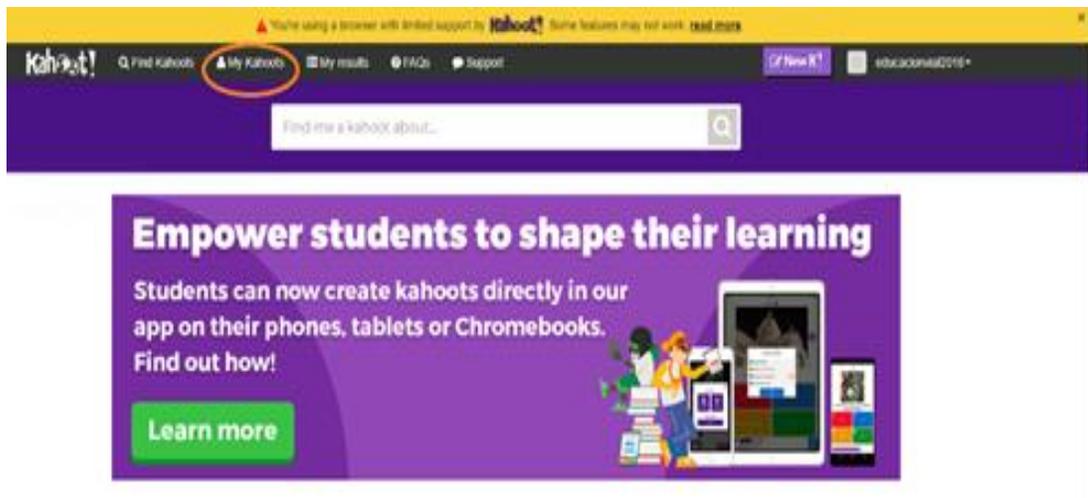


Figura 9: My Kahoots.

Luego haga click sobre la opción “Play” del juego llamado “Señales de tránsito”, como se muestra en la siguiente imagen.

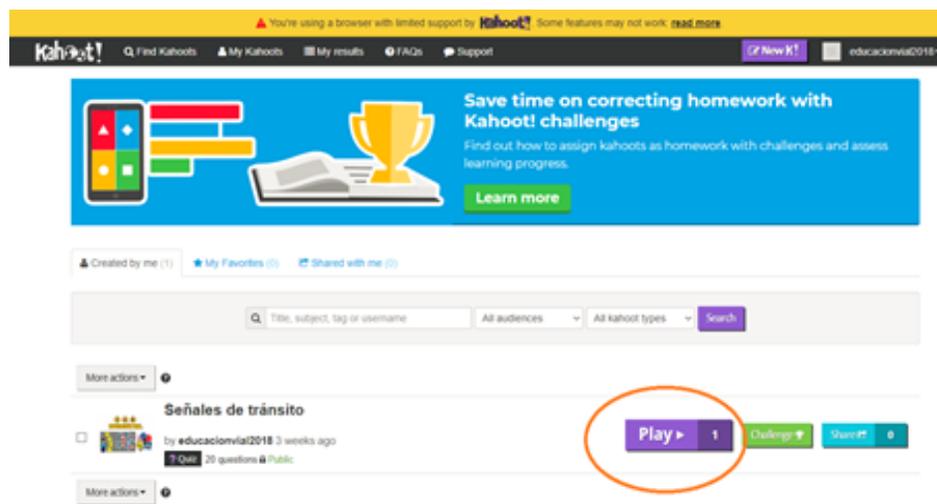


Figura 10: Play

Paso 3: Iniciar el juego

Existen dos opciones para jugar con esta herramienta, puede ser el modo clásico (dar click en el botón “classic”) o el modo trabajo en equipo (dar click en la opción “Team mode”), el instructor elige cuál es la opción más conveniente para su clase.



Figura 11: Classic.

El modo clásico invita a cada participante a jugar desde su medio electrónico con acceso a internet, como por ejemplo sus celulares; de manera que cuando el instructor presiona la tecla “Classic”, le aparecerá una serie de números, la cual hace función del código del juego. Este código es el que se les brinda a los participantes para que lo ingresen desde sus dispositivos, tal como se muestra a continuación.



Figura 12: Código.

El instructor le solicita a los participantes que desde su dispositivo móvil con acceso a internet, ingresen a la página <https://kahoot.it> y se les pide escriban el código del juego, el cual deben ingresar en el espacio llamado “Game pin” y se presiona el botón “enter”.

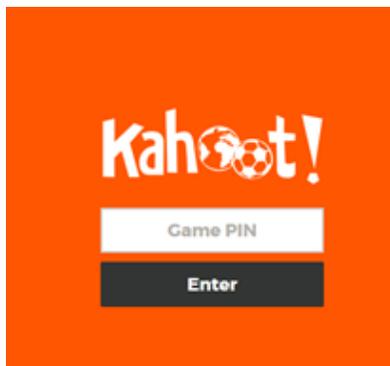


Figura 13: Game pin.

Después los usuarios deben escribir su nombre o el apodo que deseen en el espacio llamado “Nickname” y presionan el botón “Ok, go!”.

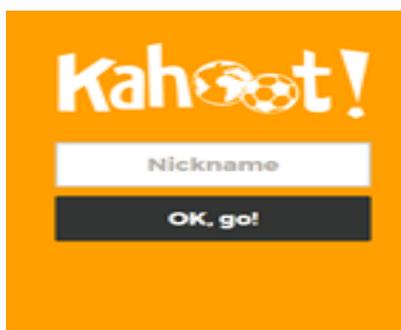


Figura 14: Nickname

Cuando se ingresa a esta modalidad, el instructor debe esperar que cada participante haya presionado la opción “Ok, go!” y en la pantalla aparecerán la cantidad de personas que han están participando con sus respectivos nombres o apodos. Cuando el instructor verifica que todos los participantes están listos, debe presionar el botón “Start” tal como se muestra en la siguiente imagen.



Figura 15: Start.

Paso 4: Durante el juego.

Al momento de presionar la tecla “Start” se da por iniciado el juego, el instructor si gusta puede leer las preguntas por los participantes, o bien, puede dejar que los participantes lean las preguntas reflejadas en la pantalla, tal como se muestra a continuación.

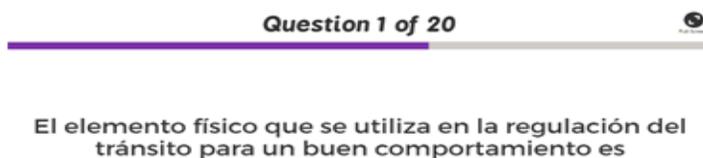


Figura 16: Preguntas.

Después de la pregunta, salen reflejadas en la pantalla las respuestas mediante figuras y color con las opciones de respuesta, como se evidencia a continuación.



Figura 17: Opciones de respuesta instructor.

A los participantes les aparece en sus dispositivos móviles el color y la figura sin las respuestas (tal como se muestra en la siguiente imagen); por lo que cada participante debe presionar la opción correcta según su criterio, guiándose de la pantalla que proyecta las preguntas y las respuestas.



Figura 18: Opciones de respuesta usuarios.

Respecto a la modalidad de “Team mode”, se prosigue el mismo proceso anterior, con la diferencia de que se divide al grupo en subgrupos, los cuales necesitan solo un dispositivo móvil para todos. Deben ingresar el código y poner el nombre del equipo, luego aparece la opción de ingresar el nombre de cada uno de los integrantes del equipo, tal como se muestra a continuación.

Figura 19: Team mode.

Cuando los participantes presionan el botón “Ready to join”, sus nombres aparecerán en la pantalla facilitada por el instructor (como se muestra a continuación) y luego empieza el juego cuando el instructor presiona el botón “Start”, tal como se explicó anteriormente.



Figura 20: Nombres de participantes.

A la vez, se invita a los instructores a crear nuevos Kahoot desde la cuenta ya creada, con el propósito de que cuenten con un banco de juegos de diversos temas relacionados con los contenidos del manual del conductor, favoreciendo dinamismo, innovación, interés y aprendizaje significativo en los usuarios que atraviesan esta experiencia de aprendizaje.

Para esta actividad se estima utilizar un tiempo probable de 40 minutos, que se divide en 5 minutos para que el instructor acceda a la página, 5 minutos para que los usuarios ingresen al juego y una vez todos tengan acceso, se dispondrá de 30 minutos para leer las preguntas y que cada jugador vaya intentando resolverlas. Sin embargo, el tiempo puede

variar dependiendo de la intervención del instructor, cuando se encuentra mediando la actividad.

Cuarta parada: “Capítulo 4. Factor humano”.

En la mediación de este capítulo, el instructor aprovechará para promover los principios pedagógicos de experiencia natural, diseño del medio ambiente, actividad, antiautoritarismo y el cogobierno, actividad grupal, actividad lúdica y buen maestro, mediante la implementación de las siguientes estrategias.

Tema: Sistemas del vehículo.

Actividad: Conociendo mi vehículo.

Para mediar este contenido, se realizará la actividad llamada “Conociendo mi vehículo”, la cual consiste en que el instructor aprovechará uno de los vehículos que se encuentran en el plantel del MOPT para llevar a su grupo al espacio de parqueo, donde mostrará a los usuarios los diferentes sistemas que componen la carrocería de un vehículo.

Al llegar al sitio, el instructor le consultará a los usuarios “¿cuáles partes del vehículo conocen?”, con la finalidad de que ellos y ellas expongan los conocimientos que poseen acerca de los sistemas de un carro. Estos conocimientos previos, se aprovecharán para explicar el sistema de dirección, sistema de frenos, sistema de suspensión y amortiguación, sistema de alimentación, sistema de escape, sistema eléctrico, control de contaminantes, sistema de lubricación, sistema de embrague, sistema de enfriamiento, tablero o panel de instrumentos, sistema de llantas, así que se dirá cuál es el sistema, qué función cumple y cuáles son algunas de las piezas que componen este sistema.

Además, se podrá aprovechar la temática de sistema de llantas para explicar a los usuarios cómo se debe cambiar la llanta de un vehículo y que lo practiquen.

Lo ideal, es que los usuarios vean las partes, las toquen, exploren el vehículo y si se puede las vean en funcionamiento, para así tener un aprendizaje más concreto de los diferentes sistemas de un vehículo.

Se espera que esta actividad tenga una duración de 40 minutos, 5 minutos para que los usuarios y el instructor se desplacen hasta el parqueo, 5 minutos para que el instructor converse con los usuarios acerca de las partes del vehículo que conocen y 30 minutos para explicar los principales elementos del vehículo, para que los usuarios exploren el mismo y para que aclaren sus dudas en cuanto a las partes de un carro.

Quinta parada: “Capítulo 5. Factor humano”.

En la mediación de este capítulo, el instructor aprovechará para promover los principios pedagógicos de experiencia natural, desarrollo progresivo, actividad, individualización, antiautoritarismo y el cogobierno, actividad grupal, actividad lúdica y buen maestro, mediante la implementación de las siguientes estrategias.

Tema: Condiciones para el manejo.

Actividad: Falso/Verdadero.

Para facilitar este tema, se hará uso de una actividad llamada “Falso / Verdadero” donde los usuarios deberán hacer subgrupos para conformar equipos, estos deben escuchar afirmaciones por parte de su instructor y un representante del equipo deberá correr al frente de la clase con el propósito de tomar algún objeto (un pañuelo, una bandera, una bola, entre otros), esto le permitirá contestar si la afirmación es falsa o es verdadera.

Cada equipo acumulará puntos y el equipo con mayores aciertos puede ganar un premio que el instructor considere oportuno (salir cinco minutos antes, tener más tiempo de descanso, un confite, un chocolate, entre otros); mientras los equipos aciertan o se equivocan, el instructor aprovechará para explicar o hacer preguntas generadoras que guíen la respuesta correcta. Esta dinámica requerirá de 40 minutos, 5 minutos para conformar los grupos dentro del aula y 35 minutos para el desarrollo de la actividad, es decir para que el instructor lea la pregunta, los grupos la analicen, respondan y comenten entre sí si acertaron o no.

Los enunciados para el falso y verdadero que se proponen para este tema son los siguientes:

-Dos condiciones fundamentales para ser un buen conductor son saber maniobrar el vehículo y tener actitud, conciencia y postura adecuada al conducir. (verdadero)

-Para una postura correcta al momento de conducir, la persona debe tocar el borde del volante de dirección con las piernas. (falso)

-Ambas manos deben tomar el volante en dirección del reloj a las ocho y a las diez. (falso)

-Los codos no deben tocar el asiento cuando se da media vuelta al volante. (verdadero)

-El conocimiento de las normas de la Ley de Tránsito evita accidentes. (falso)

-Las personas deben tener amplio conocimiento para solucionar una falla simple. (falso)

- El círculo de seguridad trata sobre la disciplina del conductor para notar situaciones que debe corregir antes de conducir. (verdadero)
- No es necesario mantener distancia con el vehículo delantero para frenar. (falso)
- La distancia de frenado está compuesta por la acción de frenado y el tiempo de acción y reacción del conductor de 1,5 segundos. (verdadero)
- Debemos guardar un metro de distancia cuando conducimos cerca de vehículos estacionados. (falso)
- Para cambiar de carril debemos mirar por encima del hombro para valorar la decisión. (verdadero)
- En zonas urbanas no es necesario respetar los límites de velocidad. (falso)
- Si se durará más de un minuto sin movimiento se puede dejar el motor encendido. (falso)
- Se deben eliminar los sensores que no son necesarios para mejorar el desempeño del vehículo. (falso)
- Es necesario conducir sin poner el pie sobre el pedal de freno o embrague. (verdadero)
- Es necesario manejar con la velocidad más alta sin sobrepasar los límites de velocidad. (verdadero)
- Se debe revisar la presión de las llantas cuando están calientes. (falso)
- No es necesario medir los litros de combustible por los kilómetros recorridos. (falso)
- Cuando conducimos debemos acelerar suavemente. (verdadero)
- Debemos anticipar las paradas del vehículo para no frenar repentinamente. (verdadero)
- No es necesario deshacerse de todo el peso extra del vehículo. (falso)
- Contar siempre con el manual del vehículo. (verdadero)
- La forma de conducir permite cuidar el vehículo y ahorrar combustible. (verdadero)
- La percepción al conducir significa el contacto del conductor con el medio que le rodea. (verdadero)
- La intelección al conducir se refiere a que el conductor reacciona y toma decisiones. (falso)

-La volición al conducir se refiere a las decisiones que toma el conductor y a su reacción. (verdadero)

-A la serie de buenos hábitos preventivos para evitar accidentes de tránsito donde se espera todo, se imagina todo y se supone todo se le conoce como manejo defensivo. (verdadero)

-Para viajar, debemos aprovechar las capacidades del vehículo. (verdadero)

-Cuando tenemos viajes largos no es necesario colocar el equipaje estratégicamente. (falso)

-Cuando un conductor tiene éxito en la prueba de manejo su formación está concluida. (falso)

Tema: Condiciones de salud.

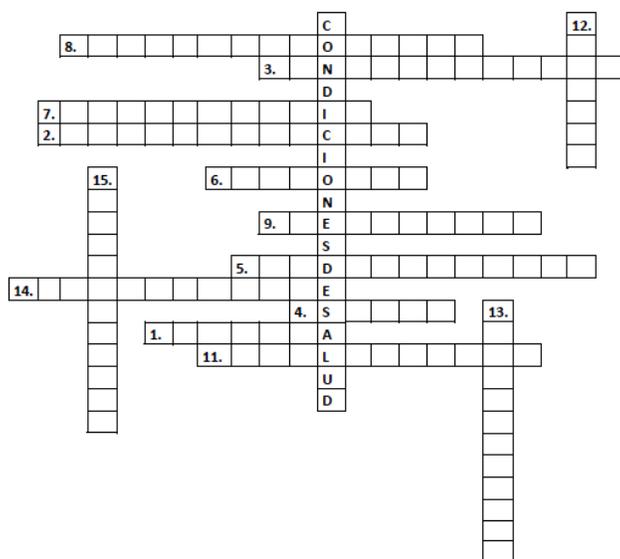
Actividad: Crucigrama

La mediación de esta temática, se realizará mediante la implementación de una estrategia pedagógica denominada “Crucigrama”, la cual tiene como objetivo que los usuarios conozcan las diferentes condiciones físicas y emocionales que pueden enfrentar al momento de conducir un vehículo.

Para esto, el instructor comentará a los usuarios que trabajarán con el contenido de condiciones de salud transitorias o permanentes que pueden incidir en la conducción, de manera que les entregará una hoja con un crucigrama (ver figura 21), que deben resolver solos y en el menor tiempo posible.

Ellos deberán leer cada enunciado de la sopa y buscar dentro de las opciones la palabra clave, que describe alguna de las condiciones que pueden enfrentar cuando conducen, pueden ayudarse con la información del capítulo 5 del Manual del Conductor.

Se estima que la duración de esta actividad es de 20 minutos, que los usuarios invertirán en resolver el crucigrama en total.



1. Se origina por el exceso de esfuerzo físico o intelectual del conductor. Se puede manifestar mediante sueño o falta de concentración.
2. Puede ser provocada por gases provenientes del motor, si los sistemas de escape no están en buen estado, o por gases provenientes del exterior.
3. Se puede dar por el consumo de drogas en general o medicamentos.
4. Afecta la capacidad de conducir en cuanto a que se incrementa el tiempo de reacción, se pierde la concentración dando lugar a distracciones varias, la toma de decisiones es más lenta y menos precisa, se alteran las funciones sensoriales, perceptivas y motoras.
5. Se producen numerosos accidentes, porque el conductor no conserva el pleno ejercicio de sus aptitudes por la ingestión de un líquido.
6. Afecta al sistema nervioso, y de ello depende las modificaciones en las aptitudes y comportamientos del conductor. Disminuye los reflejos y la visión.
7. Es un fenómeno que pueden sufrir los conductores cuando la tarea de manejo resulta muy sencilla. Al detectar que es muy fácil, la carga mental exigida por la tarea es menor a la capacidad mental del conductor, lo cual hace que el conductor tienda a cubrir esa carencia de exigencia mental, tomando acciones que elevan la dificultad del manejo, usualmente haciendo que aumente la velocidad.
8. Es el conductor que trata de demostrar habilidades poco corrientes: conducir con una mano, escuchar radio con alto volumen, hacer ruidos con la bocina, entre otros.
9. Donde el conductor es audaz, atrevido e irresponsable.
10. Es aquel conductor descuidado, perezoso, que no revisa su vehículo y no se concentra en la conducción.
11. El conductor sufre alteraciones de su conducta normal, por lo que su comportamiento es agresivo y peligroso.
12. Es la fijación en la mente de una idea que lo aparta de la conducción, por ejemplo: hablar por teléfono.
13. Es aquel conductor que tiene desprecio por los demás conductores, reprocha los errores de los demás, pero no admite que lo corrijan.

14. Aquel conductor delicado que se molesta con cualquier cosa y su conducta se altera con facilidad.
15. Aquel conductor que adelanta por la derecha, suena la bocina, realiza señales insultantes, grita e irrespeta a los demás.

Figura 21: Crucigrama

Al finalizar, el instructor en conjunto con los usuarios contarán con 20 minutos para revisar las respuestas (ver figura 22) y analizar las diferentes condiciones que se enfrentan al conducir, además conversarán acerca de cómo pueden enfrentarlas en las carreteras mientras conducen.

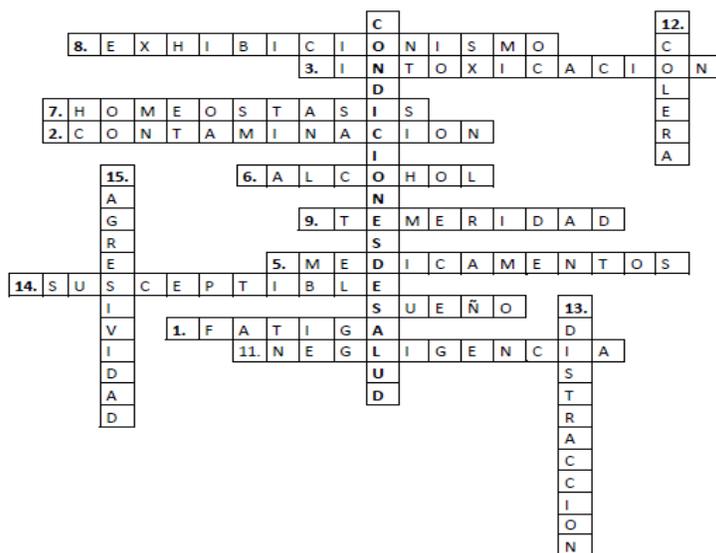


Figura 22: Crucigrama con respuestas

Sexta parada: “Capítulo 6. Normas de Circulación”.

Para el abordaje de este capítulo, el instructor aprovechará para promover los principios pedagógicos de experiencia natural, diseño del medio ambiente, desarrollo progresivo, actividad, individualización, antiautoritarismo y el cogobierno, actividad grupal, actividad lúdica y buen maestro, mediante la implementación de las siguientes estrategias.

Tema: La Circulación y sus normas.

Actividad: Prioridades de paso.

La mediación de este tema se realizará mediante la adaptación del aula, el instructor organizará el ambiente de la clase de manera que parezca una vía pública sin demarcación ni señales de tránsito, con la finalidad de que los usuarios practiquen las temáticas de prioridades de paso, tipos de giros, adelantamiento y accidentes de tránsito.

Una vez adaptada la clase, el instructor le indicará a los usuarios que ellos serán vehículos quienes deberán transitar por una carretera y poner en práctica las prioridades de paso, de forma que harán función de motos, carros, trenes y peatones, y el instructor por su parte hará función de oficial de tránsito, quien creará situaciones dentro de la vía donde los usuarios reflejarán sus conocimientos.

Después, de vivenciar esta experiencia el instructor conversará con los usuarios acerca de qué opinan de las prioridades de paso, los accidentes a los que se pueden enfrentar en carretera, los tipos de giro y los adelantamientos que evidenciaron, para así reflexionar en conjunto acerca de la importancia de manejar con precaución dentro de las vías del país. Esta estrategia puede contar con una duración de 40 minutos.

Séptima parada: “Capítulo 7. Rotondas”.

Para el abordaje de este capítulo, el instructor aprovechará para promover los principios pedagógicos de experiencia natural, diseño del medio ambiente, desarrollo progresivo, actividad, individualización, antiautoritarismo y el cogobierno, actividad grupal, actividad lúdica y buen maestro, mediante la implementación de la siguiente estrategia.

Tema: Rotondas.

Actividad: Rotonda a escala.

El abordaje de esta temática, se realizará a través de la estrategia pedagógica llamada “rotonda a escala”, la cual consiste en que los usuarios recibirán una plantilla (hoja) con la representación de una rotonda (ver figura 23) y tres carros de juguete pequeños, con los cuales practicarán cómo se deben comportar los conductores en una rotonda, dependiendo de la salida y el carril donde se encuentren.



Figura 23: Rotonda a escala.

Los usuarios deberán tomar el carro de juguete, posicionarlo dentro de la plantilla y desde ahí, intentarán respetar las reglas de conducción de la rotonda, dirigiendo los carritos hacia un destino en particular, según su salida. El instructor por su parte, explicará el funcionamiento de las rotondas y guiará a los usuarios a realizar las demostraciones adecuadamente, contando con un tiempo de 20 minutos para mediarla.

Octava parada: “Capítulo 8. El conductor y la contaminación ambiental”.

El abordaje de este capítulo, se realizará promoviendo los principios pedagógicos de desarrollo progresivo, actividad, diseño del medio ambiente, individualización, antiautoritarismo y el cogobierno, actividad lúdica y buen maestro, a través de la implementación de las siguientes estrategias.

Tema: El conductor y la contaminación.

Actividad: Cuento.

Este contenido se facilitará mediante la implementación de un cuento, de manera que al llegar al capítulo 8 el instructor buscará un espacio cómodo dentro de las instalaciones de la institución o del aula, para llevar al grupo, con el fin de escuchar la historia que se va narrar.

Antes de iniciar, se comentará a los usuarios que se leerá la historia de un hombre que quería ser un conductor amigable con el ambiente (ver recuadro 15) y que por favor presten atención.

“Un conductor amigable con el ambiente”

Había una vez, un conductor muy responsable que se llamaba Mario. Mario viajaba todos los días por la ciudad de San José en su vehículo rojo.

Al transitar todos los días por esa carretera, Mario se dio cuenta de que había algo que no estaba bien, y que definitivamente estaba afectando a la sociedad, era una problemática que estaba invisible ante la sociedad y se llamaba contaminación ambiental.

Mario había notado que el ambiente que lo rodeaba tenía alteraciones y cambios producidos, principalmente por el hombre y sus vehículos, ya que los carros producían monóxido de carbono (CO), óxido de nitrógeno (NO) y plomo (Pb) que sobre pasaban los niveles aceptables para un ambiente sano y libre de contaminación.

Mario estaba preocupado, pues se había dado cuenta que esto afectaba la salud de las personas, debido a que transitar por San José era igual que fumar dos cajetillas de cigarros diariamente, lo que claramente estaba afectando el sistema respiratorio de las personas, produciendo adormecimiento, desmayo, disminución de reflejos o descoordinación de ideas, entre muchos otros males.

Además de esto, Mario se dio cuenta que el problema no terminaba ahí, pues esta contaminación estaba afectando a la flora y la fauna del país, gracias al aumento desmedido de los automóviles en la ciudad.

Lo más grave de todo, era que la contaminación ambiental iba más allá de los gases residuales de los procesos de combustión del diésel y la gasolina en los motores, existían otros tipos de contaminación y Mario estaba decidido a contárselo a todos los conductores, alguien tenía que hacer algo por el ambiente, no se podía dejar morir así nada más.

Mario empezó una campaña llamada “el conductor y la contaminación ambiental”, y con ésta pretendida informar a los ciudadanos que existían diversos tipos de contaminación, como:

-Contaminación sónica, producida por el excesivo ruido en las carreteras.

-Contaminación lumínica, provocada por el alumbrado público, pantallas de publicidad, luces de vehículos y otros.

- Contaminación calórica, generada por el calor que emiten los vehículos a través del proceso de combustión y de escape.

-Contaminación electromagnética, proveniente de transformadores, líneas de transmisión, microondas, sistemas de comunicación y otros, que lamentablemente no son visibles para el ojo humano y producen cáncer.

Así como, también existía una clasificación para los componentes que estaban contaminando el aire que respiramos diariamente; los primarios, quienes permanecían en la atmósfera tal y como eran lanzados, entre ellos el dióxido de azufre (SO₂) que contribuye a la lluvia ácida, monóxido de carbono (CO) que causa daños en el sistema nervioso y cardiovascular, dióxido de carbono (CO₂) que produce bronquitis crónica y alergias, y óxido de nitrógeno (NO) que afecta tanto el sistema respiratorio como la capa de ozono.

Y los secundarios, los cuales no son emitidos directamente sino que se forman cuando contaminantes primarios reaccionan en la atmósfera.

Las personas que se informaban con la campaña de Mario, empezaron a preocuparse mucho por su salud y la del medio ambiente, así que juntos comenzaron a buscar soluciones, y se percataron de que existían normativas vigentes, entonces buscaron el cumplimiento de las mismas, la creación de nuevas leyes y por supuesto la promoción de una conciencia ecológica en la ciudadanía.

