



Entrevistas sobre motociclistas en
América Latina – informe final adenda
(producto adicional – documento final de entrevistas incluyendo Buenos Aires)

Noviembre de 2012

Fundación Despacio

www.despacio.org

1	Contenido	
2	1	Resumen ejecutivo 4
3	2	Introducción..... 6
4	3	Metodología del trabajo 7
5	4	Trabajo de campo en las seis ciudades..... 16
6	5	Resultados por ciudades 28
7	6	Análisis conjunto de resultados 88
8	7	Temas útiles para análisis posterior 122
9	8	Comparación de revisión de literatura con hallazgos de las ciudades 125
10	9	Marco gráfico preliminar de análisis 127
11	10	Anexos 131
12		
13		Tabla 1. Resumen entrevistas según ciudad y distribución de entrevistados 16
14		Tabla 2. Composición demográfica de entrevistados - Bogotá..... 17
15		Tabla 3. Composición demográfica de entrevistados – São Paulo 19
16		Tabla 4. Composición demográfica de entrevistados - Recife 20
17		Tabla 5. Composición demográfica de entrevistados - Barranquilla 22
18		Tabla 6. Composición demográfica de entrevistados - Caracas..... 24
19		Tabla 7. Composición demográfica de entrevistados 26
20		Tabla 8. Comparación de hallazgos sobre compra de vehículo y costos 89
21		Tabla 9. Comparación de hallazgos sobre uso/utilidad del vehículo 95
22		Tabla 10. Comparación de hallazgos sobre venta del vehículo 100
23		Tabla 11. Comparación de hallazgos sobre Transporte urbano e infraestructura 104
24		Tabla 12. Comparación de hallazgos sobre seguridad vial/personal 109
25		Tabla 13. Comparación de hallazgos sobre formación 115
26		Tabla 14. Comparación de hallazgos sobre motocicleta como vehículo de trabajo..... 118
27		
28		Figura 1. Modelo gráfico de hallazgos – según etapas de proceso compra- uso - venta 127
29		Figura 2. Modelo gráfico congestión, uso y transporte público 128
30		Figura 3. Modelo gráfico vulnerabilidad, uso y venta 128
31		Figura 4. Modelo gráfico presión social, uso y compra..... 129
32		Figura 5. Modelo gráfico experiencia, sociedad, uso..... 129
33		Figura 6. Modelo gráfico complejo completo. 130
34		
35		

1 Bogotá D.C. 9 de noviembre de 2012

2

3 Señores

4 **CAF**

5 La Ciudad

6

7 **Asunto:** Presentación producto adicional – documento final de entrevistas del proyecto

8 “Entrevista a profundidad para el trabajo ‘La motocicleta en América Latina: situación

9 actual y recomendaciones para mitigar sus externalidades negativas”.

10

11 Respetados señores:

12

13 Según lo establecido en la orden de trabajo sobre el tema en cuestión, a continuación

14 hacemos entrega del informe final del proyecto “Entrevista a profundidad para el trabajo

15 ‘La motocicleta en América Latina: situación actual y recomendaciones para mitigar sus

16 externalidades negativas” (Resultados de seis ciudades) y quedamos atentos para acordar

17 una reunión así como para aclarar cualquier duda o inquietud que se tenga al respecto.

18

19 Cordialmente,

20

21

22 **Carlosfelipe Pardo**

23 Director Ejecutivo

24 **Fundación Despacio**

25 Nit. 900438563-0

26 Cl 93 A No 14-17 of 708

27 Tel: 2484420

28

1 **1 Resumen ejecutivo**

2 El informe presenta los hallazgos encontrados a través de entrevistas (individuales y a grupos
3 focales) a personas que utilizan la motocicleta en seis ciudades de América Latina (Bogotá, Sao
4 Paulo, Recife, Barranquilla, Caracas, Buenos Aires) como parte de la investigación sobre
5 motocicletas en la región.

6 El informe presenta la metodología detallada con que se llevó a cabo el trabajo, la cual había sido
7 acordada con el equipo de CAF en cuanto a los instrumentos, población, y categorías para la
8 entrevista. Se realizó una elaboración más completa de las categorías y las preguntas guía para las
9 entrevistas, que se presenta en el capítulo 3 del informe.

10 La mayor parte del informe se concentra en presentar los resultados de las entrevistas realizadas
11 en las seis ciudades, y se organiza según ciudad, y dentro de cada sección para las ciudades se
12 presentan los hallazgos en torno al vehículo y sus costos, el uso del mismo, su eventual venta, la
13 relación con transporte urbano e infraestructura, seguridad, formación (una categoría emergente
14 del estudio), el vehículo de trabajo, y se hace un breve análisis comparativo de los grupos
15 entrevistados. Esta información se sintetiza en matrices en el capítulo 6 para hacer un análisis
16 conjunto, y en el capítulo 7 se proponen temas útiles para realizar un análisis posterior, seguido de
17 un análisis de la literatura. El capítulo 8 presenta una comparación de los hallazgos aquí
18 presentados y lo encontrado en la literatura, y el capítulo 9 presenta unos modelos gráficos de
19 interpretación y análisis.

20 El uso de la motocicleta en las seis ciudades tiene características muy similares a las encontradas
21 en la literatura sobre el tema publicada en los últimos años, pero se ha visto que hay algunos
22 diferencias con respecto a la conciencia de la (in) seguridad al utilizar la motocicleta, y que se
23 reiteran los valores de velocidad, flexibilidad y en general la facilidad de uso del vehículo y los
24 bajos costos personales asociados a su uso. Se ha visto la gran preocupación de los usuarios
25 mismos con la formación de los motociclistas (p. ej. capacitación para el uso del vehículo) y se ha
26 comenzado a ver la creación de una subcultura en torno a la motocicleta que crean quienes la
27 utilizan, y donde hay valores compartidos por esta subcultura. También se encontró un nivel
28 considerable de individualismo que parece caracterizar a los usuarios de la motocicleta que se
29 entrevistaron, y una aparente existencia de estigmas o imaginarios sobre la motocicleta tales
30 como: motos son más cómodas; son más eficientes, económicas y rápidas, es el único medio de
31 transporte donde se tiene control del tiempo. Todas ellas influyen sobre la percepción de la misma
32 por parte de los usuarios y los demás ciudadanos.

33 Un tema importante de los hallazgos es que los motociclistas usan los elementos de seguridad
34 como casco, guantes, incluso algunos que no se encuentran reglamentados. Sin embargo,
35 reconocen realizar prácticas de conducción inseguras. Situación que aparenta ser una
36 contradicción pero que al parecer tiene que ver con la experticia que se gana con el tiempo.

1 Por último, es importante mencionar que las ciudades que tienen un clima más cálido o cambios
2 de estaciones (Buenos Aires) el uso de la moto es reportado como colectivo, es decir que se usa en
3 familia, con amigos, etc. Mientras que en las otras ciudades se reporta un uso más individual.

4 Se encontraron temas importantes a resaltar según el contenido de las entrevistas, que incluían el
5 individualismo, la practicidad de la motocicleta, la cultura de uso, la educación y experiencia, las
6 exigencias laborales, la culpabilización del otro, vulnerabilidad, la presión social y familiar, el
7 peligro de una motocicleta, y los estigmas que se pueden generar.

8 Se realizó también una comparación con la revisión de literatura que había realizado otro equipo
9 asociado al estudio más grande sobre motocicletas que se está llevando a cabo, y se encontraron
10 similitudes con muchos aspectos, pero también que ha habido algo de aprendizaje en los usuarios
11 y que han surgido nuevos temas (muchos de los que se mencionan en el párrafo anterior) que
12 merecen ser analizados más a fondo.

13 Se encontraron también factores puntuales que parecieran incidir sobre la historia (biográfica) de
14 los entrevistados, la compra de la motocicleta, su uso y conducción y su venta como variables
15 principales de análisis.

16 En términos de análisis más profundos, el informe presenta relaciones entre los diferentes
17 conceptos que se analizaron, donde la congestión, la sociedad, la experiencia y la vulnerabilidad se
18 asoman como factores importantes que determinan hasta cierto punto las actitudes y
19 comportamientos (o percepciones) de los usuarios o personas relacionadas con el transporte en
20 motocicleta, ya sea en su compra, su uso (responsable) y su venta, y la relación con otros modos
21 de transporte, y finalmente las recomendaciones que puedan hacer a otros.

22

23

1

2 **2 Introducción**

3 El proyecto “Entrevista a profundidad para el trabajo ‘La motocicleta en América Latina: situación
4 actual y recomendaciones para mitigar sus externalidades negativas’” se está realizando con la
5 intención específica de generar conocimiento sobre este tema en seis ciudades de América Latina
6 a través de diversas entrevistas individuales y de grupos focales a personas de distintos grupos de
7 la población que tengan relación con el uso de la motocicleta como medio de transporte, de
8 trabajo o que la usen como transporte público individual. Esta investigación es de corte cualitativo
9 y sus resultados son de este tipo: una indagación a profundidad sobre diversos temas relacionados
10 con la compra, uso, venta y opiniones sobre la motocicleta en estas ciudades.

11 La presente indagación tuvo una fase preliminar que sirvió de guía para la construcción de una
12 encuesta sobre la movilidad en motocicletas, la cual ahonda sobre los temas hallados en la fase de
13 investigación de la ciudad de Bogotá. Las dos investigaciones se complementan para lograr
14 presentar una visión cualitativa y cuantitativa de la problemática del uso de la moto en algunas
15 ciudades de América Latina. Esto también se complementará con una revisión de literatura que
16 hace parte del trabajo general vinculado a este proyecto.

17 Este informe presenta la metodología, resultados y análisis de las entrevistas realizadas en seis
18 ciudades (Bogotá, São Paulo, Recife, Barranquilla, Caracas, Buenos Aires). Además, este informe
19 también incluye una revisión de la literatura existente con los hallazgos en estas dos ciudades
20 donde se realizaron las entrevistas, para comenzar a comparar estos dos procesos, encontrar
21 similitudes, diferencias y tratar de buscar formas de llenar los vacíos de información que pueda
22 haber o para resolver dudas sobre incoherencias entre la teoría y los hallazgos de este proyecto.
23 Se propone también un modelo conceptual preliminar de este tema para la región.

24

1

2 **3 Metodología del trabajo**

3 Como se describió en la introducción, el trabajo realizado en este proyecto es eminentemente
4 cualitativo, por lo que se ahonda en un análisis de la información recolectada por medio de
5 entrevistas, las cuales fueron diseñadas de forma sistemática.

6 La rigurosidad en la formulación de las entrevistas y las habilidad de los entrevistadores para
7 explorar otros temas, permite profundizar en aspectos específicos de la forma como distintos
8 usuarios de motocicleta perciben la realidad de su uso, y áreas relacionadas con la compra, venta,
9 beneficios, desventajas y todos los aspectos que se han acordado con el contratante para llegar a
10 una comprensión de esta problemática.

11 A continuación se presenta una justificación metodológica, una definición de los instrumentos que
12 se utilizaron y se mencionan las categorías de preguntas de este trabajo según lo acordado en la
13 fase de definición de metodología.

14 **3.1 Justificación metodológica**

15 Hay que anotar que, siendo un estudio de carácter cualitativo, no se debe esperar una
16 representatividad de la muestra (correspondiente a una lógica deductiva además de una lógica
17 representativa de la población) sino más bien una comprensión individual y de mayor profundidad
18 a partir de la cual se pueden inferir conclusiones (lógica inductiva). Como lo reiteran Bonilla-Castro
19 y Rodriguez-Sehk (2000), “su punto de partida son observaciones específicas, con base en las
20 cuales rastrear patrones generales de comportamiento [...] el método cualitativo se orienta a
21 profundizar en algunos casos específicos y no generalizar con base en grandes volúmenes de
22 datos” (p. 62). A su vez, Kerlinger (2002) lo complementa: “la investigación cualitativa es diferente,
23 pues no se basa en el uso de números o mediciones [...] el término ‘investigación cualitativa’ se
24 utiliza aquí para referirse a la investigación social y conductual basada en observaciones de campo
25 discretas que se analizan sin utilizar números o estadística” (p. 532). Para finalizar, es importante
26 utilizar el ejemplo que dan Hernández, Fernández y Baptista (2004): “en un típico estudio
27 cualitativo, el investigador entrevista a una persona, analiza los datos que obtuvo y saca algunas
28 conclusiones” (p. 8). En términos de muestreo, los mismos autores especifican que la investigación
29 cualitativa logra “obtener los casos que interesan al investigador y que ofrecen una gran riqueza
30 para la recolección y análisis de datos [...] suponen un procedimiento de selección informal.” (p.
31 565).

32 Por su parte, Taylor y Bogdan, (1992) señalan que la validez no se relaciona con el número de
33 participantes sino con la profundidad con la que se trabajan en los elementos recolectados. En
34 este sentido, la calidad del análisis de la información es la base fundamental para las indagaciones
35 de corte cualitativo. Parker (2005) sostiene que la investigación cualitativa es un ejercicio de
36 reflexión que permite organizar la información de tal manera que se puede comprender y leer la
37 realidad de una forma diferente para comprender los procesos sociales que allí se tejen. El

1 abordaje cualitativo de un problema posibilita ampliar el horizonte de sentido, en la medida que
2 da cuenta por los procesos discursivos y extradiscursivos, posibilitando profundizar en ciertos
3 aspectos a lo largo de los encuentros.

342 **Objetivo del estudio**

5 El objetivo de las entrevistas ha sido ayudar a definir aspectos y categorías de indagación que
6 complementan la encuesta cuantitativa. . Es, por tanto, una primera aproximación cualitativa que
7 debiera arrojar resultados parciales que sirvan de base para un segundo instrumento.

8 Los objetivos específicos de este trabajo son los siguientes:

- 9 • Diseñar un instrumento de entrevista semiestructurada para aproximarse a la población
10 objetivo.
- 11 • Realizar un análisis para establecer los motivos del uso de motocicletas en algunas ciudades de
12 América Latina.
- 13 • Describir los aspectos característicos del uso de la motocicleta en algunas ciudades de América
14 Latina.

15 **3.3 Población objetivo (segmentos y ciudades)**

16 La población ideal del estudio fue dividida en los siguientes segmentos:

- 17 1. Conductor/propietario de mototaxi
- 18 2. Usuario de mototaxi
- 19 3. Usuario individual de motocicleta como vehículo privado, ya sea para movilidad individual
20 o familiar
- 21 4. Usuario de motocicleta para reparto urbano
- 22 5. Usuario de motocicleta en proceso de venta.
- 23 6. Usuarios potenciales de motocicletas (compradores).

24 Durante las conversaciones con el equipo de CAF, también se encontró que dentro de estos
25 grupos podría indagarse sobre quienes usan la moto como vehículo familiar. Aunque no se creó
26 una categoría aparte para éstos, se hicieron preguntas al respecto de este tema en las seis
27 ciudades.

28 También se debe anotar que, en algunos casos (específicamente en Bogotá y Caracas), algunos de
29 los usuarios individuales de motocicleta como vehículo privado tenían una motocicleta de “alta
30 gama” (es decir, alto cilindraje), lo cual se tuvo en cuenta para el análisis pues las condiciones
31 socioeconómicas de este grupo son distintas a las de los que usan una motocicleta de menores
32 especificaciones.

1 Para el caso de Bogotá y São Paulo, el mototaxismo no es un fenómeno común, por lo que los
2 grupos relacionados con mototaxi fueron remplazados por personas que utilizan la motocicleta
3 para reparto urbano (domiciliarios o reparto normal), y, en el caso de São Paulo, usuarios privados
4 y repartidores o “motoboys”. Este tema merece una discusión más extensa para explicar por qué
5 se tomaron estas decisiones:

- 6 - En el caso de São Paulo, se indagó con el Sindicato de Motociclistas y afirmaron que no
7 existen mototaxis en la ciudad. También se indagó con los entrevistados por posibles
8 lugares donde pudiesen encontrarse personas prestando el servicio de mototaxi, con
9 respuestas negativas. También se realizaron visitas de campo para encontrar este servicio,
10 sin éxito. Por último, el equipo CAF indagó con el Sr Eduardo Vasconcellos sobre la
11 existencia de mototaxis en São Paulo, y se obtuvo la siguiente respuesta “En São Paulo no
12 hay mototaxistas, está prohibido”. Con esto, se decidió dejar la búsqueda.
- 13 - En Bogotá, se realizaron visitas a lugares donde pareciera que había mototaxis con los
14 siguientes resultados de Johanna Burbano (se copia verbatim su informe): “no ha sido
15 posible encontrar mototaxis en Bogotá. La semana pasada fui a la zona de Fontibón donde
16 me contaron que había cerca del centro antiguo. Si hay una enorme cantidad de motos,
17 pero no ninguna presta el servicio de taxi. Los viajes intermedios se realizan en bicitaxis los
18 cuales operan de forma bastante ordenada. Al preguntarle a la gente dicen que se usan
19 mucho las motos hacia las afueras de Bogotá, para visitar algunas fincas que hay en la
20 zona, pero dichas motos son de las empresas y se las rotan entre el personal que trabaja
21 para realizar las vueltas. También fui a la zona entre la Calle 68 y la primero de mayo,
22 estuve dando vueltas a la redonda de más o menos 10 cuadras. Hay una enorme cantidad
23 de motos, me llamó la atención que la mayoría venía con dos pasajeros, pero al preguntar
24 a los conductores ellos dicen que no hay mototaxis en la zona. Indagué con 3 motociclistas
25 los cuales dicen que en la zona no se presentan mototaxi. Todos dijeron que en Bogotá no
26 hay, pero que es un buen negocio porque no hay que pagar rodamiento, ni cupo, ni nada,
27 por eso se usa en las otras ciudades. Afirman que en Bogotá las personas prefieren los
28 carritos de las bicicletas por la lluvias y porque es más barato.” Adicional a esto, se indagó
29 con el Fondo de Prevención Vial quienes también están haciendo un estudio similar, y
30 confirmaron que en Bogotá no hay mototaxis. También se hizo una consulta informal de la
31 base de datos inédita de la encuesta de movilidad 2011 de Bogotá, y se encontraron un
32 total de 4 viajes que parecieran ser de mototaxis, lo cual es una cantidad totalmente
33 descartable. Con la indagación anterior, se confirmó que no hay mototaxis en Bogotá y se
34 continuó la investigación con los demás entrevistados.

35 **3.4 Equipo de trabajo**

36 El equipo de trabajo para este proyecto fue el siguiente:

37 **Equipo principal:**

- 38 - Carlosfelipe Pardo: coordinación general, análisis de resultados y redacción de informe
39 principal, realización de entrevistas en Bogotá

- 1 - Jonas Hagen: Realización de entrevistas en Sao Paulo y Recife, análisis de resultados
- 2 - Johanna Burbano: Realización de entrevistas en Bogotá, análisis de resultados
- 3 - Maria Alejandra Guilarte Castro: Realización de entrevistas en Caracas y redacción de
- 4 informe de esa ciudad.
- 5 - Claudia Guerrero: Realización de entrevistas en Buenos Aires y redacción de informe de
- 6 esa ciudad.

7

8 **Equipo de apoyo:**

- 9 - Barranquilla: Manolo Páez, Gabriel Martínez
- 10 - Sao Paulo: Uolli Briotto y Ana Maria Destito
- 11 - Recife: Lucio Flausino Dias Jr.
- 12 - General, análisis de resultados: Patricia Calderón

13

14 **3.5 Instrumentos**

15 El instrumento utilizado fue una entrevista semi-estructurada, la cual es una herramienta
16 investigativa cualitativa con la que se pueden comprender algunos aspectos de la realidad social.
17 Esta entrevista se puede realizar a individuos o a grupos (en este último caso en forma de
18 “entrevista a grupos focales”). Las entrevistas tuvieron una duración aproximada de entre una y
19 dos horas, y fueron grabadas (aunque no transcritas). Se tomaron datos in situ, utilizando el medio
20 magnético (grabaciones digitales) como una fuente de consulta si hay dudas.

21 **3.5.1 Entrevistas individuales**

22 Las entrevistas en profundidad son encuentros cara a cara entre el investigador y uno de los
23 participantes. Dichos encuentros están encaminados a entablar conversaciones sobre el eje
24 particular de investigación, el cual busca ser desarrollado a través de una guía de temas que
25 engloba los objetivos investigativos, pero las preguntas se van construyendo a través de la
26 narración misma (Taylor & Bogdan, 1992). Se las define como un proceso de intercambio oral
27 entre el entrevistado y el entrevistador que tiene un propósito. En la entrevista se busca que el
28 entrevistado vaya más allá de lo que se le pregunta, por tanto se debe buscar cuáles son los
29 discursos que aparecen para poder hilarlos y tratar de indagar en los silencios, en lo no dicho
30 (Callejo, 2002).

31 **3.5.2 Grupos focales**

32 Los grupos focales son una técnica de investigación social que busca generar que los participantes
33 hablen dentro de un espacio de opinión grupal; se integran de cinco a diez individuos, los cuales se
34 escogen a priori de acuerdo con los intereses de la investigación, las características de la población
35 y la experticia del investigador. La forma seleccionada para realizar el grupo es la “forma –
36 discusión o conversación”, en donde los investigadores convocan a la constitución del grupo para

1 llevar a cabo la conversación sobre unos ejes temáticos diseñados con base en el tópico
2 investigativo.

3 La ventaja del trabajo grupal radica en la potencia de las personas para producir significados
4 colectivos. Los grupos trabajan en forma de retícula que ordena y dirige la discusión; en este
5 sentido, la técnica va siendo al mismo tiempo una forma social que permite la aparición de los
6 vínculos inmersos, es decir que un sentido se convierte en elemento circulante al convertirse en
7 un tema de habla grupal (Canales & Peinado, 1995).

8 **3.6 Categorías de pregunta**

9 **3.6.1 Categorías solicitadas**

10 **Según lo establecido por la orden de trabajo**, se indagó principalmente sobre estos temas (se
11 copian *verbatim* de la orden de trabajo, con adiciones mínimas en cursiva):

- 12 • Tiempo de haber adquirido la motocicleta (*y si es su primera motocicleta o no*),
- 13 • Por qué compró motocicleta en vez de otro tipo de vehículo?
- 14 • Costo/ingreso per cápita y acceso a crédito
- 15 • *Uso como* Herramienta de trabajo
- 16 • Motivos de los viajes realizados ayer en motocicleta
- 17 • Ventaja comparativa de la motocicleta sobre otras opciones modales
- 18 • Lugar de parqueo
- 19 • Grado de satisfacción con el uso de la motocicleta
- 20 • *Percepción de la relación de las motocicletas con la* contaminación
- 21 • *Preocupación por* seguridad vial y temas relacionados.

22

23 **3.6.2 Categorías desarrolladas**

24 Con base en los acuerdos y solicitudes descritas en la sección anterior, se establecieron unas
25 categorías más amplias de indagación en las entrevistas y algunas posibles preguntas que se
26 pueden abordar con las personas entrevistadas. Hay que aclarar que, ***dado que esta es una***
27 ***entrevista semi-estructurada, no se tuvo un guion detallado de lo que se realizó en las mismas,***
28 ***sino una guía a partir de la cual el investigador tuvo libertad de profundizar en algún aspecto***
29 ***que le pareciera relevante***, cubriendo la mayor cantidad de categorías de indagación posibles. La
30 experiencia de Bogotá y São Paulo demostró que ésta era una forma apropiada de proceder para
31 conseguir información detallada y se continuó de esta manera en las siguientes ciudades.

1 **1. Compra del vehículo y costos**

2 En esta categoría, se tuvieron en cuenta los temas de discusión durante las entrevistas que
3 tuvieran que ver con las razones por las que se compró (o compraría) la motocicleta, los factores
4 específicos que tenían que ver con dicha compra, y en general cualquier aspecto relacionado con
5 la compra y/o los costos de comprar y usar este vehículo. Abajo se presenta una lista de temas y
6 preguntas guías que se tuvieron en cuenta durante las entrevistas:

- 7 • Inicio en el uso de moto (compra, aprendizaje a conducir)
- 8 • “Historia” de llegada al uso de las motos (aprendizaje, personas que le introdujeron al tema,
9 etc.)
- 10 • Desventajas (percibidas y reales) de comprar/usar la moto (costos asociados, accidentes, etc.)
- 11 • Apoyo u oposición social a comprar una moto (amigos, familia, etc.) (Alguien se opuso a que
12 comprara moto, por cuáles razones?)
- 13 • Argumentos que lo convencieron de comprarla (publicidad, amigos, concesionario, etc.)
- 14 • Costos de la moto versus otros medios de transporte (se mencionaron transporte público,
15 automóvil, bicicleta como modos a comparar)

16

17 **2. Uso/utilidad de la motocicleta**

18 Aquí se indagó acerca de los factores que estuvieran relacionados con el uso de la motocicleta, y
19 las ventajas o desventajas de este uso en relación con otros modos de transporte. También se
20 indagó acerca de la incidencia de aspectos sociales o familiares en el uso de la motocicleta. Hay
21 que anotar que el tema de mantenimiento se incluyó aquí, pues no fue muy relevante en las
22 respuestas y no ameritaba ser una categoría aparte. A continuación la lista de temas que se
23 tuvieron como guía:

- 24 • Frecuencia de uso de la moto
- 25 • Utilización de otros medios de transporte. (¿Qué medio utilizaba antes de comprar moto?
26 ¿Utiliza algún otro medio normalmente o para ciertos viajes?)
- 27 • Prácticas y función de uso de la moto (individualmente, en grupos, con familia, para ir al
28 trabajo, para paseo, etc.)
- 29 • Relación entre tener moto o comprar un automóvil (factores de decisión, beneficios,
30 desventajas, etc.)
- 31 • Sentimientos (afectivos, emocionales, “adrenalina”, etc.) al utilizar la moto
- 32 • ¿Ud. tiene hijos? En caso positivo, ¿quiere que sus hijos usen moto, y porque?

- 1 • En caso negativo, si tuviera, ¿le gustaría que sus hijos usaran moto, y porque?
- 2 • Ventajas (percibidas – antes de comprarla y reales- cuando la compró) de usar una moto
- 3 • ¿Recomendaría el uso de moto a otras personas?
- 4 • Usos familiares, sociales o de otras personas de la moto (*por ejemplo, llevar a los hijos a su*
- 5 *lugar de estudio u otros lugares*).
- 6 • En el último año, ¿qué mantenimiento ha hecho a su moto?
- 7 • ¿Qué opina del estado de mantenimiento de su moto?

8

9 **3. Venta del vehículo**

10 Este aspecto (razones por las que se vendió la moto) era parte de la categoría de compra, pero se
11 transformó a una categoría emergente y aparte debido a la importancia que se vio al tema
12 durante las entrevistas. Consistió principalmente en solicitar razones por las que se había vendido
13 o se vendería la motocicleta y los temas que estuviesen relacionados con las respuestas. Dado que
14 fue una categoría emergente, no se habían preparado preguntas guía.

15

16 **4. Transporte urbano e infraestructura**

17 En esta categoría se indagó acerca de la forma como se entendía el transporte urbano, las
18 ciudades y su interrelación, y la manera como la motocicleta incidía en la formulación de políticas
19 de transporte, sus impactos y el futuro de las ciudades. Las preguntas o temas guía que se
20 utilizaron fueron los siguientes:

- 21 • ¿Le parece que la moto es un buen medio de transporte y por qué?
- 22 • Opinión sobre la infraestructura de la ciudad para el uso de la moto
- 23 • Si no tuviera moto, ¿qué otro medio de transporte utilizaría?
- 24 • ¿Cómo sería el transporte en una ciudad ideal?
- 25 • ¿Qué efecto le parece que las motos tienen en las ciudades?

26

27 **5. Seguridad vial/personal**

28 En esta categoría se tuvo en cuenta la comprensión de la seguridad vial y personal por parte de los
29 entrevistados. Es decir, se indagó acerca de la relación que había entre utilizar la motocicleta y la
30 seguridad vial, la posible influencia del uso de la motocicleta con la seguridad vial en una ciudad,
31 los factores que hacían peligroso (o seguro) andar en motocicleta y preguntas similares

1 relacionadas con el tema de seguridad personal (robos, etc.). Las preguntas y temas guía fueron
2 los siguientes:

- 3 • Percepción de seguridad vial relacionada con motocicletas (vehículo, relación con otros
4 vehículos, percepción de seguridad al andar en moto)
- 5 • La relación en la vía entre la moto y los otros medios de transporte
- 6 • Conocimientos y opiniones sobre los accidentes de moto
- 7 • Opinión sobre las posibles causas de los accidentes
- 8 • Utilización de elementos de protección (casco, chaleco, etc.)
- 9 • Percepción de seguridad personal (robo) relacionada con motocicletas
- 10 • Prácticas de cuidado de la motocicleta, y percepción de necesidad de mantenimiento
- 11 • Percepción de necesidad de elementos de seguridad (casco, chaleco, etc.)
- 12 • Conocimiento/experiencia de accidentes en moto (propios, cercanos, conocidos, terceras
13 personas) – descripción de nivel de gravedad, consecuencias para la(s) persona(s)
14 involucrada(s)

15 En el caso de Buenos Aires, se hizo un énfasis un poco mayor en el tema de seguridad vial, debido
16 a que se tuvo como base para un trabajo de la formulación del plan de seguridad vial de dicha
17 ciudad, un proyecto complementario realizado por otro equipo.

18

19 **6. Formación**

20 Esta fue una categoría emergente que resultó de las entrevistas en Bogotá y fue utilizada también
21 para analizar el caso de São Paulo, pues durante las entrevistas se encontró que muchos
22 entrevistados daban gran relevancia a la formación (capacitación, educación, etc.) de los usuarios
23 de las motocicletas y la incidencia que esto podría tener en la seguridad vial y la imagen de los
24 motociclistas. Dado que fue una categoría emergente, no se habían preparado preguntas guía.

25 **7. La motocicleta como vehículo de trabajo**

26 Esta categoría se relacionó con el tema del uso de la motocicleta como un vehículo que se utiliza
27 como algo necesario para el trabajo de los entrevistados, y en este caso se circunscribió a los
28 domiciliarios y repartidores/mensajeros, pues en Bogotá y en São Paulo no existe mototaxismo. En
29 las siguientes ciudades se utilizará esta categoría para indagar a las personas que conducen el
30 mototaxi. Las preguntas guía de esta categoría fueron las siguientes:

- 31 • Relación ente la moto y el trabajo (Herramienta de trabajo, no puedo obtener ingresos sin
32 ella)
- 33 • Tiempo de trabajo que se gasta en la moto- horas de conducción al día u otra unidad

- 1 • Costos de la moto en relación con el trabajo (desgaste, propiedad, etc.)
- 2 • Propiedad de moto (propia vs empresa)
- 3 • Responsabilidad de pagos asociados a la moto
- 4 • Exigencia de la
- 5 • empresa en relación con la moto
- 6 • Creencias en relación a la tenencia de moto y las posibilidades de trabajo
- 7 • ¿Qué tan fundamental fue tener la moto para encontrar trabajo?
- 8 • *Condiciones en que prestan sus servicios, No de horas de trabajo al día, presiones para*
- 9 *entregar productos en cortos tiempo, seguridad social, tiempo de descanso, etc.*

10 **8. Categorías emergentes en Buenos Aires: Seducción, solidaridad y corrupción.**

11

12 Dado que se realizaron unas entrevistas adicionales para el estudio en Buenos Aires, allí se
13 encontraron tres categorías emergentes, que consisten en las siguientes:

14 La categoría de la seducción en Buenos Aires apareció muy fuertemente relacionada con la
15 masculinidad y la conquista del sexo opuesto en el caso de los hombres entrevistados. En el
16 caso de las mujeres entrevistadas también percibieron una mirada sobre ellas relacionadas
17 con la seducción y la fantasía sexual.

18 La solidaridad como noción de “Hermandad” fue muy desarrollada por todos los entrevistados
19 y estaría dando cuenta de un atributo muy específico de este segmento de la vialidad, aunque
20 realizaron una distinción de la misma, según las diferentes categoría de uso. Esto también fue
21 evidenciado en las otras ciudades pero no fue incluido como categoría.

22 La Corrupción, se hizo presente en aquellos que la utilizan como herramienta de trabajo con
23 una clara diferenciación territorial según jurisdicciones.

24 **3.7 Proceso general de análisis**

25 Durante este trabajo, y como se muestra en el informe, se realizó un análisis con los siguientes
26 pasos:

- 27 1. Resumen esquematizado de entrevistas por ciudad y categorías: presentado en capítulo 5)
- 28 2. Elaboración de matrices por categorías (presentado en capítulo 6)
- 29 3. Identificación de temas transversales (presentado en capítulo 7)
- 30 4. Comparación con literatura (presentado en capítulo 8)
- 31 5. Elaboración de modelos gráficos de interpretación (presentado en capítulo 9)

1 **4 Trabajo de campo en las seis ciudades**

2 Se realizaron entrevistas en las seis ciudades acordadas, después de haber realizado un análisis
3 inicial que fue revisado por CAF (cuyos resultados se incluyen abajo y fueron posteriormente
4 complementados).

5 **4.1 Reclutamiento de los entrevistados**

6 La muestra se tomó por conveniencia (es decir, mediante convocatoria directa y sin
7 aleatorización). Este muestreo consistió en realizar las siguientes actividades:

- 8 - Convocatoria a través de conocidos de los investigadores o de miembros de la Fundación
9 Despacio que utilizaran motocicleta, quisieran comprar o vender;
- 10 - Convocatoria a través de redes sociales (Facebook, twitter) con la misma intención;
- 11 - Mención del tema en reuniones o presentaciones por parte de los miembros de Fundación
12 Despacio con la intención explícita de reclutar entrevistados que cumplieran con las
13 expectativas;
- 14 - Preguntas a personas utilizando una motocicleta “en vía” que estuvieran por comenzar su
15 viaje (o lo estuvieran terminando) proponiéndoles la entrevista con una recompensa (un
16 almuerzo, etc.);
- 17 - Viajes a los lugares comunes donde se ubicarían mototaxistas o repartidores;
- 18 - Consulta directa con lugares que contratan personas con motocicleta para su trabajo (p.
19 ej. repartidores).
- 20 - En Buenos Aires, se entrevistó a usuarios, no importa el modo de uso, de modo tal que se
21 cubriera la RMBA según coronas y corredores, según la tradición en los estudios de
22 movilidad y transporte.

23 Se realizaron en promedio 20 entrevistas válidas por ciudad -123 en total para las seis ciudades.
24 Según el contexto donde se realizaron las entrevistas o la forma de convocatoria, se eligió si se
25 aplicaban las herramienta de grupos focales (p. ej. si varios usuarios de motocicleta están
26 reunidos). En los seis casos se utilizó la guía diseñada para el estudio y se entregó un “premio” por
27 participar (un almuerzo/cena o similar).

28 Es importante resaltar que, para el caso de São Paulo, Recife, Barranquilla y Caracas, se
29 subcontrató a una persona local que asistiera a los investigadores en la convocatoria y que
30 estuviera presente como observador o investigador asistente en cada entrevista. Esto se realizó
31 para agilizar la convocatoria y para reducir la resistencia de los entrevistados ante una persona
32 foránea o extranjera.

33 **Tabla 1. Resumen entrevistas según ciudad y distribución de entrevistados**

	Bogotá	Sao Paulo	Recife	Barranquilla	Caracas	Buenos Aires
# total	20	18	21	22	20	20
% en grupo focal	55	16	33	100	0	50
% Entrevista	45	84	67	0	100	50

Edad media	33.5	29.4	29.1	37.4	30.4	38.4
% hombre	90	89	62	100	50	90
% Mujer	10	11	38	0	50	10
% Herramienta	40	33	38	50	30	45
%Usuario Mototaxi	0	0	14	22	30	0
%Usuario	35	33	19	13	25	30
%Proceso venta	0	16	14	5	10	5
% Proceso compra	25	16	14	5	15	15
% Alta gama	15	0	5	0	0	5

1 A continuación se presentan los detalles de las personas que fueron entrevistadas en las seis
 2 ciudades y los detalles demográficos de los entrevistados (género, edad, nivel educativo, tipo de
 3 usuario).

4 4.2 Entrevistas Bogotá

5 Las entrevistas en Bogotá se realizaron de la siguiente manera (véase la sección 4.1. para los
 6 detalles del reclutamiento) (20 entrevistados):

- 7 a) Grupo focal con 3 usuarios de la moto como medio de transporte (3 hombres)
- 8 b) Entrevista individual con una (1) mujer motociclista (medio de transporte) quien vendió su
 9 moto recientemente y quiere volver a comprar
- 10 c) Grupo focal con 5 conductores de motocicleta como medio de trabajo (empleados de
 11 servicio de TV por cable). (5 hombres)
- 12 d) Grupo focal con 3 repartidores de domicilios (pizzas) (3 hombres)
- 13 e) Entrevista individual con 4 usuarios de moto como medio de transporte (4 hombres)
- 14 f) Entrevista con dos personas con intención de compra (1 mujer y 1 hombre)

15 **Posterior a la presentación de los resultados de este informe en su versión preliminar, se**
 16 **realizaron entrevistas individuales con dos personas con intención de compra (2 hombres).**
 17

18 La identificación de los encuestados y su nivel educativo fue la siguiente:

19 **Tabla 2. Composición demográfica de entrevistados - Bogotá**

Sexo	Edad	Nivel educativo	Tipo de usuario
Hombre	31	Posgrado	Usuario moto alta gama
Hombre	33	Pregrado	Usuario moto alta gama
Hombre	28	Técnico	Usuario moto alta gama

Mujer	34	Maestría	Intención de compra y antigua usuaria
Hombre	25	Bachiller	Mensajero
Hombre	24	Bachiller	Seguridad
Hombre	35	Secundaria incompleta	Seguridad
Hombre	28	Bachiller	Seguridad
Hombre	45	Secundaria incompleta	Seguridad
Hombre	25	Bachiller	Repartidor
Hombre	30	Secundaria incompleta	Repartidor
Hombre	32	Secundaria incompleta	Repartidor
Hombre	45	Universitario	Usuario
Hombre	36	Universitario	Usuario
Hombre	28	Bachiller	Usuario
Hombre	42	Bachiller	Usuario
Mujer	42	Posgrado	Intención de compra
Hombre	40	Universitario	Intención de compra
Hombre	38	Bachiller	Intención de compra
Hombre	40	Universitario	Intención de compra

1

2 **4.3 Entrevistas São Paulo**

3 Las entrevistas en São Paulo se realizaron de la siguiente manera (véase la sección 4.1. para los
4 detalles del reclutamiento) (18 entrevistados):

5 a) 3 entrevistas individuales con repartidores (3 hombres)

- 1 b) Grupo focal con 3 repartidores (3 hombres)
 2 c) 4 entrevistas individuales con usuario de moto como medio de transporte (3 hombres, 1
 3 mujer)
 4 d) Entrevista con 2 usuarios de moto como medio de transporte (2 hombres)
 5 e) 3 entrevistas individuales con usuarios que quieren vender, o vendieron, su motocicleta (3
 6 hombres)
 7 f) 3 entrevistas individuales con personas con intención de compra (2 hombres, 1 mujer)