A la vez, Mario que era un buen conductor propuso que lo ideal era tener vehículos amigables con el ambiente, los cuales mediante un uso óptimo reducirían el impacto en la naturaleza y el entorno en general.

Algunos vehículos amigables con el ambiente, tenían combustibles alternativos como electricidad, solares, hidrógeno y aceite vegetal, así como también tenían beneficios dentro del país como no tener restricción vehicular.

Estos vehículos amigables, cumplían con la normativa vigente en el país establecida por la ley de tránsito y cumplían con su objetivo, disponer de dispositivos que disminuyan la contaminación, pero Mario sabía que muchos no tenían los recursos económicos para comprar vehículos nuevos amigables con el ambiente, de manera que buscó una forma en que ellos lograsen colaborar sin cambiar sus carros, y descubrió que una forma era manteniendo un control de gases contaminantes mediante el factor lambda, el cual establece una mezcla ideal de aire y combustible.

La sonda lambda, analiza el gas resultante de la combustión antes de que pase por el catalizador, quien se encarga de medir si la inyección de combustible y de aire están dentro del parámetro ideal, lo que Mario sabía que sin duda alguna beneficiaría al medio ambiente y era fácil de realizar.

Otra opción que tenía Mario era cuidar el sistema de control de emisiones, pues este se encargaba de mantener las emisiones de gases en un nivel mínimo permitido, haciendo de su vehículo un amigo del ambiente.

Y siempre le recordaba a los conductores, que el aceite de sus vehículos recogía todo tipo de sustancias tóxicas del motor, por lo que tirarlo a la basura era igual que verterlo en la alcantarilla, pues un solo litro de aceite usado podía crear una mancha de una hectárea, contaminar el agua subterránea y el suministro de agua potable, así que lo correcto era excavar un agujero en la tierra y enterrarlo ahí.

Finalmente esta campaña, le había permitido comprender a Mario y todos sus amigos, que mantener su vehículo en buen estado, disminuiría la contaminación ambiental y lo mejor de todo les ahorraría dinero, solo era importante trabajar en equipo y seguir los consejos que dentro de su campaña les había dado, para proteger al ambiente del daño que se le estaba causando.

Recuadro 15: Cuento “Un conductor amigable con el ambiente”

Una vez finalizada la lectura del cuento, se analizará en conjunto con los usuarios la problemática social que se vive, en cuanto a la contaminación ambiental y se retomarán algunos de los principales consejos que dio Mario dentro de su campaña.

La lectura del cuento tendrá una duración estimada de 10 minutos y contarán con 20 minutos para analizar la problemática del cuento y los principales consejos del personaje de esta historia.

Novena parada: “Capítulo 9. Conducción técnica económica eficiente”.

La mediación de este capítulo, se realizará promoviendo los principios pedagógicos de experiencia natural, desarrollo progresivo, actividad, antiautoritarismo y cogobierno, actividad grupal, actividad lúdica, mediante la utilización de las siguientes estrategias pedagógicas.

Tema: “Fuerzas que intervienen en el desplazamiento del vehículo y conducción económica”.

Actividad: Ahorcado.

El abordaje de estas temáticas se realizará a través de una actividad llamada “ahorcado”, la cual consiste en que los usuarios conformarán tres grupos, y cada grupo deberá adivinar la mayor cantidad de frases que el instructor escriba en la pizarra.

Por lo que, en primera instancia el docente colocará las líneas de la primera frase “La _ _ _ _ _” y el grupo irá mencionando letras del abecedario, con el fin de adivinar la frase antes de que se ahorque su muñeco como se muestra en la figura 24.

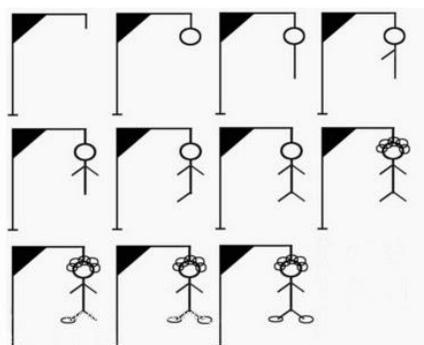


Figura 24: Secuencia de juego ahorcado.

Si se ahorca el muñeco, continuará el grupo 2 intentando adivinar la frase y así sucesivamente, pero si el grupo logra adivinar la frase antes de que ahorque el muñeco ganará un punto y podrá intentar adivinar la siguiente frase.

Las frases y palabras que se utilizarán para el ahorcado son:

- La resistencia aerodinámica (“La _ _ _ _ _”).
- Resistencia al rodamiento (“_ _ _ _ _ al _ _ _ _ _”).
- Resistencia por pendiente (“_ _ _ _ _ por _ _ _ _ _”).
- Resistencia por inercia (“_ _ _ _ _ por _ _ _ _ _”).
- Fuerza centrífuga (“_ _ _ _ _”).
- Pie de pluma (“_ _ _ de _ _ _ _ _”).

- Conservación de la cantidad de movimiento (“_____ de la _____ de _____”).
- Zona verde (“_____”).
- El arranque (“el _____”).
- Velocidad (“_____”).
- Anticipación (“_____”).

Una vez que los subgrupos adivinan las frases, el instructor aprovechará para preguntar al grupo ¿qué creen que significa esa frase? y de acuerdo a sus conocimientos previos, los retomará para dar una breve explicación de la temática; el instructor cuenta con 60 minutos para ejercer esta actividad, los cuales se dividirán en 10 minutos para escribir cada frase del ahorcado (1 minuto cada una), 50 minutos para adivinar y realizar una breve explicación de cada frase (5 minutos cada una).

¡Hemos llegado a nuestro destino!

A lo largo de la presente estrategia, se evidenciaron una serie de actividades que respetan los principios pedagógicos óptimos para favorecer un aprendizaje en las personas usuarias, quienes participan en los cursos ofrecidos por el MOPT, desde su Dirección General de Educación Vial.

El aprendizaje obtenido a partir de estas experiencias pedagógicas, pretende ser aplicado a la vida cotidiana de los usuarios, donde recordarán los contenidos no solo para aprobar una prueba, sino para el momento en que sean responsables de conducir un vehículo y deban enfrentarse a la vía pública.

Se espera que esta estrategia pedagógica sea de provecho para los instructores del MOPT, encargados de facilitar los cursos de educación vial, además se desea que los mismos se aproximen lo más posible a un enfoque inclusión social, a partir de sus dinámicas permitiendo que los usuarios participen en equidad de condiciones que todos.

Capítulo VI

Conclusiones y recomendaciones

La elaboración de esta investigación, permitió a las investigadoras conocer la realidad que actualmente se vivencia en materia de educación vial; desde el planteamiento de la teoría nacional e internacional, hasta las experiencias de vida evidenciadas a través del trabajo de campo, lo cual posibilitó esclarecer mediante el análisis cómo es ese proceso de formación en educación vial para la diversidad de personas y cuáles son los principales aspectos en los que se debe trabajar, con el fin de acercarse lo más posible a un enfoque de inclusión social.

De igual forma, este proceso de análisis permitió a las investigadoras identificar una serie de aspectos, los cuales se presentarán a través de conclusiones y se mostrarán en el mismo orden en el que se desarrolló la información del análisis; posteriormente se observarán las recomendaciones que plantean desde su postura profesional, a fin de que las partes implicadas reflexionen acerca de los elementos en los que se debe trabajar para disfrutar de una formación en educación vial. Dichas conclusiones se ampliarán a continuación:

Con respecto al objetivo fundamental de la DGEV, específicamente en su primer eje, las investigadoras consideran que a pesar de que dicho departamento realiza su mayor esfuerzo por dotar a la ciudadanía de diferentes servicios que facilitan la matrícula de los usuarios a los cursos de formación, actualmente la demanda de usuarios por matricular supera la oferta que la institución puede brindar, de manera que muchas personas se quedan sin espacio de matrícula en cualquiera de las modalidades de educación vial del proceso de formación.

En cuanto al segundo eje de la institución en mención las investigadoras concluyen, que desde el proceso de formación recibida por las personas quienes desean obtener su licencia de conducir, el MOPT realiza un esfuerzo por establecer vínculos con diferentes empresas, con el fin de propiciar la información requerida a la población, para que reflexionen en torno a su responsabilidad en la carretera.

Además, se destaca que el MOPT en su propósito de entablar conexiones interdisciplinarias con otras instituciones, logró implementar un programa de educación vial con el MEP, lo cual refleja un interés por inculcar los valores que caracterizan a la formación en educación vial desde edades tempranas.

Por otra parte, respecto al tercer eje de la DGEV, las investigadoras consideran que las campañas publicitarias realizadas, están dando resultado en cuanto a la disminución de víctimas en carreteras, pero aun así la cantidad de accidentes de tránsito registrados, no deja de ser alarmante para la sociedad costarricense, porque año tras año muchas personas pierden la vida a causa de imprudencias al conducir.

En relación con el perfil de los instructores del DFC, las investigadoras afirman que la mayoría de características, comportamientos, competencias y requisitos de reclutamiento esperados por la DGEV, están relacionados con el perfil de un docente, sin embargo el personal que se contrata actualmente, responde a una formación meramente administrativa y esto implica que los instructores, respeten el objetivo de transmitir los conocimientos de educación vial a través de los cursos.

Esto refleja una ambigüedad entre lo que se espera del perfil del instructor y lo que se le atribuye a su labor cotidiana en el aula, ya que en un lapso de uno a cuatro días, desde la propuesta del desarrollo de los cursos, el instructor debe brindar los contenidos del Manual del Conductor, saber cómo aprenden los adultos y establecer relaciones afectivas con los usuarios; pero desde la realidad evidenciada por las investigadoras, se requiere más bien de un profesional quien aproveche el tiempo de los cursos para promover aprendizajes significativos y propiciar espacios de reflexión.

Lo anterior según las investigadoras, se genera debido a que existe una descoordinación interna entre el DFC y el Departamento de Análisis Ocupacional, debido a que el primero requiere de características específicas para ser un instructor encargado de brindar los cursos, y el segundo, diseña un perfil que responde a la logística de la institución, lo cual limita a la DGSC a brindar nombramientos que corresponden a los profesionales en administración.

Asimismo la capacitación que los instructores del proceso de formación en educación vial reciben antes de ejercer su labor, desde la perspectiva de las investigadoras, es limitada para enfrentar procesos de enseñanza-aprendizaje, pues al no haber tenido una preparación pedagógica, los instructores se ven bajo la obligación de buscar herramientas que les permitan asumir las clases que impartirán en los cursos de educación vial, debido a que la institución brinda pocos recursos para que los mismos se capaciten, y es importante considerar que el componente pedagógico en los cursos de formación, es fundamental para los usuarios.

Esto influye en gran medida en la formación en educación vial de los usuarios, pues los conocimientos que se transmiten en las clases tienden a ser memorísticos, ya que respeta la finalidad de los cursos de formación en educación vial, pero la información recibida puede ser de mayor provecho, si se contara con estrategias pedagógicas y mediaciones constructivas que afiancen más el aprendizaje de los usuarios.

Por otro lado, es fundamental recaer en que la DGEV, divide a la población que recurre a sus servicios, a través de las modalidades de los cursos teóricos, pues desde su concepción, no todas las personas disponen de las habilidades que necesitan para responder positivamente a las clases que se imparten en la modalidad regular, por lo que implementan la modalidad de iletrados, con el fin de responder a las necesidades que las personas puedan enfrentar dentro del proceso de formación.

No obstante las investigadoras consideran que a pesar de este esfuerzo, es necesario ampliar los ajustes que se realizan en las diferentes modalidades, debido a que la población que asiste a la institución es diversa, y por medio de la modalidad curso de iletrados, se deben responder múltiples necesidades que no son abarcadas en su totalidad.

Es por esto que las investigadoras creen que el proceso de formación en educación vial, se muestra lejano a pertenecer al enfoque de inclusión social al cual debería responder en la actualidad, según la política nacional a la cual Costa Rica se comprometió en materia legal, para cumplir con los derechos de la población, aunque se tiene claro que la institución realiza esfuerzos por acercarse cada día más a este enfoque.

Por otra parte, con respecto al proceso de formación en educación vial de los usuarios, los instructores se ven limitados en cuanto al tiempo que poseen para mediar los contenidos, pues se pudo observar que el Manual del Conductor es amplio en la cantidad de temáticas que aborda y todo su contenido es necesario para una conducción idónea desde la visión de la DGEV, de manera que disminuir y priorizar las temáticas para cumplir con el objetivo de mediar los temas, es necesario para aprobar el examen, pero esto influye en la formación de los futuros conductores, corriendo el riesgo de que ellos se desenvuelvan con imprudencias en las carreteras.

A la vez, el tiempo influye en los vínculos afectivos que los usuarios establezcan con los instructores a lo largo del proceso de formación, los cuales son fundamentales para convivir y crear sentimiento de pertenencia en los espacios de mediación, pero dichos

vínculos son construidos únicamente en la modalidad de iletrados, dejando a las otras modalidades carentes de enlaces afectivos, provocando así que el aprendizaje se vea afectado, lo que las investigadoras consideran que se genera debido a la falta de tiempo y poca disposición en algunos de los casos de los instructores, por establecer estos enlaces afectivos con los usuarios.

Asimismo los instructores encargados de facilitar los cursos, al no tener formación en materia de pedagogía, desconocen algunos elementos fundamentales en el quehacer educativo, de manera que toman decisiones que pueden incidir directamente en el aprendizaje de los usuarios.

Además, la presencia de vendedores ambulantes en la zona donde se reciben las lecciones de educación vial y el constante ruido que estos provocan, influye en el proceso de formación de los usuarios, debido a que no se les permite concentrarse o enfocarse en la clase que los instructores están impartiendo.

Incluso, en el diseño de las dinámicas de los cursos que realizan los instructores, se emplean los materiales y recursos didácticos con los que cuenta la institución, favoreciendo las lecciones, pero según las investigadoras es importante ampliar la gama de recursos con los que se cuenta, para propiciar que se respeten los diferentes estilos de aprendizaje.

Igualmente, las mediaciones brindadas en las modalidades de la formación en educación vial, se inclinan hacia un objetivo meramente memorístico, lo que dificulta la apropiación del aprendizaje en los usuarios, esto porque desde la perspectiva pedagógica, es más fácil recordar los aprendizajes significativos que pueden aplicarse en la cotidianidad, que los aprendizajes adquiridos para reproducir en un examen.

De acuerdo con el desarrollo progresivo de los usuarios, se infiere que no es evaluado mediante un instrumento o una estrategia que refleje su avance en relación con el aprendizaje construido, por lo que es complejo comprobar si el usuario aprendió o requiere reforzar algún contenido en específico.

A la vez, existen pocos espacios de individualización dentro del proceso de formación en educación vial, ocasionando que se generalicen las estrategias de mediación y se dejen de lado las características individuales de los usuarios, así como sus necesidades.

Con respecto a las dinámicas de los cursos, las investigadoras consideran que muestran ser homogenizantes y directivas, es decir, son pocos los espacios donde se propician

dinámicas lúdicas y trabajos grupales, generando así que el aprendizaje difícilmente respete los procesos metacognitivos que impulsan a la abstracción del conocimiento, lo que limita a la persona a no incorporar lo estudiado a través de la experiencia natural.

En otro contexto, la modalidad que refleja mayor implementación de los principios pedagógicos corresponde a la de iletrados, demostrando así que se le brinda más importancia a las necesidades de los usuarios y se les ofrece la oportunidad de convertir el conocimiento en aprendizaje significativo, lo que para las investigadoras se da, debido a que se comparte más tiempo con los usuarios, aunado a que la instructora encargada de este curso tiene formación docente y una mayor disposición al momento de interactuar con los usuarios.

Actualmente el proceso de formación en educación vial ofrecido por el DFC, presenta una serie de barreras que dificultan la participación de una parte de la población, sin embargo se evidencian los esfuerzos de la institución por propiciar oportunidades y espacios, que dan inicio al proceso de formación, ya sea ofreciendo diferentes medios para que los usuarios accedan a la matrícula, como varias modalidades que puedan ajustarse a las necesidades de los usuarios.

Bajo la misma línea, el MOPT establece que sus funcionarios son los encargados de brindar una formación en educación vial con el propósito de preparar a los usuarios para ser buenos conductores, pero en la realidad se evidencia que el MOPT se desliga de la responsabilidad por ser partícipe de la formación práctica de los usuarios, ya que considera que podría prestarse para confusiones y situaciones fraudulentas.

Por tanto, la formación práctica no es asumida bajo la responsabilidad del estado, lo que implica que no existan espacios donde los futuros conductores puedan acudir para aprender a manejar, de manera que tanto las escuelas de manejo como las personas que brindan el servicio de enseñar a conducir, improvisan pistas por medio de conos y sin respetar las medidas prudentes, con el propósito de ofrecer un espacio idóneo que dé lugar a dicho proceso de formación.

Asimismo, la DGEV no supervisa el trabajo que realizan las escuelas privadas de manejo, y tampoco existe algún ente o institución para supervisar y regular el costo de este proceso de formación práctica, de manera que los usuarios deben invertir sumas elevadas de dinero sin garantizar una calidad en la formación.

Con respecto a la inclusión social dentro del proceso de formación en educación vial, es importante mencionar que al momento de facilitar los cursos y los recursos didácticos, la DGEV busca contemplar las características individuales de los usuarios, pero al momento de realizar modificaciones en las clases impartidas por los instructores, son pocos los ajustes que se realizan, afectando el proceso educativo que reciben los usuarios.

A pesar de que la matrícula de los cursos no restringe a la diversidad de personas que puede matricular el proceso de formación en educación vial, las investigadoras infieren que el MOPT debe mejorar algunos aspectos relacionados con la cantidad de apoyos que proveen en las clases, pues actualmente no responden a todas las necesidades de los usuarios, generando así que no se aproxime cada vez más a un proceso de formación en educación vial basado en el respeto y la equidad.

Gracias a lo evidenciado anteriormente, las investigadoras pueden deducir que el proceso de formación en educación vial busca encaminarse a un enfoque de inclusión social, solamente requiere de un apoyo que retroalimente el conocimiento por parte de los instructores y les propicie de herramientas para brindar los cursos, de una forma que se aproxime lo más posible a este enfoque.

Recomendaciones

Por consiguiente, es importante conocer una serie de recomendaciones propuestas por las investigadoras, con el propósito de visualizar cómo desde la pedagogía se puede aportar para responder ante las necesidades de los usuarios reflejadas en la presente investigación y simultáneamente, cómo se puede contribuir en el proceso de formación en educación vial para acercarse a un enfoque de inclusión social que respete a la diversidad de personas.

Es por esto, que a continuación se muestran las recomendaciones, organizadas de acuerdo a cada uno de los entes que las investigadoras consideran importantes dirigirlas:

A la Dirección General de Educación Vial del MOPT:

Si la educación vial es considerada como un proceso que se transforma de acuerdo a las necesidades del usuario, se debería valorar un reajuste para equilibrar la demanda en la solicitud de servicios en comparación con los servicios que ofrecen, esto porque se evidenció que los cupos a cursos presenciales se saturan rápidamente, por tanto sería importante contemplar la opción de impartir los cursos sábados, domingos o en horario nocturno.

Por otro lado, la DGEV debería replantearse la forma en cómo intentar que los usuarios y la población en general tome conciencia acerca de lo que significa participar activamente en las carreteras del país, ya sea desde la posición del conductor o del peatón, y las implicaciones que pueden repercutir en las decisiones que se toman en las vías públicas.

Revisar la propuesta de educación vial desarrollada dentro del contexto de primaria y secundaria, realizando nuevos programas enfocados a un proceso de formación integral que vaya más allá de los conceptos básicos y acorde a la edad de los estudiantes, en pro de asumir su posición de forma responsable y prevenir accidentes en las vías del país.

Desarrollar estrategias de mayor impacto que inviten a la población a concientizar sobre aquello que implica ser un conductor responsable, donde cada decisión a tomar implica una consecuencia en la vía pública y por ende, en la vida de los demás.

Brindar más tiempo para las mediaciones pedagógicas de los contenidos del Manual del Conductor en el proceso de formación en educación vial, pues esto ayudaría a que los instructores tanto dispongan de un mayor tiempo para cumplir con todas las características del perfil esperado por la dirección, como logren mediar las temáticas implementando estrategias pedagógicas para los usuarios, generando así un aprendizaje significativo en ellos.

Mejorar el proceso de inducción y capacitación del personal, que asumirá los procesos de enseñanza-aprendizaje en las mediaciones de la formación en educación vial, con el fin de brindar al personal las herramientas necesarias que le permitan ejercer su labor significativamente.

Involucrar a los evaluadores de la prueba práctica, en el diseño y la mediación de un proceso de formación práctica de manejo, para que los usuarios cuenten con una alternativa oficial respaldada por el MOPT y por ende, se establezcan las competencias y habilidades esperadas por los evaluadores, para que los usuarios demuestren en la prueba.

Revisar los acuerdos legales en materia de derechos educativos en los que la institución forma parte, con el fin de que reflexionen ante el compromiso al cual están sujetos cuando brindan cualquier servicio de formación o capacitación, hacia la diversidad de personas que asiste a las diferentes modalidades de los cursos en educación vial.

Emplear al menos una actividad de socialización en los cursos, que permita conocer a grandes rasgos algunas características tanto de los usuarios como del instructor y también, los aprendizajes que los usuarios obtienen a partir del proceso de formación en educación vial.

Capacitar al personal que impartirá los cursos de educación vial, en relación con los principios pedagógicos que permitan modular el tipo de estrategias pedagógicas a implementar durante el proceso de formación.

Aumentar la presencia y el accionar de la policía, para disminuir la cantidad de vendedores ambulantes que se encuentran en la zona y que intimidan a los usuarios con posibles estafas.

Solicitar a los instructores de educación vial, que incluyan dentro de los cursos el uso de recursos y materiales didácticos innovadores, para el desarrollo de sus lecciones.

Diseñar recursos didácticos que respondan a los diversos estilos de aprendizaje, es decir que se utilicen audios, aplicaciones con juegos o se implemente un audio-libro del Manual del Conductor, entre otros recursos, donde los usuarios logren acceder a la información de educación vial a un bajo costo.

Implementar estrategias de mediación que inviten al usuario a aplicar el conocimiento construido a su cotidianidad, y así erradicar el aprendizaje memorístico.

Utilizar instrumentos de evaluación que reflejen el conocimiento adquirido de los usuarios, obtenido a partir de las clases de formación en educación vial.

Concentrar la mediación de aprendizajes en las necesidades de los usuarios, respetando las características individuales de cada uno.

Invitar a los instructores a incluir en los cursos actividades grupales, dinámicas lúdicas y de participación activa que retroalimenten la experiencia de aprendizaje de los usuarios.

Implementar la actividad grupal en todo el proceso educativo, para favorecer la empatía, la imitación y principalmente la competitividad sana; ya que al trabajar en grupos, se dan intercambios de opiniones que son debatidas y criticadas por los miembros del grupo y surgen aportes valiosos que retroalimentan la temática en estudio.

Procurar que el ejercicio de la dinámica de clase durante el proceso de formación en educación vial, se trabaje en torno a los principios pedagógicos propuestos por Flórez Ochoa, con el propósito de velar por un aprendizaje significativo más allá de lo memorístico.

Crear un proceso de formación práctica donde los instructores sean quienes preparen a los futuros conductores para aprender a conducir y simultáneamente, exista una coherencia en el proceso de formación en educación vial.

Habilitar espacios que los usuarios puedan aprovechar para aprender y practicar la habilidad de conducir un vehículo, bajo las premisas establecidas por la ley y sin poner en riesgo el bienestar de terceras personas.

Considerar la opción de rebajar la tarifa por minuto en la llamada telefónica, que se debe realizar para hacer la matrícula.

Valorar la opción de tener a la venta el Manual del Conductor dentro de la institución, donde se facilitan los cursos teóricos de educación vial.

Disponer de una serie de ejemplares del Manual del Conductor en el aula, los cuales los usuarios de escasos recursos puedan consultar dentro del espacio y aprovechar para estudiar.

Capacitar al personal en materia de atención a la diversidad de personas, a través de apoyos que se puedan brindar durante los cursos, más allá de hacer una adecuación de tiempo.

Concientizar al personal de la institución en cuanto a los derechos y el rol que ejercen las personas con condiciones asociadas a la discapacidad, siendo partícipes en las carreteras como conductores y como peatones.

Contratar y preparar a más personas para ofrecer mayor cantidad de cursos a la ciudadanía, ya que muchos usuarios se quedan sin espacio para matricular debido al poco personal existente.

A la Dirección General del Servicio Civil:

Es importante que el Servicio Civil como ente encargado del reclutamiento de personal a nivel público, que valore las necesidades en este caso de la DGEV, con el fin de contratar al personal idóneo acorde al perfil esperado por la institución para la que está reclutando.

Además, las investigadoras consideran fundamental que el Servicio Civil habilite en su sistema de reclutamiento la posibilidad de que los docentes por formación, puedan postularse para ejercer como instructores en educación vial.

Al Ministerio de Educación Pública (MEP):

Brindar un acompañamiento a los instructores de educación vial, en cuanto a las estrategias de mediación implementadas durante las clases, para propiciar una estrecha relación entre el método de enseñanza y el tipo de aprendizaje por lograr.

Valorar la opción de crear un plan de estudio en materia de educación vial similar al ejecutado en Estados Unidos, donde los estudiantes reciban una formación tanto teórica como práctica desde su centro educativo.

A la sociedad costarricense:

Concientizar acerca de la importancia de la educación vial, en la convivencia pacífica dentro de la sociedad.

Erradicar sentimientos de intolerancia e irrespeto para con las características individuales de todos los participantes en la vía pública.

Apegarse a las normas establecidas por la ley de tránsito para evitar accidentes en las carreteras del país.

Visualizar el proceso de formación en educación vial, más allá de un requisito para aprobar un examen, sino que funcione como un aprendizaje que servirá para enfrentar las carreteras con responsabilidad.

Hacer valer sus derechos dentro del proceso de formación en educación vial, cuando estos se vean amenazados.

A la Universidad Nacional de Costa Rica:

Complementar la formación de futuros docentes con didácticas donde se aborden temáticas relacionadas a la educación vial y cómo enseñarlas.

Incentivar a los estudiantes a realizar investigaciones de grado en espacios emergentes donde se llevan a cabo procesos educativos no formales.

Motivar a los estudiantes de la universidad, a indagar cómo se encuentran las diferentes instituciones públicas que favorecen procesos de aprendizaje, en cuanto a las prácticas pedagógicas implementadas al momento de impartir las lecciones, con el propósito de informar a la sociedad acerca de las mejoras que pueden ofrecer para promover el aprendizaje significativo de las personas.

Finalmente, las investigadoras esperan que a través de la realización de esta investigación y del diseño de una estrategia pedagógica, el MOPT logre acercarse lo más posible a un enfoque de inclusión social a través de los cursos de formación, en pro a la mejora de los servicios que brinda a la ciudadanía en materia de educación vial, considerando las recomendaciones mostradas con anterioridad.