8
 9 La composición demográfica de los entrevistados fue la siguiente:

10 **Tabla 3. Composición demográfica de entrevistados – São Paulo**

sexo	edad	Nivel educativo	Tipo de usuario
Hombre	27	Bachiller	Repartidor independiente (motoboy)
Hombre	31	Secundario incompleto	Repartidor independiente (motoboy)
Hombre	58	Universidad incompleta	Repartidor farmacia
Hombre	25	Bachiller	Repartidor independiente (motoboy)
Hombre	29	Bachiller	Repartidor para sindicato
Hombre	23	Secundario incompleto	Repartidor independiente (motoboy)
Hombre	45	Universitario	Usuario
Hombre	24	Universidad incompleta (cursando)	Usuario
Hombre	34	Universitario	Usuario
Hombre	22	Universidad incompleta (cursando)	Usuario
Hombre	22	Universitario	Usuario
Mujer	24	Universidad incompleta (cursando)	Usuario
Hombre	28	Universitario	Intención de venta
Hombre	23	Universidad incompleta (cursando)	Intención de venta

Hombre	45	Universitario	Intención de venta
Hombre	25	Universidad incompleta (cursando)	Intención de compra
Hombre	24	Universidad incompleta (cursando)	Intención de compra
Mujer	41	Universitario	Intención de compra

1

2 **4.4 Entrevistas Recife**

3 Las entrevistas en Recife se realizaron de la siguiente manera (21 entrevistados):

- 4 a) Entrevistas individuales con 2 usuarios de la moto (hombres) como medio de transporte
- 5 b) Grupo focal con 3 conductores de motocicleta como medio de trabajo (empleados de
- 6 servicio de reparto por moto - 3 hombres)
- 7 c) Entrevista individual con una (1) mujer motociclista repartidora
- 8 d) Entrevista con dos usuarias de la moto (2 mujeres) como medio de transporte
- 9 e) Grupo focal con mototaxistas (4 hombres)
- 10 f) Entrevistas individuales con 3 usuarias de mototaxis (3 mujeres)
- 11 g) Entrevista individual con una (1) persona con intención de compra (1 hombre)
- 12 h) Entrevista con dos persona con intención de compra (2 mujeres)
- 13 i) Entrevistas individuales con 3 personas con intención de vender su motocicleta (3
- 14 hombres)
- 15

16 La identificación de los encuestados y su nivel educativo fue la siguiente:

17 **Tabla 4. Composición demográfica de entrevistados - Recife**

Sexo	Edad	Nivel educativo	Profesión y tipo de usuario
Hombre	35	Universitario	Funcionario Público - Usuario moto alta gama
Hombre	24	Universitario	Biólogo - Como medio de transporte
Hombre	33	Bachiller	Repartidor
Hombre	28	Bachiller	Repartidor

Hombre	21	Bachiller	Repartidor
Mujer	30	Secundaria incompleta	Repartidora
Mujer	28	Bachiller	Desempleada - Como medio de transporte
Mujer	26	Bachiller	Desempleada -Como medio de transporte
Hombre	35	Secundaria incompleta	Mototaxista
Hombre	42	Secundaria incompleta	Mototaxista
Hombre	39	Bachiller	Mototaxista
Hombre	28	Bachiller	Mototaxista
Mujer	20	Secundaria incompleta	Profesional autónoma - Usuaría de mototaxi
Mujer	27	Secundaria incompleta	Profesional autónoma - Usuaría de mototaxi
Mujer	27	Bachiller	Profesional autónoma - Usuaría de mototaxi
Hombre	33	Universidad incompleta	Empresario - Intención de compra
Mujer	30	Universitario	Educadora social - Intención de compra
Mujer	28	Universitario	Pedagoga - Intención de compra
Hombre	26	Bachiller	Estudiante - Intención de venta
Hombre	26	Secundaria incompleta	Coordinador de Deportes y Ocio - Intención de venta
Hombre	26	Universitario	Administrador - Intención de venta

1 4.5 Entrevistas Barranquilla

2 Las entrevistas en Barranquilla se realizaron de la siguiente manera (22 entrevistados):

- 3 a) Grupo focal con 3 personas quienes utilizan la motocicleta como medio de transporte.
- 4 b) Grupo focal con 2 personas en proceso de compra o venta de motos.
- 5 c) Grupo focal con 5 personas repartidores de domicilio.
- 6 d) Grupo focal con 6 personas usuarios de mototaxi.
- 7 e) Grupo focal con 6 conductores y/o propietarios de mototaxi

8

9 La identificación de los encuestados y su nivel educativo fue la siguiente:

10 **Tabla 5. Composición demográfica de entrevistados - Barranquilla**

Sexo	Edad	Nivel educativo	Profesión y tipo de usuario
Hombre	61	Profesional	Publicista. Como medio de transporte.
Hombre	25	Bachiller	Estudiante Universitario. Como medio de transporte.
Hombre	28	Bachiller - Estudiante Pregrado	Comerciante. Como medio de transporte.
Hombre	41	Bachiller	Mensajero. Compra o venta de moto.
Hombre	48	Bachiller	Mensajero. Compra o venta de moto.
Hombre	23	Bachiller - Estudiante Técnico	Mensajero-Domicilios
Hombre	33	Técnico en Sistemas	Mensajero-Domicilios
Hombre	45	Bachiller	Mensajero-Domicilios
Hombre	42	Bachiller	Mensajero-Domicilios
Hombre	24	Técnico Farmaceuta	Mensajero-Domicilios
Hombre	49	Bachiller	Supervisor de servicio – Usuario Mototaxi
Hombre	30	Básica	Portero – Usuario Mototaxi

Hombre	27	Bachiller	Portero – Usuario Mototaxi
Hombre	52	Básica	Portero – Usuario Mototaxi
Hombre	50	Básica	Portero – Usuario Mototaxi
Hombre	56	Bachiller	Vigilante – Usuario Mototaxi
Hombre	23	Técnico (Escolta)	Mototaxista
Hombre	36	Bachiller	Mototaxista
Hombre	29	Bachiller	Mototaxista
Hombre	35	Bachiller	Vigilante - Mototaxista
Hombre	36	Bachiller	Mototaxista
Hombre	30	Bachiller	Mototaxista

1

1

2 **4.6 Entrevistas en Caracas**

3 Las entrevistas en Caracas se realizaron de la siguiente manera (20 entrevistados):

- 4 • Conductor/propietario de moto-taxi (2 hombres).
- 5 • Usuario de moto-taxi (2 hombres y 4 mujeres).
- 6 • Usuario individual de motocicleta como vehículo privado, ya sea para movilidad individual o
- 7 familiar (3 hombres y 2 mujeres).
- 8 • Usuario de motocicleta para reparto urbano (2 hombres y otros dos más lo hacen
- 9 ocasionalmente-que no se contabilizó en esta categoría por ser actividad ocasional).
- 10 • Usuario de motocicleta en proceso de venta (1 hombre y 1 mujer).
- 11 • Usuarios potenciales de motocicletas (compradores) (3 mujeres).

12 **Tabla 6. Composición demográfica de entrevistados - Caracas**

Sexo	Edad	Nivel educativo	Profesión y tipo de usuario
Hombre	27	Técnico Superior Universitario	Funcionario Público / Publicista Usuario moto
Hombre	29	Bachiller	Funcionario Público / Asistente – Reparto Urbano
Mujer	27	Universitaria	Funcionario Público /Internacionalista – Usuaría de Moto-taxi
Hombre	20	Universitario	Funcionario Público/Comercio Internacional – Usuario de Moto-taxi
Hombre	22	Universitario	Funcionario Público/Asistente – Reparto Urbano
Hombre	34	Universitario	Educador – Usuario individual / Reparto Urbano
Hombre	26	Secundaria incompleta	Motorizado – conductor de Moto-taxi
Hombre	26	Bachiller	Comerciante – Usuario de Moto-taxi

Mujer	24	Secundaria incompleta	Peluquera (estética) – Usuaría de Moto-taxi
Mujer	28	Secundaria incompleta	Peluquera (estética) – Usuaría de Moto-taxi
Mujer	56	Universitaria	Peluquera (estética) – Usuaría de Moto-taxi
Hombre	22	Universitario	Funcionario Público – Contador /Conductor
Mujer	29	Estudiante Universitaria(Bachiller)	Comerciante / Usuaría individual - Compradora reciente
Hombre	26	Bachiller	Motorizado – Moto-taxi
Mujer	25	Estudiante Universitaria(Bachiller)	Estudiante – Usuaría Moto-taxi - Intención de compra
Hombre	33	Universitario	Administrador - Usuario de Moto-taxi
Mujer	33	Universitaria	Economista - Usuaría de Moto-taxi
Hombre	40	Bachiller	Comerciante - Usuario individual de moto alta gama – Intención de venta
Mujer	39	Universitaria	Odontóloga – Usuaría individual de moto de alta gama/compra y venta de moto
Mujer	42	Universitaria	Funcionaria pública Urbanista e ingeniero de transporte / Usuaría potencial (compradora)

1

2 **4.7 Entrevistas Buenos Aires**

3

4 Las entrevistas en Buenos Aires se realizaron de la siguiente manera (20 entrevistas):

- 1 a) Entrevista individual con un (1) hombre corredor de cuatriciclo, ex usuario de moto para
- 2 paseo
- 3 b) Entrevista individual con un (1) hombre usuario de moto como medio de transporte
- 4 c) Entrevista grupal con tres (3) hombres usuarios de moto como herramienta de trabajo en
- 5 mensajería
- 6 d) Entrevista individual con un (1) hombre usuario de moto como medio de transporte
- 7 e) Entrevista individual con un (1) hombre usuario de moto como medio de transporte para
- 8 trayectos cortos y corredor de motocross
- 9 f) Entrevista individual con un (1) hombre ex usuario de moto como medio de transporte
- 10 g) Entrevista individual con un (1) hombre usuario de moto como medio de transporte
- 11 h) Entrevista individual con dos (2) personas con intención de compra (1 mujer y 1 hombre)
- 12 y ex usuarios de moto y matrimonio
- 13 i) Entrevista individual con un (1) hombre usuario de moto como medio de transporte
- 14 j) Entrevista individual con un (1) hombre usuario de moto como herramienta de trabajo en
- 15 mensajería
- 16 k) Entrevista grupal con cinco (5) hombres usuarios de moto como herramienta de trabajo
- 17 mensajería por la mañana y delivery de comida por la tarde-noche
- 18 l) Entrevista individual con un (1) hombre con intención de compra y ex usuario de moto
- 19 como medio de transporte
- 20 m) Entrevista individual con una (1) mujer usuaria de moto como medio de transporte

21
22

23 En la selección de los entrevistados se trató de abordar a usuarios de moto que por algún motivo
24 (viaje habitual, trabajo, domicilio, etc) se movilizaran en la Región Metropolitana de Buenos Aires
25 (RMBA). Se seleccionó el corredor Norte y Noroeste hasta la tercer corona, habida cuenta que de
26 acuerdo a la experiencia en la materia se trata de los corredores mejor servidos desde el punto de
27 vista del transporte público tanto a nivel automotor como ferroviario de superficie y subterráneo¹,
28 buenos accesos a la CABA, relativamente buena oferta de servicios educativos, comerciales, de
29 alumbrado público, seguridad, representativo de todos los estratos de Nivel Socio Económico
30 (NSE), políticas activas de seguridad² y con enclaves de población cuyo espacio-dormitorio está
31 ostensiblemente alejado de su espacio de trabajo impactando en la movilidad del conjunto de la
32 población. No obstante ello, se incluyeron a dos usuarios del corredor Sur y dos de la zona Oeste.
33 Según los domicilios de los entrevistados, ocho pertenecen a la CABA, nueve de la 1° Corona, uno
34 a la 2° Corona y dos a la 3° Corona.

35

36 La identificación de los encuestados y su nivel educativo fue la siguiente:

37 **Tabla 7. Composición demográfica de entrevistados**

¹ Este corredor es atravesado por los ferrocarriles ex Línea Mitre con sus ramales (Retiro-Tigre, Retiro-Capilla del Señor, Retiro-Mitre y Retiro-J. León Suárez,), ex Línea Belgrano Norte (Retiro-Villa Rosa) y Tren de la Costa (Olivos-Tigre). Línea D de transporte ferroviario subterráneo y con numerosas “líneas testigo” de transporte automotor de pasajeros de jurisdicciones nacional, provincial y municipal de calidad percibida superior al resto de los corredores.

² La Policía Metropolitana fue creada en el marco de la ley N° 2.894, de Seguridad Pública, que fue sancionada el 28 de octubre de 2008 y promulgada por medio del decreto 1354 del 18 de noviembre de ese año. La reglamentación de la norma se registró el 20 de marzo de 2009 por medio del decreto 210. En la Comuna 12 se realizó la prueba piloto y se inauguró la primer Comisaría

Sexo	Edad	Nivel educativo	Ocupación	Tipo de usuario
M	45	Universitario	Empresario	Ex - Usuario y corredor de cuatriciclo
M	48	Universitario	Funcionario Público	Medio de transporte
M	40	Secundario Incompleto	TCP ³	Mensajero
M	41	Secundario Incompleto	TCP	Mensajero
M	21	Secundario Incompleto	TCP	Mensajero
M	40	Secundario Completo	Pequeño empresario	Medio de transporte
M	21	Estudiante Universitario	Trabajador Familiar Financiera	Medio de transporte trayectos cortos y corredor motocross
M	74	Secundario Completo	Empresario	Ex usuario como medio de transporte
M	48	Universitario completo	Empleado Inmobiliaria	Medio de transporte
F	47	Universitario Completo	Empleada Pública	Ex usuaria como medio de transporte trayectos cortos
M	50	Terciario Completo	Docente	Ex Usuario como medio de transporte. Intención de compra
M	30	Estudiante universitario	TCP Servicio Técnico de PC	Medio de transporte
M	34	Secundario Incompleto	TCP	Mensajería
M	21	Secundario Incompleto	TCP y Empleado por agencia	Mensajería - Delivery
M	24	Secundario Incompleto	TCP y Empleado por agencia	Mensajería - Delivery
M	30	Secundario Incompleto	TCP y Empleado por agencia	Mensajería - Delivery
M	34	Secundario Incompleto	TCP y Empleado por agencia	Mensajería - Delivery
M	30	Secundario Completo	TCP y Empleado por agencia	Mensajería - Delivery
M	41	Secundario Completo	Empresario	Ex usuario medio de transporte e intención de compra

³ TCP: Trabajador por Cuenta Propia

F	49	Posgrado	Médica Pediatra	Medio de transporte
---	----	----------	-----------------	---------------------

1 **5 Resultados por ciudades**

2 Los resultados “brutos” (notas de campo y grabaciones) se revisaron y se compararon para reiterar
3 la validez de las categorías de análisis y la existencia de nuevas categorías. Según esto, cada
4 investigador redactó un informe por su ciudad asignada, y con base en esto se prepararon las
5 demás secciones. Todos los investigadores leyeron las secciones de cada ciudad, y se preparó una
6 sección de análisis conjunto para después hacer una revisión colectiva de estos hallazgos
7 comparada con la literatura considerada para el proyecto. Los resultados se analizaron con base
8 en las categorías presentadas en la sección metodológica.

9 Es importante aclarar que los resultados que se presentan en este capítulo son estrictamente
10 relacionados con lo que decían los entrevistados, y no incluyen opiniones de los investigadores.
11 Los análisis realizados por los investigadores son tema de capítulos posteriores.

12 **5.1 Resultados específicos para Bogotá**

13 En Bogotá se realizaron 18 entrevistas de acuerdo con lo presentado en la sección logística de este
14 informe. A continuación se presenta un resumen de los hallazgos principales para cada categoría.

15 **5.1.1 Compra del vehículo y costos**

- 16 • La compra de la moto parece estar relacionada con una historia familiar o de amigos que ha
17 generado la intención de compra. Puede haber otros factores como la publicidad y el
18 individualismo (a nivel más afectivo), pero no tiene una fuerte incidencia en la decisión.
- 19 • El principal argumento para la compra y uso de la motocicleta está relacionado con la rapidez.
20 Movilizarse en moto aumenta en un promedio de 20% la eficiencia en el desplazamiento en la
21 ciudad. Sumado a que algunos de los participantes tienen que realizar varios desplazamientos
22 diarios, por tanto el ahorro de tiempo es significativo. Especialmente en ciudades con altos
23 niveles de congestión.
- 24 • Otro argumento tiene relación con los costos. El uso de moto es significativamente más
25 económico que el transporte público colectivo o masivo (caso Bogotá) para los usuarios. Y por
26 supuesto mucho más económico que el carro particular.
- 27 • La compra de moto es considerablemente más económica, si se tiene en cuenta que con el
28 mismo dinero que se gasta mensualmente en transporte colectivo, una persona puede
29 adquirir una moto pequeña y pagar su combustible de desplazamiento (Usuario)
- 30 • En relación con otros vehículos automotores privados, los costos de las motos son más
31 económicos en aspectos como: mantenimiento, impuestos, repuestos.
- 32 • De otra parte, los entrevistados dicen que las motos son más cómodas que el transporte
33 público colectivo, incluso cuando llueve, porque las personas van cómodamente sentadas y en
34 su propio espacio. Al parecer los motociclistas ya han encontrado los mecanismos para asumir
35 el asunto de la lluvia. Sin embargo, una persona que tenía intención de compra de la moto,
36 dejó la idea por el aumento considerable de las lluvias en la ciudad.

- 1 • Algunos de los usuarios señalan que el transporte colectivo no se presta en todas las horas de
2 la noche y no llega a todas las zonas. Igualmente las malas condiciones del transporte público
3 colectivo y masivo de la ciudad hace que se prefiera otro medio de transporte.
- 4 • Una razón adicional para algunos fue la compra de la moto como inversión. Sin embargo la
5 mayoría de los entrevistados dicen que la moto no es una inversión y que tiene un alto nivel
6 de desvalorización.
- 7 • Algunos motociclistas, los que utilizan motos de alta gama, añaden la diversión como una
8 razón de uso (Grupo focal)
- 9 • Algunos participantes señalan que la moto es mejor cuando una persona tiene que realizar
10 varios desplazamientos en el día porque ahorra tiempo y dinero.
- 11 • Los participantes señalan que la moto es más fácil de parquear y dejar en espacios más
12 pequeños que un carro.
- 13 • La moto tiene una buena relación entre el peso – potencia, lo cual le brinda más velocidad de
14 arranque que un carro.
- 15 • “La moto se presta para todo” frase que evidencia la flexibilidad que brinda el vehículo a sus
16 propietarios.
- 17 • Un argumento importante para los trabajadores con moto es conseguir un mejor trabajo, es
18 una herramienta que permite acceder a mejores salarios cuando no se tiene un buen nivel de
19 estudios o de capacitación o de experiencia
- 20 • Es importante señalar que la decisión de compra toma un tiempo de reflexión, no es tomada a
21 la ligera. Uno de los participantes señala que es mejor considerar bien las condiciones de la
22 moto que se va a comprar porque algunos fabricantes tienen más cuidado y le instalan
23 accesorios que aumentan la seguridad del motociclista.
- 24 • Uno de los entrevistados señala que el motivo principal para no haber adquirido la moto es el
25 miedo a un accidente de tránsito.
- 26 • En la actualidad han aumentado las facilidades para la compra de motos, disminuyendo los
27 intereses y facilitando los trámites para los préstamos, aspecto que motiva a los interesados a
28 adquirirla. Así como el ofrecimiento de elementos gratis como: casco, guantes o el seguro
29 obligatorio.
- 30 • Las exigencias económicas para las personas interesadas en comprar motos son mucho
31 menores que para otros medios de transporte privado.
- 32 • Las motos de bajo cilindraje no pagan impuestos (inferiores a 125 cc) ello hace que sea aún
33 más económica. Igualmente señalan que si viaja un solo pasajero no les cobran peajes en las
34 carreteras.
- 35 • Las opiniones negativas sobre la compra de la moto, tales como: las motos no son para
36 mujeres o no son para ejecutivos; generalmente son mencionadas por los amigos cercanos.
37 Los argumentos de éstas posiciones se relacionan con el vestuario. Para algunas personas las
38 motos dificultan tener ropa formal para trabajar y en el caso de las mujeres el uso de falda (la
39 entrevistada señala que algunos tipos de moto si lo permiten)
- 40 • En general a las familias – en especial los padres- les preocupa mucho el uso de las motos,
41 realizan constantes señalamientos sobre el cuidado, el uso y la precaución. Situación similar se
42 repite en los usuarios con relación a sus hijos, la mayoría prefiere que no usen las motos, que
43 les tengan respeto y no salen con los hijos en ellas.

- 1 • Un tema que se señala de forma regular en las entrevistas y grupos focales es la lluvia, porque
2 es un elemento que aumenta la posibilidad de accidente, de contraer enfermedades y es
3 desagradable para la vida cotidiana de los usuarios.
4

5 **5.1.2 Uso/utilidad del vehículo**

- 6 • En cuanto a la forma de transporte, la moto se percibe fundamentalmente como un
7 mecanismo individual; los participantes no la piensan como instrumento de familia, aunque en
8 ocasiones la usen para ello.
- 9 • Para la mayoría de los participantes el uso cotidiano de la moto se considera adecuado y
10 recomiendan la compra y utilización de ésta. La recomendación está relacionada con las
11 necesidades de transporte de la persona interesada.
- 12 • Dos entrevistados tienen moto y carro, uno de ellos utiliza la moto de forma frecuente,
13 mientras el otro sólo los días de restricción vehicular.
- 14 • Un participante fue el único en señalar que prefiere usar el transporte público masivo que la
15 moto, en los días de lluvia.
- 16 • El sentimiento que prima es de libertad, la sensación de estar expuesto al viento produce una
17 enorme satisfacción. Es la sensación de poder sentir el ambiente y las cosas que suceden
18 alrededor, no necesariamente se encuentra relacionado con la velocidad. Al parecer estas
19 sensaciones priman en la conducción en vías no citadinas.
- 20 • Se encontró que, al parecer, existe una cultura del uso de la moto que fortalece su utilización y
21 la perpetúa en el círculo social, hasta el punto de recomendar a otros la compra de la
22 motocicleta.
- 23 • Las motos de alto cilindraje o alta gama se entienden como una especie de deporte o diversión
24 dentro de un grupo social que se encuentra alrededor de esta afición.
- 25 • El uso nocturno de la moto se percibe más inseguro que en el día, sin embargo se utiliza la
26 moto pero en trayectos cortos.
- 27 • Algunos participantes señalan que las motos no son adecuadas para trayectos largos,
28 especialmente si implica salir de la ciudad. Se presenta una versión diferente en las motos de
29 gran cilindraje porque los participantes de éste grupo, señalaron que es “delicioso” viajar en
30 moto en las carreteras, además de más económico.
- 31 • La rapidez de la moto es una forma de garantizar el cumplimiento de citas y compromisos a
32 tiempo. Es quizás el único medio de transporte donde el usuario siente que tiene la capacidad
33 de controlar el tiempo de desplazamiento.
- 34 • A nivel de desventajas se mencionan: la exposición al ambiente, la cual tiene tres sentidos: la
35 posibilidad de ser atropellados por un vehículo, la posibilidad de tener un accidente por las
36 malas condiciones de las vías y la lluvia. También se puede señalar la inseguridad tanto vial
37 como de robos. La inseguridad está relacionada con la vulnerabilidad del vehículo al ambiente
38 que lo rodea donde cualquier situación puede ocasionar un accidente.
- 39 • Otra desventaja mencionada es la poca capacidad del vehículo, no se puede llevar amigos,
40 mascotas, mucha carga, porque las motos no han sido diseñadas para este tipo de transporte.

- 1 • Para algunos participantes el uso frecuente de moto trae como desventajas algunas
- 2 consecuencias físicas, que implica cuidado, por ejemplo el uso de gotas para los ojos,
- 3 realizarse frecuentemente lavado de oídos, utilización de elementos de protección con los
- 4 cambios de clima que en ocasiones afecta los bronquios.
- 5 • La mayoría los entrevistados señalan las ventajas de las motos como medio de transporte, sin
- 6 embargo ante la pregunta por los automóviles hay una clara preferencia por estos, los
- 7 perciben más cómodos y más seguros. En caso de mejorar la movilidad de la ciudad es
- 8 probable que los motociclistas preferían utilizar el automóvil, sólo en pocos casos señalaron
- 9 que seguirían usando la moto de forma cotidiana. Curiosamente no venderían la moto, sino
- 10 que la usarían para diversión o ciertos desplazamientos, pero no como medio de transporte.
- 11 • Todos los entrevistados recomendarían el uso de las motos a las demás personas, tanto como
- 12 medio de transporte, como diversión y como medio de trabajo.
- 13 • La mayoría de los entrevistados señalan que la moto es una buena decisión para el transporte
- 14 y la prefieren sobre otros medios; sin embargo uno de ellos señaló específicamente que no la
- 15 prefiere pero que es una buena decisión en movilidad.
- 16 • Ninguno de los entrevistados quiere utilizar el servicio de transporte colectivo o masivo, sólo
- 17 uno de ellos señaló que no le molesta el uso de transporte público pero si es mucho más lento.
- 18 • Sólo uno de los entrevistados señaló que el uso de la moto tiene relación con el compromiso
- 19 por disminuir el nivel de contaminación y congestión vial.
- 20 • Tres de los entrevistados señalaron que es ideal vivir cerca del lugar donde se trabaja como
- 21 forma de evitar desplazamientos y disminuir el uso de vehículos de transporte.
- 22

23 5.1.3 Venta del vehículo

- 24 • Una de los participantes señala que vendió la moto porque le impedía desplazarse con su
- 25 mascota por la ciudad. Antes de venderla intentó que ésta se acostumbrara a la moto, pero no
- 26 lo logró – motivo por el cual decidió comprar carro.
- 27 • Los posibles detonantes para la venta del vehículo son el dinero, la inseguridad (personal), los
- 28 problemas relacionados con el clima, los problemas relacionados con la infraestructura.
- 29 • Las motos tienen un alto nivel de depreciación por tanto no son consideradas una inversión.
- 30 Se venden para comprar una nueva, especialmente las que son utilizadas para el trabajo
- 31 tienen una rotación promedio de tres años.
- 32 • Los usuarios no hablan de la venta de moto, lo hacen sólo para adquirir otra. En caso de
- 33 comprar un automóvil señalan que no venderían la moto.
- 34 • Uno de los entrevistados señala que vendería la moto cuando los factores de accidentalidad
- 35 dependan más del medio externo que de ellos como conductores.
- 36

37 5.1.4 Transporte urbano e infraestructura

- 38 • Por varios de los motivos expuestos anteriormente, los participantes no contemplan la
- 39 posibilidad de volver a utilizar el transporte público de manera habitual. Aquellos que han
- 40 dejado su moto, ha sido por circunstancias no relacionadas con la movilidad (traslado de lugar
- 41 de vivienda) y esperan recuperarla o comprar un automóvil.

- 1 • El sistema de transporte público de la ciudad se vive como caótico, desordenado, sucio, lo cual
2 hace que las personas no deseen ser usuarios de éste. No obstante, sí tienen claro que existen
3 otras opciones de movilización distintas a la motocicleta.
- 4 • Un participante señala que el transporte público colectivo y masivo es bueno, cumple con su
5 función y es el medio de transporte ideal para las ciudades. Sin embargo, afirma que el nivel
6 de hurto es el tema que debería trabajarse para mejorar sus condiciones.
- 7 • Los participantes prefieren el transporte privado, ya sea carro, moto o bicicleta. En los casos
8 que la ciudad tuviera poco tráfico optarían por el automóvil. Las bicicletas son consideradas
9 medios para trayectos cortos y para situaciones muy específicas, pero no incluye el trabajo o
10 las movilizaciones de la vida cotidiana
- 11 • Algunos de los entrevistados perciben el transporte colectivo como más inseguro que la moto
12 porque existen mayores posibilidades de robo y porque están a merced de las decisiones de
13 los conductores.
- 14 • Los participantes perciben la infraestructura de la ciudad como inadecuada, especialmente en
15 temas de mantenimiento de la malla vial y calidad del asfalto, situación que coloca a los
16 motociclistas en situación de vulnerabilidad.
- 17 • Algunos participantes afirman que la señalización horizontal de las calzadas está hecha de un
18 material que facilita el deslizamiento en caso de lluvia, por tanto es peligrosa para los
19 motociclistas, ciclistas, peatones, incluso para los automotores de cuatro llantas.
- 20 • La cantidad de huecos, hundimientos y desniveles de las vías en la ciudad son el tema de
21 preocupación más grande en infraestructura señalado por los usuarios de las motos.
- 22 • Algunos participantes consideraron importante la construcción de carriles exclusivos para el
23 uso de las motos. Sólo uno de ellos señala que esta propuesta es peligrosa en la medida que
24 puede aumentar el nivel de velocidad y con ello la posibilidad de un accidente.
- 25 • La mayoría de los participantes señala que hay problemas de cultura vial, en donde los
26 diversos conductores tienen comportamientos inadecuados e imprudentes que ocasionan los
27 accidentes. Uno de los entrevistados señala que además la policía ha perdido su posición de
28 ayuda, prevención y educación en las vías y está más centrada en el castigo y control.

30 5.1.5 Seguridad vial/personal

- 31 • Las personas que utilizan las motos recomiendan su uso a los demás, pero recalcan la
32 necesidad de tener un adecuado aprendizaje del manejo de ésta. Tema que incluye el
33 mantenimiento del vehículo. Consideran que manejar una moto es un tema de
34 responsabilidad y que es necesario que los potenciales usuarios aprendan de manera formal a
35 conducir el vehículo.
- 36 • La mitad de los entrevistados ha presentado en algún momento un accidente de tránsito, el
37 cual reportan como imprudencia por parte de ellos, especialmente lo que han denominado
38 “meterse entre los carros”. Describen una práctica común de pasar en medio de los carros,
39 entre los carriles, lo cual aumenta la velocidad de su recorrido, los protege de posibles asaltos
40 o accidentes (los otros carros funcionan como protección) pero a su vez, los deja expuestos a
41 movimientos que les pueden provocar accidentes, como les ha ocurrido. Es muy interesante
42 que los participantes asuman que los accidentes son responsabilidad de ellos, aunque por sus

- 1 propias descripciones, parece que no tienen alternativas de solución, porque estar entre los
2 carros es peligroso, pero no estar también.
- 3 • Todos los entrevistados reportan alguna vez haberse caído de la moto o resbalado pero ello no
4 es considerado un accidente, sino parte de la conducción.
- 5 • Todos los entrevistados reportan utilizar los elementos de protección establecidos, no sólo
6 porque es mandatorio de la ley, sino porque los comprenden como objetos que están para su
7 propia protección.
- 8 • Algunos participantes señalan que además de los utensilios de protección mandatorios utilizan
9 otros que les ayudan a protegerse mejor, a saber: los guantes y las botas para evitar
10 problemas físicos en casos de un incidente.
- 11 • Uno de los participantes señala que ha visto en múltiples ocasiones a motociclistas que utilizan
12 el casco pero no lo abrochan, perdiendo con ello con toda protección.
- 13 • Un tema muy importante mencionado por algunos participantes son los controles estatales
14 sobre la calidad de los implementos de seguridad que se encuentran en el mercado. Por
15 ejemplo realizar controles a la calidad de los cascos. Algunos cascos no cumplen con las
16 especificaciones de manufactura necesarias para la protección real, pero se usan para evitar
17 las multas, en este sentido su uso es más una formalidad establecida que un instrumento de
18 seguridad. (Grupo focal de usuarios)
- 19 • Existe el sentimiento de vulnerabilidad en la vía, los motociclistas son más propensos a los
20 accidentes, porque los otros vehículos no los tienen en cuenta, al parecer se encuentran
21 invisibilizados en las vías. Así mismo la vulnerabilidad está relacionada con el hecho de que
22 cualquier elemento en la calle puede afectarlos: un hueco, un hundimiento, piedras, etc. Al
23 parecer la moto es un vehículo muy inestable.
- 24 • “Nosotros somos la carrocería” es una frase pronunciada en casi todas las entrevistas que
25 señala el nivel de afectación que tiene un accidente sobre el motociclista.
- 26 • Falta cultura vial en relación a las motos, tanto desde el punto de vista de los otros vehículos
27 como de los motociclistas. Sí se parte de la idea que la moto tiene como principal objetivo la
28 agilidad en el transporte, entonces cometer imprudencias viales para llegar más rápido es parte
29 de ser conductor de moto
- 30 • Uno de los entrevistados fue robado a mano armada, le quitaron la moto, pese a ello, volvió a
31 comprar otra. En otro grupo focal, se contó el caso de otra persona que también le robaron –
32 pero no estaba en ella- quien tenía dos motos y comenzó a utilizar la otra (es importante
33 mencionar que era una moto de trabajo).
- 34 • Al parecer la seguridad en las vías tiene una enorme relación con la concentración en la
35 conducción. Es necesario estar atento a lo que está sucediendo en el momento, al igual que las
36 vías y los demás actores de la calle. Se puede afirmar que el manejo defensivo es un elemento
37 fundamental para los motociclistas, porque es sus palabras “la moto no te perdona nada” en
38 este sentido se necesita un alto nivel de concentración para evitar un accidente.
- 39 • En relación con la normas de tránsito, los participantes afirman que ningún motociclista las
40 cumple, consideran que la mayoría no las conoce. Además algunas de las normas para motos
41 son consideradas absurdas.
- 42 • Los accidentes se presentan por tres motivos: falta de conocimientos de conducción, la alta
43 velocidad y las imprudencias.
- 44 • Algunos participantes señalan que el uso del alcohol es otra fuente de accidentes, pero es un
45 tema que no aparece en todas las entrevistas.

- 1 • Al parecer existe un preconceito que cuando hay un accidente con un motociclista
2 involucrado, éste tuvo la culpa del proceso, tema señalado en dos entrevistas.
- 3 • En relación con la posibilidad de robo, para la mayoría de lo entrevistados no es mayor en la
4 moto que en otro vehículo, incluso señalan que en el transporte masivo de la ciudad la
5 posibilidad es mucho mayor.
- 6 • Un tema que llama poderosamente la atención es que todos los participantes señalan que
7 conducir moto les da miedo en mayor o menor grado. Sin embargo no es un sentimiento que
8 los lleve a la decisión de abandonarla. Afirman cosas como: “Nunca me sentí viajando en un
9 medio de transporte completamente seguro”.
- 10 • Algunos entrevistados señalan que manejan a altas velocidades en sus carros, pero en las
11 motos no, porque son vehículos inseguros. De alguna manera hay una constante percepción
12 de inseguridad en la moto.
- 13 • Todos los entrevistados usuarios señalan que conocen las necesidades de mantenimientos de
14 sus motos, algunos realizan los procesos más simples como cambio de aceite; pero todos los
15 temas relacionados con electricidad, frenos y cosas más profundas se las lleva al mecánico. El
16 uso de mecánicos para la mayoría de los procesos de la moto tiene dos argumentos: la
17 vulnerabilidad del vehículo por lo cual se debe tener en óptimas condiciones y los bajo costos
18 que hace que no sea oneroso.
- 19 • Pese a que todos tienen un buen cuidado de la moto, si afirman que algunos que están
20 comenzando a utilizarlas, no conocen la información necesaria y ello le genera problemas en
21 el mantenimiento y condiciones generales del vehículo.
- 22 • Las personas que no han adquirido su moto y se encuentran en proceso de compra señalan
23 con mayor frecuencia el miedo a un accidente, a manejar zigzagueando, a las intromisiones de
24 los otros carros. El imaginario sobre la motocicleta es que es peligrosa, que los usuarios son
25 propensos a accidentarse, sin embargo, este imaginario no desmotiva la compra.

26

27 **5.1.6 Formación (categoría emergente)**

- 28 • Se hace necesario realizar campañas de educación para que los motociclistas aumenten sus
29 conocimientos sobre el manejo de motos, sobre las vías y las normas.
- 30 • Las licencias eran muy fáciles de obtener, no se necesitaba mucho hace más de 10 años. En la
31 actualidad hay una serie de exámenes, pero los participantes no sienten que sean lo
32 suficientemente serios para evaluar los niveles de habilidades de los motociclistas. Por este
33 motivo, proponen que se hagan exámenes minuciosos que incluyan uno de habilidades
34 prácticas, con el objetivo de que sirva como filtro para las personas, de tal manera que sólo se
35 le entregue licencia a quién realmente cumpla con los requisitos óptimos.
- 36 • La mayoría de los entrevistados afirma que muchas personas salen sin saber cómo conducir, lo
37 que los coloca en situación de desprotección tanto para ellos como para los otros.
- 38 • Aprender a conducir se hace “por allí”, alguien que enseña, mirando, intentando en la moto de
39 otra persona, pero no hay un proceso formal en el aprendizaje. Se asume que si se sabe
40 montar bicicleta es muy sencillo aprender a conducir moto, porque la esencia del proceso es el
41 equilibrio.
- 42 • La mayoría comienza con motos más pequeñas y sencillas, de allí se pasa a las de cambios y
43 cuando se tiene la capacidad económica a las de alta gama.

- 1 • Los entrevistados señalan que hay muchas mujeres en moto y son más precavidas, no
 2 “culebrean” en las calles, tienen mayor nivel de prudencia y manejan a menor velocidad en
 3 general.
 4 • Las personas con intención de compra señalan que vale la pena realizar los cursos para
 5 aprender a manejar, así hayan aprendido con sus amigos. Uno de ellos, realizó todos los
 6 procesos para la obtención de la licencia que incluía el curso, los exámenes y los trámites.
 7 • Llama la atención que algunos entrevistados afirman que el nivel educativo de las personas
 8 influye en el uso de las herramientas de protección y en la conducción del vehículo. Sin
 9 embargo, en esta indagación, se habló con personas de diversos niveles y esta hipótesis
 10 parece nula. Valdría la pena profundizar en la encuesta sobre este aspecto.
 11

12 5.1.7 La motocicleta como vehículo de trabajo

- 13 • Los motociclistas que usan su vehículo para trabajar señalan que es un elemento que les
 14 brinda mayores posibilidades de adquirir trabajo, digamos que es una herramienta que los
 15 cualifica a la hora de la selección. Han adquirido la moto como un sustituto de otros
 16 elementos como educación, capacitación, entre otros. De tal manera que tener moto, les
 17 permite ganar un mayor salario, aunque tengan niveles educativos bajos o no tengan
 18 experiencia laboral.
 19 • Sin embargo, esta posible garantía tiene una contraprestación y es que si algo le sucede a la
 20 moto (se avería o se la roban) tienen que remplazarla de forma rápida para evitar ser
 21 despedidos, puesto que fueron contratados como una sola unidad.
 22 • La empresa además le paga por rodamiento, es decir que ingresa un dinero extra para el
 23 mantenimiento de la moto. El mantenimiento generalmente lo realizan los mismos
 24 trabajadores, los cuales aprenden la mecánica del vehículo de manera rápida, así que
 25 disminuyen los costos de operación del vehículo.
 26 • En el caso del trabajo, las empresas solicitan los papeles de seguro una vez al año y se
 27 encuentran muy pendientes que todos los requisitos de ley se cumplan.
 28 • Los trabajadores con moto son más cuidadosos con el mantenimiento del vehículo porque es
 29 una herramienta para continuar con el trabajo, por tanto se percibe como una forma de
 30 cuidado de su puesto.
 31 • Los entrevistados consideran que en algunas empresas no exigen experiencia y conocimientos
 32 sobre conducción en motos, lo cual ellos mismos consideran inadecuado porque es una
 33 herramienta que necesita mucha responsabilidad y a veces no se la trata como tal.
 34 • Los entrevistados no cambiarían la moto como vehículo de trabajo porque es eficiente, rápida
 35 y adecuada para sus necesidades
 36 • Algunas formas de trabajo se han instaurado ya como oficio que incluye el uso de la moto, por
 37 ejemplo: los domicilios, los mensajeros. En algunos lugares de difícil acceso, como cuando se
 38 construyen carreteras o se amplían espacios urbanos, la moto facilita el acceso puesto que las
 39 vías no son adecuadas. Por ejemplo, cuando se hace una carretera entre dos pueblos, los
 40 trabajadores son desplazados en motos para que puedan llegar al lugar donde se realiza el
 41 oficio, puesto que no hay transporte público todavía.
 42 • De los entrevistados que trabajan en moto, piensan que los repartidores son los que llevan la
 43 peor parte porque tienen que competir contra el tiempo y eso es causal de accidentalidad
 44 porque los lleva a cometer infracciones, imprudencias y manejar a alta velocidad. Los
 45 repartidores señalan que sólo en algunas empresas el tiempo es exigido.