Referencias

- Arguedas, C. (4 de enero de 2019). *La Nación*. *Mortalidad en accidentes de tránsito se redujo de forma leve durante el 2018*. Disponible en: <https://www.nacion.com/sucesos/accidentes/mortalidad-en-accidentes-de-transito-se-redujo-de/EIYG435CFRGPPHSPQYKJ7Q5LK4/story/> (Consultado el 7 de enero 2019).
- Calzada, J. (2004). La técnica de frases incompletas: Revisión, usos y aplicaciones en procesos de orientación vocacional. Recuperado desde: http://www.psi.uba.ar/academica/carrerasdegrado/psicologia/sitios_catedras/obligatorias/042_ttedm2c2/material/fichas/tecnica_de_las_frases_incompletas.pdf (Consultado el 26 de mayo del 2016).
- Colom, A. (2005). Continuidad y complementariedad entre la Educación Formal y No Formal. *Revista de Educación* (338), pp. 9-22. Recuperado de: http://www.revistaeducacion.educacion.es/re338/re338_03.pdf (Consultado el 21 de junio del 2014).
- CONAI. (2016). *Comisión Nacional de Asuntos Indígenas*. Recuperado desde: <http://www.conai.go.cr/nosotros.html> (Consultado el 6 de marzo del 2016).
- Convención de los Derechos de las Personas con Discapacidad. (2006). *Preámbulo*. San José: Guilá Imprenta Litografía.
- COSEVI. (2018, 19 de agosto). *Mediante un mensaje en Facebook, Mariela Aguilar expresa “Me pasó igual y llame por teléfono y llame y ya no habían citas disponibles” y “Lo peor de todo es que le da chance a uno de escoger hora y día, y luego de la nada ya no hay campo o dura mil horas cargando y le da estúpidos errores. Quién sabe cuál es el chorizo que se tienen con esas citas... Qué odio”*. [Facebook]. Recuperado de: <https://www.facebook.com/cosevicr/>
- COSEVI. (2018, 19 de agosto). *Mediante un mensaje en Facebook, Antonella Bolaños expresa “Alguien que conteste en alguna extensión! Todo el día tratando de comunicarme y es imposible, no creo que todas las líneas estén ocupadas al mismo tiempo, en todos los puestos! Qué increíble”*. [Facebook]. Recuperado de: <https://www.facebook.com/cosevicr/>
- COSEVI. (2018, 19 de agosto). *Mediante un mensaje en Facebook, Raque Durán expresa “Me pasó lo mismo a la hora de matricular, decía que ya no había campo”*. [Facebook]. Recuperado de: <https://www.facebook.com/cosevicr/>
- COSEVI. (2018, 19 de agosto). *Mediante un mensaje en Facebook, Johana OB expresa “Hola alguien ya averiguó lo de eso que dice la página que ha excedido el “IP” eso me impidió matricular en agosto, setiembre y octubre, por qué no hacemos algo, entre*

todos presentemos una queja formal, porque se veían que estaban los campos disponibles y cuando lo escogías te indicaba eso, obviamente hay chanchullo en eso, tal vez si nos unimos y presentamos la queja, porque esta situación va seguir sucediendo". [Facebook]. Recuperado de: <https://www.facebook.com/cosevicr/>

COSEVI. (2018, 19 de agosto). *Mediante un mensaje en Facebook, Eduardo Valenzuela expresa "Pésimo servicio, nunca contestan por ningún canal, es increíble señores estamos en el 2018! Qué clase de servicio es éste?"*. [Facebook]. Recuperado de: <https://www.facebook.com/cosevicr/>

Flórez Ochoa, R. (2005). *Pedagogía del conocimiento*. Bogotá: 2da edición Mc Graw-Hill. Recuperado desde: https://issuu.com/bebetinavelasco/docs/libro_pedagogia_del_conocimiento (Consultado el 26 de agosto del 2017).

Gómez, J. y Mora, M. (2011). El largo caminar de la pedagogía. *Revista Ensayos Pedagógicos* vol. 6, 13-26. Recuperado desde: <http://www.revistas.una.ac.cr/index.php/ensayospedagogicos/article/view/5655> (Consultado el 27 de octubre del 2014),

Hernández, R. Fernández, C. y Baptista, P. (2006). *Metodología de la Investigación*. México, DF: Mc Graw-Hill.

Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial. (2012). *La Gaceta*. San José, Costa Rica. Imprenta Nacional.

Ley 8709 Regulación de Escuelas de Manejo. (2009). *La Gaceta*. San José, Costa Rica. Imprenta Nacional.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes de Costa Rica. (s.f.). *Departamento de Evaluación*. Folleto 2. San José, Costa Rica.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes de Costa Rica. (s.f.). *Departamento de Formación y Capacitación*. Folleto 3. San José, Costa Rica.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes de Costa Rica. (s.f.). *Dirección General de Educación Vial*. Folleto 1. San José, Costa Rica.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes de Costa Rica. (s.f.). *Estructura Organizacional*. Recuperado desde: https://www.mopt.go.cr/wps/portal/Home/acercadelministerio/organigrama!/ut/p/z1/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfIjo8ziPQPcDQy9TQx8DNw8XQ0cXdxDLCxMDYxDHQ31w1EVuJsFuRg4Wvr4mLr5GxhbBJnpRxGj3wAF0Bo4BRk5GRsYuPsbkaMf2STC-qNQIWDxAVgBPidiUYDihoLc0NAIlg0xPAHBEVcA!/dz/d5/L2dBISvZ0FBIS9nQS Eh/ (Consultado el 28 de octubre del 2014).

Ministerio de Obras Públicas y Transportes de Costa Rica. (s.f.). *Perfil de un Instructor*. Folleto 4. San José, Costa Rica.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes. (s.f.). *Reseña Histórica*. Recuperado de: http://www.mopt.go.cr/wps/portal/Home/acercadelministerio/informaciondelmopt!/ut/p/z1/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfIjo8ziPQPcDQy9TQx83M2CXAwcLX18TN38DYwtwgz0w8EKDFCAo4FTkJGTsYGBu7-RfhTp-pFNIqw_Cq-SIDOOAnxOxKIAxQ0FuaERBpmeigAQwb/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/ (Consultado el 24 de agosto del 2015).

Molina, I. (2007). Educación y sociedad en Costa Rica: de 1821 al presente. *Revista Electrónica de historia "Diálogos"* 8(2), p. 151-340. Recuperado desde <http://historia.fcs.ucr.ac.cr/articulos/2007/vol2/7vol8n2imolina.pdf> (Consultado el 2 de octubre del 2014).

MOPT. (s.f.). *Misión y Visión*. Recuperado de: http://www.mopt.go.cr/wps/portal/Home/acercadelministerio/informaciondelmopt!/ut/p/z1/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfIjo8ziPQPcDQy9TQx83M2CXAwcLX18TN38DYwtwgz0w8EKDFCAo4FTkJGTsYGBu7-RfhTp-pFNIqw_Cq-SIDOOAnxOxKIAxQ0FuaERBpmeigAQwb/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/ (Consultado el 24 de agosto del 2015).

Moral, C. (2006). Criterios de validez en la Investigación Cualitativa actual. *Revista de Investigación* 24(1). p. 147-164. Recuperado desde: <http://revistas.um.es/rie/article/viewFile/97351/93461> (Consultado el 19 de mayo del 2016).

Muñoz, B. y Barrantes, A. (2016). Equidad e Inclusión Social: Superando desigualdades hacia sociedades más inclusivas. Recuperado desde: http://www.oas.org/docs/inclusion_social/equidad-e-inclusion-social-entrega-web.pdf (Consultado el 3 de julio del 2018).

Naciones Unidas. (s.f.). *Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer*. Recuperado desde: <https://www.ohchr.org/SP/ProfessionalInterest/Pages/CEDAW.aspx> (Consultado el 30 de setiembre del 2015)

Naciones Unidas. (s.f.). *Convención sobre los Derechos de los Niños*. Recuperado desde: <https://www.ohchr.org/SP/ProfessionalInterest/Pages/CRC.aspx> (Consultado el 30 de setiembre del 2015)

Naciones Unidas. (s.f.). *Pacto Internacional Civiles y Políticos*. Recuperado desde: <https://www.ohchr.org/SP/ProfessionalInterest/Pages/CCPR.aspx> (Consultado el 30 de setiembre del 2015)

- Naciones Unidas. (s.f.). *Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales*. Recuperado desde: <https://www.ohchr.org/sp/professionalinterest/pages/cescr.aspx> (Consultado el 30 de setiembre del 2015)
- Naciones Unidas. (s.f.). *Programa de Acción Mundial para las Personas con Discapacidad*. Recuperado desde: <https://www.un.org/development/desa/disabilities-es/programa-de-accion-mundial-para-las-personas-con-discapacidad-4.html> (Consultado el 30 de setiembre del 2015)
- Naciones Unidas. (s.f.). *Sus derechos humanos*. Recuperado desde: <http://www.ohchr.org/SP/Issues/Pages/WhatareHumanRights.aspx> (Consultado el 30 de setiembre del 2015)
- Navas, R. (s.f.). *La educación vial dirigida a alumnos con necesidades educativas especiales: documento de apoyo*. Recuperado desde: http://sid.usal.es/idocs/F8/FDO6071/educacion_vial.pdf (Consultado el lunes 3 de marzo del 2014).
- Nexos Costa Rica. (s.f.). *Convención Internacional sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación Racial*. Recuperado desde: <http://www.nexos.co.cr/archivo/convenciones/eliminacion-formas-discriminacion-racial.htm> (Consultado el 19 de marzo del 2016).
- Pabón, C., Salamanca, A., Pinzón, M., Riesgo, L., Garzón, R. y Orfa, M. *Estrategias pedagógicas como herramienta educativa: “la tutoría y el proceso formativo de los estudiantes”*. Revista Iberoamericana de Educación y Organización de Estados Iberoamericanos para la Educación, la Ciencia y la Cultura (OEI). Recuperado desde: <http://www.rieoei.org/deloslectores/3007Rojas.pdf> (Consultado el 1 de octubre del 2014).
- Poder Judicial. (2010). *Subcomisión Contra la Discriminación por Orientación sexual e Identidad de Género del Poder Judicial*. Recuperado desde: <https://secretariagenero.poder-judicial.go.cr/index.php/discriminacion-por-orientacion-sexual> (Consultado el 6 de marzo del 2016).
- Quesada, A. (2008). Los primeros automóviles en Costa Rica: el impacto en las importaciones, la legislación y la publicidad. 1907 – 1930. *Revista Electrónica de Historia*, pp. 851-892. Recuperado desde: <http://historia.fcs.ucr.ac.cr/articulos/2008/especial2008/articulos/04-Cultural/40.pdf> (Consultado el 17 de agosto del 2015).
- Recio, P. (12 de Mayo de 2014). La Nación. *Educación Vial ultima detalles para inicio del nuevo sistema de puntos en pruebas prácticas*. Disponible en: http://www.nacion.com/nacional/transportes/Educacion-Vial-detalles-sistema-practicas_0_1414058754.html (Consultado el 27 de mayo 2014).

- Robles, B. (2011). La entrevista en profundidad: una técnica útil dentro del campo antropofísico. *Revista Cuicuilco* 52(18), pp. 39-49. Recuperado desde: <http://www.redalyc.org/pdf/351/35124304004.pdf> (Consultado el 26 de mayo del 2016).
- Rodríguez, G., Gil, J. y García, E. (1996). *Metodología de la investigación cualitativa*. España: Ediciones ALJIBE.
- Ruiz, J. (1999). *Metodología de la investigación cualitativa*. España: Universidad Deusto Bilbao.
- Sandín, M. P. (2003) *Investigación Cualitativa en Educación. Fundamentos y Tradiciones*. Madrid, España: McGraw-Hill.
- Sirvent, M., Toubes, A., Santos, H., Llosa, S. y Lomagno, C. (2006) “*Revisión del concepto de Educación No Formal*” Facultad de Filosofía y Letras UBA: Buenos Aires. Recuperado desde: <http://www.unesco.org.uy/ci/fileadmin/educacion/Revisi%C3%B3n%20del%20Concepto%20de%20EduNoFormal%20-%20JFIT.pdf> (Consultado el 21 de junio 2014).
- Tencio, C. (2008). *Educación Vial como Tema Transversal en la Educación Primaria Costarricense: Una Propuesta Curricular para Cuarto Año*. (Tesis de maestría). Recuperada de la Universidad de Costa Rica, Biblioteca Carlos Monge Alfaro, 9223892 30024.
- Tovar, E. (18 de Octubre de 2013). La Nación. *Historia de San José: recuerdos de una ciudad recorrida por un tranvía*. Recuperado desde: http://www.nacion.com/nacional/Historia-San-Jose-recuerdos-recorrida_0_1372862701.html (Consultado el 19 de agosto 2015).
- Tribunal Supremo de Elecciones. (s.f.). *Ley General de Migración y Extranjería*. Recuperado desde: <http://www.tse.go.cr/pdf/normativa/leygeneraldemigracion.pdf> (Consultado el 6 de abril del 2016).
- Universidad Estatal a Distancia. (2008). *Manual del Conductor*. EUNED: San José, Costa Rica.
- Vives, J. (2005). *La Educación Vial en la prevención de accidentes, análisis de los procesos para obtener la licencia de conducir* (Tesis de maestría). Recuperada de la Universidad de Costa Rica, Biblioteca Carlos Monge Alfaro, 363.125.7 V857e.

Apéndices

Apéndice A

Diario de Campo 1

Fecha: 26 de marzo de 2014

Hora: 8:30 a.m. a 11:30 a.m.

Lugar: Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), COSEVI, Sede Central, San José, Plaza Víquez.

Grupo de personas: Personas que realizarían la prueba práctica de manejo y funcionarios de las Instituciones.

Narración de lo ocurrido	Reflexiones
<p>El día miércoles 26 de marzo, nos dispusimos a conocer una de las instalaciones del Ministerio de Obras Públicas y de Transporte (MOPT) ubicada en San José. Sabíamos que en la misma, se realizaban las pruebas prácticas de manejo para obtener la licencia de conducir, pero no conocíamos con exactitud dónde estaban ubicadas, por lo que comenzamos a caminar por la zona para conocer el contexto y visualizar si identificábamos la institución. Con un poco de ayuda de las personas que se encontraban por la zona, encontramos el edificio del MOPT y explorando sus alrededores, denotamos que se encontraba al frente del Liceo de Costa Rica. Asimismo, que dentro de ese edificio del MOPT habían diversas oficinas como el Departamento de Transportistas, la Asociación de Autobuseros, el Consejo de Vialidad, entre otras organizaciones administrativas, que a pesar de que se encontraban en un mismo edificio se observaba que en cada espacio se trabajaban en diferentes áreas, es decir cada servicio cumplía una función que probablemente complementaba la de los demás departamentos.</p>	<p>Reflexiones de lo observado:</p> <p>Se evidencia que la institución del MOPT cuenta con una serie de departamentos distribuidos alrededor de la zona donde éste se encuentra ubicado, por lo que se considera necesario realizar un organigrama que ofrezca claridad en cuanto a en qué consisten estos departamentos y para qué funcionan.</p> <p>Por otro lado, al conocer una parte de la realidad que se vive en los planteles del MOPT, donde se realizan las pruebas prácticas de manejo, se evidencia una tensión en el ambiente, por parte de las personas quienes hacen fila para esperar su turno de realizar la prueba. Se infiere que esto sucede porque es la primera vez que van a realizar esta prueba y no han escuchado buenas referencias en cuanto al éxito en la misma, o bien, no es la primera vez que realizan esta prueba y se ponen ansiosos a la hora de pensar que la pueden fracasar una vez más.</p> <p>Además, algo muy curioso de esto es que cuando se observa el proceso a seguir en las pruebas de manejo, los evaluadores no brindan ninguna instrucción al evaluado, o por lo menos se piensa que no hay claridad en ello, lo que ocasiona el fracaso automático de la prueba. Sin embargo se evidencia que algunas personas son instruidas respecto a aquello que deben realizar en la prueba, de una manera muy detallada, mientras que a otras personas ni se les dirigía la palabra sino solo para avisarles que son los próximos en realizar la prueba.</p> <p>Otro aspecto que es más curioso aún es la evidente discriminación basada en género aquí inmersa, ya que la mayoría de personas quienes hacen fila para realizar esta prueba práctica, son hombres y quienes se encuentran observando afuera del plantel, son hombres en su totalidad quienes mencionan expresiones como “¡Vamos a ver cómo le va a ésta mujer, fijo la pierde!”, “¡Es que tenía que ser mujer para que la perdiera!”, “¡Tenía que ser mujer para agarrar el volante como lo hace, nadie sabe que está aprendiendo apenas!”, pero cuando un hombre era quien cometía los mismos errores que las mujeres, los observadores no decían ni un solo comentario negativo. De esto se rescata el machismo que está presente en este contexto y ni qué decir de la agresión simbólica que viven las mujeres conductoras.</p> <p>Respecto al proceso que se debe realizar para obtener una licencia de conducir, se considera que es complejo porque requiere de trasladarse de un lugar a otro, para así cumplir con una serie de requisitos, los cuales deben ser costeados económicamente, lo cual quiere decir que si una persona no cuenta con los recursos económicos suficientes para pagar</p>

A la vez, por la institución se encontraban agrupaciones de buses, motocicletas de los tráficos y grúas, lo que llamaban la atención, pues parecía que los dueños de esos vehículos se encontraban realizando trámites en dichas oficinas.

Después, al continuar por la zona observamos dos pistas de manejo y una terminal de buses; una de las plantas se encontraba frente a ésta terminal, pero identificamos que era un pista privada, ya que lo que había en ese lugar era una Escuela de Manejo y los estudiantes tenían la posibilidad de practicar en ésta pista, que según los dueños de la escuela, era similar a la del MOPT.

La otra pista de manejo que visualizamos, sí era del MOPT y en ésta las personas realizarían su prueba de manejo para ver si les aprobaban la licencia o no.

Primero vimos una fila de personas, pero no encontramos ningún rótulo que nos indicara qué área era, aunque después de un tiempo denotamos que eran las personas que estaban esperando ser llamadas para realizar la prueba práctica.

Al rodear la institución, identificamos que había otra entrada y una salida, la entrada era para las personas que venían a evaluar los gases de la moto, para realizar la prueba de manejo también y la salida era para los carros de las personas que habían aprobado o reprobado el examen de manejo, los que la reprobaban recogían ahí al conductor que los había acompañado y se marchaban, mientras que las personas que la aprobaban, proseguían a ejecutar la prueba en la carretera de zonas

cada uno de estos requisitos, será excluido de la actividad sin ser partícipe de este proceso. Además gracias a la complejidad del proceso,

En cuanto a la evaluación de la prueba práctica no se pudo determinar cómo se realizaba ésta, pero sí fue evidente la subjetividad implementada en la misma, porque los evaluadores se dedican a observar el cómo la persona realiza la prueba y decide si la pasa o no conforme a lo que se observó, por lo que es un cuestión de percepción, lo cual se piensa que se pierde la parte de que tal vez lo que yo hago está bien, pero no para el evaluador, o bien, tal vez para un evaluador un elemento está bien y no necesariamente para otro evaluador lo esté. Es por esto que las consideraciones éticas entran mucho en juego así como la corrupción como tal.

A la vez, hay que ser empáticos con estos evaluadores pues las condiciones con las cuales ellos y ellas se encuentran evaluando, no son las más adecuadas para brindar una calidad de evaluación, ya que están expuestos y expuestas al sol durante varias horas sin tomar asiento, mientras que los evaluados se encuentran bajo la sombra de su vehículo, así como sentados dentro de su vehículo, por lo que se deben comprender e identificar estos factores para que se determine el porqué de aquello que sucede. De igual manera, no es un fundamento suficiente para que los evaluadores de estas pruebas adopten las actitudes, que desde nuestra perspectiva, son deshumanizadas con los evaluados, ya que se ha invertido cierta cantidad de dinero que posteriormente deberán invertir de nuevo, para realizar la prueba otra vez.

Preguntas como pasos a seguir:

INSTRUCCIONES

-¿Por qué no a todas las personas se les brinda una inducción antes de realizar la prueba, o bien, recibir ciertas instrucciones para que dicha prueba sea ejecutada?, ¿Será que todos los evaluados están destinados al fracaso de la prueba?

EVALUACIÓN

-¿Qué preparación o capacitación profesional tienen las personas evaluadoras de las pruebas teóricas? ¿Cómo llegan a ser evaluadores?

-¿La evaluación de la prueba práctica es subjetiva u objetiva?

-¿Cuáles son los criterios de evaluación con los que cuentan los evaluadores y las evaluadoras de las pruebas prácticas, para determinar que una persona gana o pierde una prueba?

-¿Existe un instrumento de evaluación para las pruebas prácticas?

INCLUSIÓN

-¿Si vamos hacia un camino de inclusión social de la diversidad de personas, cómo hacer para que el machismo desaparezca en este contexto, para eliminar la discriminación basada en género?

-¿Si una persona quien no cuenta con recursos económicos para participar en el proceso para obtener una licencia de conducir, existirá otra manera para que dicha persona lleve a cabo este proceso?

CORRUPCIÓN

-¿Si el proceso para obtener una licencia de conducir, requiere de mucho dinero, cuál será la razón por la cual las personas pierden la prueba práctica de una manera excesiva? ¿Será por un trasfondo económico o por un trasfondo ético-profesional del MOPT?

aledañas, por lo que salían con un evaluador a realizar el recorrido.

Mientras estuvimos en las instalaciones del MOPT, conversamos con diversas personas, algunas realizarían la prueba de manejo, otras eran acompañantes de alguien que la haría y otros se acercaban a la zona para observar cómo se estaba ejecutando la prueba; y fue interesante conocer lo que ellos y ellas opinaban del proceso, su experiencia durante el mismo y muchos otros elementos, que nos brindaron una idea global del proceso de obtención de la licencia.

Hasta dialogamos con un funcionario público, que se encontraba llamando a las personas para que pasaran a realizar la prueba, y él nos comentó el proceso a seguir para obtener la licencia, el cual consistía en:

- Pagar en un banco la matrícula para el examen teórico.
- Ingresar al sistema del COSEVI o llamar al call center, para solicitar una cita de examen.
- Presentarse a realizar la prueba teórica y aprobar el examen.
- Hacer el dictamen médico.
- Pagar la inscripción en el banco de nuevo pero para la prueba práctica e inscribirse en el sistema o en el call center.
- Llevar el carro con el que se realizará la prueba a Paso Ancho, donde se le hará una revisión al automóvil para ver si se puede realizar la prueba o no.
- Dirigirse a la sede central o al lugar que se eligió para ejecutar la prueba.
- Realizar el examen de pista y de carretera.

Si se aprueba el examen, la persona deberá

Labor pedagógica:

¿Cuál fue nuestro papel en esa realidad?

Se considera que nuestro papel en esa realidad fue el de observadoras y exploradoras del espacio, puesto que la finalidad de ésta visita era conocer cómo son las instalaciones del MOPT en Plaza Viquez, cuál es el ambiente al que se exponen las personas que están optando por su licencia y en qué consiste el proceso para sacar la licencia. Pero, gracias a que se recorrió el lugar y se dialogó con varias personas que se encontraban en las instalaciones, se pudo obtener mayor información de la que se deseaba, lo que permitió construir una idea de lo que en verdad vivencian y sienten las personas que están realizando el proceso, además de cómo son los evaluadores, qué procedimientos se realizan en el lugar, cuál es el orden de estos procedimientos, entre muchos otros elementos que son importantes de conocer si se quiere obtener la licencia para conducir vehículos.

¿Cómo afectó mi presencia la realidad en que estuve participando?

Nuestra presencia en el espacio, pudo haber afectado a algunas de las personas que se encontraban haciendo la fila para realizar su prueba práctica, puesto que los mismos y las mismas estaban un poco nerviosos por realizar el examen y al conversar con nosotras algunos se tranquilizaban, pero otros se ponían más ansiosos por realizar las mismas. Además, habían otras personas que estaban observando las pruebas desde afuera y al conversar con nosotras sobre su experiencia no se percataban de que sus acompañantes ya habían realizado la prueba, por lo que no la observaban o en ocasiones, fuimos nosotras las que con ansias observábamos desde afuera y con nerviosismo a las personas con las que habíamos hablado y realizarían la prueba.

Por otro lado, por el simple hecho de ser dos mujeres en ese espacio, se consideró que se afectó la realidad, pues la mayoría de personas que se encontraban en las instalaciones del MOPT eran hombres, y los comentarios que los mismos hacían en algunas ocasiones sobre las mujeres que realizaban la prueba eran negativos, pero al percatarse de nuestra presencia ellos procuraban no mencionarnos o ser un poco más positivos con la participación de las mujeres que estaban ejecutando la prueba.

¿Qué tengo que mejorar de mi trabajo?

Para mejorar el trabajo que se está ejecutando, se cree necesario elaborar una guía de elementos a observar o emplear otros medios tecnológicos como grabadoras, para almacenar de una forma rápida y eficaz la información que las personas nos facilitan, pues en ocasiones nos concentramos en la información que las personas nos están brindando y no anotamos o guardamos de una forma adecuada la misma, por lo que se podría llegar a perder información.

A la vez, se cree necesario estudiar más los lugares que se van a visitar o hacer una previa investigación de éstos, ya que esto permitirá tener una noción de las Instituciones y personas con las que nos podríamos encontrar, lo que facilitaría la formulación de preguntas o la indagación de los datos, pues se prepararía con anterioridad un plan de acción a seguir y se idearían estrategias para obtener la información, de una forma adecuada.

¿A qué acciones debo dar continuidad para el siguiente paso?

Para empezar, se considera que se debe terminar de conocer todas las instalaciones del MOPT que intervienen en el proceso para obtener la licencia de conducir, así como todas las entidades en las que se realizan trámites, pues esto nos permitirá conocer ampliamente el proceso y los requisitos con los que cumplen las personas para sacar su licencia, así

dirigirse a las instalaciones del MOPT en la Uruca para hacer los trámites respectivos para que le den el documento de la licencia. Si la persona no aprueba el examen, deberá esperar 15 días para matricular de nuevo la prueba práctica.

Seguidamente, observamos cómo se realizaba la prueba en la pista y cómo eran evaluadas las personas que conducían, e identificamos que las personas entraban con sus carros cuando eran llamadas, a cada uno previamente se le había asignado un evaluador del MOPT.

Algunos de los evaluadores, explicaban a las personas en qué consistiría la prueba y cuáles eran los pasos a seguir, luego les indicaban que pasaran a la pista, donde ellos observarían desde lejos el trabajo realizado.

Cuando la persona fallaba en algún aspecto, los evaluadores le llamaban o hacían una señal para que ésta se detuviera y le indicaban que ya había perdido la prueba, por lo que debía retirarse, más en cambio si la persona iba bien, ellos le decían que continuara y lo guiaban hasta el último elemento de la pista, que consistía en evaluar la reversa. Si la persona aprobaba ésta parte, el evaluador se subía al carro de la persona y proseguían a salir a la carretera para continuar con la prueba.