- 1 • En los casos de los domiciliarios el asunto es un poco diferente, toda vez que les pagan o por
2 horas o por kilos cargados. Sólo algunas empresas pagan salario completo y todos los
3 requerimientos de ley. En los casos de pago por kilos, los motociclistas tienden a llenar mucho
4 más los cajones de las motos y ello las vuelve más inestables y propensas a los accidentes.
- 5 • Lo más difícil de trabajar es todo lo que tenga relación con llevar cargas de volumen,
6 especialmente si ellas no son cajas ajustadas a la moto. Los domiciliarios en general tienen
7 unas cajas que son ajustadas de forma ergonómicas a la moto para que no se mueva y evite
8 accidentes. Ellos señalan que son más seguras que los mismos acompañantes.
- 9 • Los trabajadores de seguridad tienden a trabajar un promedio de 12 horas, la mayoría de ellas
10 manejando el vehículo. Los trabajadores de domicilios tienen turnos de 10 horas promedio,
11 pero sólo manejan la mayor parte de ese tiempo en los días de fin de semana y viernes, entre
12 semana tienen varias horas libres.
- 13 • Los repartidores consideran que tienen mala fama en la ciudad ganada por la imprudencia de
14 algunos pocos. Sienten que los otros conductores no les tienen cuidado y en ocasiones los
15 tratan peor.
- 16 • Uno de los entrevistados reporta conocer personas que laboran utilizando la moto como
17 vehículo de trabajo y que no les pagan mejor o les dan rodamiento. Es decir que tener o no
18 moto no afecta su salario.

20 **5.1.8 Análisis comparativo de grupos**

21 En los resultados se puede encontrar que las personas interesadas en comprar moto tienen la
22 intención pero les falta información sobre las necesidades, usos y peligros propios de la
23 conducción. Así mismo son las personas que manifiestan con mayor claridad el miedo a un
24 accidente.

25 Los motociclistas que usan la moto como medio de transporte sienten satisfacción en su manejo,
26 sin embargo, el mayor nivel de gratificación en la conducción lo presenta el grupo que la usa de
27 forma ocasional.

28 En todos los grupos se reportó que el uso de la moto disminuye de forma significativa los tiempos
29 de desplazamiento y que es el único vehículo donde se puede controlar realmente el tiempo.

30 Los motociclistas que trabajan en sus motos, con el tiempo, han perdido el agrado de montar en
31 ella, en especial aquellos que conducen una gran cantidad de horas al día.

32 En todos los grupos, se afirmó que prefieren no conducir con niños pequeños, que la moto es de
33 uso individual preferiblemente, que sólo en ocasiones llevan acompañante.

34 Los motociclistas de alta gama tienen mayor conocimiento sobre los diversos tipos de motos, su
35 mantenimiento y rendimiento. Las argumentaciones tienen mayor nivel de relación con temas de
36 motor, potencia, etc.

37 En todos los grupos se encontró un descontento por el sistema de transporte público de la ciudad.

38 Todos los entrevistados que usan moto consideran los instrumentos de protección y el
39 mantenimiento como una necesidad primordial que garantiza su seguridad.

1

2 **5.1.9 Conclusiones iniciales sobre el trabajo en Bogotá**

3 Las motos son un vehículo que posibilita una movilidad rápida y económica, motivos por los cuales
4 las personas escogen su compra y uso. Por los mismos motivos, recomiendan a otros el uso de
5 ellas. La motocicleta también es un vehículo versátil que les permite moverse y parquear en
6 cualquier parte de la ciudad, a pesar que esta versatilidad muchas veces es la génesis de
7 imprudencia, irrespeto a las normas de tránsito y aumento del riesgo de accidentes.

8 El ingreso al mundo de los motociclistas está relacionado con el círculo social o familiar. Sin
9 embargo, los padres se constituyen en los principales críticos de la compra y uso de las
10 motocicletas. Al parecer hay un imaginario social de mayor posibilidad de accidente y muerte en
11 este tipo de vehículo.

12 El uso de la moto es fundamentalmente individual, en especial en el grupo de entrevistados que la
13 usan medio de transporte.

14 La compra de moto está relacionada con la facilidad para desplazarse y con la restricción vehicular
15 del pico y placa.

16 Todos los entrevistados manifiestan que usan los elementos de protección y realizan el
17 mantenimiento adecuado a sus motos.

18 La formación en conducción de la moto es un tema prioritario puesto que los usuarios tienen un
19 aprendizaje informal que aumenta la probabilidad de accidentes en las primeras etapas de
20 conducción. Así mismo, la informalidad lleva a un desconocimiento de las normas de tránsito.

21 La seguridad vial está muy relacionada con las condiciones inadecuadas de las calles, la gran
22 cantidad de huecos, desniveles, la señalización horizontal con pintura lisa, etc. Sin embargo el
23 principal problema señalado es la imprudencia de todos los conductores, lo que en el fondo
24 señalan como ausencia de una adecuada cultura vial.

25 Un aspecto fundamental para el aumento en el uso de las motos es la percepción de la poca
26 calidad del servicio (incomodidad e inseguridad) de transporte público colectivo y masivo de la
27 ciudad. Es importante señalar que una vez que la persona adquirió algún sistema de transporte
28 privado no considera la posibilidad de regresar al transporte público.

29 Para los repartidores, la moto se convierte en una herramienta que les permite conseguir trabajo y
30 mejorar sus ingresos sin necesidad de contar con estudios o experiencia específica.

31

32 **5.2 Resultados específicos para São Paulo**

33 En São Paulo se realizaron 18 entrevistas según se expone en la sección logística de este informe.
34 A continuación se presenta un resumen de los hallazgos principales para cada categoría.

5.2.1 Compra del vehículo y costos

- 1 • Todos los entrevistados resaltaron la facilidad de la compra de la moto. Para las personas de
 2 clase media fue posible comprar la moto sin crédito. Para los de clase baja no fue ningún
 3 problema conseguir crédito. Algunos compraron motos a nombre de otras personas, y varios
 4 ni siquiera tenían licencia de conducir. Estos últimos afirmaron que hoy en día no es tan fácil
 5 comprar como era antes; pese a ello, la facilidad de los créditos posibilita que se acceda a
 6 ellas: “cualquier muchacho que gana R\$600 [USD 280] por mes puede comprar una moto”.
 7 Para los de clase baja, el costo asequible costo de la moto fue uno de los principales motivos
 8 para su compra.
 9
- 10 • La gran mayoría de los usuarios citó la rapidez del vehículo como el principal argumento para
 11 la compra y uso de la motocicleta. En varios casos, hablaron de economizar más del 75 % del
 12 tiempo (viajes de media hora versus 2 horas) al viajar en moto dentro de la ciudad. Además,
 13 algunos de los participantes tienen que realizar varios desplazamientos diarios, por lo que el
 14 ahorro de tiempo es superlativo, especialmente en São Paulo, cuyo nivel de congestión es
 15 monumental.
- 16 • Un entrevistado afirmó economizar 4 horas por día al usar la moto. Dijo que este tiempo extra
 17 se traducía en calidad de vida: “más tiempo para leer el diario, dormir, quedarse con la
 18 familia”.
- 19 • Para los trabajadores de reparto en moto, la compra de ésta parece estar muy relacionada con
 20 la clase social y la ubicación geográfica (por ejemplo, personas que viven en “la periferia”).
 21 Varios usuarios de moto de reparto habían trabajado antes como ayudantes en esta
 22 modalidad, y otros tantos dijeron que todos sus amigos trabajan de igual forma. Estos también
 23 hablaron de una cultura de la moto en los lugares donde viven: “en la periferia, de cada 10
 24 casas, 5 tienen moto”.
- 25 • El incentivo de amigos que usan moto parece ser decisivo para generar la intención de
 26 compra. Había otros factores menos citados como: la independencia, la sensación de libertad,
 27 y/o la pasión.
- 28 • Los costos, tanto de la compra como del mantenimiento y el combustible, fueron el segundo
 29 argumento para la compra de la moto. Varios entrevistados hablaron que por la misma o
 30 menor cantidad de dinero que gastarían en el transporte público colectivo mensualmente,
 31 pagan todos los costos asociados a la moto, incluyendo la prestación. En comparación con el
 32 carro particular, la moto es mucho más económica.
- 33 • Uno de los entrevistados dijo que los vendedores de motos son muy directos y estructuran los
 34 cuotas de pago de la moto para que los gastos mensuales sean iguales o un poco menores de
 35 lo que el comprador gastaría con transporte público.
- 36 • Estos costos mensuales del uso de la moto incluyen: prestación, mantenimiento, combustible,
 37 estacionamiento. Hablaron de costos globales de entre R\$130-170 por mes (USD 60-80
 38 aprox.).
- 39 • Casi todos los entrevistados (menos uno) dijeron que tenían motos de bajo cilindraje, puesto
 40 que son más baratas.
- 41 • Afirmaron que las motos son mucho más cómodas que el transporte público colectivo, porque
 42 las personas van sentadas y en su propio espacio.
- 43 • Al parecer, la mayoría de los motociclistas ya han encontrado los mecanismos para manejar en
 44 la lluvia. Algunos dijeron explícitamente que con ropa adecuada la lluvia no es problema. Sin
 45 embargo algunos (dos de clase media) dijeron que la exposición a la lluvia en la ciudad era una
 46 desventaja de la moto.

- 1 • Para uno de los entrevistados, la razón principal para la compra de la moto fue que la veía
 2 como una inversión; no obstante esto fue en el año 2000, cuando aparentemente las motos
 3 se valorizaban. Después nadie citó la inversión como un factor de compra, aspecto que sugiere
 4 un alto nivel de desvalorización.
- 5 • Varios de los repartidores dijeron que para los jóvenes, la moto representaba todo: trabajo,
 6 transporte, y diversión.
- 7 • Uno de los repartidores dijo que con la moto “es más fácil conseguir mujeres”.
- 8 • Un argumento importante para los trabajadores con moto es conseguir un buen trabajo, ya
 9 que ésta es una herramienta que permite acceder a mejores salarios si no se tiene un buen
 10 nivel de estudios, de capacitación o de experiencia laboral en un campo determinado, o en
 11 otros casos, si hay limitaciones por la edad (repartidor de 58 años).
- 12 • Uno de los entrevistados dijo que su compra (reciente) de la moto había sido con condiciones
 13 muy favorables; con un seguro muy bueno que cubría casi todo, inclusive mantenimiento y
 14 robo, menos daños a terceros.
- 15 • La mayoría dijo que había aprendido a conducir, o planificaban aprender, con amigos. Una
 16 persona dijo que había aprendido en un curso en un estacionamiento, pero que éste fue “muy
 17 malo”, puesto que no representaba la realidad de las calles. Sin embargo, expresó que
 18 solo después de andar en la calle, aprendió rápidamente.
- 19 • Para la persona que hizo el curso, toda la preparación de la compra de la moto (curso, juntar y
 20 aprobar todos los documentos) demoró un mes.
- 21 • En general dijeron que los amigos estaban divididos en 2 grupos: los que incentivaban la
 22 compra de la moto, y los que no. Los que incentivaban eran usuarios de ésta, y los que no,
 23 estaban preocupados por los accidentes. Uno de los entrevistados dijo que los amigos que no
 24 usaban moto por no tener coraje, o porque sus padres no los dejaban usarla, eran quienes lo
 25 desincentivaban, porque tenían envidia.
- 26 • Dos de los entrevistados eran practicantes de *motocross* antes de ser motociclistas urbanos.
- 27 • Una minoría de los entrevistados (tres) citaron argumentos no-prácticos (de tiempo o
 28 económicos) como principal razón para la compra de la moto. Estas razones fueron la pasión,
 29 la diversión y la libertad: “por el simple hecho de gustar de las motos”.
- 30 • Algunos dijeron que la moto podría haber sido mal vista antes, pero que actualmente es para
 31 todas las clases sociales; “de clase A a clase D”⁴. Los estudiantes la usan mucho, y hasta los
 32 ejecutivos, dijo uno.
- 33 • Uno de los usuarios potenciales tenía un primo que murió por causa de la moto, y por eso la
 34 familia estaba en contra de su compra. No obstante, afirmó que esto no iba a impedir que la
 35 comprara.
- 36 • La mayoría de los usuarios y repartidores habían tenido varias motos y dijeron mejorar la
 37 calidad de ésta cada vez que compraban otra.
- 38 • Uno de los usuarios privados dijo que quería comprar una segunda moto más económica para
 39 usar entre semana.
- 40 • En general a las familias – en especial a las madres – les preocupa mucho el uso de las motos,
 41 y realizan constantes señalamientos sobre el cuidado, el uso y la precaución. Muchos de los
 42 usuarios dijeron que los padres están contra el uso de las motos, y algunos dijeron que
 43 después de un tiempo aceptaron su uso. Algunos dijeron que no había problema con la
 44 familia respecto al uso de las motos.

⁴ Eso, “A” es mas alto, “D” es más bajo. Es usado por el IBGE (Instituto Brasileiro de Geografía e Estadística).

5.2.2 Uso/utilidad del vehículo

- La mayoría de los entrevistados enfatizó la fuerte preferencia por el uso de la moto sobre los otros modos de transporte, por la economía de tiempo. En São Paulo, el congestionamiento de tráfico es extremo, y mientras que los carros y buses están paralizados, las motos consiguen desplazarse por el espacio que hay entre los carros (los “corredores”). Esto hace que la moto sea el modo de preferencia, independientemente de otros factores y ventajas como la economía de dinero, la comodidad, la independencia, etc.
- La mayoría de los entrevistados, los de clase trabajadora y los de clase media, dijo ser dueña de un carro, haberlo vendido, o por lo menos tener acceso a un carro de la familia. Esto sugiere que son las ventajas prácticas de las motos (principalmente en términos de tiempo), y no el costo, lo que lleva a su uso frecuente en São Paulo.
- La moto se percibe fundamentalmente como un modo de transporte individual. Muchos de los entrevistados usan la moto para el trabajo y otras necesidades durante la semana, y el fin de semana usan carro con la familia.
- Algunos de los usuarios solo comenzaron a usar la moto cuando por alguna razón tenían que viajar largas distancias, por ejemplo: habían conseguido un trabajo, o empezado un estudio, que quedaba lejos de casa.
- La mayoría no usaba la moto para llevar a otras personas, aunque algunos llevan amigos. Uno dijo que podría llevar a la mujer y otro que llevaba un niño. Otro dijo que la mujer no lo dejaba llevar al hijo.
- Muchos de los usuarios se mostraron plenamente satisfechos con el uso de la moto; “satisfacción total”. Uno la llamaba “santa”.
- Algunos (los que querían vender) se mostraron poco satisfechos con la moto, y resaltaron el alto riesgo de accidente. Además, uno de ellos nombró la exposición al clima como desventaja.
- Varios de los repartidores hablaron de usar la moto para diversión, antes de casarse y tener familia.
- Dos de los usuarios dijeron que el principal motivo del uso de la moto era la diversión, aunque algunos también la terminaban usando para ir al trabajo.
- Un participante fue el único en señalar que prefiere usar el transporte público que la moto para ir al trabajo todos los días. Éste solo usaba la moto para diversión.
- Libertad y pasión fueron las sensaciones más mencionadas por los entrevistados.
- La usuaria (mujer) dijo sentirse especial en la moto por ser mujer; puesto que estaba quebrando un tabú, y le gustaba mucho esta sensación. Dijo que su moto e indumentaria era femenina (color rosa) y que ella recibía mucha atención de los hombres, que le decían cosas en tono de *flirt*. Ella dejó entender que le gustaba esto.
- Algunos hablaron de una fuerte cultura del uso de la moto que lo fortalece y lo perpetúa en el círculo social, especialmente entre los repartidores. En los usuarios privados, también existe esta cultura entre amigos que usan la moto, aunque al parecer, no tan fuerte como entre los repartidores.
- Los repartidores de moto dijeron que son muy discriminados por los otros usuarios de transporte. Algunos usuarios privados dijeron que los repartidores son imprudentes e irrespetuosos, y que esto genera una situación tensa para todos los motociclistas con respecto a los otros vehículos motorizados.
- Nuevamente, la ventaja más importante de la moto en São Paulo es la rapidez. Un entrevistado dijo que solo gracias a la moto puede garantizar que llegue a tiempo a las citas. Uno dijo que por esta razón, varios tipos de profesionales, hasta médicos, usan las motos.

- 1 • La desventaja más mencionada fue el alto riesgo de accidentes. Para algunos, éste era tan
2 fuerte que no usaban más la moto como vehículo para transporte.
- 3 • Otra desventaja mencionada es la imposibilidad para transportar a toda la familia. Para esto,
4 muchos dijeron tener carro.
- 5 • Casi todos los participantes afirmaron que sufrieron con la polución de la ciudad cuando
6 usaban la moto. Los usuarios dijeron manejar con la visera del casco abajo para evitar el
7 contacto con la polución.
- 8 • Los repartidores dijeron que sus ojos siempre estaban rojos por la polución. Uno de estos dijo
9 que cuando se lavaba después del trabajo, el agua se tornaba negra. Dijeron que camiones y
10 buses eran los vehículos que más soltaban humo negro.
- 11 • La mayoría los entrevistados señalan las ventajas de las motos como medio de transporte,
12 preferible a los carros. Algunos usuarios que tenían carro decían que hasta en el fin de semana
13 preferían usar la moto por la economía de tiempo y costos, y facilidad de encontrar
14 estacionamiento: “Pienso 10 veces antes de usar el carro” “ni en el fin de semana me gusta
15 usar el carro”.
- 16 • Otros habían cambiado (o querían cambiar) motos por carro y/o transporte público. Un
17 repartidor dijo preferir andar en moto los fines de semana anteriormente, pero ahora prefiere
18 andar en carro.
- 19 • Como se mencionó anteriormente, el costo bajo de las motos, compra y uso, es un factor muy
20 importante. Una usuaria potencial dijo que pagaba tres lugares de estacionamiento de carro
21 por día (en su casa, trabajo y universidad), y que quería economizar lo que pagaba por estos.
- 22 • Muchos de los entrevistados dijeron que no recomendarían el uso de la moto a sus hijos o a
23 otras personas. Otros dijeron que si se usara la moto con responsabilidad no habría problema.
24 Otros (repartidores) dijeron que incentivarían fuertemente el uso de la moto, y una usuaria
25 dijo que quería convencer a su madre de usar la moto.
- 26 • Varios fueron muy enfáticos al decir que no recomendarían el uso de la moto. Otros fueron
27 muy enfáticos en incentivar el uso.
- 28 • La mayoría de los entrevistados señalan que usar la moto es una buena decisión para el
29 transporte y la prefieren sobre otros medios.
- 30 • Tres dijeron que no es una buena opción de movilidad por el alto riesgo de accidentes.
- 31 • La mayoría de los entrevistados quiere utilizar el servicio de transporte colectivo. Algunos de
32 estos, sobre todo los repartidores, mostraban una muy fuerte aversión al transporte público:
33 “Ni sé como funcionan los buses”; “Una vez tuve que usar bus y lo odié”.
- 34 • Algunos prefieren el transporte público por ser más seguro. Reconocen que es mucho más
35 lento, mas dicen que vale la pena por ser más seguro.
- 36 • Uno de estos dijo también usar la moto para hacer mandados, como ir al banco.
- 37 • Casi todos los entrevistados dijeron que pensaban que la moto poluciona menos que el carro
38 (pero la mayoría dijo no estar seguro).
- 39 • Muchos dijeron que las ciudades serian mejores si todo el mundo usara moto; que habría
40 menos contaminación y congestión vial.
- 41 • Sin embargo, cuando se preguntó por la ciudad ideal, muchos dijeron que la mayoría de los
42 viajes se harían en transporte público, y que la moto sería solo para diversión. Varios dijeron
43 que el tránsito no sería estresante en una ciudad ideal, y que las personas no tendrían apuro ni
44 andarían con exceso de velocidad. Una persona dijo que en una ciudad ideal, solamente habría
45 motos.
- 46 • Algunos dijeron que algunas motos mal reguladas emiten mucha polución. Uno dijo que
47 alrededor del 20 % de las motos contaminan mucho.

- 1 • Las actuales motos vienen con motores de 4 tiempos, lo cual disminuye los niveles de
 2 polución; en años anteriores al tener dos tiempos, se podía decir que contaminaban casi igual
 3 que un automóvil.
 4 • Algunos hablaron de la inspección vehicular que, al parecer, ahora existe para motos en la
 5 ciudad de São Paulo. Dijeron que con eso, la polución de las motos va a reducir.

6 5.2.3 Venta del vehículo

- 7 • La razón principal de las 3 personas que querían vender la moto era el alto riesgo de
 8 accidentes. Uno de estos también mencionó la exposición a la lluvia.
 9 • Dos de estos decidieron vender después de tener accidentes que no eran graves, pero podrían
 10 haber sido. El tercero decidió vender después de tener un hijo.
 11 • La mayoría de los usuarios habían vendido una moto para comprar otra mejor.
 12 • Nadie dijo que fue difícil vender la moto, y uno dijo que fue muy fácil.
 13 • Varios dijeron que en caso de comprar un automóvil no venderían la moto.

14 5.2.4 Transporte urbano e infraestructura

- 15 • La mayoría de los participantes no contemplan la posibilidad de utilizar el transporte público
 16 de manera habitual.
 17 • Estos dijeron que el sistema de transporte público de la ciudad es caótico, desordenado, sucio
 18 y no confiable.
 19 • Dos de los entrevistados usan el transporte público porque es más seguro que la moto; uno
 20 usa el carro por el mismo motivo.
 21 • Uno de los repartidores dijo que el transporte de dos ruedas, moto y bicicleta, era el futuro de
 22 la ciudad. Dijo que la bicicleta hace bien para la salud y el medio ambiente. Expresó: “tengo
 23 que comprar una bicicleta”.
 24 • Algunos de los entrevistados perciben el transporte colectivo como más inseguro que la moto
 25 porque existen mayores posibilidades de robo y porque está a merced de las decisiones de los
 26 conductores.
 27 • La mayoría dijo que la infraestructura para motos está muy mal. Muchos citaron los huecos en
 28 las calles y el mal mantenimiento de la malla vial y calidad del asfalto, situación que pone a los
 29 motociclistas en situación de vulnerabilidad.
 30 • Algunos dijeron que debería haber más vías exclusivas para motos, como existen en algunas
 31 de las calles de la ciudad. Uno dijo que estas eran buenas, pero al mismo tiempo difíciles de
 32 usar porque son muy concurridas.
 33 • Otros afirmaron que la infraestructura vial está bien en la ciudad, de un modo general.
 34 • Varios mencionaron que las autopistas eran mucho más seguras que las calles de la ciudad.
 35 Dijeron que las calles de la ciudad eran caóticas y peligrosas, y las autopistas no.
 36 • Uno dijo que es más seguro andar en autopistas, porque en esos lugares la concentración del
 37 conductor es total, mientras que en las ciudades la concentración es más dispersa.
 38 • La facilidad de encontrar estacionamiento gratis fue una de las grandes ventajas citadas de las
 39 motos. Los repartidores dijeron que en los barrios (todos los lugares menos el centro), siempre
 40 consiguen estacionar sin problemas. Los otros usuarios también dijeron que el
 41 estacionamiento gratis y fácil de encontrar es una gran ventaja de la moto.
 42 • Los repartidores dijeron que el estacionamiento en el centro de la ciudad es un gran
 43 problema. Dijeron que hay lugares específicos para que los repartidores estacionen
 44 (“bolsones”), pero que estos están siempre muy llenos. Uno dijo que a veces tiene que
 45 estacionar fuera del centro y hacer la entrega a pie.

- 1 • Otro dijo que pagar estacionamiento en un lugar privado es muy caro y esto no tiene sentido,
 2 pues disminuye el lucro obtenido por el uso de la moto.
 3 • Uno de los repartidores dijo que sin la moto “São Paulo no sería viable” (probablemente para
 4 vivir, trabajar, etc.).

5 5.2.5 Seguridad vial/personal

6 **Seguridad vial**

- 7 • Todas las personas resaltaron el alto riesgo de accidentes de la moto. Para la mayoría, esto no
 8 impedía el uso de este medio de transporte; para un usuario limitaba su uso a diversión y
 9 mandados, y para tres fue determinante para cambiar de modo de transporte.
 10 • Varios dijeron que siempre andan “de buena”, no yendo a velocidades altas ni tomando
 11 riesgos en el tráfico. Algunos dijeron que hay muchos motociclistas imprudentes, y que la
 12 seguridad vial depende del usuario; es responsabilidad de él. Varios expresaron que la
 13 experiencia es fundamental para dirigir bien.
 14 • Uno de los repartidores fue muy cínico cuando habló de las ventajas de la moto; dijo que las
 15 personas llegaban más rápido y “morían más rápido también”.
 16 • Varios dieron un contrapunto de la anterior perspectiva, diciendo que la seguridad no
 17 depende solo del motociclista, sino que, por el hecho de ser muy vulnerable, depende
 18 también de los otros usuarios de la calles (vehículos motorizados). Para dos, esto fue
 19 suficiente motivo para dejar la moto para siempre.
 20 • Un potencial usuario dijo: un primo, que dirigía la moto muy cautelosamente, fue atropellado
 21 por un hincha de fútbol borracho después de un juego. No obstante, afirmó que la seguridad
 22 vial dependía de uno mismo. Este caso ilustra cómo este punto causa conflictos.
 23 • Dos usuarios dijeron haber visto motoristas (uno de camión, otro de carro) intentar chocar, y
 24 tal vez matar, a motociclistas. Otros dijeron que motoristas “van encima de” (intentan chocar)
 25 los motociclistas, y especialmente repartidores. Un repartidor dijo que los camiones eran el
 26 mayor peligro para las motos.
 27 • Un usuario dijo haber sido chocado por atrás por otro motociclista.
 28 • La mayoría decía conocer personas que habían muerto usando la moto. Uno dijo que de 2 a 3
 29 personas mueren por causa del uso de la moto por día en la ciudad. Sin embargo esto no
 30 parecía impedir su uso.
 31 • Un repartidor dijo que su jefe le había ordenado entregar algo rápidamente. El motociclista
 32 salió a una velocidad rápida, pero decidió reducir la velocidad, porque “es mi vida”.
 33 • En general las personas decían que estaban, o parecían estar, conscientes del alto riesgo que
 34 corrían al usar la moto, pero que las ventajas hacían que esto valiera la pena.
 35 • Un usuario dijo que la legislación sobre el uso de la moto y las leyes de tráfico son fuertes, en
 36 general, pero que la aplicación de éstas es muy débil.
 37 • “En la moto, tu eres el para-golpe” dijo uno de los que querían dejar de usar la moto,
 38 señalando la alta vulnerabilidad de los usuarios.
 39

40 **Uso de equipos de protección**

- 41 • La mayoría dijo usar equipos de protección, principalmente el casco. Algunos de los
 42 repartidores dijeron usar todos los equipos de protección, incluyendo: casco, guantes, *jaquet*

1 con reflectivo, “mata-cachorro”⁵, y “anti-cometa”⁶. Un repartidor dijo que el anti-cometa era
 2 “lo principal”, que él casi muere por un hilo de cometa. Varios de los usuarios también
 3 hablaron de la importancia del anti-cometa.

- 4 • La mayoría de los entrevistados reportan utilizar los elementos de protección establecidos, no
 5 solo porque es mandato de la ley, sino porque los comprenden como objetos que están para
 6 su propia protección.

7

8 **Robo y seguros**

9 • Muchos de los repartidos hablaron de la alta frecuencia de robo de motocicletas. Dijeron que
 10 la mayoría de estos robos era “por encomienda”. Es decir, alguien necesita una pieza de moto,
 11 entonces manda a robar tal modelo de moto. Dijeron que el 70 % de los robos son de la marca
 12 Honda, entonces que lo mejor era comprar otra marca.

13 • Un repartidor y un usuario dijeron que su seguro contra el robo era dejar la moto sucia y poco
 14 atractiva para los ladrones.

15 • Un repartidor dijo que los robos pueden suceder durante el día o la noche; el riesgo es igual.

16 • Existen algunas pólizas contra el robo, por ejemplo: una que localiza la moto después de ser
 17 robada y la recupera. Un repartidor tenía este seguro y una vez le sirvió muy bien; pero como
 18 es caro, y la moto no valía tanto, discontinuó este servicio. Otro dijo que este servicio
 19 tampoco valía la pena porque no siempre las motos son recuperadas.

20 • Una usuaria había comprado la moto con un seguro completo, que cubre todo, excepto
 21 daños a terceros. Otro dijo que no existe un seguro completo contra choques.

22 • Un repartidor dijo que es muy arriesgado entregar pizza en moto; que a veces uno llega al
 23 lugar y es robado tanto por dinero como por la moto. Este individuo conocía a otro repartidor
 24 que fue asesinado cuando lo intentaron robar al entregar una pizza. Dijo que antes, cuando se
 25 podía trabajar con dos personas en una moto (ahora no se puede), era más seguro.

26 • Otro afirmó que había muchas motos robadas en el mercado de ventas.

27 • Uno dijo que el robo de la moto es igual al robo del carro; es el mismo riesgo.

28

29 **Mantenimiento**

30 • La mayoría de los usuarios entrevistados señala que conocen las necesidades de
 31 mantenimientos de sus motos. Algunos realizan los procesos más simples como el cambio de
 32 aceite, pero los temas relacionados con electricidad, frenos y operaciones más complejas las
 33 realiza el mecánico.

34 • Uno dijo que los huecos en las calles hacen necesario un mantenimiento frecuente.

⁵ Protector de rueda.

⁶ Volar cometas (pipas) es una práctica muy común en Brasil, sobretodo para las personas de bajos ingresos. Muchas veces las personas luchan entre sí. El objetivo es hacer que la otra persona pierda la cometa, y esto se logra cortándole el hilo a la cometa de la otra persona con el propio hilo. Por esto, los hilos están cubiertos de una mezcla de cola y vidrio cortante (cerol). Muchas veces, los hilos cortados quedan suspendidos por postes y árboles, atravesando las calles. Estos hilos suspendidos pueden llegar al cuello del conductor de la moto que pasa por la calle, matándolo. Por eso se usan antenas para cortar los hilos. Ver <http://www.osmotoqueiros.com.br/?p=2445>

5.2.6 Formación

- Anteriormente, las licencias de conducción eran muy fáciles de obtener, y en realidad ni se precisaba el tipo de licencia para conducir. Hoy en día, es un poco más arduo. Asimismo, la persona que hizo el curso recientemente dijo que éste era insuficiente para aprender, porque era en un estacionamiento, y la calle “es muy diferente”.
- La mayoría de los entrevistados dijo que muchas personas salen sin saber cómo conducir, y son muy imprudentes, lo cual pone a todo el mundo en situación de desprotección.
- La mayoría había aprendido con amigos, y otros que iban a comprar planificaban aprender con amigos.

5.2.7 La motocicleta como vehículo de trabajo

- Los repartidores tienen una identificación muy fuerte con su profesión relacionada con su clase social. Frases como: “para personas de la periferia” o “personas de nuestra clase” ilustran esto. Algunos dijeron que todos sus amigos son repartidores.
- Algunos repartidores afirmaron ser muy discriminados.
- Los otros usuarios de moto, de clase media, también confirmaron que existe una cultura muy fuerte de solidaridad entre los repartidores, y que suelen ser discriminados.
- Varios de los repartidores se mostraron muy satisfechos con sus trabajos. Uno dijo que por su edad (avanzada) y posición, era el mejor salario que podría conseguir. Este también dijo que era una oportunidad de hacer parte de una profesión. También, aseguró tener un buen jefe, el cual le daba buenas condiciones de trabajo y beneficios, incluyendo seguro médico; éste trabajaba en una cadena de farmacias.
- Dos de los repartidores habían trabajado en metalúrgicas anteriormente, y parecían preferir trabajar como repartidores. Uno dijo que es un trabajo más “suelto- lo cual hace referencia a no tener jefes, ni horarios -, y uno siempre puede conseguir trabajo de repartidor”.
- Un repartidor dijo hacer de 30 a 40 viajes por día, y otro 30. Otro dijo trabajar de 8 AM a 5 PM, o sea, 9 horas de trabajo, con una hora de viaje entre su casa y el trabajo.
- Uno de los repartidores dijo que siente mucha presión cuando son pagos “por hora”. Él mismo atiende un área específica, y tiene una rutina de repartos que le permite trabajar con tranquilidad pero, según él, los que reciben por hora ganan más si entregan más rápido, porque le dan a un pago extra por entregar más.
- Otro repartidor dijo que el factor más importante en el trabajo es el desinterés del sector público por el bienestar de los repartidores.
- Varios repartidores enfatizaron que hacer repartos en la ciudad es muy estresante debido al tráfico caótico y agresivo. Así mismo la constante exposición al clima caliente y frío, permite afirmar que el trabajo es muy extenuante y estresante.
- Los repartidores independientes afirmaron conseguir trabajos a través de entrega de tarjetas de visita. Algunos de estos tenían un cliente principal del cual venía la mayoría de sus ingresos.
- Un repartidor dijo que todos los tipos de empresas posibles – gas, agua, pizza, *fastfood*, comida china - usan la motocicleta para repartos, que es un campo laboral muy grande.
- Uno de los repartidores dijo que ellos precisaban un vínculo de trabajo formal para poder trabajar y dirigir con más tranquilidad. Si el repartidor tuviera un vínculo de trabajo formal, con más estabilidad, él conduciría de una manera más segura.
- El mismo repartidor también dijo que todos deberían reconocer el hecho de que la moto en sí ya es el transporte más rápido posible; por tanto no tiene sentido estresarse o tratar de llegar más rápido, porque ello no es posible.

- 1 • Al parecer, la moto abre posibilidades laborales a pesar de la falta de educación, capacitación,
2 entre otros. Así pues, tener moto permite a los repartidores ganar un mayor salario, aunque
3 tengan niveles educativos bajos o no tengan experiencia laboral.
- 4 • Los trabajadores con moto son cuidadosos con el mantenimiento del vehículo porque es su
5 herramienta de trabajo; por tanto, esto se percibe como una forma de cuidado de su empleo.
6 Algunos de los empleadores requieren que las motos estén en buenas condiciones.
- 7 • También, algunos repartidores mencionaron un proceso municipal de regularización, que
8 incluye inspecciones y placas rojas para repartidores. Algunos estaban pasando, o habían
9 pasado, por este proceso.
- 10 • Los repartidores entrevistados dijeron que no cambiarían la moto como vehículo de trabajo
11 porque es eficiente, rápida y adecuada para sus necesidades. Además, algunos dijeron que
12 todavía usan la moto para otros fines.
- 13 • Uno de los repartidores dijo: “no estoy en la calle porque quiero. Estoy porque tengo una
14 familia y necesito trabajar”.
- 15 • La mayoría de los repartidores dijeron que el tráfico en São Paulo es muy caótico, peligroso y
16 estresante, y por tanto el trabajo es difícil. No obstante, la percepción de estos trabajadores es
17 que su trabajo es la mejor opción de empleo que tienen.

18

19 **5.2.8 Análisis comparativo de grupos**

20 La diferencia más importante fue entre los repartidores y los otros grupos. Los repartidores son de
21 clase trabajadora (nivel socioeconómico bajo), con niveles de educación que no supera el
22 bachillerato, y probablemente tienen ingresos más bajos que los otros usuarios. Los repartidores
23 tienen un sentido de pertenencia muy fuerte; esto fue dicho por ellos y confirmado por los otros
24 usuarios.

25 Los repartidores hablaron con insistencia del estrés concerniente al transporte en moto. Los
26 usuarios privados relacionaron, frecuentemente, la moto con la pasión y la diversión.

27 Prácticamente todos los entrevistados enfatizaron la practicidad de la moto, en términos de
28 tiempo de viaje, facilidad para encontrar estacionamiento, y bajos costos.

29 Los grupos que más mencionaron los accidentes y riesgos en el tráfico fueron los repartidores y los
30 que tenían intención de vender la moto. Varios de estos habían estado en situaciones donde
31 pudieron haber muerto, según ellos. En todos los grupos escuchamos menciones del alto riesgo
32 del uso de la moto respecto a accidentes viales.

33 En todos los grupos se habló de la importancia de dirigir con cuidado. Los repartidores también
34 enfatizaron el uso y la importancia de utilizar todos los instrumentos de protección.

35 Casi todos los entrevistados dijeron tener carro o acceso a un carro de la familia.

36 La satisfacción con la moto fue muy alta en general, menos en el grupo que quería venderla.

37 Todos los grupos entrevistados, generalmente, no transportaban niños. Solo una persona
38 (repartidor) dijo llevar a una niña de 10 años.

1 En todos los grupos fue evidente una insatisfacción con el transporte público, pero también con
2 los carros, debido a los congestionamientos frecuentes en la ciudad.

3 **5.2.9 Conclusiones iniciales para el caso de São Paulo**

4 La moto es el vehículo que más economiza tiempo en São Paulo. Como los congestionamientos
5 son de una proporción casi única, esto hace que este vehículo sea atractivo para prácticamente
6 todas las clases sociales. Sin embargo, el alto riesgo de accidentes y muerte hace que muchos
7 usuarios no la recomienden a otras personas.

8 El ingreso al mundo de los motociclistas está relacionado principalmente con el círculo social, y la
9 necesidad de viajar largas distancias. La sensación de libertad y la pasión por la moto parecía ser
10 muy importante para algunos, sobretodo para los usuarios privados.

11 Todos los entrevistados usan los elementos de protección y realizan el mantenimiento adecuado
12 para sus motos, pero la seguridad vial está muy afectada por la falta de mantenimiento de las
13 calles, y los huecos. Algunos usuarios dicen que la seguridad depende de uno mismo, y otros dicen
14 que depende de los otros, y esto es problemático.