En general, no se observó que los evaluadores tuvieran algún instrumento de evaluación a mano o visible, ni que todos siguieran el mismo proceso para realizar la prueba, lo que llamó la atención. Además, éstos se encontraban en un lugar abierto y sin techo, por lo que estaban expuestos a las diversas condiciones del clima. Finalmente, ésta experiencia brindó un

como las acciones que ejecutan para aprobar los mismos.

De la misma forma, es necesario que se indague en las próximas visitas sobre la labor que ejecutan los evaluadores en la prueba práctica de manejo, la formación que tienen para evaluar el proceso, los instrumentos que emplean para la evaluación y las vivencias que han tenido mientras ejecutan sus funciones.

En esta realidad observada ¿Cuál es la acción que como pedagoga(o) corresponde realizar?

Como pedagogas, se piensa que en este espacio se tienen muchas acciones por realizar, tanto para las personas que quieren obtener la licencia, como para los funcionarios de la Institución encargada, puesto que en ésta primera visita se conocieron e identificaron algunas de las necesidades que tienen éstas personas y la poca respuesta que actualmente les ofrece la Institución.

Un ejemplo de esto, es el ambiente de tensión y estrés que se crea en las instalaciones, el cual evidentemente afecta a las personas que van a realizar su prueba, pues la mala disposición de los evaluadores, los comentarios de las personas que se encuentran en el lugar, los malos tratos, el ambiente en malas condiciones, el clima y los “gavilanes” que recorren la zona ofreciendo sus servicios, son elementos que los pueden estresar y predisponer con una actitud negativa hacia el proceso, lo que repercute en fallas menores mientras se realiza la prueba en la pista.

Por ende, en ocasiones se crea frustración y enojo en algunas personas que pierden la prueba, las cuales arremeten contra los evaluadores y los responsabilizan; por lo que éstos, son sujeto de ofensas y agresiones, lo cual si se suma a las malas condiciones de infraestructura del lugar, sus jornadas laborales y las condiciones del clima que los afecta directamente, tiene como resultado una mala disposición por parte de los evaluadores ante las personas que realizarán la prueba, así que éstos pueden ser poco tolerantes, impacientes y hasta groseros con algunas personas que no comprenden los pasos a seguir, como se observó desde las afueras del lugar.

Esta situación, como pedagogas nos preocupa y creemos que algunas de las acciones a seguir serían, idear estrategias para obtener la información de una forma que no se contribuya al ambiente de tensión, sino que por el contrario le permita a las personas des-estresarse antes de realizar la prueba. Por otro lado, buscar soluciones a ésta situación que vivencian los usuarios y los evaluadores, como lo sería:

- Crear un espacio adecuado, en el cual las personas pudieran esperar a ser llamadas para hacer la prueba.
- Buscar la intervención de una persona, que se encargue de explicar con paciencia a las personas en qué consistirá la prueba y cuáles son los pasos a seguir.
- Construir instrumentos de evaluación, que le facilite a los evaluadores tener claro en qué criterios se deben concentrar al evaluar, como a las personas conocer qué le evaluarán y si falló, saber en qué debe mejorar.
- Idear estrategias para los evaluadores de relajación y de interacciones positivas, pues éstos en algunos casos podrían desconocer cómo brindar una adecuada atención a terceros, cómo interactuar con otros de una forma positiva y hasta cómo enfrentar una situación de pelea o riesgo para sí mismos.
- Colaborar en la formación que están recibiendo los evaluadores, para que comprendan que el proceso para obtener la licencia se debe visualizar como la posibilidad de mejorar las condiciones viales que se viven diariamente en las carreteras de nuestro país, es decir que se preocupen por que los futuros conductores cumplan las condiciones para que

acercamiento a la realidad que se vive en las instalaciones del MOPT al realizar la prueba práctica de manejo, pues al estar en el sitio se pudo vivenciar el ambiente que se tiene en el lugar, los procedimientos que se deben seguir, la forma de evaluar, entre otra información que no se conocía y que ahora permite construir una mejor idea de cómo es el proceso de idoneidad para conducir.

los accidentes se disminuyan y las personas corran menos riesgos en las carreteras, no como un negocio o ingreso económico extra para ellos y la institución para la que laboran.
Finalmente, otra acción a realizar sería continuar con el conocimiento del proceso para obtener la licencia en general, para seguir identificando necesidades e idear cómo responder a éstas, así como fortalezas para promoverlas en otras instituciones gubernamentales, y que el acceso para la diversidad se de en todos los procesos a seguir de todas instituciones de la sociedad.

Apéndice B

Diario de campo 2

Fecha: 2 de abril de 2014

Hora: 1 p.m. a 3:30 a.m.

Lugar: Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), COSEVI, Educación Vial, Paso Ancho.

Grupo de personas: Personas que realizarían la prueba teórica de manejo y que trabajan a los alrededores de la Institución.

Narración de lo ocurrido	Reflexiones
<p>El día 2 de abril asistimos al lugar del MOPT donde se realizan las pruebas teóricas de manejo, ubicada en Paso Ancho. En este lugar a la vez, se encuentra el “Departamento de Formación y Capacitación”, donde se brindan las tutorías que las personas, quienes deseen realizar la prueba teórica, pueden acudir para recibir una preparación, donde se supone que se da una intervención pedagógica. Además, gracias a que la prueba teórica es realizada mediante una computadora, ésta institución cuenta con los recursos tecnológicos necesarios para tal fin. Estuvimos observando afuera de la institución y conversando con personas quienes se encontraban alrededor, así como personas quienes iban a realizar la prueba y sus acompañantes, estas personas afirman que no se necesita de una formación previa o tutoría antes de realizar la prueba, porque el manual es muy explícito, además de que la información inmersa en este manual es muy útil a la hora de estar manejando por las vías públicas. Además se conversó con personas</p>	<p>Reflexiones sobre lo observado</p> <p>En éste espacio se denotó, que al igual que la Sede que se encuentra en San José centro, donde se realiza la prueba práctica de manejo, aquí en la sede de Paso Ancho donde se realiza la prueba teórica, también se vive un ambiente de tensión y estrés, solo que en este lugar el contacto entre funcionarios del MOPT y las personas que llegan a realizar el examen es mínimo. Por lo que, este ambiente negativo se relaciona más con la predisposición que tienen las personas sobre el examen teórico y con el cumplimiento de los horarios (tiempo), que deben respetar los funcionarios, ya que si una persona llega tarde a la cita de revisión del carro (previa a la prueba práctica), pierde la misma y por ende, no puede realizar la prueba práctica de manejo, así que son constantes las discusiones por las diferencias de tiempo, de modo que los funcionarios han optado por disminuir el contacto con las personas que visitan el sitio, lo que llama la atención, pues la información que se brinda ante los cuestionamientos de las personas es mínima, no cualquiera puede entrar al espacio y si se entra, se debe de cumplir con ciertos lineamientos de seguridad.</p> <p>Por otra parte, en esta zona la presencia de “gavilanes” se vuelve hacer presente, solo que en este sitio, los conflictos por el territorio y por atraer clientes a sus negocios o productos, y alejarlos del de los demás, se hace más presente aquí, pues apenas llega una persona le ofrecen automóviles para la prueba práctica, libros, dictámenes médicos, exámenes de ejemplo con las respuestas, entre otros servicios, que alejan a las personas y los ponen en un estado de temor, pues si no se aceptan se realizan comentarios como “tenga cuidado con aquel “gavilán” porque ellos asaltan”. Lo que parece relevante, puesto que las personas deben esperar en fila afuera de las instalaciones mientras son acosadas por éstos y los funcionarios de la Institución no intervienen en ésta situación, simplemente llaman mediante un megáfono a las personas para que entren, lo que hace de éste espacio, un lugar de cuidado para los usuarios, debido a que deben estar atentos por si son llamados (ya que si llegan tarde pierden la prueba) y además, deben tener cuidado con los “gavilanes” que los asechen.</p> <p>Otro elemento que nos parece interesante, es la forma en que se preparan las personas para realizar la prueba teórica, pues a pesar de que para éste examen si cuentan con la oportunidad de asistir a tutorías o de llevar un curso previo de preparación, la mayoría de usuarios prefieren prepararse de manera individual, es decir optan por comprar el libro y estudiar o leerlo solos en sus hogares y después presentarse a ejecutar el examen. Lo negativo de esta forma de estudio, es que las personas no valoran la información del libro y que les quiere ofrecer Educación Vial, para implementarla en las carreteras, sino que simplemente la aprenden para aprobar la prueba; asimismo, éstas personas pasan el examen con la nota mínima o lo reprueban por 2 o 3 puntos, lo que en ocasiones los desmotiva.</p> <p>Situación que nos preocupa, debido a que el interés por la construcción teórica de aprendizajes es el mínimo, tanto para los futuros conductores, como para los funcionarios, así que nos cuestionamos la finalidad del examen, pues se torna simplemente en una barrera más por superar para obtener la licencia de conducir o en realidad se quiere evaluar con ella, que el conductor posea información básica y pertinente que puede implementar o que le puede servir mientras transita por las carreteras.</p> <p>Preguntas como pasos a seguir:</p> <p>¿Cuál es la finalidad de la prueba teórica de manejo?, ¿Qué se está haciendo para que ese fin se cumpla?</p> <p>¿Cuál es la formación que reciben los tutores y evaluadores de la prueba teórica? ¿Cómo son las tutorías y cursos que se imparten? ¿Qué aprendizajes</p>

quienes realizaron la prueba, y con los “gavilanes” también, entre ellos una de ellas quien estaba molesta porque otros gavilanes le estaban “robando” los clientes, por lo que nos aconsejó que tuviéramos cuidado con quienes ofrecen los servicios, como alquileres de autos o motos, ofertas en dictámenes médicos, venta del manual del conductor o las respuestas del examen, ya que algunos de los gavilanes son estafadores o ladrones que tienden a engañar a las personas y a asaltarlas. Por otro lado, se evidencia un ambiente estresante en este lugar, donde las personas están estudiándose el manual del conductor, están pendientes en el portón para ingresar a la institución y así, realizar la prueba, más en cambio, aquellos quienes ya han realizado la prueba se muestran tranquilos, o bien, se encuentran frustrados o molestos porque perdieron la prueba. Finalmente, cabe destacar que respecto a la relación que existe entre los funcionarios y las personas que van a realizar la prueba teórica, se limita a preguntas como ¿Cuál es su nombre?, ¿A qué hora le corresponde hacer la prueba?, ¡Deme un momento por favor!, ¡Vaya al final del pasillo! y ¡Ya perdió la prueba por no llegar a tiempo!

o habilidades se promueven con las mediciones en las tutorías?

¿Quiénes diseñan las pruebas teóricas? ¿En qué necesidades se basaron para la creación de la prueba teórica? ¿Cuál es la fuente donde se obtuvo la información con la que se diseñó el examen y el manual del conductor?

¿Por qué los conductores deben cumplir con este requisito? ¿Qué apoyos se les facilitan a las personas que reprueban el examen?

¿Se adapta el examen teórico si una persona con discapacidad auditiva lo requiere, cómo? ¿Qué otras adaptaciones se le pueden hacer o han realizado a la prueba teórica para la diversidad?

Labor pedagógica

¿Cuál fue nuestro papel en esa realidad?

Nuestro papel en ésta realidad se limitó a ser observadoras para realizar una lectura del contexto de Paso Ancho, donde se realizan las pruebas teóricas de manejo. Asimismo, cumplimos con un papel de personas que saben escuchar, quienes se preocupan por el proceso que han pasado las personas a quienes se entrevistó, respecto a la obtención de la licencia para conducir, principalmente sobre cómo les había ido en la prueba teórica, cómo se sintieron durante la prueba, y ahora qué van a hacer, o bien les deseábamos suerte si iban a realizar dicha prueba.

Además, el relacionarse con todos los actores inmersos en el contexto, es un papel fundamental para crear lazos de confianza y así, éstos no se sientan evaluados o amenazados, como para que opten por mirarnos como intrusas, por lo que somos parte de esa realidad de una manera indirecta.

¿Cómo afectó mi presencia a la realidad en que estuve participando?

Consideramos que nuestra presencia afectó la realidad de una manera positiva, porque tratamos de disminuir la ansiedad de quienes esperaban afuera de la institución, mediante el diálogo, por lo que les distraíamos de toda preocupación y les deseábamos suerte cuando terminábamos de conversar.

Además fuimos el consuelo de aquellos que habían perdido la prueba, porque les escuchamos sus molestias y sus metas a cumplir después de ésta experiencia, les alentamos a seguir adelante, con el fin de tener éxito en la prueba.

Por lo tanto, consideramos que afectamos de diferente manera a esta realidad, ya que no todos los días se cuentan con personas con quienes desahogarse después de realizar la prueba, así como tampoco se cuenta con alguien para conversar para canalizar la ansiedad antes de hacer la prueba.

¿Qué tengo que mejorar de mi trabajo?

Tal vez tenemos que arriesgarnos un poco más para hablar con las personas quienes salen y entran a la institución, así como conversar con los funcionarios a pesar de que tal vez dispongan de una actitud inadecuada para tratar a una persona, pues nos podrían sorprender los resultados, ya que nos predisponemos al ver los comportamientos de las personas antes de ingresar y después de realizar la prueba, y no conversamos con ellos o ellas por temor, lo cual nos puede brindar información significativa que podamos analizar con mayor detalle.

¿A qué acciones debo dar continuidad para el siguiente paso?

Debemos ingresar a la institución y conversar con los funcionarios acerca de la realidad que viven ellos en esta institución, seguir preguntando por las experiencias de las personas quienes esperan pacientemente afuera las aulas o afuera de la institución, podríamos **observar una tutoría para saber cuál es la metodología** que se implementa en las mismas, cuál es la preparación que los capacitadores reciben para ser mediadores de las tutorías.

¿Cuál es la acción que como pedagoga me corresponde realizar?

Como pedagogas nos corresponde indagar un poco más sobre la *dinámica que se practica en la institución, así como la cultura institucional, para así comprender dicha dinámica*. A la vez, debemos tratar como personas a aquellos con quienes conversamos, para que se dé una relación natural, sin necesidad de que la otra parte se sienta evaluada o juzgada.

Además sería interesante que nosotras como pedagogas conozcamos las diferentes historias de vida de “los gavilanes”, ya que forman parte de la cultura en esta realidad, por qué trabajan en esto, qué les impulsó a dedicarse a este empleo improvisado, por cuáles situaciones han pasado para llegar donde se encuentran; con el fin de enriquecer nuestro conocimiento respecto a la razón de ser de estas situaciones.

Incluso, sería aún más interesante, que nosotras como pedagogas, detectemos mediante el diálogo las actitudes y concepciones que los actores tienen acerca de la institución y de sus funcionarios, para así conocer qué tipo de relación construyen los mismos.

Apéndice C

Diario de campo 3

Fecha: 9 de abril de 2014

Hora: 8 a.m. a 11:30 a.m.

Lugar: Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) en la Uruca y Educación Vial, en Paso Ancho.

Grupo de personas: Administrativos y funcionarios, del MOPT y Educación Vial.

Narración de lo ocurrido	Reflexiones
<p>El 9 de abril, asistimos a la sede del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) en la Uruca, para solicitar una autorización a los encargados del Departamento de Educación Vial, con el fin de que nos permitieran ingresar a las instalaciones donde se realizan las diversas pruebas de manejo (la prueba práctica y la prueba teórica). El objetivo de éstas visitas, sería el de conocer paso a paso, el procedimiento que las personas quienes quieren optar por la licencia de conducir realizan y además, la realidad que se evidencia en las diversas instituciones que ejecutan el examen teórico y la prueba práctica; quiénes intervienen en el proceso, cuál es la formación de éstas personas y cómo es la mediación que ofrecen al público, serian algunos de los elementos que analizaríamos en nuestra investigación, pero para esto necesitaríamos una autorización por parte de los directores de los diversos Departamentos encargados del proceso para obtener la licencia de conducir automóviles.</p> <p>Cuando llegamos a la sede del MOPT en la Uruca, notamos que afuera de las instalaciones había un grupo de “gavilanes”, los cuales ofrecían dictámenes médicos, entre otros documentos necesarios para realizar los trámites de licencia para conducir automóviles.</p> <p>Al igual, que las otras instituciones que se habían visitado del MOPT, ésta tenía gran cantidad de oficinas y departamentos administrativos, los cuales se ubicaban en tres edificios diferentes, en el primero se observaba a personas sacando documentos de circulación, el segundo pertenecía al Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) y el tercero era para las personas que estaban sacando su licencia de conducir o renovándola.</p> <p>Para iniciar, nos dirigimos al último edificio, donde se encontraban las personas que estaban sacando su licencia de conducir, pero ahí nos atendió un guarda y éste nos indicó, que para el trámite que estábamos solicitando, debíamos dirigirnos al edificio del</p>	<p>Reflexiones de lo observado:</p> <p>Con respecto a lo observado en ésta ocasión, se piensa que la Institución del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), es una institución de amplia influencia en la sociedad, debido a que es la encargada de todo lo relacionado al tema de circulación y transporte por las vías del país. De manera, que gracias a esta función se comprende el porqué de tantos departamentos y sub-organizaciones que intervienen en la misma, debido a que cada una se encarga de una función en específico, y fue mediante ésta visita a las oficinas del MOPT en la Uruca, que se conoció que Educación Vial es el Departamento encargado de ejecutar el proceso de obtención de la licencia de conducir y que el mismo no está ligado al departamento del COSEVI, para ejecutar este proceso de obtención de la licencia, simplemente aporta económicamente al Departamento de Educación vial, para que este pueda suplir algunos gastos, como por ejemplo los materiales empleados en las pruebas.</p> <p>Otro de los elementos que llamó la atención, es que a pesar de ser departamentos de una institución que se encuentran en diferentes lugares, se procura mantener una comunicación constante entre estos, con el objetivo de brindar una respuesta positiva a la población que requiere de sus servicios.</p> <p>De la misma forma, se considera que la información facilitada por una de las funcionarias fue relevante, debido a que permitió construir una noción de cómo se vivencia actualmente el proceso de obtención de la licencia para conducir y de algunos de los lineamientos que se deben seguir, así como quiénes son los encargados, sus funciones y el desarrollo en general de cómo se diseñan estas pruebas.</p> <p>Por lo que, se puede decir que además de conocer las instalaciones y solicitar el permiso correspondiente para ejecutar la investigación dentro del lugar, se tuvo la oportunidad de conocer información importante y nueva del proceso de obtención de la licencia para conducir, que se desconocía y que no se había encontrado en ningún referente teórico, por lo que esta visita a las instalaciones de la Uruca se valora, a pesar de la poca influencia que tienen estos departamentos en el proceso de obtención de la licencia de conducir que se realiza en el país, pues cada departamento juega un rol fundamental para que en Costa Rica la seguridad y la Educación Vial se mantenga en las carreteras públicas del país, pero es en estos departamentos donde se realizan los tramites finales para tener la licencia.</p> <p>Preguntas como pasos a seguir:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ¿Cuál es el funcionamiento interno del Ministerio de Obras Públicas y Transportes? 2. ¿Cómo se estructura el Ministerio de Obras Públicas y Transportes? 3. ¿Cuáles son los puntos de relación o de encuentro que conectan los distintos departamentos que conforman el MOPT? 4. ¿Esta estructuración tiene alguna relación o influye con el problema de investigación? 5. ¿A qué se debe que los “gavilanes” se encuentran desde la Uruca hasta Paso Ancho? 6. ¿Cómo influye la existencia de los “gavilanes” en la vida de los futuros conductores?

COSEVI.

Cuando ingresamos al edificio de COSEVI, una recepcionista nos atendió y al explicarle cual era el trámite que necesitábamos, nos refirió con la directora general del departamento Jazmín, la cual amablemente nos atendió y ofreció información relevante acerca de cómo es el proceso para obtener la licencia de conducir y una breve descripción de la organización del MOPT, ya que desconocíamos la totalidad del mismo y sus funciones.

Así mismo, nos brindó una serie de recomendaciones en cuanto a la investigación que estábamos por iniciar, pues nos comentó que era un espacio el cual se encontraba en constante cambio por lo que debíamos aprovechar las oportunidades de diálogo que se nos presentaran, diseñando esquemas de preguntas previamente, así como solicitar a la Dirección de Servicios un organigrama de la institución, para que comprendiéramos de una mejor forma la organización de la institución.

Por otra parte, al finalizar la conversación con ésta funcionaria del COSEVI, la misma se comunicó por teléfono con algunos de los directores de los departamentos que incidían en el proceso de obtención de la licencia, debido a que ella nos mencionó que dicha carta debía de ser entregada al Departamento de Educación Vial en Paso Ancho y a los encargados del Departamento donde se realizaba el trámite para sacar la licencia de conducir. Solamente, que las personas con las que se comunicó, recomendaron que primero nos presentáramos en el Departamento de Educación Vial en Paso Ancho.

Al finalizar la reunión, se agradeció a la funcionaria por toda la información facilitada, ya que permitió que construyéramos una noción de cómo era el proceso de obtención de la licencia para conducir en el MOPT.

Seguidamente, nos trasladamos de las instalaciones del MOPT en la Uruca, hacia el Departamento de Educación Vial en Paso Ancho, donde debíamos entregar la carta, con el fin de obtener la autorización correspondiente, de manera que una vez ubicada en las instalaciones de Paso Ancho, se consultó si se podía ingresar a dejar la carta, pero dicha autorización no se facilitó debido a que el Director no se encontraba en el lugar, por lo que se entregó la carta a la unidad correspondiente y se quedó a la espera de una respuesta.

Labor pedagógica

¿Cuál fue nuestro papel en esa realidad?

En la realidad que se vivenció el día de hoy, fuimos observadoras y exploradoras del contexto que se visitaba, pues nunca se había ingresado al lugar, por lo que entrar al mismo fue toda una experiencia, ya que se observaba cada detalle del espacio y se formulaban preguntas de lo que se visualizaba. Además, se tomaban apuntes de toda la información que se consideraba relevante, debido a que se conocía que cada detalle era importante para nuestra futura investigación.

¿Cómo afectó mi presencia a la realidad en que estuve participando?

Se cree, que nuestra presencia en el espacio afectó un poco las funciones de algunos empleados, específicamente de los que sacaron de su tiempo para atendernos y resolver nuestros cuestionamientos, puesto que había otro grupo de personas que también dialogó con nosotras, pero los mismos eran de información o recepción, por lo que estaban cumpliendo con su función de orientar o guiar a las personas que ingresaban a la Institución, más en cambio los demás funcionarios tuvieron que sacar tiempo de sus funciones para informarnos y responder a los cuestionamientos que poseíamos, de manera que se cree, afectamos su cotidianidad laboral, pues hicieron algo diferente y a la vez, valoraron cuánta información poseían del lugar donde trabajan, ya que para responder a nuestras preguntas se requería de información antigua de la misma.

¿Qué tengo que mejorar de mi trabajo?

Para las próximas visitas, a los diversos departamentos del MOPT, se considera que se deben diseñar diversos instrumentos, ya sean guías de observación o posibles entrevistas, puesto que esto permitirá llevar un orden de la información que en verdad se quiere conocer y además, ser más concretas al momento de formular las preguntas a los diversos funcionarios que nos atienden, y así podremos aprovechar más el tiempo dentro del contexto y obtener mejor calidad de información.

¿A qué acciones debo dar continuidad para el siguiente paso?

Para iniciar, debemos esperar la aprobación o la obtención del permiso por parte de la institución para ingresar al sitio, y una vez dentro de éste, se podrá dar continuidad a acciones y recomendaciones que han facilitado algunos de los funcionarios con los cuales se ha conversado a lo largo del proceso de observación, cómo conocer más el organigrama de la institución, su organización en general, la misión, la visión, en qué consiste cada prueba, quienes son los actores que influyen en la construcción y valoración de las pruebas, entre otros cuestionamientos que nos han surgido a lo largo del camino y que podrían generar información relevante.

¿Cuál es la acción que como pedagoga me corresponde realizar?

Se considera que la acción que se debe realizar desde el punto de vista de la pedagogía, en el contexto en el que hoy nos encontramos, corresponde a estar en constante indagación de lo que se muestra alrededor, para comprender mejor la dinámica institucional donde se encuentra inmerso el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, así como nos corresponde encontrar las relaciones que conectan a los distintos departamentos de dicha institución, para encontrar hallazgos de importancia en la investigación, en cuanto al nivel de incidencia que esto tiene a nivel institucional y cómo afecta eso en los usuarios y en las usuarias.

Otro rol significativo que se debe cumplir en este contexto es el de apropiarnos de la investigación que estamos realizando, con el fin de hablar con propiedad y buen dominio del tema cuando los distintos funcionarios preguntan al respecto, es decir, demostrar el profesionalismo que se tiene, con compromiso y buena actitud

Apéndice D

Diario de campo 5

Fecha: 30 de abril de 2014

Hora: 8 a.m. a 11:30 a.m.

Lugar: Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) Educación Vial, en Paso Ancho.

Grupo de personas: Docente en su clase con 23 usuarios y usuarias.