15 La baja calidad del servicio de transporte colectivo de São Paulo es fundamental para el aumento
16 en el uso de las motos. El alto costo comparativo es muy importante también. Al mismo tiempo
17 que algunos dicen que jamás volverían a usar el transporte público, otros han dejando la moto y
18 han vuelto a usarlo, por la percepción de altísimo riesgo de la moto.

19 Cabe señalar que São Paulo es un caso extremo, con hasta 249 km de congestionamientos al
20 mismo tiempo. Algunas fuentes dicen que es el peor tráfico del mundo (BBC, 2012⁷). De este
21 modo, representa una importante lección para otras ciudades en diferentes países.

22 **5.3 Resultados específicos para Recife**

23 En Recife se realizaron entrevistas a 21 personas de acuerdo con lo presentado en la sección
24 logística de este informe. A continuación se presenta un resumen de los hallazgos principales para
25 cada categoría.

26 **5.3.1 Compra del vehículo y costos**

- 27 • El principal argumento para la compra de la moto para casi todos los entrevistados fue la
28 **economía** realizada con la moto – y esto fue principalmente de **dinero**. Fue mencionado que
29 el costo de compra y mantenimiento de la moto es bajo, como también lo son los gastos de
30 combustible, y que la moto es más barata que otras opciones de transporte (carro y
31 transporte público).
- 32 • La **economía de tiempo** comparada con el transporte público también fue importante. Varios
33 entrevistados dijeron que los buses de la ciudad iban lento, y además los horarios de los buses
34 no eran confiables, y que la **confiabilidad** y la **independencia** de la moto eran importantes

⁷ “Some of the worst traffic congestion in the world”: <http://www.bbc.co.uk/news/magazine-19660765> . Ver también “The Brazilian mega-city of Sao Paulo has the worst traffic jams in the world”: <http://www.bbc.co.uk/programmes/b01n3cgg>

- 1 ventajas frente al sistema de transporte público. La **velocidad** también fue mencionada – “se
2 llega más rápido de moto que de cualquier otro modo de transporte.”
- 3 • La **facilidad de estacionar** la moto fue mencionada varias veces como grande ventaja de este
4 modo de transporte (especialmente en barrios donde no hay espacio para estacionar carros).
- 5 • Varios entrevistados citaron la grande “**movilidad**” de la moto, o sea, la facilidad de ir a
6 cualquier punto de la ciudad desde cualquier lugar, y en cualquier momento.
- 7 • La **comodidad** de la moto, especialmente respecto a los buses muy llenos de pasajeros,
8 también fue mencionado.
- 9 • La compra de la moto por **fuerza de dinero** fue citada por personas que trabajaban con la
10 moto, o sea, repartidores y mototaxistas.
- 11 • La facilidad de **acceso a crédito** fue mencionada como una razón importante para la compra
12 de la moto por algunas personas.
- 13 • Las grandes **distancias** entre los destinos (por ejemplo, trabajo, estudio y casa) eran
14 mencionadas como factor importante para la compra de las motos.
- 15 • La **practicidad** de la moto en un **clima caliente** fue mencionado por un entrevistado, que dijo
16 que quería usar la moto para llegar a lugares donde uno “no puede llegar sudado”.
- 17 • Sobre la **compra** de la moto, muchos habían comprado la moto **directamente**, sin necesidad
18 de financiar. Esto sugiere que la moto es **asequible**, en términos de precio.
- 19 • Otros dijeron que habían conseguido un **préstamo** del banco para pagar la moto. Algunos
20 mencionaron que habían hecho una entrada al préstamo de mil (1000) reales
21 (aproximadamente \$ 200 Dólares de los Estados Unidos de América). Un usuario había
22 recibido una indemnidad, con el cual dio la entrada al préstamo. Otro dijo pagar 1000 reales y
23 hacer 18 pagos mensuales de 644 reales. Varios mencionaron que fue muy fácil conseguir el
24 préstamo, y también que fue fácil realizar los pagos mensuales.
- 25 • Se utiliza como práctica cultural que un amigo compre la moto a su nombre porque la persona
26 que desea comprar no cumple con los requisitos que establece el gobierno de la ciudad o los
27 préstamos bancarios. Aparece así como una especie de suplantación que le posibilita al
28 interesado acceder al vehículo.
- 29 • Otros habían conseguido su motocicleta a través de un “**consorcio**”. En los consorcios, los
30 miembros hacen un pago mensual, y todos los meses, un miembro es sorteado y gana una
31 moto. Este sistema de consorcios parece ser común en ciudades de Brasil.
- 32 • Un entrevistado había canjeado su carro por su primera moto.
- 33 • Casi todos los entrevistados tenían motos de bajo/medio **cilindraje** – hasta 150 CC, menos el
34 usuario de moto de alta gama (600 CC) y otro cuya moto tenía 400 CC.
- 35 • Los entrevistados habían tenido de una hasta 10 motos. Los que habían tenido más de una
36 moto dijeron que fueron mejorando la calidad de sus motos con cada compra.
- 37 • Un usuario dijo que del dinero que recibía de un empleador para el transporte (“vale-
38 transporte”—un subsidio a la demanda, usualmente usado para pagar el transporte público),
39 96 reales, solo necesitaba la mitad (43 reales) para pagar todos los gastos de combustible del
40 mes para la motocicleta.
- 41 • Otro usuario dijo que con 10 reales podía viajar 55 kilómetros en un día.
- 42 • Los usuarios de mototaxi dijeron que gastaban entre 2 y 5 reales para los viajes. El costo del
43 viajes de mototaxi dependía de la distancia – cuanto mas lejos, más caro. Dijeron que los viajes
44 de mototaxi eran en general más caros que el transporte público, más compensaba en
45 términos de agilidad y tiempo.
- 46

5.3.2 Uso/utilidad del vehículo

- La gran mayoría de los entrevistados usaba la moto para los viajes del **día-a-día**, o sea, para transportarse de un lado a otro, como por ejemplo, al trabajo o para hacer mandados, o para ganar dinero. Algunos pocos dijeron también usar la moto para el placer, pero con mucho menos frecuencia – excepto el usuario de la moto de alta gama, que solamente usaba la moto para el placer.
- Al ser preguntado sobre las ventajas de la moto, el usuario de la moto de alta gama (del grupo de quienes usan la moto como medio de transporte) dijo que “el sentimiento de la **libertad**, del viento en el rostro” era una de las ventajas más importantes, y que esto compensaba el menor confort de la moto en relación con el carro. El mismo usuario dijo que en un viaje de 1200 km, que había realizado por placer, solo paró 3 veces. Para él, esto fue algo positivo, y fue un testimonio de cuanto le gustaba andar de moto.
- El otro usuario de la moto, que era profesional (biólogo) de clase media, habló del **placer y facilidad** de usar la moto, y del costo bajo.
- De modo general, todos los grupos, menos los usuarios de mototaxi, hablaron de la **economía de dinero** de la moto respecto al transporte público y al carro. Todos hablaron de la economía de tiempo de la moto en el día-a-día, menos el usuario de moto de alta gama, que solamente usaba la moto por viajes de placer. Algunos hablaban de la economía de tiempo respecto a los congestionamientos de carro, pero esto no fue un argumento muy usado. Por ejemplo, este factor fue mucho más importante en las entrevistas hechas en la ciudad de São Paulo.
- Las dos usuarios de la moto, que eran de clase media emergente/baja, hablaron del **bajo costo del combustible y del mantenimiento** y de la mayor **accesibilidad** de la moto – que llega adonde uno quiere ir directamente, independientemente de la distancia o de la localización del destino. Ellas dijeron que la moto era un medio de transporte accesible para quien gana mil reales por mes.
- Los tres repartidores citaron la gran **agilidad** de la moto como una ventaja. La repartidora (mujer) también habló del costo bajo de mantenimiento, y de los bajos gastos como herramienta de trabajo.
- Al igual que los repartidores, los mototaxistas también hablaron de la agilidad de la moto, la economía de combustible, y agregaron que la **economía de tiempo** es una ventaja fundamental. Uno de los cuatro dijo que la moto era más económica que el carro privado.
- Las usuarias de mototaxi citaron la agilidad, especialmente en términos de economía del tiempo, como la principal ventaja del mototaxi.
- Una de las tres personas que querían comprar moto dijo que la flota creciente de carros en las ciudades causa más congestionamientos, y hace que la moto sea una solución de **“desplazamiento garantizado”**. Otro de este grupo dijo que se puede “andar entre los carros” y por eso era más ágil que otros modos, y que se puede estacionar en cualquier lugar, así ganando tiempo.
- Otra persona que quería comprar la moto dijo que esta no solo era más ágil y permitía más movilidad que el carro, sino que era **más segura que el carro**, porque sería posible evitar obstáculos de infraestructura (como huecos en las calles).
- Los que querían venderla también citaron la agilidad, economía de combustible, la **independencia de horarios** respecto al transporte público, y **menos desgaste físico** respecto a la bicicleta.
- El usuario de la moto de alta gama habló de la diferencia entre “usuarios” y “motoqueiros” (repartidor de moto). Dijo que los primeros usaban equipos de protección (inclusive casco,

- 1 botas, chaquetas, “corta-pipas”⁸ etc.), y que respetaban las leyes de tránsito, pero que los
 2 segundos no usaban todos los equipos de protección, y no respetaban las leyes de tránsito.
 3 Los “motoqueiros”, según este usuario, solo usan el casco (y no otros elementos de
 4 protección) a menudo manejan peligrosamente y sin cuidados, no tienen instrucción del uso
 5 de la moto, y generaban una mal imagen de las motos en general frente a los otros usuarios
 6 en las calles.
- 7 • Los repartidores de la moto hablaron del tránsito peligroso, y dijeron que los otros usuarios,
 8 especialmente carros, buses y camiones no respetaban los repartidores en moto.
 - 9 • Uno de los usuarios dijo que toda la familia usaba la moto. Sin embargo a los padres les
 10 molesta que la utilicen. Esta familia era de profesionales universitarios. Los mensajeros
 11 también lo relacionaban con el control del tiempo y con que depende de ellos mismos el viaje,
 12 mas no de la congestión. Miembros de la familia de uno de los del grupo que querían vender
 13 de la moto también usaban la moto para el transporte, y no por eso no impidieron (pero
 14 tampoco estimularon) la compra de la moto.
 - 15 • La mayoría de los entrevistados (menos todos los del grupo que quería vender) **recomendaría**
 16 el uso de la moto para otras personas. Algunos lo recomendarían pero hicieron observaciones,
 17 como el usuario profesional (pero no de alta gama). Éste recomendó comprar una moto con
 18 más de 50 cc de cilindraje, pues según él, las motos de 50cc están relacionadas a grandes
 19 cantidades de accidentes, y que las personas que las dirigían no tenían conocimiento técnico y
 20 legal (leyes de tránsito) de cómo conducir con responsabilidad.
 - 21 • Las dos usuarias de clase trabajadora recomendarían el uso de la moto, por la economía de
 22 dinero y de tiempo, pero recuerdan que los carros son más confortables y seguros que las
 23 motos.
 - 24 • El usuario de moto de alta gama recomendaría el uso de la moto, por la sensación de libertad
 25 que confiere, y por la posibilidad de **conocer y reunir amigos**. Éste había fundado un club de
 26 motociclistas de alta gama, los cuales se reunían prácticamente todas las semanas y hacían
 27 viajes juntos.
 - 28 • La repartidora de moto (mujer) dijo que solo recomendaría la moto para quien la necesita
 29 como **fuentes de ingresos**. Para cualquier otra persona, **no recomendaría** la moto, por el riesgo
 30 de accidentes.
 - 31 • Las usuarias de **mototaxi recomendarían** su uso por la agilidad de este modo de transporte.
 32 Uno de ellas dijo que lo recomendaría pero había que tener cuidado para escoger un
 33 conductor de moto que conduzca con cuidado.
 - 34 • Dos de los que querían vender no recomendarían la moto por el riesgo de accidentes y robos.
 35 Uno de ellos lo recomendaría si uno vive lejos del trabajo (como él, que vive a 30 km del
 36 trabajo) y no existen otras opciones de transporte para ese lugar.
 - 37 • Generalmente, los entrevistados dijeron **transportar personas** en la moto. Casi todos dijeron
 38 transportar adultos, y muchos transportan niños también. El usuario de alta gama transporta
 39 regularmente la esposa en los viajes que hacen por placer en la moto, y el otro usuario dijo
 40 transportar regularmente un vecino. Las dos usuarias llevaban sobrinos (de 9 a 13 años), y
 41 otros adultos. Los que trabajaban en la empresa de moto-reparto dijeron llevar las esposas y
 42 amigos, y uno llevaba niños a partir de 8 años de edad. La mujer que trabajaba con reparto de
 43 moto llevaba su compañera, con la cual vivía, pero no niños. Los que querían vender la moto
 44 dijeron llevar las novias, amigos, y uno ocasionalmente la madre y el hermano, pero ninguno

⁸ Es un equipo especial para cortar el hilo de las cometas que tiene elementos de vidrio que pueden ltelgar a matar a un motociclista si se enreda en ellos.

- 1 de ellos llevaba niños. Uno de éstos dijo que no le gustaba llevar personas porque no le
2 parecía seguro, y por eso no llevaba niños.
- 3 • Las usuarias de mototaxi dijeron a veces **cargar objetos** en la moto. Una había llevado hasta
4 un televisor y un microondas. Otra llevaba el computador para ser reparado, y otra llevaba
5 compras del supermercado o de la feria.

8 5.3.3 Venta del vehículo

- 9 • Ninguno de los entrevistados, excepto los del grupo que quería vender, habló de vender la
10 moto. Todos parecían conformes con el uso de la moto, o al menos no daban indicaciones que
11 querían, o que sentían que podían, cambiarla por otra forma de transporte.
- 12 • Solo uno de los entrevistados dijo tener un **automóvil**, y ningún otro dijo tener la posibilidad
13 financiera de tener un carro, ni que pensaba comprar uno, y tampoco dijo que quería usar el
14 transporte público, u otro modo de transporte (por ejemplo, la **bicicleta**).
- 15 • Se mencionó el **clima** como un obstáculo para usar la motocicleta, particularmente por la
16 lluvia, que moja al motociclista y deja las calles más lisas, aumentando la probabilidad de
17 deslizarse y tener un accidente.
- 18 • También se mencionó varias veces la **comodidad** del carro como una ventaja vis-a-vis la moto.
19 Esta comodidad estaba especialmente relacionada con tener una silla cómoda en un lugar
20 completamente protegido.
- 21 • De los que querían vender la moto, dos dijeron de hacer esto por el riesgo de accidentes y
22 robos – ver más detalles en la sección de Seguridad vial/personal.
- 23 • Otro del grupo que quería vender la moto dijo que aunque la moto tenía una cierta agilidad en
24 las calles congestionadas, el simple hecho de tener que enfrentar estas calles congestionadas,
25 y la falta de respeto de los otros usuarios de las calles, lo motivaron a vender su motocicleta.

27 5.3.4 Transporte urbano e infraestructura

- 28 • Los usuarios de la moto para el transporte hablaron de un sistema de **transporte público**
29 **“precario”**, con buses muy llenos, que iban lentamente, no cumplían horarios, y no llegaban a
30 todos los lugares a los cuales precisaban ir.
- 31 • Una de las usuarias de la moto como transporte dijo que los buses no le servían porque
32 muchas veces salía tarde del trabajo, alrededor de las 22 horas, y que entonces no había la
33 seguridad de tener las rutas o que los conductores las estuvieran sirviendo, por tanto se
34 presentaba la incertidumbre de si era posible acceder al servicio de transporte público o no.
35 Esta ambivalencia lleva a que las personas prefieran comprar moto.
- 36 • Un usuario señala su intención de venta de su moto puesto que la había adquirido para una
37 necesidad particular de movilizarse entre 4 lugares de pasantías, los cuales no tenían buen
38 cubrimiento de rutas de transporte público. Las grandes distancias y la falta de transporte
39 entre estos destinos lo había llevado a comprar la moto, pero en la actualidad ya no la
40 necesita tanto.
- 41 • Además, dijeron que el transporte público era muy **caro** por el servicio que ofrecía. Dos
42 usuarias dijeron que con el dinero que recibían del empleador (presumiblemente para usar el
43 transporte público), podían perfectamente pagar todos los gastos de la motocicleta.

- 1 • El grupo de usuarios de mototaxi también habló de la **deficiencia del servicio del transporte**
2 **público**; la falta de comodidad, rapidez y confiabilidad del servicio las había llevado a usar el
3 mototaxi en vez del transporte público.
- 4 • Varias personas hablaron del **mal estado de mantenimiento de las calles**, y de los frecuentes
5 huecos, que causaban peligros para los motociclistas.
- 6 • De los que estaban vendiendo la moto, dos dijeron que habían comenzado a usar la **bicicleta**,
7 o la combinación **bicicleta + transporte público**, para los viajes que habían hecho en moto
8 anteriormente.
- 9 • Otro del grupo que quería vender la moto dijo que su empresa proveía transporte privado
10 (**buses privados**) para los empleados, y que él había pasado a usar estos buses en vez de la
11 moto.
- 12 • En general, el tema del **estacionamiento** no fue visto como un gran problema por la mayoría
13 de los entrevistados. Un usuario de la moto como transporte dijo específicamente que por el
14 pequeño tamaño en general de las motos, no había dificultades para encontrar lugares de
15 estacionamiento.
- 16 • El usuario de la moto de alta gama dijo que era **difícil de encontrar espacios de**
17 **estacionamiento específicos** para las motos, y que esta dificultad lo llevaba a estacionar sobre
18 andenes. También dijo que habían lugares para estacionar motos en grandes “shopping
19 centers” y grandes tiendas, pero que la dificultad de acceso y alto precio de estos
20 estacionamientos dificultaban el acceso a estos lugares.
- 21 • Los repartidores de motos dijeron que el estacionamiento era un poco difícil porque no habían
22 lugares específicos para estacionar en la ciudad, y que esto era más grave en el centro de
23 Recife, donde uno podría ser **multado** por estacionar en el lugar prohibido. Encontrar
24 estacionamiento en los barrios periféricos de la ciudad era más fácil que en el centro.
- 25 • Una de las usuarias de la moto para transporte también dijo que la ambigüedad de la
26 señalización para el estacionamiento de las motos causaba problemas. En general ella dijo que
27 preguntaba agentes de la Compañía de Transito de Recife (CTTU) para saber si se podía
28 estacionar en un lugar con señalización ambigua, o preguntaba a otros motociclistas, o a los
29 guardas de los autos estacionados en las calles. (“flanelinhas”)
- 30 • Para los mototaxistas, encontrar estacionamiento era fácil de forma general, con excepción
31 del centro de Recife. Otro de los mototaxistas dijo que la señalización (placas) para el
32 estacionamiento no era clara, y por eso había que prestar mucha atención antes de estacionar
33 la moto.
- 34 • Los que querían comprar moto habían observado que era fácil encontrar lugares para
35 estacionar de forma general. Sin embargo, uno dijo que por **no tener áreas específicas** para
36 estacionamiento de motos, el peligro de robo era más grande. Otro usuario potencial dijo que
37 era una pena que no había muchos estacionamientos seguros para la moto, especialmente
38 considerando que la moto ocupa mucho menos espacio que un carro.
- 39 • Para las usuarias de los mototaxis, no había problemas para embarcar y desembarcar de los
40 mototaxis. Las tres concordaban que el acceso a los locales de los mototaxis era fácil, y que
41 nunca era necesario esperar mototaxis para comenzar el viaje.
- 42 • Al pedir el **grado de satisfacción** de la moto, la mayoría dio notas bastante altas (de 1 a 10, 10
43 u 8, algunos 7) y dijeron estar satisfechos. Curiosamente, del grupo que quería vender la moto,
44 a pesar de decir estar insatisfechos con la moto, por el peligro que genera, dieron la nota “7”
45 para su grado de satisfacción con la moto.
- 46