Narración de lo ocurrido	Reflexiones
<p>El día 30 de abril, se asistió a la primera observación autorizada por la institución, en el contexto de Paso Ancho, en el departamento de Educación Vial, donde el encargado nos recomendó ir a observar la clase de un docente, cuya profesión corresponde a “Enseñanza de la Matemática”, quien desde su perspectiva, es uno de los docentes ejemplares de la institución.</p> <p>En este momento se encuentra a cargo de un grupo de 23 personas , donde se evidencian las siguientes acciones:</p> <ul style="list-style-type: none">-Se da un intercambio de información donde los estudiantes opinan sobre el tema que estudian.-Sobresale el tema de	<p>Reflexiones de lo observado:</p> <p>Es importante destacar que el hecho de que nos impulsaran a observar a un docente quien sobresale por su labor, nos quiere dar a entender que existen otros docentes quienes no necesariamente sean buenos en lo que hacen, y probablemente puede percibirse como una estrategia para camuflar las distintas necesidades que el desempeño docente tiene, en el quehacer pedagógico que se ofrece en el proceso de formación dado en Educación Vial.</p> <p>Sin embargo se debe destacar que el docente observado dispone de muchas cualidades en su clase, se evidencia que le gusta lo que hace, ofrece la oportunidad de intercambiar ideas con los estudiantes, y por ende se evidencia una interacción horizontal (docente-estudiante).</p> <p>A la vez domina el tema a la perfección e implementa material concreto de apoyo, lo cual genera que se respeten los diversos estilos de aprendizaje que se encuentran inmersos en el aula.</p> <p>Un recurso de apoyo que llamó la atención fue la presentación de power point, que contenía la temática de “rotondas” de una manera interactiva, donde le dio la oportunidad a los estudiantes de comprobar sus conocimientos, de inferir y de reflexionar en torno al tema, lo cual fue enriquecedor en el proceso de observación, porque los estudiantes se mostraban interesados y decían expresiones como “ya entendí el tema de las rotondas, con esa presentación” y “si me lo hubieran enseñado así, no hubiera repetido el examen”, ya que se desconocía de la existencia de este tipo de material concreto en el proceso de formación. Lo más curioso de este aspecto es que el docente es el creador de estas presentaciones, de manera que demuestra el compromiso de él para ofrecer experiencias de aprendizaje innovadoras que hagan la diferencia.</p> <p>Esto genera que se reflexione ante las estrategias que el docente implementa en su lección cuando debe facilitar un tema totalmente abstracto para el estudiante, pues se refugia de material visual para ayudar a la comprensión de los miembros de la clase, así como es menos desgastante para el docente, pues con este tipo de estrategia es más fácil y placentero, el mediar aquellos temas que son difíciles de comprender a primera impresión.</p> <p>Respecto a la explicación del docente en cuanto a la formulación de las preguntas, se considera que a la hora de brindar los consejos para interpretar las preguntas, también se debe investigar sobre las habilidades de interpretación que una persona pueda desarrollar para comprender lo que se les pregunta, pues algunos de los estudiantes aunque se les explica</p>

<p>“discapacidad física” enfatizando en que esta población sí puede manejar, siempre y cuando el auto esté adaptado a sus necesidades, sin embargo la respuesta de algunos de los estudiantes fue despectiva en cuanto a la población ya que afirmaban no querer montarse con un taxista quien no tuviera una mano.</p> <p>-Se aprecia un dominio del tema por parte del docente, ya que no dispone de un material de apoyo para guiar su clase o como punto de referencia, es decir no tiene un planeamiento escrito de cómo se desarrollará la clase.</p> <p>-Algunos estudiantes también dominan el tema porque contestan las preguntas con mucha propiedad y de forma acertada.</p> <p>-El docente utilizó recursos didácticos como el manual del conductor, pizarra, marcador, proyector para ver videos y material interactivo que explican algunos</p>	<p>cómo interpretar las preguntas se muestran confusos y no se responde a esta necesidad, debido a que si no comprenden, la institución no se hace responsable de la pérdida del examen.</p> <p>El tema de corrupción en materia de las licencias de conducir está a la orden del día, lo cual se reafirma con los testimonios de algunos de los estudiantes quienes se quejan del incumplimiento de las leyes por parte de autoridades competentes, quienes reciben sobornos, y por parte de las personas quienes sobornan a los oficiales para evitar que les hagan un parte y que se les aplique la ley, esto porque en Costa Rica, han salido a la luz mediante los medios de comunicación, de los oficiales de tránsito que aceptan este tipo de negociaciones, de manera que, si la Educación Vial es un proceso de formación, entonces ¿Cuál mensaje se le está ofreciendo a la sociedad costarricense en cuanto a responsabilizarse por sus imprudencias en la vía, o por no acatar las leyes viales como se debe?.</p> <p>Es por esto que se considera que la educación es fundamental en cada rincón donde un ser humano se desenvuelva, porque si se disponen de valores que fueron inculcados mediante la educación, entonces quién se encarga de inculcar los valores pertinentes para enfrentar las calles como conductores.</p> <p>Se considera que el proceso de formación dado en el departamento de Formación y Capacitación en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, es precisamente esto lo que desea fomentar en las personas cuando asisten a los cursos, exponer las imprudencias que ocurren en la vía para así, reflexionar en torno a los valores y el comportamiento que se debe tener en las vías.</p> <p>En cuanto a todo lo que se observó en relación con la labor pedagógica ejercida por el docente, se infiere que a pesar de todas las iniciativas para hacer clases más dinámicas y diferentes, se persiste en caer en lo tradicional de dictar y copiar de la pizarra, se brinda material que no es muy legible, el cual corresponde a la prueba final que el docente les brinda para que practiquen y los contenidos los da el docente y no se propicia la construcción por parte de los estudiantes porque se evidencia que, los estudiantes solamente se encargan de escuchar lo que el docente les dice, estos copian en el cuaderno y no se conversa, solamente existe espacios pequeños para hacer bromas u opinar, pero a lo que respecta en construcción de conceptos, no se perciben.</p> <p>Preguntas como pasos a seguir:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ¿A qué se debe el hecho de no disponer un planeamiento que guíe la dinámica de la clase? 2. ¿Los recursos didácticos son aprovechados por todo el personal docente o cada docente puede decidir entre utilizarlo o no? 3. ¿Qué se necesita para interpretar correctamente las preguntas de la prueba teórica? 4. ¿Por qué las preguntas del examen conllevan a la confusión?, ¿Cuál es el propósito? 5. ¿Qué necesita disponer un docente para seguir la filosofía de la inclusión y cómo debe ser su perfil en el contexto de las tutorías en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT)? <p>Labor pedagógica ¿Cuál fue nuestro papel en esa realidad?</p> <p>Nuestro papel en ésta realidad se limitó a observar lo que sucedía en el contexto, para así, como investigadoras, determinar</p>
---	---

contenidos del manual.
 -El docente brinda ejemplos de las posibles preguntas que saldrán en el examen y explica cómo descifrar el juego de palabras que se presentan en la formulación de las preguntas.
 -Los estudiantes se encuentran molestos por la corrupción que desde su perspectiva sucede en las calles de Costa Rica, principalmente en el tema de partes y el incumplimiento de las leyes.
 -Se le brinda una inducción del protocolo a seguir a la hora de presentarse a realizar la prueba.
 -Se propicia la concientización sobre la imprudencia en las vías y estar siempre alertas a todas las decisiones que se vayan a tomar
 -Realizan una prueba de práctica para que los estudiantes se den una idea de cómo se encuentran preparados para enfrentar el examen.

la labor docente que se ejecuta en las tutorías ofrecidas por el MOPT, y además nos correspondió analizar cada acción que se creí prudente para retroalimentar y elaborar la investigación.

¿Cómo afectó mi presencia a la realidad en que estuve participando?

Se considera que la presencia de las investigadoras no afectó mucho en la realidad, debido a que nos incorporamos al grupo como dos usuarias más, quienes iban a recibir tutoría sobre el manual del conductor. Con el docente, a pesar de que sí sabía qué se estaba realizando, no tuvo ningún inconveniente y tampoco se percibió que la realidad cambiara, ya que, continuó con su clase sin ninguna distinción.

¿Qué tengo que mejorar de mi trabajo?

Por el momento se cree que se debe de mejorar el distribuirse de manera que se tenga un panorama en general del contexto, esto porque los únicos espacios disponibles para las investigadoras estaban muy cerca y se cree que hubiera sido más enriquecedor el proceso de formación, si las investigadoras se sientan en lugares estratégicos. Esto se dio por la razón de que cuando se solicitó observar una clase, las investigadoras se tuvieron que esperar hasta que les asignaran un aula para observar y esto tomó tiempo, por lo que los usuarios tomaron sus asientos y las investigadoras se vieron obligadas a sentarse en los espacios que quedaban, por lo que otro aspecto a mejorar sería llegar más temprano o antes de que los miembros del aula se distribuyan entre sí.

¿A qué acciones debo dar continuidad para el siguiente paso?

-Seguir observando en las clases de diferentes tutores para determinar las semejanzas y las diferencias de los quehaceres pedagógicos que se dan en las aulas.

-Preguntar a los docentes, los datos en los que se tengan duda respecto a las clases o a las metodologías para reconocer lo que los docentes perciben de las tutorías.

¿Cuál es la acción que como pedagoga me corresponde realizar? La acción que como pedagogas nos corresponde realizar, consiste en no hacer juicios de valor, ser objetivas con las críticas a realizar y disponer de criticidad profesional a la hora de analizar la información que se obtiene a partir de las observaciones. Así mismo, nos compete el informar a cada instructor de las tutorías aquello que se vaya a realizar dentro de sus clases, con el objetivo de que no se sientan evaluados, sino que es parte del proceso de formación de las investigadoras y de la institución también.

Apéndice E
Diario de campo 6

Fecha: 7 de mayo del 2014

Hora: 8 a.m. a 11:30 a.m.

Lugar: Educación Vial, en Paso Ancho.

Grupo de personas: Instructores y usuarios del curso intensivo de Educación Vial.

Narración de lo ocurrido	Reflexiones
<p>El día de hoy asistimos al curso de tutoría (intensivo), el cual consiste en asistir un día, ya sea de 8 a.m. a 11:30 a.m. o de 1p.m. a 4:30 p.m. y al día siguiente asistir a realizar el examen teórico. En este caso, nosotras asistimos de 8 a.m. a 11:30 a.m. con una instructora llamada Deina Castillo.</p> <p>Este curso se ejecutaba en el Auditorio y el día de hoy solo asistieron 8 estudiantes.</p> <p>Para empezar la docente pasó lista, con el objetivo de ver cuales personas de las presentes en realidad estaban inscritas en el examen, de hecho había algunos usuarios que se habían equivocado de modalidad, es decir se habían matriculado por suficiencia (esto quiere decir que solo se deben presentar a realizar el examen) y estaban, dentro de la modalidad intensiva o charla, por lo que debían retirar se del curso, de esta forma solo quedaron 8 estudiantes dentro del Auditorio para realizar el examen.</p> <p>Cabe destacar, que al final de la clase la docente mencionó que está situación se estaba enfrentando desde que la matrícula de las pruebas y los cursos, se estaban ejecutando mediante el sistema de llamadas, es decir desde que el sistema en línea por internet se había quitado y se le había otorgado a una empresa de servicios telefónicos, por lo que esto se había tornado en una problemática que actualmente estaban enfrentando.</p>	<p>Reflexiones de lo observado:</p> <p>Observar la modalidad del curso intensivo o charla, permitió brindar una noción de cuál es la dinámica que se sigue dentro de este curso y cuál es rol que ejecutan los Instructores en él. Y es gracias a esta vivencia, que se puede decir que el tiempo que se posee actualmente para abarcar nueve capítulos de información de un libro es limitado, y que muchos de los usuarios desconocen que deben llevar y leer el libro antes de asistir a esta modalidad de curso, por lo que muchos se pierden en el mismo o no comprenden las temáticas que se abarcan y las explicaciones que se facilitan.</p> <p>Además, se reflexiona acerca de la flexibilidad y apoyo que brindan a las personas que asisten a la institución, es decir a los usuarios, ya que los Instructores por lo general solo se limitan a brindar breves explicaciones y aclarar dudas, dentro de esta modalidad, debido a que para ellos es difícil abarcar o mediar estrategias pedagógicas que faciliten aprendizajes significativos para los usuarios. Es decir, que ellos y ellas mencionan tener que cumplir con la visualización de toda la materia del Manual del Conductor, por lo que no pueden realizar otra dinámica que no sea explicar los temas importantes, ofrecer cuestionarios y aclarar las dudas que surjan.</p> <p>Finalmente, esta experiencia permitió observar la realidad que vivencian actualmente los Instructores al momento de mediar los cursos en sus diferentes modalidades, de manera que ahora se tiene una mayor comprensión de los factores que pueden estar incidiendo en sus mediaciones, como lo son el tiempo, la falta de estrategias pedagógicas, la cantidad de información a mediar, entre otros elementos.</p> <p>Preguntas como pasos a seguir:</p> <p>¿Qué estrategia implementan los Instructores dentro de sus cursos?, ¿Cómo es la planificación sus mediaciones?, ¿Con cuáles materiales de apoyo cuentan para realizar sus mediaciones?, ¿Qué tan accesible es la información que facilita la institución a la población en general?, ¿Cómo se pueden mejorar las mediaciones que facilitan actualmente los Instructores, para que sean más accesibles ante la diversidad de la población?</p> <p>Labor pedagógica</p>

Durante la clase la dinámica que se siguió, consistió en que la docente les indicaba a los usuarios en cuál página del libro ubicarse, para que estos leyeran la información que ahí se presentaba y mencionaran si tenían alguna duda, sin embargo debido a la falta de confianza, algunos preferían quedarse callados y no realizar ninguna pregunta.

En ocasiones cuando la Instructora visualizaba que no habían dudas ante un tema relevante para la prueba teórica, realizaba una breve explicación de los temas, apoyándose en una pizarra que se encontraba arriba del Auditorio.

En la sesión observada, se denotó que habían usuarios que no traían el libro, algunos se lo hicieron saber a la instructora y otros no, pero lo que se dio por respuesta fue la exclamación de que ellos y ellas debían haberse leído el Manual del Conductor antes de asistir al curso, pues éste solo era para aclarar dudas, de manera que tendrían que buscar alguna pareja de trabajo, retirarse o recibir la clase bajo estas condiciones.

La tutoría terminó antes de tiempo, debido a que las explicaciones que se dieron para los usuarios fueron mínimas y cada vez, que se les preguntaba si alguno o alguna tenía una duda, nadie mencionaba nada.

Además, porque se les entregaron algunos instrumentos como cuestionarios y resúmenes, de algunos de los capítulos que les entrarían en el examen, y con esto se finalizó la charla del día de hoy.

¿Cuál fue nuestro papel en esa realidad?

En esa realidad, nuestro papel fue de usuarias observadoras, donde éramos estudiantes del curso intensivo, aunque la Instructora conocía el trabajo que estábamos realizando, por lo que nos colaboró en todo lo que pudo, pero por lo general fuimos observadoras y exploradoras del proceso que estaban ejecutando los diversos usuarios en el espacio visualizado.

¿Cómo afectó mi presencia a la realidad en que estuve participando?

Se considera que nuestra presencia afectó la realidad de la Instructora y no la de las personas usuarias que se encontraban en el sitio, pues éstas y éstos desconocían que nuestra presencia en el lugar se relacionaba con la ejecución de un Trabajo Final de Graduación, ellos y ellas pensaban que éramos dos usuarias más del proceso de obtención de la licencia para conducir. Más en cambio, la Instructora sí conocía del origen de nuestra presencia en ese espacio, de manera que se cree que tal vez la realidad de ella sí se pudo ver afectada, ya que se pudo haber sentido evaluada u observada por nosotras.

¿Qué tengo que mejorar de mi trabajo?

Seguir conociendo la realidad que enfrentan tanto los usuarios como los Instructores y Evaluadores del proceso de obtención de la licencia para conducir, para así ir visualizando cómo se puede mejorar el proceso en general para la diversidad de personas que asisten al lugar y trabajan en él.

¿A qué acciones debo dar continuidad para el siguiente paso?

Se considera que para brindar una continuidad al proceso, se debe de continuar observando y explorando el espacio y el proceso en general, para así construir y mejorar la noción que se está construyendo acerca del proceso de obtención de la licencia de conducir que lleva a cabo el MOPT.

¿Cuál es la acción que como pedagoga me corresponde realizar?

Idear posibles ajustes o mejoras, para que los cursos sean de mejor calidad tanto para los usuarios como para los Instructores y Evaluadores, eso sí tomando en cuenta sus necesidades, y generar consciencia acerca de la importancia de la Educación y de la Seguridad Vial para la ciudadanía en general.

Apéndice F

Diario de campo 9

Fecha: 28 de mayo del 2014

Hora: 9:00 a.m. a 10:00 a.m.

Lugar: Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), Sede Central, Departamento de Formación y Capacitación, Paso Ancho.

Grupo de personas: Personas que realizarían la prueba teórica en el departamento de Formación y Capacitación, Paso Ancho

Narración de lo ocurrido	Reflexiones
<p>El día de hoy las investigadoras se encuentran en el Departamento de Formación y Capacitación, ubicado en Paso Ancho, San José, con el fin de observar a los usuarios y a las usuarias, durante la realización de la prueba teórica de manejo a un grupo que no asistió a tutorías ni al curso regular, sino que se le llama “por suficiencia” donde los usuarios estudian el manual en sus hogares y se presentan a realizar el examen sin ninguna instrucción, donde se evidenciaron los siguientes acontecimientos:</p> <p>-El encargado o encargada de cuidar los exámenes son los mismos tutores a quienes se les rota para dar clases y cuidar exámenes, pero está prohibido que el docente quien le haya dado curso a un grupo, sea quien lo cuide cuando realiza el examen.</p> <p>-El encargado o encargada de supervisar el examen, debe llamar a cada uno de los usuarios matriculados, de manera que tiene una lista que le guía para llamarles en orden alfabético. Los usuarios y usuarias deben presentar la cédula de identidad o pasaporte (en el caso de los extranjeros), y junto a eso, deben tener el recibo de pago del examen.</p> <p>-Cada uno de los usuarios deben tomar asiento donde se les indique y dejar la cédula y el recibo</p>	<p>Reflexiones de lo observado:</p> <p>Esta observación permitió que las investigadoras conocieran el protocolo a seguir para elaborar la prueba teórica de manejo y el nivel de tensión que se vive en este lugar cuando realizan la prueba.</p> <p>Es fundamental analizar que a primera entrada, el encargado o la encargada de supervisar las pruebas teóricas, no se muestran amigables con los usuarios, sino que se encuentran serios, no interactúan con el usuario sino para solicitarle la presentación de documentos, de manera que se infiere que esto podría influir en el refuerzo de los nervios de las personas, porque no se propician espacios para relajarse, sino que es un ambiente bastante frío y estresante.</p> <p>Los diálogos que tienen el encargado y el usuario, se limitan a las preguntas sobre anomalías del computador, o para solicitarle información cuando ya han terminado el examen, en relación con el tiempo que debe transcurrir para volver a matricular el examen, en caso de que hayan perdido la prueba, o bien si se ha ganado la prueba, el encargado debe instruir al usuario acerca de los pasos a seguir después de aprobar el examen teórico, pero esto se da solamente si el usuario pregunta, de lo contrario, el intercambio oral entre el encargado y el usuario es nulo.</p> <p>A pesar de que no se tiene la certeza de cuántas personas aprobaron y cuántas personas reprobaron la prueba, se evidenció las caras de frustración y de enojo de algunos usuarios, por lo que se infiere que cuando las personas salen del examen y adoptan esas actitudes, posiblemente perdieron la prueba, más en cambio si la ganaron, se puede percibir fácilmente, porque las actitudes son de felicidad, respiran, pegan un grito de alegría, se muestran descansados y felices. Sin embargo hubo otros usuarios quienes del todo no mostraron emoción alguna, por lo que las investigadoras nunca sabrán si aprobaron o reprobaron.</p> <p>Partiendo de lo anterior, se afirma que hubo mayores comportamientos negativos que de felicidad, por lo que se puede inferir que la mayoría de las personas perdieron la prueba y por ende, las investigadoras consideran que la formación autodidacta no es la más pertinente para tener éxito en la misma, ya que posiblemente, las personas quienes eligen el modo “suficiencia”, no disponen de mucho tiempo como para asistir a los cursos, o bien, les da pereza asistir a los cursos, entre otras posibles razones.</p> <p>Lo que sí es importante destacar es que bajo la modalidad de “suficiencia” los usuarios pasan por alto muchos conceptos importantes, que son fundamentales para realizar la prueba teórica, porque las personas le ponen atención a lo que les interesa o les llama la atención y probablemente tratan de memorizar los conceptos sin</p>

donde se pueda ver, así mismo, deben esperar hasta que todos hayan sido llamados para iniciar el examen.

-Para iniciar el examen, el encargado indica que se debe introducir en el espacio correspondiente el número de cédula y el número del recibo como contraseña, éste código fue señalado previamente por el encargado cuando llama a cada usuario según la lista.

-Posteriormente deben verificar que todo está los datos son correctos para así dar inicio al examen, donde aparecen los datos de la persona automáticamente en la computadora.

-El encargado da la indicación de iniciar y les recalca que disponen de 50 minutos para resolver la prueba, no se pueden hacer preguntas sobre algún concepto de las preguntas o las respuestas, solo se puede solicitar ayuda si la computadora muestra un error y entorpece la continuidad de la misma.

-Mientras las personas están realizando la prueba teórica, las investigadoras evidencian que se encuentran muchos quienes se muestran nerviosos porque comienzan a realizar sonidos repetitivos, agachan las cabezas, hacen el intento de recordar las respuestas, se rascan los ojos, se tocan el pelo y la cabeza.

-Otros se muestran confiados y no presentan comportamientos repetitivos como los que están nerviosos, unos terminan la prueba pasados los 20 minutos, mientras que otros disponen de todo el tiempo para realizarla.

-Lo que no se pudo averiguar, fue cuántas personas desertaron y cuántas aprobaron el examen porque son datos confidenciales y no se les permitió interactuar con los usuarios en ese momento.

entenderlos, de manera que cuando se les plantea una pregunta de diferente forma, posiblemente no la podrán contestar o la contestarán erróneamente.

Preguntas como pasos a seguir:

1. ¿Qué pasa cuando alguien no sabe utilizar la computadora, o se le dificulta la utilización del cursor para seleccionar las respuestas correctas?
2. ¿Qué pasa con las personas quienes no saben leer o escribir o con deficiencia visual, pero se encuentran haciendo la prueba en la computadora?
3. ¿Cómo se aborda la situación cuando se presenta una persona con dislexia a realizar la prueba teórica?
4. ¿Cuáles son las consideraciones o apoyos con los que las personas pueden contar en caso de que necesiten algo en particular?
5. ¿Cuáles son las razones por las cuales las personas matriculan las modalidades de los cursos? ¿Cuáles condiciones presentan las personas, que les obliga a matricular una modalidad en específica?

Labor pedagógica

¿Cuál fue nuestro papel en esa realidad?

Nuestro papel en esa realidad consistió en limitarnos a observar lo que ocurría sin derecho de hablar con los usuarios, ya que no se nos permitió, pero esto fue suficiente para obtener bastante información para comprender la dinámica de la prueba teórica.

¿Cómo afectó mi presencia la realidad en que estuve participando?

Se considera que las personas están lo suficientemente nerviosas como para darse cuenta que alguien más está allí, por lo que se afirma que nuestra presencia en esa realidad no afectó en el diario vivir de la prueba teórica, cada quien se concentra en su examen.

¿Qué tengo que mejorar de mi trabajo?

En el día de hoy lo único que se debe mejorar, corresponde a la capacidad de observar más detalles en el campo, porque por más que tratábamos de observar algo más, nada ocurría y desconocíamos qué más podría ser importante. Por lo que es necesario llevar una guía de observación para así ir determinando los aspectos que podrían ser importantes a la hora de observar en algún contexto determinado.

¿A qué acciones debo dar continuidad para el siguiente paso?

Las acciones que debemos dar continuidad consisten en verificar las verdaderas razones por las cuales una persona se inclina a matricular una modalidad en lugar de otra y contraponer los resultados que se dan en la realidad en cuando a la aprobación y deserción de la prueba.

¿Cuál es la acción que como pedagoga me corresponde realizar?

La acción que como pedagogas nos compete realizar, consiste la de investigadoras, para así seguir ahondando en aquello que intervenga en el proceso para obtener la licencia de conducir, porque todavía existen vacíos que llenar, para comprender la realidad y tratar de encontrar los puntos de enlace o las conexiones que ayudarán a darle sentido al estudio.

Apéndice G
Diario de campo 10

Fecha: 30 de junio al 4 de julio 2014

Hora: 8:30 a.m. a 11:30 a.m.

Lugar: Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).

Grupo de personas: Personas quienes asisten al curso regular por cuatro días y realizan el examen al quinto día.

Narración de lo ocurrido	Reflexiones
<p>Se acompañó a un grupo de 22 personas quienes asistieron al curso regular de preparación para el examen teórico de manejo, a lo largo de cuatro días en un horario de 8:00 a 11:30 de la mañana; así mismo se les acompañó en la realización de su respectiva prueba teórica. A continuación se detallarán los aspectos que llamaron la atención en este proceso de observación:</p> <p><i>Lunes 30 de junio:</i> Los recursos que el docente utiliza para la mediación de la clase corresponden a pizarra y marcador. El docente solo brinda aquello que podría salir en el examen, principalmente el capítulo II, respecto a la ley de tránsito, pues se encuentra en proceso de cambio, por lo que no se debe estudiar toda la ley de tránsito solamente algunos artículos. Así mismo, brinda ejemplos de las preguntas en relación con algún tema que estén estudiando.</p> <p>El docente realiza bromas graciosas, para propiciar la confianza entre estudiantes y docente, además abarca dudas hasta el final de la mediación que realiza. Surgen dudas sobre la formulación de las preguntas del examen, ya que según experiencias previas, tienden a ser muy confusas o no tan claras.</p> <p>Cuando los estudiantes tienen la oportunidad de preguntar y estos se equivocan en las respuestas, el docente opta por decir expresiones como “Muy bien, pero debe estudiar más”.</p>	<p>Reflexiones de lo observado: La experiencia de asistir al curso regular, fue muy enriquecedora para el proceso de investigación, ya que se pudo recabar información significativa que apoya el trabajo final de graduación, elementos que serán analizados a continuación:</p> <p><u>Mediación:</u> Al iniciar las lecciones a lo largo de los 4 días, se evidenció que el instructor comenzaba puntualmente, ya que el tiempo es un factor importante para el desarrollo de los contenidos, contaba con un uniforme que variaba cada día, además, mostró tener respeto por las diferentes opiniones de los usuarios, no se percató ningún inconveniente, demuestra un buen dominio del tema, por lo que se percibe que tiene mucho conocimiento sobre la información a facilitar y aprovecha el espacio para brindar sus lecciones, es decir no se queda en un solo lugar.</p> <p>Pero el hecho de conocer tan bien los contenidos, aunado a la falta de una guía de apoyo, genera que el docente facilite la información de manera desorganizada, es decir, sin contar con el orden establecido en el Manual del Conductor. Esto se suele prestar para generar confusiones entre los estudiantes, ya que, por el hecho de ir en desorden no se sigue la estructura y se muestra perjudicada porque no todos libros del “manual del conductor” disponen de la misma enumeración de las páginas, entonces cuando el docente menciona que va a dirigirse a la página 30, algunos usuario tienen que buscar la página de la que se está hablando y encontrarla en su propio manual que posiblemente se encuentra en la página 25 o 40.</p> <p>Por lo tanto el hecho de tener libros con diferente enumeración y no apegarse al orden que establece el manual, genera que la dinámica se desorganice un poco, los estudiantes se dispersan por preguntar cuál página es y no le prestan atención al docente.</p> <p>Frases como “Muy bien pero debe estudiar más” llamaron la atención de las investigadoras porque fue una sutil manera de decirle al estudiante que su respuesta era incorrecta, lo que pasa es que tiende a confundir al estudiante en cuanto a si lo que expresa está bien o está mal, simplemente es ambigua la expresión.</p> <p>Por otro lado, en cuanto a que el docente introduce un término nuevo sin explicar la raíz del mismo, deja inconclusa la formación que los estudiantes y las estudiantes reciben, debido a que no hay una relación al conocimiento previo, es decir, pueden saber a cabalidad el concepto “revoluciones por minuto”, pero el</p>

Se habla sobre el papel que juegan los nervios en las pruebas, ya que traicionan a cualquier persona, por más que se sepa todas las respuestas.

Importante destacar que en algunas ocasiones se toman en cuenta los conocimientos previos de los estudiantes por parte del docente.

Dentro del grupo existe una diversidad de personas, entre ellas, por diferencia de edad y experiencia para manejar, lo que ocasiona que algunos tengan mayor facilidad para asimilar los contenidos que otros.

Es relevante destacar que los pupitres y las sillas no son ergonómicos, ya que son incómodos a la hora de permanecer por mucho tiempo sentados.

En un momento el docente comienza a explicar un tema, pero no se explica el término fundamental, es decir, se explica sobre las revoluciones por minuto pero no se define el término “revolución”.

Se corta el zacate mientras se está dando clases, lo cual es un distractor para todos gracias al ruido que las máquinas generan.

Martes 1 de julio:

Se evidencia que no se da una construcción por parte de los estudiantes a la hora de que estos participan, sino que se les brinda todo lo que deben de saber, con el fin de que lo memoricen y lo puedan contestar en el examen.

El docente opta por ofrecer ejemplos cercanos a la realidad, lo cual puede percibirse que la teoría puede aplicarse a la realidad. Además, el dominio de las diferentes temáticas que facilita el docente.

Se observa que al momento de comprobar los conocimientos, no hay una respuesta efectiva por los estudiantes, ya que no contestan, o bien ofrecen respuestas erróneas.

Se ofrece material concreto pero éste no es tan legible como debería ser, el cual consiste en un cuestionario, que deben resolver individualmente y sirve para abarcar todo

concepto “revolución” por sí solo no necesariamente está claro, de manera que si se supiera el concepto “revoluciones”, probablemente se asimilaría mejor el concepto “revoluciones por minuto”. Es aquí donde se retoma lo mencionado por el docente en su clase acerca de que “términos obvios se omiten porque todo el mundo los sabe”, de manera que se generaliza en cuanto a lo que un estudiante sabe por lógica, y esto es muy relativo porque tal vez desde la concepción del docente quien está en constante interacción con la información que ofrece, genera que asuma que todos los estudiantes saben aquello que para él es sencillo, pero no necesariamente eso piense un estudiante quien apenas se encuentra adentrándose al tema de Educación Vial.

Debido a que el tiempo es un factor que influye en la mediación del docente, es más fácil y rápido para darle la respuesta a los estudiantes, porque si espera a que los estudiantes y las estudiantes construyan las respuestas, se debe invertir más tiempo para que piensen. Esto es un factor que debe ponerse atención porque qué es más preferible para la formación de los futuros conductores, que se preparen para contestar un examen, o bien, que se preparen para enfrentar las calles por el resto de sus vidas; bueno esto es un aspecto que como investigadoras debemos profundizar.

Sin embargo, el hecho de poner ejemplos cotidianos cuando se aborda una temática, ofrece cierto realismo a lo que se está facilitando, de manera que es más sencillo relacionar aquello que se está aprendiendo con un ejemplo real, pues le ofrece mayor sentido a la información. Lo contrario a esto, es que se cree que el estudiante va a aprender más rápido, pero cuando el docente trata de retomar lo aprendido, a los estudiantes se les dificulta responder acertadamente, ya sea por timidez, o bien, porque desconocen la respuesta, inclusive puede existir otra razón, pero se debe hacer hincapié que la participación de los estudiantes mejorar conforme pasan los días, por lo que pueden ser motivos de desconfianza que no participan.

Otro aspecto de la mediación que debe recalcarse, es el dar continuidad a las clases, más cuando la información es acumulativa y progresiva, es decir que día con día se estudian nuevos términos que se enlazan con los que ya se han estudiado, pero en la experiencia vivida con este curso regular, esto no se dio, de manera que se dejó inconcluso un tema y al día siguiente se inició con otro tema, de manera que es después de una hora que se retoma la temática inconclusa, por lo tanto, se considera que eso ocurrió porque el docente no tiene una guía de trabajo, sin embargo qué fue lo que detonó en él para retomar el tema que no se había determinado.

Además estuvo presente en el grupo una persona extranjera quien no dominaba el idioma español, y el docente no podía hacer mucho porque no se puede detener para prestarle la atención que se merece, ya que el docente tampoco manejaba el idioma inglés. Por lo tanto, aquí se muestra una barrera a nivel de idioma donde ni el docente ni el estudiante se pueden comunicar bien, por lo que el señor llevó a su esposa para que le tradujera, sin embargo no se le podían brindar apoyos durante el examen, solamente se le puede dar más tiempo.

Al final ésta persona pierde la prueba y se frustra mucho, a pesar de que en su país es un buen conductor y conoce todos los términos, esto porque una de las investigadoras lograba escuchar las conversaciones en

un capítulo del manual del conductor llamado “Sistemas del vehículo”. Después de un tiempo algunos estudiantes han terminado y no tienen claro qué se debe hacer después de haber terminado.

Miércoles 2 de julio:

Se inicia la clase con la introducción a un tema nuevo, de manera que no hay continuidad con lo visto en la clase anterior. Es hasta una hora y diez minutos después que se retoma la guía de preguntas.

El docente corrige a los estudiantes en cuanto al vocabulario que utilizan para referirse a ciertos términos, así como “muertos” que son los “reductores de velocidad”.

Se brinda un espacio para hablar de las personas con discapacidad en materia de su participación en el proceso para obtener la licencia de conducir, donde se habla que la política del dictamen médico se establece que “usted es apto para manejar si corrige su discapacidad”, además en dicho dictamen no se corroboran ciertas anomalías que pueda presentar alguna persona, por lo que el diagnóstico se limita a la responsabilidad de la persona en cuanto a decir la verdad. Incluso, se ofrecen situaciones hipotéticas para saber qué piensan los estudiantes al respecto, donde los estudiantes aparentan no molestarse porque una persona con discapacidad auditiva o retardo mental, realicen el proceso para obtener la licencia de conducir.

También se habla de los ajustes a nivel físico que deben hacerse a los automóviles, en caso de presentar una discapacidad física. Quienes del todo no se les puede aprobar la licencia de conducir son a las personas ciegas y a las personas con una condición de epilepsia, gracias a que el colegio de médicos no aprueban este tipo de casos. Se omiten contenidos por ser “muy obvios”

Jueves 3 de julio:

Se inicia con un tema que quedó inconcluso el día

inglés que tenían él y la esposa y demostraba tener un dominio en todo lo que respecta a Educación vial, simplemente que a la hora de interpretar la información en español, este dominio se disminuía.

Por lo tanto, en cuanto a la mediación evidenciada por los cuatro días que se asistieron se puede decir que siempre hay cosas a mejorar, el riesgo está en proponer las soluciones que permitan trabajar tanta información, en cuatro días, de una manera eficaz.

Recursos didácticos:

Los recursos utilizados a lo largo de la semana del curso regular, tuvieron su protagonismo en las observaciones, tales como el marcador de pizarra utilizado no era lo suficientemente legible, lo que perjudicaba el visualizar la información allí escrita, aunado al reflejo de la luz en la pizarra, por lo que hubo personas quienes dictaban lo escrito en la pizarra o bien, el docente lo dictaba, el problema era cuando el docente escribía algo en la pizarra para explicar una temática, ya que nadie se interesaba por interrumpir al profesor, ocasionando así que los estudiantes no escribieran las notas importantes que apuntaba el docente. Otro aspecto a analizar de los recursos, corresponde a los pupitres y las sillas, ya que no son lo suficientemente confortables para permanecer sentados por largo tiempo, lo cual perjudica en la atención de los usuarios al profesor, ya que se mueven constantemente para acomodarse de distinta manera, y el curso al carecer de dinamismo obliga a que el usuario permanezca sentado por durante tres horas y media. Esto podría interferir en el aprendizaje de más de una persona.

Por otro lado, el material que se brindó para trabajar de manera grupal, es ilegible, lo cual puede determinarse como un material inaccesible para todas las personas ya que, los usuarios tuvieron que invertir de su tiempo para descifrar las preguntas que se debían contestar, esto porque el docente se fue de la clase mientras se trabajaba en la guía. Se considera que el compromiso de un docente para con sus estudiantes es evidente cuando brinda un material, pues el docente es consciente sobre la calidad del material que le va a propiciar a sus estudiantes, por lo que si se va a brindar una fotocopia, cerciorarse de que está clara y comprensible, pues si se desea un buen desempeño por parte de los estudiantes, los estudiantes deberían recibir un buen desempeño de su docente y por ende que sus materiales didácticos sean legibles.

Preguntas del examen:

Las preguntas de la prueba teórica, es un tema muy controversial en el departamento de Formación y Capacitación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), porque a la hora de cambiar el examen a mano, por el examen cibernético, se realizaron una serie de cambios en las preguntas, así como el que las preguntas son en mayúscula y que se le quitaron los signos de puntuación, entonces existe una evidente denuncia por parte de los usuarios en cuanto a la formulación de las preguntas, porque generan confusión y por ende, ocasionan que se pierda la prueba.

Esta confusión se da porque cada quien interpreta las preguntas según lo preparadas que se encuentran respecto a la materia, pero algunas ocasiones eso no es suficiente, pues las interpretaciones varían según la persona que las haga, por lo que no siempre

Discapacidad:

siguiente, el cual consiste en 7 prioridades de paso, las cuales se ven en desorden y crea confusión, además se apoya con dibujos para facilitar el contenido.

Se hablan generalidades de la prueba, en cuanto a la calificación, las oportunidades de éxito en la prueba, cuántas veces se pueden equivocar y hasta qué momento sale la calificación.

Gracias a que éste es el último día de clases, se hace un fogeo de un examen similar al que van a realizar el día siguiente, el cual consistió en disponer de un control remoto, un proyector para que todos pudieran ver las preguntas del examen y así contestarlas conforme fueran presentándose.

Por otro lado, una persona presentó una barrera de idioma a lo largo de toda la semana, por lo que preguntó si podía utilizar un diccionario al momento de realizar su prueba y le dijeron que no podía ser posible porque era un problema que él debía resolver, ya que como requisito para realizarla, se debe hablar español.

Terminada la clase se conversa con el docente sobre la experiencia del curso, y él externalizó una serie de problemáticas que él encuentra en los cursos regulares, donde sobresa el tiempo como el factor que influye más en las diversas mediaciones que se podrían dar. A la vez, el docente destaca que cuando él comenzó a trabajar en Educación Vial, sus clases eran dinámicas y divertidas, pero conforme se fueron agregando nuevos capítulos al manual, así como nuevos términos, la tarea pedagógica ha evolucionado a una mediación meramente tradicional, gracias a que una semana es muy poco para facilitar todos los contenidos y así, atender las necesidades de las personas.

Viernes 4 de julio:

Es día de hacer el examen y algunos estudiantes se muestran con mucho estrés, ya que sus gestos los delatan, asimismo se distraen con el mínimo ruido y se

Cuando se habla sobre la discapacidad en materia de Educación Vial, muchas de las personas defienden la idea de que las personas con discapacidad pueden conducir, donde el docente les afirma la expresión, sin embargo destaca que las personas con epilepsia o con una condición de ceguera, tienen prohibida la opción de manejar automóviles, de manera que no pueden sacar su licencia de conducir debido a su condición. Esto de manejar automóviles y la discapacidad, son temáticas que han dado mucho de qué hablar, porque la institución no quiere discriminar, pero discrimina porque debe velar por el bienestar de los conductores y de las conductoras en las vías públicas, por lo que es un discurso de doble sentido porque no se están cumpliendo con las ideologías que desean perseguir.

Preguntas como pasos a seguir:

1. ¿Qué se está haciendo para desarrollar habilidades para interpretar las preguntas del examen?
2. ¿Qué se está realizando en cuanto a erradicar los nervios de las personas en las pruebas?
3. ¿Qué pasa con los menores de edad quienes asisten a los cursos, en cuanto a las habilidades que se necesitan para interpretar la información correctamente?
4. ¿Por qué los estudiantes se reúsan a participar cuando el docente hace preguntas sobre la materia que se ha aprendido? ¿Cuáles son las razones por las cuales los usuarios y las usuarias no desean participar en la clase?
5. ¿Por qué los ajustes no están permitidos en las pruebas teóricas? ¿Cuáles serán los ajustes que se podrían implementar en la prueba teórica sin necesidad de que se visualice como “una trampa” en el examen?

Labor pedagógica

¿Cuál fue nuestro papel en esa realidad?

Nuestro papel en esa realidad consistió en ser parte de los usuarios, como si fuéramos a recibir lecciones como las demás personas, donde anotábamos la información que el docente dicaba, así como los aspectos de interés para nosotras. En otras palabras, fuimos parte de esa realidad que los usuarios vivieron durante toda la semana.

¿Cómo afectó mi presencia la realidad en que estuve participando?

No afectó en lo más mínimo, ya que los usuarios no se dieron cuenta de quiénes éramos los primeros cuatro días, pero cuando se les entrevistó después de hacer el examen, por lo que fue hasta ese momento que tomaron consciencia acerca de lo que estábamos haciendo, pero la realidad no cambió.

¿Qué tengo que mejorar de mi trabajo?

En la experiencia vivida esta semana, se considera que lo único a mejorar es la capacidad de observar los aspectos que enriquezcan al estudio en ejecución, porque algunas ocasiones se omiten detalles que pueden ser reveladores en la investigación, o bien los puntos de enlace.

¿A qué acciones debo dar continuidad para el siguiente paso?

Seguir observando a los docentes en sus clases para así compararlo y verificar en qué se parecen, y así determinar un perfil de las clases del curso regular y un perfil del docente con su metodología.

desconcentran.

Se optó por entrevistar a los estudiantes cuando salían de hacer el examen, donde nueve personas entrevistadas solo tres no lo pasaron, una de ellas dijo sentirse frustrado porque cuesta mucho matricular de nuevo el curso y que es un dolor matricular la prueba, porque el call center lo dejaba guindando mucho tiempo y gastaba mucha plata. Además, que las preguntas eran muy ambiguas, hay muchos contenidos y que no estudiaron lo del libro, sino que solo lo del cuaderno.

¿Cuál es la acción que como pedagoga me corresponde realizar?

La acción que como pedagoga nos corresponde realizar consiste en ser críticas y objetivas en cuanto a lo que se vaya a afirmar de las clases que ofrecen los docentes en Educación Vial, ya que, se está hablando de mediación, de recursos didácticos, y otros factores que intervienen en todo proceso de formación, por lo que se debe tener ética y cuidado con lo que se vaya a afirmar, pues en lugar de eso, se podrían proponer soluciones para que aquello que se practique en las aulas del MOPT y que sea contra la labor de un pedagogo, sea erradicado dándole paso a las buenas prácticas.

Apéndice H

Diario de campo 13

Fecha: 13 de enero 2016

Hora: 1 p.m. a 4:30 p.m.

Lugar: Departamento de Educación Vial, sede Paso Ancho.

Grupo de personas: Personas que participan en el Curso de Iletrados y la Instructora a cargo Ana Boza

Narración de lo ocurrido	Reflexiones
<p>Aula número 7, se encuentran 13 personas en el grupo 12 hombres (3 jóvenes) y una mujer.</p> <p>Al iniciar se solicitan documentos de declaración jurada (documento que las personas asistentes debían llenar con ayuda de algún familiar). Se pasa lista llamando en voz alta a cada persona, se les pide la cédula de identidad y se les solicita que firmen en la lista de la misma forma que firman en su cédula. La mayoría son personas que no han aprobado el sexto grado de la escuela. El día de hoy es la tercera clase. Al iniciar se observa en la pizarra una presentación en Word con el título “Manual de Iletrados, Capítulo 1: Aspectos generales de tránsito”, antes de empezar a trabajar con este capítulo la instructora pregunta por cuál tema van y aprovecha para realizar preguntas referentes a los temas que han trabajado, por ejemplo: “¿Cuáles son los elementos de conducción?”, “¿Cuándo transita el primer vehículo en Costa Rica?”, entre otros cuestionamientos que las personas asistentes responden de memoria, puesto que la mayoría no sabe leer ni escribir entonces no cuentan con un apoyo físico como un cuaderno u hojas de información. La instructora hace un breve resumen de la materia que han trabajado (acerca de cuándo nació la Ley de Tránsito y cómo se ha transformado) y continúa realizan preguntas a los participantes “¿Cuáles son los requisitos mínimos que deben cumplir para obtener la licencia de conducir?”, ella explica relacionando la temática con los requisitos que ellos deben cumplir para entrar a recibir el curso, los cuales son presentar la cédula y el recibo de matrícula, para que así ellos comprendan qué son requisitos.</p> <p>El aula posee varias imágenes pegadas en las paredes una dice “Prioridades de paso” y contiene ilustraciones y números, también hay una pizarra con los tipos de señales de tránsito.</p> <p>La clase continúa y la instructora le pregunta a los estudiantes “¿Cuál es el estado que un vehículo debe tener para circular por las carreteras?”, la mayoría de personas presentes responde. Ninguna persona escribe nada sobre la clase y la información que en ella se está facilitando aunque la mayoría posee cuadernos y lápices, solo una participante toma nota</p>	<p>Participar en el curso de iletrados, permitió a las investigadoras conocer la realidad que experimentan los usuarios y los instructores que imparten este curso, anteriormente se habían observado las modalidades de tutoría e intensiva, y se puede decir que en cuanto a mediación, espacio físico y apoyos, el curso es similar a las otras modalidades, la única variante es la población a la que va dirigida. En este curso de iletrados como se mencionó, se vio a personas de ambos sexos, jóvenes y adultos, aunque en su mayoría adultos, de sexo masculino y con pocos estudios (primaria incompleta), algunos inclusive sin haber aprobado el primer grado de la escuela y la mayoría de zonas alejadas del país.</p> <p>Por otro lado, es interesante conocer que siendo éste uno de los cursos donde las personas necesitan mayores apoyos, sea donde los instructores reciben menos capacitación, la instructora en este caso usaba una estrategia de hacer constantemente preguntas y utilizar ejemplos cotidianos, para que las personas relacionarían los aprendizajes con su cotidianidad y partieran de la información que sabían, estrategia por la que ella misma optó al no recibir ninguna capacitación para facilitar este curso en específico.</p> <p>Con respecto a su estrategia, es curioso que la mayoría de personas sabían elementos de los vehículos y de la conducción, tenían un amplio conocimiento de éstas temáticas, lo que se cree es gracias a la práctica que han adquirido a lo largo de los años manejando ilegalmente (como muchos lo expresaban), pues a pesar de no tener la oportunidad de optar por su licencia de conducir, debido a no saber leer y escribir, muchos no tuvieron otra opción más que continuar manejando ilegalmente, ya fuera por motivos laborales, personales y hasta familiares, de manera que la mayoría tenía bastante experiencia en el área y las temáticas prácticas, ya que eran años de manejar bajo estas condiciones, esperando a que se reanudaran los cursos de</p>

de lo que se dice en la clase; aproximadamente la mitad de las personas no trae consigo ningún tipo de material didáctico.

Hablan de los documentos con los que debe contar un vehículo (es decir marchamo y Riteve), de las condiciones del conductor (y en ese momento llega una muchacha nueva que también pertenece al grupo), del Sistema de Enfriamiento, la Instructora pregunta ¿Para qué sirve este Sistema? y uno de los estudiantes responde que para mantener la temperatura del vehículo, la Instructora aprovecha para explicar los componentes y la función de cada elemento y menciona “¿Para qué sirve el Sistema de dirección?, ¿El Sistema de Embrague?, ¿El Sistema Eléctrico? y ¿Sistema de Lubricación?”. Cabe destacar que la información que está facilitando la Instructora es de memoria, ya que hasta el momento ella no ha consultado en ningún momento el Manual o algún documento de apoyo.

Continuando con la lección, hablan de la importancia de conocer y revisar el vehículo antes de salir a la carretera, se usan ejemplos cotidianos para explicar el tema. Seguidamente comentan el tema “Condiciones Adversas”, lo que se explica con ejemplos cotidianos y realizando preguntas a los participantes.

Además, abordan la temática “Tipo de Curvas” así que la Instructora recurre a la pizarra para explicar los tipos de curvas realizando dibujos en la pizarra, habla de curvas horizontales () y menciona que es como la línea del mar, dibuja el mar y lo muestra; menciona las curvas verticales (1) y menciona que son como una cuesta hacia arriba. Después de explicar esta temática, pregunta a las personas presentes si están entendiendo y todos responden que sí.

¿Qué debo hacer al ingresar a una curva?, pregunta y explica que se debe disminuir la velocidad, observar el entorno y ubicarse, así mismo les dice que está prohibido adelantar en curvas porque no hay visibilidad.

Luego, explica qué es el Peralte mediante la realización de un dibujo en la pizarra, donde realiza una serie de “cuestas” y menciona que el Peralte está en el contorno de la curva y que es una elevación cuyo fin es empujar el vehículo hacia adentro. Pregunta si saben cuál es la mano derecha y cuál es la mano izquierda, la mayoría dice saber así que se les solicita levantar la mano derecha para corroborar que todos saben, igualmente ella les recomienda colocar una cinta roja en su mano izquierda para recordarlo más fácilmente y además les dice que es importante que pregunten qué significan las señas de tránsito que observan y que las memoricen, se hace referencia a que para ellos es importante aprender a leer lo básico, ya que les será útil al conducir y ver las señales de tránsito, los motiva a ser mejores y concluir sus estudios, para que ellos gocen de una mayor calidad de vida. Se les recomienda imprimir las señales de tránsito y andar un panfleto con ellas, por si tienen

iletrados.

La dificultad se presentaba al abarcar temas técnicos o de historia que ellos no conocían, como por ejemplo la Ley de Tránsito, puesto que para la prueba debían manejar datos como la fecha en que se publicó y la fecha en que transitó el primer vehículo en Costa Rica, información que ellos cotidianamente no utilizaban, por lo que memorizarla o recordarla al finalizar el curso, para muchos sería complicado; aunque se debe destacar que al final del curso conversando con algunos de los participantes jóvenes comentaron que ellos sí sabían leer y escribir, por lo que repasarían el Manual de Iletrados en su casa.

Permanecer en esta clase, hizo reflexionar acerca de lo importante que sería aprovechar recursos como la tecnología y lo audio-visual, para facilitar las mediaciones y enriquecer los diversos estilos de aprendizaje; grabar una clase y repasar con audios en la casa, sería de gran ayuda para muchos, principalmente para aquellas personas que del todo no saben leer y no poseen el recurso económico para comprar el Manual. Además, de que sería una motivación para los participantes aprender a utilizar elementos como la tecnología en su proceso de formación en Educación Vial.

Por otra parte, la observación de este curso permitió conocer que dentro de los usuarios de estos proyectos, hay “dos caras de la moneda” como se dice popularmente, pues hay personas que saben leer y escribir e inclusive han recibido otros cursos por fuera, pero asisten a este curso porque es más fácil sacar la licencia, y otros que no aprobaron primer grado y no saben leer y escribir, por lo que el curso se les dificulta bastante; así que se cree que sería importante conocer por lo menos la información básica de la población que asiste a esta clase, en cuanto al tema educativo, pues no están en un mismo nivel, hay personas que requieren de más apoyos que otras.

Asimismo, se considera que sería relevante buscar apoyo en otras instituciones y proyectos que busquen ofrecer una calidad de vida a la diversidad de personas, como por ejemplo el curso de alfabetización que se ofrece a las estudiantes de Educación en la Universidad Nacional, pues se podría buscar apoyo en estas estudiantes que quieren colaborar en el proceso de alfabetización de personas que no saben leer y escribir, y se les podría brindar un recurso a los estudiantes del curso de iletrados para que aprendan a leer y escribir; pues aunque aprueben el examen teórico, el práctico y saquen su licencia de conducir necesitarán de ciertas habilidades de la

alguna duda. La Instructora es repetitiva en sus explicaciones y repasa constantemente con preguntas, les explica que el Dictamen Médico y Mental son solo requisitos. Los estudiantes salen a receso, y las investigadoras se preparan para dialogar con los mismos utilizando una herramienta de investigación llamada “Frasas Incompletas”, de manera que se aprovecha este espacio para conversar con los hombres y las mujeres que están en el curso y conocer sus perspectivas del mismo.

Posterior al receso, abordaron algunas temáticas como el Hidroplaneamiento (Patinazo) cómo reaccionar ante un patinazo (se explica mediante un dibujo con flechas), los tipos de conductor (se explica a través de ejemplos, se describen acciones que realiza cada conductor) y el manejo defensivo (la instructora utiliza el Video Beam para explicar los procesos que intervienen en éste, busca ser concreta con sus explicaciones utilizando ejemplos de la cotidianidad vial).

Por otra parte, los participantes del Curso de Iletrados y su Instructora poseen un mes para bordar todas las temáticas del Manual del Conductor y únicamente se ven dos días a la semana de 1p.m. a 4:30p.m. Un aspecto que llamó la atención fue que no se hicieron trabajos en grupales en la clase, aunque sí conversaban con la instructora y compartían experiencias personales.

El Manual de Iletrados es un documento en Word que se proyecta a través de un Video Beam, posee muchas imágenes pero también muchos textos y es con éste documento que se le explica toda la materia a los participantes, si la instructora ve que no le comprenden los estudiantes ella busca otra forma de explicar, da ejemplos concretos. Actualmente hay un Disco con el Manual de Iletrados, el cual la Instructora les facilita a los participantes para que lo “quemen”, pues imprimir un ejemplar del Manual tiene un costo de ¢11000 a color y ¢7000 en negro, debido a la cantidad de imágenes que posee (en total son 162 páginas).

Al finalizar la clase, las personas agradecieron a la Instructora por la clase y se fueron.

lectura para comprender su cotidianidad vial, así como sería de gran motivación para los participantes aprender a leer y escribir, o conocer al menos que existen éstas oportunidades para salir adelante.

En cuanto al material de apoyo que se usa en este curso, que en este caso es el Manual de Iletrados, se reconoce el esfuerzo por parte de las instructoras que lo crearon, pero se piensa que sería importante que cada instructor construyera sus propios materiales didácticos, los cuales se adaptarán a las necesidades de sus estudiantes, ya que en las otras modalidades sí se han creado prácticas (fotocopias) y se han compartido entre instructores para aprovecharse en sus clase, y se considera que en este curso sería de mucha importancia y ayuda, pues las necesidades educativas de la población son mayores y en este curso solo existe ese material didáctico.

Al finalizar esta experiencia, quedan algunos cuestionamientos por responder como por ejemplo ¿todas las clases serán sólo con el Video Beam?, ¿cómo se podría establecer un vínculo entre el curso de iletrados y los cursos de alfabetización que ofrecen otros entes gubernamentales?, ¿qué apoyos son importantes para estas personas?, ¿cuántos pasarán el examen?, ¿cuándo hacen el examen?, ¿hacen el examen grupal o individualmente?, ¿cuándo les dan el Manual?, entre otros que se espera responder mediante la realización de esta investigación.

Comentarios de la Instructora: El Manual de Iletrados lo creo Dinia e Ileana, pero Dinia no sabe redactar, escribe como habla. Yo no quise participar en la creación de ese Manual, porque iba contra mi formación como docente, yo estudié educación y sé que se necesita un filólogo para revisar la redacción de ese documento y un intérprete para LESCO. Siempre me opuse a leer o revisar ese Manual porque sabía que un Manual de Iletrados no tiene por qué tener textos, debería ser solo imágenes. Dinia fue muy emprendedora al hacerlo, pero yo no me arriesgue, tenía que seguir con mi jornada laboral y en las noches hacer ese Manual. El Manual de Iletrados abarca todos los temas. Aquí había hasta cursos en la noche antes, no pagan horas extras y hubo un tiempo en que quitaron a Hugo y la señora que vino quitó los cursos de iletrados y los cursos de noche, porque era un riesgo para los instructores. Aquí siempre ha faltado personal, pero desde que volvió Hugo hasta ahora se retoman los cursos de Iletrados. Luis y Alejandro idearon una forma de evaluarlos, un día antes ellos vienen y dan una capacitación de cómo usar unos controles, entonces el día que se les evalúa se hace la pregunta en voz alta y ellos pulsan un botón con la respuesta correcta (A,B, C o D), luego les dan el resultado. Tengo un estudiante de Transporte Público recibiendo el mismo curso que todos, él viene en la mañana a hacer un examen diferente.

Apéndice I

Diario de campo 11

Fecha: 30 de setiembre y 7 de octubre del 2014

Hora: 8:00 a.m. a 10:00 a.m.

Lugar: Plantel del MOPT Sede Central, San José, Plaza Víquez donde se ejecutan las pruebas prácticas.

Grupo de personas: Evaluadores de la prueba práctica de manejo.

Narración de lo ocurrido	Reflexiones
<p>Tanto el 30 de setiembre como el 7 de octubre las investigadoras se encargaron de entrevistar a los evaluadores de las pruebas prácticas con el fin de encontrar información que aportara significativamente a la investigación.</p> <p>Los evaluadores son personas profesionales con muchos años de experiencia en su trabajo, así como la mayoría son egresados de la Universidad San Juan de la Cruz, donde se adquiere un bachillerato en Administración de Empresas con énfasis en Transporte y Seguridad Vial. Los evaluadores se encuentran en el plantel del MOPT ubicado en Plaza Víquez, San José, y realizan las pruebas prácticas de manejo donde disponen como máximo de 30 minutos en cada prueba y en algunas ocasiones, las citas son programadas muy seguidas, de manera que carecen de espacios libres para descansar, sin embargo también tienen días en los que tienen muy pocas citas.</p> <p>Las condiciones de trabajo a las que los evaluadores están expuestos parecen ser bastante incómodas debido a que se encuentran a merced del clima que el día les ofrezca, es decir, si el día está soleado, los evaluadores deben permanecer durante todo el día bajo el sol, así mismo con la lluvia, pues se encargan de aplicar la prueba práctica de manejo, la cual está previamente asignada, por lo que no pueden suspenderlas por motivo de condiciones climáticas, a menos de que ocurra algún desastre natural u otra situación en particular.</p> <p>Los evaluadores deben llevar consigo siempre un aparato que les permite evaluar la prueba, este aparato es llamado “Handheld”, donde se indican</p>	<p>Reflexiones de lo observado:</p> <p>El hecho de que la mayoría de los evaluadores sean profesionales egresados de una universidad especializada en el Transporte y la Seguridad Vial, genera que se reflexione ante el plan de estudios que ésta carrera persigue, con el fin de saber ante quienes se encontrarán los usuarios que participarán en la ejecución de la prueba, qué tan capacitados se encuentran para atender a la diversidad y cómo es la realidad de estos profesionales ya fuera de la universidad.</p> <p>El ambiente que se evidencia en este lugar es bastante movido, lo cual genera que los evaluadores se encuentren en alerta constante para evaluar las pruebas que tengan asignadas, generando así que no tengan tiempo para descansar o para desayunar incluso.</p> <p>Es aquí donde sobresale el tema de las condiciones de trabajo, porque son tantas las condiciones climáticas por las que los evaluadores están expuestos, que disponen de muchos artículos para proteger su piel e hidratarse, debido que la mayor parte del tiempo hace sol en el lugar de trabajo y no tienen un lugar sombreado para refugiarse, de manera que cada uno tiene sombrilla, bloqueador, cremas, sombreros pañuelos, botas, entre otros. Esto es relevante en tanto lo que las condiciones por las que atraviesan los evaluadores, afectan la ejecución de la prueba, principalmente cuando interactúan entre sí y los nervios están de por medio.</p> <p>La utilización del Hand Held es una herramienta que le permite al evaluador tener un orden en cuanto a lo que evalúa, así como le permite monitorear sus citas programadas, de manera que se convierte en el instrumento fundamental</p>

los puntos que se le rebaja a la persona cuando realiza la prueba práctica. Además éste aparato también les indica la cantidad de citas que tienen programadas, así como las horas en las que están establecidas.

El proceso de prueba práctica que los evaluadores implementan consiste en tres etapas: 1- la revisión del carro y que contenga los instrumentos de seguridad, 2-la prueba de conos y 3- la ruta en la vía pública. Sin embargo se guían del instrumento de evaluación que está aprobado por ley, en cuanto a los aspectos a considerar a lo largo de la prueba.

Mencionan que la parte más fácil del trabajo que despeñan, corresponde a la evaluación propiamente de la prueba y que la parte más difícil corresponde al trato con las personas.

Asimismo abogan por una serie de mejorías a manera de soñar, porque afirman que por más que ellos deseen cambiar algo de la realidad, se sale de sus manos y que no creen que existan cambios a corto plazo a pesar de que son tan necesarios.

Ellos mismos piensan que la evaluación de la prueba práctica, es muy fácil de aplicar, lo que pasa es que en algunas ocasiones se descontextualiza, debido a que no se adecúan a las características de la zona donde ellos aplican dicha evaluación, e este caso, en San José.

A la vez, destacan que la principal razón por la cual los usuarios pierden la prueba práctica, es por el hecho de que no llegan preparados como deberían, lo cual propician los nervios y consecuentemente se bloquean, generando así que no se realice una prueba práctica como se espera, es decir, triunfar en ella.

de trabajo que le guía los pasos a seguir en sus labores.

El instrumento de evaluación que utilizan los evaluadores en la prueba práctica, es un instrumento que es bien visto por algunos de los evaluadores y mal visto por otros, debido a que estos últimos piensan que existen muchos aspectos de los allí establecidos, no corresponden a la realidad del contexto, de manera que deben adaptar la evaluación al contexto, o bien, eliminar los ítems que no se relacionan con las características de la población o del lugar.

Sobresale un aspecto relevante sobre la propuesta de mejorías en el contexto y el caso omiso que los encargados de escuchar este tipo de mejorías realizan, porque de nada les sirve a los evaluadores quienes se encuentra día con día en el contexto, exponer las necesidades que se han apreciado, si al final aquellos quienes pueden acatar estas mejorías se hagan de la vista gorda y no hagan nada al respecto.

Respecto a lo que opinan los evaluadores sobre la principal causa de la deserción en la prueba, estos afirman que se debe gracias a la poca formación con la que los usuarios llegan a presentar la prueba, de manera que los nervios les consumen y se bloquean, pero ¿Qué hacen los evaluadores para erradicar esto? ¿Cómo podrían mejorar ésta situación? Donde la formación deje de ser mediocre y sirva más a nivel profesional, porque quienes llegan a hacer esas pruebas corresponden a los futuros conductores quienes transitarán por las vías públicas, de manera que los que deben pasar esta prueba debería ser solamente aquél quien en realidad disponga una buena formación ¿Pero, cómo será la formación ideal para ser un conductor ideal? Y ¿A quién le correspondería propiciar esta formación?

Apéndice J

Diario de campo 12

Fecha: 23 de setiembre y 14 de octubre del 2014

Hora: 8 a.m. a 11:30 a.m.

Lugar: Educación Vial, en Paso Ancho

Grupo de personas: Instructores de los cursos de Educación Vial y la prueba teórica.

Narración de lo ocurrido	Reflexiones
<p>Para complementar la etapa diagnóstica, se prosiguió a realizar una serie de entrevistas, tanto a los Instructores como los Evaluadores del proceso de obtención de la licencia para conducir, con el fin de obtener más información desde la vivencia de los funcionarios, en cuanto al proceso que se ejecuta actualmente dentro del MOPT. Así que para iniciar, se prosiguió a entrevistar a los Instructores que se encontraban en Educación Vial, específicamente impartiendo el curso regular. Ese día, solo había tres instructores debido a que muchos se encontraban incapacitados por enfermedad, otros habían sido reubicados y los demás se encontraban en gira, es decir impartiendo cursos de Educación Vial en las otras regionales de este Departamento en el país. De manera que, los instructores que se encontraban en el espacio estaban facilitando los cursos de Educación Vial en sus diversas modalidades, y las personas que se encontraban aplicando y vigilando los exámenes teóricos de manejo eran el Director del Departamento de Capacitación y Formación, el Subdirector y otros funcionarios administrativos de la institución, por lo que ese día solo se pudo entrevistar a tres de los Instructores que componen el equipo de trabajo de la Regional de San José, así que se aprovechó el receso del</p>	<p>Gracias a las dos experiencias vivenciadas en el proceso de entrevista a los Instructores, se reflexionó sobre la cantidad de funcionarios que Educación Vial tiene actualmente para cubrir, tanto las diversas modalidades de cursos como la aplicación de las pruebas teóricas en todo el país, pues solamente cuenta con siete funcionarios, entre los cuales se reparten todas las labores que éste departamento debe cumplir a nivel nacional. Por lo que, se piensa en los conflictos que actualmente se están vivenciando en el país, en cuanto a la carencia de citas para los exámenes y los cursos teóricos que se ofrecen a los usuarios, conflicto que se cree se podría erradicar si se nombraran a más personas en este puesto laboral, pero la realidad que se vive en esta institución actualmente es otra, debido a que la reestructuración de personal es constante en el Departamento, por lo que a pesar de que muchos funcionarios tienen propiedad, no la tienen como Instructores, la poseen en otra plaza, de manera que su trabajo no es fijo para muchos, de manera que se cree que el aumento del personal para la institución no es un prioridad por el momento. Otro elemento, que llamó la atención de la información facilitada por las personas entrevistadas, es que uno de los requisitos para participar como oferente para este puesto, es haber estudiado la carrera de Administración con énfasis en Transporte y Seguridad Vial, la cual sólo se da en una Universidad Privada del país, lo que es interesante, debido a que prácticamente estos puestos solo se ofrecen a personas que hayan pasado por esta universidad, antes habían otras instituciones que también formaban a personas para esta</p>

curso regular, para consultar a los Instructores si podían participar en la entrevista y se prosiguió a entrevistar a cada uno individualmente, eso sí mencionándoles de antemano el objetivo de la entrevista, algunas de las consideraciones éticas que se tomarían en cuenta, entre otros aspectos que ellos y ellas mismas mencionaron.

Para complementar, este proceso y como en una primera ocasión no se tuvo la oportunidad de entrevistar a todos los Instructores de la institución, se realizó una segunda visita, en la que se encontraban todos los Instructores y todos estaban trabajando en diversas dinámicas, unos facilitaban el curso regular, otros daban charlas y los demás se encontraban cuidando exámenes teóricos, de manera que se tuvo mayor tiempo para coordinar con ellos y ellas, en qué momento podrían atendernos para ejecutar la entrevista.

Al finalizar la jornada, se logró entrevistar a todos los Instructores y se puede decir, que gracias a este espacio de diálogo personal con ellos y ellas, se pudo identificar información relevante y conocer experiencias de cada uno y cada una en la ejecución de sus funciones.

Finalmente, en su totalidad fueron seis los Instructores que colaboraron con este proceso de entrevista y se espera contar con los mismos y las mismas a lo largo de la ejecución de este Trabajo Final de Graduación, debido a que la población en este contexto es muy cambiante.

labor como el INA y la Universidad Nacional, pero actualmente solo ésta se encarga de formar a los profesionales en esta área a nivel nacional.

A la vez, se puede decir que este proceso de indagación generó cuestionamientos como, cuáles son las principales necesidades que vivencian los Instructores al momento de ejecutar los cursos y las pruebas, así como cuáles son los apoyos que los mismos y las mismas pueden ofrecer a los usuarios que participan de este proceso, entre otras.

En general, aunque nuestra presencia en el contexto de hoy fue como exploradoras del contexto e investigadoras de la realidad que vivencian los Instructores en este Departamento del MOPT, se puede decir que a pesar de que los funcionarios se sentían temerosos o nerviosos de opinar en la entrevista y ser grabados, se aprovecharon otros momentos para conversar con ellos y ellas de una forma más informal, lo que sirvió para complementar la información que se había tenido en el proceso de entrevista, y a la vez, brindó una idea más real de la formación y el origen de cada uno de los Instructores que actualmente laboran en Educación Vial.

Finalmente, gracias a esta experiencia se puede decir que la mayoría de Instructores mencionaron estar conscientes de las necesidades que enfrenta la población que día con día los visita en los exámenes teóricos y los diversos cursos que imparten, de hecho debido a esta situación muchos han construido proyectos para responder a sus necesidades y erradicar posibles barreras, muchos han recibido cursos de capacitación, pero aun así todos son conscientes, de que se deben realizar más mejoras al proceso si se quiere responder a un enfoque de inclusión social, donde se respete a la diversidad y se posea equidad en el proceso de obtención de la licencia para conducir vehículos, puesto que muchos de estos proyectos nunca se finiquitaron.

Apéndice K

Diario de campo 4

Fecha: 23 de abril de 2014

Hora: 8 a.m. a 11:30 a.m.

Lugar: Educación Vial, en Paso Ancho.

Grupo de personas: Administrativos y funcionarios de Educación Vial.

Narración de lo ocurrido	Reflexiones
<p>El día de hoy se asistió a una reunión previamente planteada, con los encargados de la institución, sólo que en este caso, el día de hoy solo nos podría acompañar el subdirector del departamento de Formación y Capacitación llamado Walter Monge, debido a que el director general Hugo Jiménez no se encontraría en la institución por asuntos laborales. También, dentro del espacio donde se efectuaría la reunión se encontraba una funcionaria del Departamento, la cual tomaría anotaciones de los acuerdos tomados en la reunión.</p> <p>Para iniciar se realizó una breve presentación por parte de los funcionarios presentes, en la que mencionaron su puesto actual y las funciones que cumplían cada cual, por nuestra parte también realizamos una breve presentación, en la cual les explicamos de que institución veníamos y cuál era el trabajo que se quería realizar.</p> <p>Seguidamente, se respondió a una serie de preguntas que los encargados presentes nos planteaban, las cuales se relacionaban con las finales de nuestro estudio y el surgimiento del interés por la temática.</p> <p>Posteriormente, gracias a las preguntas y a la breve presentación que se realizó, se logró explicar a los presentes en qué consistía el trabajo final de graduación que se quería realizar. Por lo que, se prosiguió a detallar</p>	<p>Reflexiones de lo observado:</p> <p>De la sesión presenciada el día de hoy, se puede decir que fue interesante conocer todos los requisitos y los formalismos con los que se debe cumplir para acceder a una institución gubernamental y conocer los procesos que se llevan a cabo dentro de la misma, por lo que para cumplir con la finalidad de nuestro trabajo final de graduación se procurará cumplir con estos.</p> <p>Asimismo, llamó la atención conocer la organización jerárquica del departamento, pues esto nos brindó una noción de cuál es el rol que ejecuta cada sub-departamento y cómo se complementan las funciones que ejecuta cada uno, de manera que ahora es más simple comprender con cuales participantes se debe trabajar para alcanzar los objetivos que se desean. Por otro parte, fue relevante para nosotras conversar con una de las instructoras al finalizar la reunión, debido a que ésta nos comentó acerca de algunos de los futuros proyectos que se estaban diseñando a nivel interno del departamento, dentro de los cuales había uno relacionado con las adecuaciones (adaptaciones) que ellos y ellas como funcionarios de una institución gubernamental debían realizar para la población que presentara alguna necesidad o barrera al momento de ejecutar el proceso.</p> <p>Información que fue relevante para nosotras, pues nos dio un indicio del conocimiento que algunos de los instructores actualmente poseen acerca del modelo de inclusión social, la discapacidad, las necesidades, las barreras y las adaptaciones que se pueden realizar para cada una de estas.</p> <p>En fin, entrar a la institución y conocer un poco acerca de la cultura cotidiana que se vivencia dentro de ésta, posibilitó que se valorara aún más la labor que los diversos funcionarios y funcionarias realizan dentro del Departamento de Educación Vial.</p> <p>Preguntas como pasos a seguir:</p>

una serie de políticas y reglamentos por parte de la institución, que debíamos seguir si deseamos ejecutar nuestro trabajo en la misma. Al finalizar esa pequeña presentación, se facilitó un espacio para aclarar dudas, así que para iniciar el subdirector nos explicó un poco las actividades que en éste departamento se ejecutaban, como las pruebas teóricas y los cursos de educación vial, los cuales estaban en modalidad regular (de lunes a jueves, realizando la prueba el viernes), la tutoría (que consiste en asistir a una charla y al día siguiente realizar el examen), por suficiencia (donde nada más se asistía a realizar la prueba teórica), y una modalidad denominada iletrados, la cual actualmente no se estaba implementando, pero era para personas no alfabetizadas. Asimismo, se explicó la división por regionales y departamentos que componían el área de Educación Vial, puesto que como se había mencionado antes Educación Vial era tan solo uno de los muchos departamentos que componían el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), fue así como se conoció que solo en la sede central (San José), el proceso de obtención de licencia para conducir estaba a cargo de tres departamentos que se encontraban ubicados en diversas zonas, pues en las otras regionales se realizaba todo en un determinado lugar. De la misma forma, se comentó información acerca del examen teórico, como cuántas preguntas lo componían, que información evaluaba, además de datos como, cuál era la formación de los instructores de los cursos de Educación Vial, cómo era el proceso para matricular tanto el examen como el curso, entre otros elementos relevantes, y así finalizó la primera reunión con uno de los encargados del departamento de Educación Vial, con la autorización ahora sí de realizar el trabajo deseado dentro de las instalaciones.

¿Cómo son las diversas modalidades de los cursos de Educación Vial?

¿Cómo es la prueba teórica?

¿Cuál es la formación de los instructores de los cursos?

¿Cuáles son las principales necesidades o barreras que enfrentan las personas en los cursos y en los exámenes de Educación Vial?

¿Cuáles son las principales necesidades o barreras que enfrentan los instructores en la ejecución de los cursos y del examen?

Labor pedagógica

¿Cuál fue nuestro papel en esa realidad?

Por el momento nuestro papel en esa realidad fue el de exploradoras e investigadoras, ya que a través de las conversaciones con los diferentes encargados del Departamento se conoció la realidad que se vive dentro del espacio, y mediante nuestras explicaciones como investigadoras del tema, fue que se comprendió la labor que deseamos ejecutar a lo largo de este proceso de investigación que estamos iniciando.

¿Cómo afectó mi presencia a la realidad en que estuve participando?

Nuestra presencia en esa realidad afectó a los funcionarios con los que se dialogó dentro del espacio, pues éstos debieron requerir de su tiempo para explicarnos a ambas información determinante de la institución donde se realizaría el trabajo, además de los requisitos que deberíamos cumplir para ejecutar el mismo.

Por otra parte, también se piensa que afectó positivamente a algunos de los funcionarios, ya que fue un espacio de desahogo para muchos, debido a que aprovechó nuestra presencia para comentar algunas de las necesidades que ellos y ellas actualmente están enfrentando al momento de ejecutar sus labores.

¿Qué tengo que mejorar de mi trabajo?

Un elemento que podría mejorar nuestro trabajo, se considera que sería propiciar información relevante a los funcionarios y a las funcionarias de la institución acerca de temáticas que sean de interés para ellos y les ayude en las funciones que ejecutan diariamente dentro de la institución.

¿A qué acciones debo dar continuidad para el siguiente paso?

Se cree que es necesario explorar más a fondo, los diversos contextos y departamentos, que inciden o intervienen en el proceso de obtención de la licencia para conducir, pues así se comprenderá mejor la cotidianidad, que vivencian tanto los funcionarios como los usuarios de éste servicio

Apéndice L

Diario de campo 7

Fecha: Miércoles 14 de mayo 2014

Hora: 8:30 a.m. a 11:30 a.m.

Lugar: Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), Departamento de Formación y Capacitación, Paso Ancho

Grupo de personas: Funcionarios y funcionarias quienes trabajan en el departamento de Formación y Capacitación.

Narración de lo ocurrido	Reflexiones
<p>El día 14 de mayo, se asistió al departamento de Formación y Capacitación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), con el fin de aplicar unas entrevistas sobre actitudes hacia las personas con discapacidad, mediante un instrumento elaborado por Verdugo, M. A.; Jenaro, C., y Arias, B. (1997) el cual denominaron “Escala de Actitudes hacia Personas con Discapacidad”. Pero antes de solicitar autorización para realizar las entrevistas, las investigadoras junto con los tres encargados del departamento de Formación y Capacitación, fueron convocados a una reunión con el director del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), con el fin de establecer un acuerdo en cuanto a las consideraciones éticas que se debían contemplar, los compromisos a adquirir y las responsabilidades que se debían de cumplir dentro de la institución, acuerdo que fue previamente abordado, sin la presencia de éste director, por lo que las investigadoras le explicaron y le mostraron el acuerdo, al que se había llegado, para llevar a cabo la investigación en ésta institución. Posteriormente, el director de la institución agradeció la presencia de las investigadoras en la institución, esperando que se le haga una retroalimentación con los</p>	<p>Reflexiones de lo observado:</p> <p>La reunión que se tuvo con los encargados de la institución fue provechosa en cuanto establecer las condiciones con las que las investigadoras se comprometen a cumplir, pero lo único que se puede rescatar es que el encargado se evidenció un poco resistente a la hora de recibir las, esto porque la institución se encuentra en una situación delicada, referente distorsión de la información por parte de los medios de comunicación, lo cual se les plantea a las investigadoras el tener discreción con la información recabada así como confidencialidad. A fin de cuentas les dieron la bienvenida a las investigadoras, siempre y cuando se acataran las reglas establecidas. Esta reunión fue inesperada porque las investigadoras ya habían asistido varias sesiones al campo, por lo que se considera que hubiera sido ideal tener esta reunión antes de asistir al campo, para efectos de formalizar la autorización, ya que el director se encontraba molesto porque no conocía a las investigadoras.</p> <p>Por otro lado, en cuanto a la aplicación de las entrevistas a cinco personas al azar, fue una experiencia enriquecedora que le propició información importante a las investigadoras porque, se evidencia una comprensión de la realidad que se vive en el contexto en cuanto al trato de las personas con discapacidad.</p> <p>Esto genera inquietudes en las investigadoras porque en la institución laboran dos personas con discapacidad auditiva, de manera que los y las compañeras de trabajo, deberían de estar sensibilizadas respecto al tema, porque no solamente están compartiendo labores con personas con discapacidad, sino que también pueden encontrarse con usuarios quienes presentan una discapacidad y el trato debe ser humanizado y no tan despectivamente como lo hicieron unas personas durante las entrevistas.</p> <p>Pero de igual manera, se cree que la sensibilización de los profesionales del MOPT no está del todo completa porque, como se dijo anteriormente, comparten labores con personas con discapacidad auditiva, pero los compañeros y las compañeras de trabajo no saben hablar en LESCO, por lo que la comunicación entre ellos no es la más apropiada, de manera que no se comprenden entre sí.</p> <p>Por lo tanto, es evidente la necesidad de la institución por capacitar a su personal en cuanto a la Lengua de Señas Costarricense, porque tal vez los profesionales no solamente se encuentren laborando con personas con discapacidad auditiva, sino que pueden tener estudiantes quienes presenten esta condición, de manera que cómo se les irá a ofrecer los servicios si no están capacitados para atenderles.</p> <p>Por otro lado, se observa que los trabajadores de éste departamento se encuentran bajo mucho trabajo que se les dificulta participar en las actividades que las investigadoras planean llevar a cabo, lo cual es información valiosa, ya que se está conociendo el contexto, con el fin de tomar en cuenta las condiciones que presenta la población, para adaptar cada una de las actividades que se deseen aplicar.</p> <p>Igualmente, se cree que por la razón de que las investigadoras son nuevas en el campo, y nadie las conoce, posiblemente los trabajadores del departamento desconfíen de ellas, por lo que se reusan a participar en las actividades que ellas proponen, de manera que otro aspecto que hubiera sido ideal para que la población conociera a las investigadoras corresponde a que el director junto con los encargados, nos presentaran ante el equipo de trabajo, pues siempre que las investigadoras necesitan ingresar a la institución, deben de dar una explicación extensa sobre quiénes son, a qué van a la institución, y este patrón se repite cuando se presentan ante cada uno de los trabajadores.</p>

resultados que se obtengan cuando la misma esté elaborada. Terminada la reunión, se decidió aplicar el instrumento para medir las Actitudes hacia las personas con Discapacidad, para así conocer cómo las personas, inmersas en el contexto del departamento de Formación y Capacitación del MOPT, conciben a las personas con discapacidad, debido a que es necesario saber a cuáles actitudes se enfrentarán las investigadoras, inclusive, para comprender el porqué de las situaciones a las que las personas se ven sometidas cuando necesitan participar en cualquiera de los servicios que éste departamento ofrece. De esta manera se escogieron 5 personas al azar para que contestaran las preguntas. Muchas de ellas no querían que les hicieran la entrevista, por lo que preferían contestarla en privado, otras personas se ofrecieron voluntariamente y el resto de la población estaba muy ocupada que prefirió no participar; los instrumentos fueron contestados por tres encargados de departamentos, una señora quien trabaja en la cafetería del lugar, y un instructor encargado de dar tutorías. Cuando se realizaban las entrevistas, las investigadoras se encargaban de observar los gestos que hacían las personas cuando leían una pregunta o cuánto tiempo duraban en contestarla, con el fin de complementar las respuestas obtenidas, con las reacciones que éstos adoptaban. Finalmente, se aprecia que la mayoría de las personas observadas no expresan tener actitudes negativas, más en cambio uno de ellos, contestó negativamente a todas las respuestas y se expresaba negativamente de las personas con discapacidad.

Reiterando el tema de las entrevistas, es importante destacar que el personal del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) se encuentran bajo una situación crucial en materia de discapacidad, porque las personas quienes participan en los diferentes servicios que la institución ofrece, son diferentes entre sí y en algunos casos podrían presentar una condición de discapacidad, de manera que si las investigadoras se basan en los resultados de las entrevistas y los contraponen con la realidad, se podría inferir que hay mucho trabajo por hacer en cuanto a conocer las actitudes que se tiene hacia las personas con discapacidad para así, proponer soluciones al respecto y propiciar una sensibilización plena, con el fin de que las personas sean tratadas con respeto y equidad sin importar su condición.

Preguntas como pasos a seguir:

1. ¿Qué diferencia hubiera tenido la autorización para ingresar a la institución, si se hubiera tenido la reunión en primera instancia?
2. ¿Las instituciones gubernamentales siempre deben seguir los protocolos de ingreso para controlar las personas quienes entran y salen? ¿Por qué esto es necesario? ¿Por qué no fue considerado desde el principio?
3. ¿Cómo afectan las actitudes negativas hacia las personas con discapacidad en el MOPT?
4. ¿Por qué persisten las actitudes negativas en los profesionales del MOPT si tienen compañeros y compañeras de trabajo con discapacidad?

Labor pedagógica

¿Cuál fue nuestro papel en esa realidad?

Nuestro papel en la realidad consistió en valorar las actitudes de los trabajadores en materia de discapacidad, así como protagonizar las entrevistas que se realizaron a los mismos. A la vez, no debimos limitar a la formalidad y respetar las respuestas de las personas, sin corregirles o sin tratar de inculcarles que lo que decían estaba erróneo u obsoleto.

¿Cómo afectó mi presencia la realidad en que estuve participando?

La presencia de nosotras en la realidad se vio afectada porque las personas sentían que las estaban evaluando y no percibían la entrevista como un instrumento confidencial, pero a pesar de esto, las verdaderas actitudes pudieron salir a la luz, sin necesidad de percibir que las respuestas podrían ser manipuladas por los entrevistados en cuanto a contestar lo que las investigadoras deseaban escuchar.

¿Qué tengo que mejorar de mi trabajo?

- Determinar la población meta con la que se va a trabajar, ya sea con entrevistas, cuestionarios, talleres, entre otros; con el fin de prever las condiciones, bajo las cuales trabajar y valorar las opciones de éxito que se tendrán si se realiza una entrevista a una u otra persona.
- Entrevistar a más personas para evitar la generalización de la información y los juicios de valor.
- Idear estrategias para que las personas no se sientan evaluadas a la hora de contestar preguntas de cualquier índole, con el fin de que las respuestas tengan una validez y no que sean manipuladas.

¿A qué acciones debo dar continuidad para el siguiente paso?

- Se debe dar continuidad a una mayor indagación sobre las actitudes de los trabajadores en cuanto a la población con discapacidad, así como seguir asistiendo al campo para comprender mejor lo que allí sucede en relación las personas dentro del proceso para obtener la licencia de conducir.

¿Cuál es la acción que como pedagoga me corresponde realizar?

La acción que como pedagogas nos corresponde realizar, es buscar cómo desde la pedagogía el proceso de obtener la licencia de conducir pueda responder al respeto y a la equidad de oportunidades en el mismo, con el fin de erradicar los procesos discriminatorios por los que atraviesan los usuarios en la prueba práctica y en la prueba teórica. Pero es fundamental que como pedagogas, indagemos cada mínimo detalle de lo que ocurre en la realidad para saber cuáles son las situaciones que viven las personas a la hora de participar en este proceso de formación.

Apéndice M

Diario de campo 8

Fecha: 21 de mayo del 2014

Hora: 8 a.m. a 11:30 a.m.

Lugar: Educación Vial, en Plaza Víquez

Grupo de personas: Evaluadores y usuarios de la prueba práctica de manejo.

Narración de lo ocurrido	Reflexiones
<p>En la visita de hoy a las instalaciones de Educación Vial, se pretendía visitar el área de pruebas prácticas de manejo, para conocer y obtener mayor información acerca de ésta parte del proceso de obtención de la licencia en específico.</p> <p>Por lo que, primero se asistió al Departamento de Capacitación y Formación, antes de dirigirnos al plantel donde se ejecutan éstas pruebas.</p> <p>Uno de los directores del Departamento de Evaluación, se encargó de transportarnos de Educación Vial en Paso Ancho al plantel de pruebas prácticas en Plaza Víquez, con el objetivo de informar a los funcionarios que se ubican en este lugar, sobre el trabajo que nosotras veníamos desempeñando y acerca de la labor como observadoras que ejecutaríamos el día de hoy.</p> <p>Al llegar al plantel ubicado en Plaza Víquez, el encargado que nos transportaba habló con algunos de los evaluadores que se encontraban en ese momento ejecutando las pruebas prácticas de manejo, para que nos autorizaran a permanecer en el lugar mientras ellos y ellas ejecutaban sus funciones.</p> <p>Mientras permanecemos en el lugar, logramos observar el espacio desde adentro, pues en otras ocasiones habíamos tenido la oportunidad de visualizar el espacio pero desde afuera, por lo que estar dentro del lugar y ver cómo se aplicaban y evaluaban las pruebas, para nosotras fue relevante, ya que primero conversamos con uno de los instructores llamado “Tobías”, el cual nos facilitó información sobre la prueba práctica de manejo, como que:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se aprueba con un mínimo de 80 puntos. - Se evalúan 90 rubros en la prueba práctica. - El 13 de febrero se publicó en la gaceta el decreto de puntos a calificar en la prueba. - El puntaje que se rebaja en las multas de tránsito, es el mismo puntaje que se rebaja en la prueba práctica. - El examen consiste en 3 fases, las cuales son primero la revisión del vehículo (ver si trae gata, triángulos, entre otros objetos) esta parte se hace antes de iniciar la prueba, luego se ejecuta una prueba en la pista (donde se pasan obstáculos como rotondas, altos y cedas) y finalmente, se sale a la carretera para que el Instructor termine de evaluar si la persona tiene la habilidad para conducir o no. - En esa pista se evalúa la prueba práctica tanto para motos como para carros. Las pruebas para tráiler y buses solo se evalúan en la calle. - El circuito (pista), es un filtro para conocer si la persona está preparada o no. - Primero las personas deben de ir a Paso Ancho para verificar la matrícula y matricular el vehículo con el que harán la prueba. 	<p>Reflexiones de lo observado:</p> <p>Observar el día de hoy la prueba práctica, permitió conocer un poco más la realidad que se vivencia en este proceso y tener mayor información para comprender algunas de las barreras que las personas tienen en este proceso, debido a que mientras se estuvo en el lugar se identificó que las personas no tienen un lugar adecuado dónde esperar para ejecutar su prueba, sino que deben esperar afuera de las instalaciones bajo el sol o la lluvia, mientras son llamados por los evaluadores a realizar la prueba. Además, de que tienen que compartir el espacio con “gavilanes”, que les ofrecen carros para ejecutar la prueba, exámenes de manejo, entre otros elementos.</p> <p>Por lo que, se piensa que el ambiente que se vive en el lugar, es tenso para ambas partes, tanto para los usuarios del servicio como para los evaluadores, debido a que las instalaciones del lugar no son las adecuadas, el espacio es un lugar abierto (rodeado por “mayas”), sin techo y con pocas oficinas, las personas de afuera por lo general se ubican alrededor de las instalaciones, donde observan y comentan sobre las pruebas que se ejecutan, a la vez hay vendedores y “gavilanes”, solo en ocasionalmente se ven funcionarios de la fuerza pública, los cuales visitan la zona para mantener el orden y visualizar que todo se encuentre bien.</p> <p>De manera que, se cree que todos estos elementos pueden incidir negativamente en los usuarios y en los evaluadores, sino se sabe cómo manejar estos factores externos, puesto que algunas personas entran estresadas a la pista de evaluación de estar esperando, temerosas de alguna situación que vivenciaran afuera y hasta con actitudes negativas que pueden predisponer a los evaluadores también, los cuales están sujetos igualmente a éstas situaciones.</p> <p>Finalmente, se cree que para mejorar o erradicar la situación actual que vivencian los evaluadores y usuarios de esta institución gubernamental, se deberían mejorar la infraestructura y las condiciones del lugar, para así facilitar mayor acceso a la población en general.</p> <p>Preguntas como pasos a seguir:</p> <p>¿Cuántos instructores hay en el país?, ¿Cómo llegan a laborar en esta institución?, ¿Cómo es su experiencia en este ambiente?, ¿Cuáles mejoras se le podrían realizar al proceso?, ¿Qué apoyos requieren tanto los evaluadores como los usuarios al momento de ejecutar la prueba práctica? y ¿Cómo median la prueba los evaluadores</p>

- La prueba se inicia desde el momento en que se ingresa al plattel, y en primera fase se evalúan 36 rubros.

- Se califican elementos como el zig-zag, la reversa, dos cedas y tres altos.

- Los recorridos son diferentes, de acuerdo al tipo de prueba.

- Se les entregan los resultados y si las personas desean se les imprime el resultado. Durante la prueba se pregunta acerca de la teoría que entra en el examen teórico, pero la misma no se evalúa. Además, no comentó un poco acerca de la formación y experiencia que deben de tener los evaluadores para llegar al puesto donde están actualmente, de hecho mencionó que la mayoría fueron Oficiales de Tránsito por más de 10 años, solo hay como tres instructores en todo el país que salieron de un programa que creó el Instituto Nacional de Aprendizajes (INA), los cuales solo tomaron este curso y fueron nombrados como evaluadores por Servicio Civil. De hecho los demás, que previamente fueron oficiales de Tránsito, en su gran mayoría se graduaron de la carrera de administración con énfasis en transporte y seguridad vial, la cual se imparte en la Universidad de San Juan de la Cruz.

Asimismo, comentó que al momento de evaluar ellos utilizan un “Handheld”, al cual le llaman “HH” entre ellos, éste es un instrumento que les permite conocer los horarios de prueba, los nombres de los usuarios que se presentarán a realizar la prueba, el número de placa del vehículo que implementarán para hacer la prueba práctica y los lineamientos a evaluar, aunque la mayoría como fueron oficiales de tránsito, ya conocen de memoria el reglamento a evaluar, de hecho mencionó que el mismo instrumento les indica la nota o el momento en que la persona reprobó la prueba, por lo que ellos y ellas como evaluadores no pueden manipular la nota que ya haya obtenido la persona. Después de la conversación que se tuvo con éste instructor, se prosiguió a ver la ejecución de una serie de pruebas, y se pudo denotar que por lo general los instructores trabajan bajo un ambiente de tensión, donde las condiciones climáticas los afectan directamente, ya sea porque se encuentran bajo el sol o la lluvia, debido a que el lugar no posee techo, solo tiene una oficina donde ellos y ellas tienen sus pertenencias y asisten a desayunar o almorzar cuando tienen tiempo.

Por otra parte, se vio que cada Evaluador tiene su forma de impartir la prueba, ya que algunos explican en qué consistirá otros no, unos son un poco más pacientes y otros terminan mucho más rápido.

Finalmente, se puede decir que está experiencia permitió conocer aún más sobre la complejidad del proceso de obtención de la licencia para conducir, y sobre la realidad que vivencian los evaluadores y usuarios en la otra parte del proceso, por lo que se valora este espacio, debido a que se vio lo limitados de tiempo que se encuentran los mismos.

a la diversidad de la población?

Labor pedagógica

¿Cuál fue nuestro papel en esa realidad?

En esta realidad, nuestro papel continua siendo el de exploradoras y observadoras del entorno, puesto que aún nos encontramos en una etapa diagnóstica, donde se busca detallar e identificar posibles elementos que estén incidiendo en el proceso de obtención de la licencia para conducir, que no permiten a la diversidad de la población acceder a estos procesos gubernamentales de una forma equitativa y respetuosa, que responda a un modelo de inclusión social.

¿Cómo afectó mi presencia a la realidad en que estuve participando?

Se considera que en éste espacio, nuestra presencia no incidió el proceso de evaluación que se estaba vivenciando, pues debimos observar desde lejos después de dialogar con uno de los evaluadores, debido a que uno de los requisitos para estar en la zona era el de no incidir en los procesos que dentro de ese lugar se ejecutaban, así que aunque los evaluadores sabían que estábamos ahí, no se sintieron presionados por nuestra presencia, ya que debimos observar desde lejos.

¿Qué tengo que mejorar de mi trabajo?

Para mejorar el trabajo que hemos venido desempeñando, se considera que debemos continuar explorando la realidad que se vivencia, tanto en los cursos como en la prueba práctica y teórica, desde la visión de los funcionarios públicos como de los usuarios que reciben el servicio, para así complementar la información que se posee de este proceso.

¿A qué acciones debo dar continuidad para el siguiente paso?

Dialogar más a fondo con los funcionarios de la institución, para conocer desde su perspectiva la realidad que evidencian cotidianamente en el proceso de obtención de la licencia para conducir, al momento de compartir con la diversidad de las personas que asisten al lugar.

¿Cuál es la acción que como pedagoga me corresponde realizar?

Como pedagogas, lo que corresponde realizar es continuar con ésta etapa diagnóstica, para así construir una mayor noción de la realidad que está vivenciando el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), en cuanto a la implementación de un enfoque de inclusión social, y desde nuestra formación diseñar estrategias que puedan contribuir con el objetivo de facilitar un proceso equitativo y respeto ante la diversidad de la población.

Apéndice N

Instrumento de entrevista a profundidad

Presentación

El presente instrumento cuenta con una serie de preguntas, las cuales se realizarán a los instructores de los cursos de Educación Vial, ubicados en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) en la sede de Paso Ancho, con el objetivo de conocer ampliamente lo que concierne al proceso de formación en Educación Vial.

Instrucciones

Escuche atentamente a su entrevistador.

Conteste de forma clara y concisa.

Las respuestas que se ofrezcan son de carácter confidencial.

Guía de preguntas

Género: _____

Edad: _____

Profesión:

Años de experiencia: _____

1. ¿Qué es Educación y qué es Educación Vial?

2. ¿Cuál es la diferencia entre Educación y Educación Vial?

3. ¿Existe alguna diferencia entre un docente y un instructor de Educación Vial?
¿Cuál?

4. ¿Qué opina sobre la capacitación que se imparte en los cursos de Educación Vial a los futuros conductores?

5. ¿Qué piensa que se debería mejorar en el proceso de formación en Educación Vial?

6. ¿Considera que necesita alguna capacitación profesional específica para facilitar los conocimientos de los cursos de Educación Vial? ¿Cuál?

Apéndice O

Instrumento de entrevista a profundidad

Presentación

El presente instrumento cuenta con una serie de preguntas, las cuales se realizarán al director del Departamento de Formación y Capacitación, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) en la sede de Paso Ancho, con el objetivo de conocer ampliamente lo que concierne al perfil de los instructores del área teórica.

Instrucciones

Escuche atentamente a su entrevistador.

Conteste de forma clara y concisa.

Las respuestas que se ofrezcan son de carácter confidencial.

Guía de preguntas

Género: _____

Edad: _____

Profesión:

Años de experiencia: _____

1. ¿Qué es un instructor en Educación Vial y cuáles son sus funciones?

2. ¿Cuáles profesionales se pueden tomar en cuenta para ejercer la labor de un instructor en Educación Vial?

3. ¿Con cuántos años de experiencia debe contar un profesional para ser un instructor y en qué área?

4. ¿Cuáles habilidades deben disponer los profesionales para ser instructores de los cursos?

Apéndice P

Instrumento de entrevista a profundidad

Presentación

El presente instrumento cuenta con una serie de preguntas, las cuales se realizarán a la directora del Departamento de Evaluación de Conductores, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) en la sede de Paso Ancho, con el objetivo de conocer ampliamente lo que concierne al perfil de un instructor del área práctica.

Instrucciones

Escuche atentamente a su entrevistador.

Conteste de forma clara y concisa.

Las respuestas que se ofrezcan son de carácter confidencial.

Guía de preguntas

Género: _____

Edad: _____

Profesión: _____

Años de experiencia: _____

1. ¿Qué piensa acerca de que a nivel público no exista un proceso de formación para aprender a conducir?

2. ¿Considera importante que en el MOPT se implemente un proceso de formación para aprender a conducir? ¿Por qué?

3. ¿Qué opina usted sobre la labor que ejercen los instructores de las escuelas privadas de manejo?

4. ¿Desde su opinión cuáles profesionales deberían ser tomados en cuenta para ejercer la labor de un instructor de manejo?

5. ¿Con cuántos años de experiencia debe contar un instructor de manejo y en qué área?

6. ¿Cuáles habilidades deben disponer los profesionales para ser instructores de manejo?

Apéndice Q

Instrumento de frases incompletas

Presentación

El presente instrumento cuenta con una serie de preguntas, las cuales se realizarán a los participantes del curso conocido como “curso de iletrados”, impartido por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) en la sede de Paso Ancho, con el objetivo de conocer ampliamente lo que concierne a la realidad vivenciada en este contexto.

Instrucciones

Escuche atentamente a su entrevistador.

Conteste de forma sincera con lo primero que se le ocurra.

Las respuestas que se ofrezcan son de carácter confidencial.

Guía de preguntas

Género: ____ **Edad:** ____ **Profesión:** ____ **Nivel académico:**

Vine a éste curso porque

Creo que el curso es

Mi instructora me enseñó

Las clases son muy

Me resultó fácil aprender

Me resultó difícil aprender

Lo que más me gustó del curso fue

Lo que menos me gustó del curso fue

Recibí ayuda con

Creo que esta experiencia fue

Apéndice R

Instrumento de entrevista no estructurada

Presentación

El presente instrumento cuenta con una serie de preguntas que servirán como guía, las cuales se realizarán a los instructores de los cursos de Educación Vial, a los evaluadores implementados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con el objetivo de conocer las generalidades que rigen dichos cursos.

Instrucciones

Escuche atentamente a su entrevistador.

Conteste de forma clara y concisa.

Las respuestas que se ofrezcan son de carácter confidencial.

Guía de preguntas

A los instructores en sus clases.

1. ¿Cuál es su formación?
2. ¿Cómo llegó a ésta institución?
3. ¿Cómo ha sido su experiencia en ésta institución?
4. ¿Cuál es la parte más fácil de su trabajo?
5. ¿Cuál es la parte más difícil de su trabajo?
6. ¿Ha tenido alguna experiencia en dar clases a una persona con dificultades de aprendizaje?
7. ¿Cómo cree usted que se pueden mejorar las clases de Educación Vial?
8. ¿Qué opina usted de la formulación de las preguntas de la prueba?
9. ¿Han existido ajustes para una parte de las personas en cuanto a la prueba teórica?

A los evaluadores en la prueba práctica

1. ¿En qué consiste la prueba práctica de manejo?
2. ¿Cuál es el protocolo a seguir para realizar la prueba práctica?
3. ¿Cómo se evalúa la prueba práctica de manejo?
4. ¿Cuál ha sido su formación, que le ha permitido llegar hasta aquí?
5. ¿Cuál es la parte más difícil de la prueba?
6. ¿Cuál es la parte más fácil de la prueba?
7. ¿Ésta prueba ha sido realizada por personas con discapacidad? ¿De qué tipo?
8. ¿Qué opina usted sobre la evaluación que se implementa actualmente en la prueba?
9. ¿Cuáles serían las mejorías que usted propone para una prueba práctica efectiva?

Apéndice S

Guía de observación no participante

Presentación

El presente instrumento pretende brindar una guía de elementos a observar en los diversos contextos del MOPT, o bien, aquellos contextos en los que intervengan en el proceso para obtener la licencia de conducir, con el propósito de comprender la realidad que se vivencia en estos espacios.

Instrucciones

Intente observar cada una de las consignas que se mostrarán a continuación

Disponga de la mayor discreción posible a la hora de observar

Limítese a observar solamente

Guía de observación en el contexto de Paso Ancho (pruebas teóricas)

-Qué se aprecia en las afueras del lugar, observe cómo se da el ingreso de las personas a este lugar, qué deben disponer para entrar, si no cumplen con los requisitos qué pueden hacer para ingresar, cómo es el trato que reciben las personas antes de entrar.

-Cuando las personas ingresan qué ocurre, a dónde se dirigen, qué hacen.

-De estar donde se realiza la prueba teórica, qué ocurre a lo largo de la misma, cuáles son los requisitos para hacer la prueba, cómo es el trato que se le ofrece a las personas a la hora de realizar la prueba, después de finalizada la prueba qué ocurre.

-De estar en alguna clase de los cursos que la institución imparte, observe cómo es la metodología de la clase, cuántas personas se encuentran ahí, se evidencia alguna persona quien no comprenda los contenidos, qué hace el docente al respecto, cómo son las estrategias que implementa el docente para facilitar el conocimiento.

-De estar en la parte administrativa, observe qué ocurre ahí, quiénes llegan ahí, cómo se abordan los inconvenientes, cómo es el ambiente, cómo son tratadas las personas quienes se encuentran allí inmersas.

Guía de observación en el contexto de Plaza Viquez (pruebas prácticas)

-¿Cuál es el ambiente que predomina en éste contexto?

-¿Cuáles son los requisitos que se deben disponer para realizar la prueba?

-¿Cómo se ejecuta la prueba práctica?

-¿Cuál es el trato que reciben las personas en éste contexto?

-¿Cómo se encuentran emocionalmente estas personas?

Guía de observación en el contexto de la Uruca (adquisición de la licencia)

-¿Cuál es el ambiente que predomina en este lugar?

-¿Cómo se encuentran las personas quienes se dirigen a este lugar?

-¿Cuál es el trato que reciben estas personas?

-¿Cómo es la accesibilidad del lugar?

Apéndice T

Diario de campo

Fecha:

Hora:

Lugar:

Grupo de personas:

Narración de lo ocurrido	Reflexiones
	Reflexiones de lo observado:
	Preguntas como pasos a seguir:
	Labor pedagógica ¿Cuál fue nuestro papel en esa realidad? ¿Cómo afectó mi presencia la realidad en que estuve participando? ¿Qué tengo que mejorar de mi trabajo? ¿A qué acciones debo dar continuidad para el siguiente paso?
	¿Cuál es la acción que como pedagoga me corresponde realizar?

Apéndice U
Carta de Autorización



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES
DIRECCION GENERAL DE EDUCACION VIAL



San José, 25 de Abril del 2014

AD-2014-0145-VSG

Dr. Pablo Sisfontes Guilarte
Director
División de Educación Básica-CIDE
Universidad Nacional
Presente

Estimado señor:

Sírvase la presente para saludarlo muy cordialmente y en relación a Oficio # CIDE-DEB-192-2014, dónde se solicita la colaboración por esta dependencia en el trabajo final de graduación de las estudiantes María José López Cubillo y María José Montero Méndez, le informo que cuenta con el visto bueno del MBA. H. Antonio Jiménez Bastos, Director General de Educación Vial para que dichas estudiantes puedan ingresar a la institución y realicen su trabajo en el Departamento de Formación y Capacitación, cuyo jefe es el Lic. Luis Iván Pastrana Gutiérrez y conozcan las dinámicas, tramites y reglamentos que se utilizan en el proceso de Formación y Capacitación de los usuarios de esta dirección.

Le recuerdo que las estudiantes deben tener las pólizas de riesgo estudiantil o de trabajo al día porque esta dirección **no se responsabiliza por accidentes** de las estudiantes dentro ni fuera de las instalaciones mientras realicen su trabajo final en la Dirección General de Educación Vial.

Sin más por el momento.

Atentamente,


Lic. Vincer Sánchez Gutiérrez
Jefe Administrativo Financiero
DIRECCION GENERAL DE EDUCACION VIAL



Cc:

MBA. H. Antonio Jiménez Bastos
Lic. Rafael A. Fallas Alvarado
Lic. Luis Iván Pastrana Gutiérrez
Srta. María José López Cubillo
Srta. María José Montero Méndez

Director General de Educación Vial
Subdirector General de Educación Vial.
Jefe Formación y Capacitación.
Estudiante UNA
Estudiante UNA

Archivo AD-2014-0145-VSG

CONSTRUIMOS UN PAÍS SEGURO



Gobierno de Costa Rica
Tel: (506) 2227-5158 Ext: 115
Fax: (506) 2227-5158 Ext: 117
Página Web: www.mo.pt.go.cr

Teléfonos: 227-5158 / 227-9297 / 226-7944 - Fax: 226-2583
Apartado: 10176-1002, San José, Costa Rica

Apéndice W
Instrumento de evaluación

EL CONDUCTOR Y LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL

Que se polucion (Capítulo 8).

1. ¿Cuánto dióxido de carbono produce un litro de gasolina consumido?
2. ¿De donde procede el 40% de la contaminación de los ríos y lagos?
3. ¿Qué es el monóxido de carbono y que efecto puede producir en el ser humano?
4. ¿Qué se entiende por ambiente?
5. ¿Qué es contaminación ambiental?
6. Los que trabajan en el casco urbano, respiran un aire tan contaminado que equivale a fumarse, ¿cuántas cajetillas de cigarrillos?
7. ¿Qué alteraciones en la conducta se experimentan al respirar en una atmósfera contaminada?
8. Además de la contaminación producida por los gases residuales de los procesos de la combustión, ¿qué otras fuentes de contaminación existen? De un ejemplo de cada una de ellas.
9. ¿Cómo se clasifican los principales contaminantes del aire? Explique brevemente.
10. Defina con sus propias palabras el concepto de conciencia ecológica?
11. ¿Cuál es la función del catalizador?
12. ¿Qué acciones deben de tomarse para conseguir una conducción eficiente?
13. ¿Cuál es la función del Sistema General de Control de Emisiones?
14. ¿Qué son los sensores de un vehículo y para qué sirven?
15. ¿Qué porcentaje de ahorro se podría alcanzar al tener el vehículo bien regulado?
16. ¿Cuánto terreno podría manchar y contaminarse con un solo litro de aceite usado?

Apéndice X
Instrumento de evaluación 2

- 1) Los tres factores que intervienen en la conducción son
- Colisión, Atropello y Vuelco
 - Velocidad, Visibilidad e Iluminación ✓
 - Humano, Vehicular y Ambiental ✓
- 2) La acción de trasladarse de un lugar a otro, corresponde al concepto de
- Tránsito ✓
 - Transporte ✓
 - Seguridad vial
- 3) El principal objetivo de la seguridad vial es
- Regular el tránsito de vehículos
 - Prevenir accidentes ✓
 - Crear las multas de tránsito
- 4) El consumo mínimo de combustible en movimiento se obtiene entre las
- 750 y 900 RPM ✓
 - 1400 y 2000 RPM ✓
 - 2000 y 2500 RPM
- 5) Se debe cambiar la luz alta a luz baja a una distancia del vehículo de frente de
- 300m
 - 150m ✓
 - 250m
- 6) La fricción entre las llantas y la calzada corresponde a la resistencia
- aerodinámica ✓
 - al rodamiento ✓
 - por inercia
- 7) Un contaminante del tipo secundario es el
- plomo ✓
 - ozono ✓
 - dióxido de carbono
- 8) La superficie destinada para la circulación de vehículos se llama
- Calzada ✓
 - Espaldón
 - Cuneta
- 9) La señal de alto pertenece a las señales de
- Prevención ✓
 - Información
 - Reglamentación ✓
- 10) Las señales con fondo de color naranja, se clasifican como señales de
- Restricción
 - Prohibición
 - Prevención de obras ✓
- 11) Una señal que contenga un escudo corresponde a una ruta
- Primaria ✓
 - Secundaria ✓
 - Terciaria
- 12) Para organizar el tránsito en carriles contiguos con un mismo sentido de dirección se utiliza la línea de
- Barrera ✓
 - Vía ✓
 - Centro
- 13) Una condición adversa ambiental puede ser
- La fatiga
 - El alcohol
 - El hidroneumamiento ✓
- 14) Para contrarrestar la fuerza centrífuga en las curvas, se usa
- El peralte o sobre-elevación ✓
 - El espaldón
 - El freno ✓
- 15) El tanque de combustible de un vehículo forma parte de sistema de
- Escape
 - Dirección
 - Alimentación ✓
- 16) Un elemento que forma parte del sistema de enfriamiento es el
- Plato de presión
 - Radiador ✓
 - Carter
- 17) Los triángulos de seguridad se deben colocar adelante y atrás del vehículo a una distancia respectiva de
- 5m y 60 m
 - 10m y 80 m ✓
 - 15m y 90 m ✓
- 18) En orden descendente, la segunda prioridad de paso corresponde a
- La autoridad ✓
 - El semáforo ✓
 - Las vías principales
- 19) La maniobra más peligrosa en la conducción es
- El giro en U
 - El retroceso
 - El adelantamiento ✓
- 20) Si se conduce un vehículo de 15m de largo, la distancia mínima que debe de guardar con respecto a otro vehículo que vaya adelante es de
- 5m
 - 3s ✓
 - 5s ✓