5.3.5 Seguridad vial/personal

- Un usuario de la moto como transporte dijo que generalmente las personas que usaban las motos no usaban los equipos necesarios (ropas – casco, chaqueta, pantalones y botas reforzados, guantes), ni conducía bien. Este creía que tres cuartos de los accidentes acontecían por mal estado de conservación de las calles, y un cuarto por **poco respeto por los motociclistas** de parte de los conductores de automóviles.
- El usuario de moto de alta gama dijo que muchos motociclistas no solo andaban sin los equipos de protección que deberían usar, pero también andaban entre los carros a velocidades grandes, haciendo “zig-zag” entre los vehículos, poniéndose en **situaciones de riesgo**. Este usuario dijo que el uso de equipos de protección y conducir de una manera cuidadosa disminuía los riesgos de accidentes.
- De los repartidores de moto, uno dijo usar los equipos de protección, incluyendo el **“corta-pipa”**. El otro repartidor dijo **no usar ningún equipo** de protección.
- Los mototaxistas hablaron de la responsabilidad que los conductores de moto tienen para garantizar su propia seguridad en las calles. Uno dijo que era necesario usar los equipos que la legislación requería, y otro dijo que el tránsito era muy poco seguro por la presencia de motociclistas imprudentes, diciendo que **“es necesario buscar más tranquilidad en el tránsito.”** Otro dijo que los conductores de carros no respectaban los motociclistas.
- Después, uno de los mototaxistas dijo que había que conducir con cuidado, porque **“la moto es un arma.”**
- Como muchos otros entrevistados, los repartidores que usan moto señalaron que la **falta de respeto** de los conductores de autos era una gran causa de accidentes de motos.
- Dos de los que querían comprar mencionaron la falta de respeto de los carros y mal estado de mantenimiento de las calles como agravante, pero uno dijo que la moto era **“tan insegura como el carro.”**
- Una de los usuarios (mujer) dijo que en la moto **“usted es la carrocería”**, y por eso es muy peligrosa. En el mismo espíritu, uno de los que quería vender dijo que **“el freno de la moto es el para-choque del carro de en frente.”**
- De las usuarias de los mototaxis, dos dijeron que el nivel de seguridad era “bueno”, pero la tercera dijo que era “malo”. Más adelante, en la misma entrevista, las tres mencionaron el **gran riesgo de accidentes**. Ellas dijeron que con el mototaxi, se cambia la seguridad vial por la rapidez y la conveniencia. **“A pesar de ser uno de los modos más peligrosos, es el más ágil”**, dijo una de las entrevistadas.
- Los tres entrevistados que querían vender sus motos y dejar de usarlas hablaron de las pésimas condiciones de seguridad vial en Recife, tanto por el mal estado de mantenimiento de las calles (especialmente los huecos), y la falta de respeto de los conductores de carros y camiones. Uno de estos había tenido dos accidentes de mucho peligro, ambos debido a movimientos irregulares (uno de un carro, otro de un camión). Después del segundo accidente, en el cual casi muere, un policía le dijo que siempre encontraba motociclistas muertos en las vías, y ahí decidió dejar de usar la moto.
- La gran mayoría de los entrevistados había tenido algún tipo de **accidente**. Ellos los diferenciaban entre simples caídas (“quedas”), que al parecer, no eran tan graves, y “accidentes”, que al parecer, es más accidente que una caída. Varios dijeron haber estado internados en hospitales después de los accidentes, otros dijeron que habían sido accidentes pero “sin traumas”, y que por eso no tenían que ir al hospital. Algunos dijeron pasar un tiempo sin conducir la moto después de los accidentes. Otros dijeron tener amigos y familiares que tuvieron accidentes graves.

- 1 • Un usuario que quería vender dijo que los tíos de él, que habían sido motociclistas, dijeron que
 2 las calles eran muy peligrosas hoy, y que por eso no usarían la moto hoy en día.
- 3 • Las opiniones sobre **la probabilidad de asalto y robo** cuando uno está en la moto eran
 4 divididas. Por un lado, a muchos le parecía que los motociclistas eran propensos a ser
 5 asaltados, y el otro grupo sostenía que la moto era tan peligrosa como en cualquier otro lugar
 6 de la ciudad, por tanto no aumentaba la posibilidad de robo.
- 7 • De los que querían vender, uno dijo que las motos no eran más vulnerables a asaltos, 2 dos
 8 dijeron que sí, uno diciendo que suponía que las motos de 100 y 150 cc eran más probables de
 9 ser robadas, porque los ladrones usaban esas motos.
- 10 • El usuario de alta gama dijo que era posible minimizar la probabilidad de robo de la moto,
 11 estacionándola en lugares visibles. Él dijo no usar el **seguro** porque el alto costo (de 5 a 7 mil
 12 reales por año) no recompensaba por el valor relativamente bajo de la moto.
- 13 • Un usuario dijo que el riesgo de ser asaltado es más grande para los carros que las motos.
 14 Sobre el robo de la moto, dijo que era más probable de ocurrir cuando la moto estaba
 15 estacionada de que cuando uno estaba conduciéndola.
- 16 • Los repartidores de las motos dijeron que se bajaba la probabilidad de ser asaltado **evitando**
 17 **ciertos barrios y avenidas**. La repartidora (mujer) dijo que creía que la moto de ella no era
 18 muy probable de ser robada porque ella estacionaba en lugares seguros, y que además tenía
 19 un seguro contra el robo de la moto.
- 20 • Una de los usuarios de mototaxi dijo que el riesgo de ser asaltado era **“independiente de estar**
 21 **en la moto o no”**.
- 22 • Las dos usuarias mujeres creían que existía una probabilidad importante de ser asaltadas, y
 23 por eso dijeron que valía la pena tener un seguro para la moto. Una dijo que los motociclistas
 24 eran **más vulnerables a asaltos** porque son más visibles. También dijo sentirse insegura
 25 cuando ella estaba parada en un semáforo y veía dos personas en una moto aproximarse,
 26 porque los asaltantes de moto generalmente andan de a dos. Generalmente, cuando hay dos
 27 personas en la moto, y el de atrás no tiene casco, es muy probable que sea una dupla de
 28 asaltantes, dijo ella. Ésta también dijo que una vez después en un evento en un teatro,
 29 encontró la moto en el piso, con daños en el manillar y los frenos, y que el seguro había
 30 cubierto todos los daños. Otra de ellas había visto una vez dos personas en moto, y el de atrás
 31 tenía la bolsa de una mujer en las manos; ella dijo que era probable que eran asaltantes.
- 32 • De los que querían comprar, uno dijo que la violencia es causada por una **marginalización** que
 33 debe ser combatida, pero sin desestimular el uso de la moto. Otro de ellos dijo que ya había
 34 visto asaltos a motociclistas que estaban parados en semáforos. Otro de ellos dijo que
 35 pretendía minimizar el riesgo de robo de la moto, usando herramientas de control de
 36 movimiento del vehículo y estacionando en lugares muy visibles, y transitar solo por vías
 37 seguros, y que no pretendía contratar un seguro.

38

39 5.3.6 Formación

- 40 • Algunos de los entrevistados, y generalmente los de mayor nivel educativo, dijeron que
 41 **faltaba educación suficiente** para la mayoría de los usuarios de las motos. Según ellos, los
 42 motociclistas que no eran educados suficientemente generaban peligros en el tránsito,
 43 empeoraban la imagen de los motociclistas en general, y causaban una mala relación entre los
 44 motociclistas y los conductores de autos, camiones y buses.
- 45 • La mayoría había **aprendido informalmente**, con familiares o amigos, pero algunos habían ido
 46 a escuelas para aprender.

- 1 • El usuario de moto de alta gama había hecho clases de conducción de la moto al mismo
 2 tiempo que tomaba clases para conseguir la licencia de conducir carros. Después, inclusive
 3 hizo clases de conducción **defensiva**, que eran ofrecidas por el fabricante de la última moto
 4 que compró. Otro usuario había sido llevado para la escuela en la moto por el padre, quién le
 5 enseñó a conducir a los 16 años. Después de hacer la licencia de conducir, recibió una moto de
 6 regalo.
- 7 • Las usuarias de la moto como transporte habían aprendido informalmente, la primera con el
 8 hermano, e después ella le enseñó a la otra usuaria. Ambas dijeron que habían recibido
 9 instrucciones en “**comandos básicos**” para después ya conducir en la calle.
- 10 • Los que querían comprar una moto habían hecho “**cursos teóricos [para la moto] en la auto-**
 11 **escuela**”. Todos había aprendido a manejar antes de hacer estos cursos, informalmente con
 12 conocidos, la primera con el hermano, otra con vecinos, y el último con amigos y parientes.
 13 Éste último había usado la moto mucho en una empresa en la cual él había trabajado como
 14 representante, y esta experiencia le “dio mucha confianza.”
 15

16 5.3.7 La motocicleta como vehículo de trabajo

- 17 • Estas respuestas vienen principalmente de quienes de hecho usan la moto como medio de
 18 trabajo (mototaxi o domicilios / mensajeros), pero también de algunos que ya trabajaron con
 19 la moto pero no lo hacen hoy en día, o que lo hacen ocasionalmente.
- 20 • Para los de moto-reparto y mototaxi, tener la propia motocicleta se reitera como
 21 **fundamental** para poder trabajar. De hecho, todos estos eran dueños de las motos con las
 22 cuales trabajan.
- 23 • La **flexibilidad** de los trabajos y horarios que realizaban era resaltada por los mototaxistas. De
 24 hecho, estos tenían horarios y duraciones de las jornadas muy variadas. Por ejemplo, uno
 25 trabajaba de 6-14 horas, para después retomar de las 17-23 horas (un total de 15 horas), otro
 26 trabajaba de 14-19 y de 20-23 (un total de 8 horas). A veces trabajaban toda la noche, a veces
 27 todo el día.
- 28 • Los entrevistados llevaban entre 2 meses y 12 **años trabajando** en motocicleta.
- 29 • Todos los de moto-reparto trabajan **ocho horas por día**, generalmente de las 9 a las 17 horas
 30 Ellos tenían una hora de descanso por día, y también descansaban a menudo entre los
 31 pedidos, en la sede de la empresa. Tres trabajan en una empresa específicamente dedicada al
 32 reparto por moto, llevando documentos o pequeños objetos, y la cuarta trabajaba para un
 33 distribuidor de piezas de carros, llevándolas para los talleres de mecánicos de carros. Ella dijo
 34 estar aproximadamente 5 horas por día dirigiendo la moto, y tener una hora de almuerzo.
- 35 • Los de la empresa de moto-reparto recibían **seguro social** del empleador, y la cuarta (mujer)
 36 dijo estar en el período de prueba, después del cual recibiría el seguro. Los mototaxistas
 37 dijeron no pagar el seguro, pero uno estaba pensando en comenzar a pagarlo, para tener
 38 dinero para su jubilación. Nadie dijo tener seguro médico.
- 39 • Los de la empresa de moto-reparto dijeron que no sentían **presión** para entregar las cosas
 40 rápidamente, pues la moto era muy rápida y las entregas no se atrasaban. Pero la que
 41 trabajaba para el distribuidor de piezas de carros dijo sentir presión del jefe, dando el ejemplo
 42 de tener que entregar una pieza en 30 minutos, cuando por la congestión llevaría 60 minutos
 43 para hacer el viaje. Los mototaxistas dijeron no sentir presión por llevar los clientes en poco
 44 tiempo, y uno dijo “imponer un ritmo más lento” de conducción a propósito, para tener
 45 menos probabilidad de tener un accidente.

- 1 • De las usuarias de mototaxi, una dijo de siempre pedir para andar más lento, pero dos dijeron
2 apresurar los mototaxistas a veces, cuando creen que están andando muy lento, o cuando
3 están con prisa.
- 4 • Una de las usuarias de la moto como transporte había trabajado un tiempo (cerca de dos
5 meses) **entregando pizzas**. Ella entró en ese trabajo en una época en la cual ella era
6 desempleada, y el que hacía reparto por moto para la pizzería había tenido un accidente de
7 moto. Ella dijo no recomendar este trabajo, por el desgaste de la moto, por la presión que los
8 clientes ponían para entregar rápidamente.
- 9 • Un entrevistado del grupo que quería comprar había sido representante de una empresa, y
10 usaba la moto de la empresa para el transporte durante el día (no para los viajes casa-trabajo-
11 casa).
- 12 • Uno de los que usaban la moto de transporte era biólogo, y algunas veces había usado la moto
13 para coleccionar especímenes para su trabajo.

16 **5.3.8 Análisis comparativo de grupos – Recife**

17 En general se vio una diferencia importante en las respuestas entre la gente que tenía más
18 educación y trabajos profesionales y los que no. El primer grupo habló más de la importancia de
19 los equipos de protección y de la educación, y muchos de ellos habían hecho cursos teóricos en
20 auto-escuelas (escuelas de conducción).

21 Encontramos muchas mujeres para las entrevistas – 8 de 22. Éstas se podían ubicar en 4 de 6
22 categorías, a saber: usuarias, potenciales usuarias, repartidoras de moto, o usuarias de mototaxi –
23 La búsqueda de mujeres no fue espacial, realmente se encontraron con facilidad, a diferencia de
24 otras ciudades. Esto podría sugerir que la moto es muy usada por las mujeres en Recife.

25 El peligro de andar en la moto era muy prominente en la mayoría de las conversaciones, menos en
26 las de los que querían comprar la moto. Estos, al parecer, o desconocían el real peligro de la moto,
27 o simplemente no pensaban mucho en el peligro que representa.

28 Las usuarias mujeres de los mototaxis eran profesionales autónomas. Ellas sabían que andar de
29 mototaxi era peligroso que usar el transporte público, pero por la rapidez y flexibilidad, les parecía
30 ventajoso andar de moto.

31 La mayoría de los entrevistados llevan a otra gente, pero la mayoría lleva adultos exclusivamente.
32 Los que llevan niños y pre-adolescentes tenían bajos niveles de educación y probablemente
33 ingresos más bajos que los que no llevaban niños.

34 Solo el usuario de la moto de alta gama habló de la sensación de libertad que la moto daba. El
35 resto parecía haber perdido el encanto de andar de moto (si es que la habían sentido
36 anteriormente). Hasta la repartidora, que tenía la moto hacia solamente 2 meses, no hablaba de la
37 moto en términos de la libertad.

38 Los accidentes fueron el motivo más importante de dejar de usar la moto. Los de este grupo
39 hablaron del grande peligro que la moto presentaba, y varios casi habían muerto en accidentes.

1 Los otros grupos hablaron de accidentes, pero no enfocaban tanto en los accidentes. Algunos de
2 estos hablaron de los accidentes de una forma casi sarcástica, tal vez como un mecanismo de
3 defensa.

4 Los que querían dejar la moto dijeron que iban a volver a usar el transporte público, y dos dijeron
5 que querían usar la bicicleta.

6

7 **5.3.9 Conclusiones iniciales sobre el trabajo en Recife**

8

9 En general la moto es usada por las ventajas de economía de dinero y tiempo, y su grande
10 flexibilidad. Al mismo tiempo, todos los entrevistados hablaron de accidentes (pasados o
11 potenciales) en algún momento. Al parecer, los que usan la moto deciden que las ventajas de este
12 vehículo son más importantes que el riesgo para la salud (por ejemplo, de tener un accidente).

13 Casi todos mencionaron la falta de respeto de los conductores de carros, camiones y buses, que
14 representaba un peligro muy grande para los que usaban la moto.

15 La mayoría también se quejó de la calidad de las calles, y especialmente la cantidad de huecos.

16 Casi todos también mencionaron que el transporte público no les servía, por ser muy lleno e
17 inconfortable, tener poca frecuencia y no llegar a los lugares que los entrevistados querían ir.

18 Todos mencionaron la facilidad de comprar una moto – desde los que tenían trabajos con altos
19 ingresos hasta los que ganaban relativamente poco. Al parecer, el acceso a la compra de la moto
20 es casi universal para personas que no están completamente marginalizadas económicamente.

21 Los repartidores y mototaxistas son de bajos niveles educativos, y la moto representa un camino
22 para un trabajo relativamente bien pago con buenas condiciones. Todos ellos parecían estar
23 felices con su trabajo.

24 Encontramos varias personas cuyas familias los habían estimulado a usar las motos – y de diversos
25 tipos de familias. Al parecer, el uso de la moto en Recife no es estrictamente para las clases más
26 bajas.

27 En comparación con São Paulo, la posibilidad de evitar el congestionamiento se mencionó mucho
28 menos como una ventaja de la moto respecto a los carros.

29 **5.4 Resultados específicos para Barranquilla**

30 En Barranquilla se realizaron entrevistas a 22 personas de acuerdo con lo presentado en la sección
31 logística de este informe. A continuación se presenta un resumen de los hallazgos principales para
32 cada categoría.

5.4.1 Compra del vehículo y costos

- En el grupo de quienes usan la moto como medio de transporte y los mototaxistas, el principal factor que se dio para comprar la moto fue la **economía**, seguido de la versatilidad y la practicidad del uso de la motocicleta. Esta fue también una de las razones más importantes para quienes usan el mototaxi como pasajeros (prefieren pagar más – mototaxi + bus – que utilizar solo el bus porque el tiempo de viaje es mucho menor).
- En el grupo de quienes usan la moto como medio de transporte, la **practicidad** del uso de la motocicleta se describió como la posibilidad de “meterse por recovecos”. Lo mismo dijeron quienes querían comprar moto (“cualquier espacio sirve”) y los mototaxistas (“se mete uno por donde sea”).
- En el grupo de quienes usan la moto como medio de transporte, la **velocidad** se vio como un factor que no está relacionado con la decisión, pero sí se dijo que se ahorra bastante tiempo. No obstante, otros grupos (como quienes querían comprar, o los mensajeros, incluso quienes usan el mototaxi como pasajeros) sí lo mencionaron como un tema fundamental para comprar la moto (o usarla, en el caso de los pasajeros de mototaxi). Los pasajeros de mototaxi incluso afirmaron que preferían invertir más en los pasajes (mototaxi+bus) porque lo consideran una inversión, puesto que el ahorro de tiempo es muy significativo (30-40 minutos en bus vs 12-15 minutos en mototaxi+bus). Estos pasajeros dijeron que el tiempo que habían ganado lo invertían durmiendo más (en la mañana) y en tiempo de ocio (en casa o fuera, antes de salir hacia su casa, en la tarde-noche).
- En el grupo de quienes usan la moto como medio de transporte, la **comodidad** (se utilizó la palabra “confort”) también se mencionó como uno de los factores importantes para la compra.
- Los usuarios de la moto como medio de transporte dijeron que su **gasto promedio** es de 50mil pesos colombianos por mes (aproximadamente 27 USD). Como costos de referencia del servicio, los mototaxistas tienen una tarifa mínima (informal) de mil pesos, y “lo más lejos” es una tarifa de 8mil. Viajes extraordinarios como ir al aeropuerto pueden costar 12mil pesos. En cuanto a los gastos de los mototaxistas, tienen gastos de 8-12 mil pesos por día en gasolina, que usan durante 14 horas y en un promedio 40 viajes. Los mototaxistas prefieren una moto comprada a una alquilada (la cuota de una moto nueva es de 150mil pesos mensuales, y una cuota inicial de 500 mil pesos, y alquilarla es de 10-12mil pesos diarios más gasolina).
- En el grupo de quienes usan la moto como medio de transporte, sí se aceptó que existe una posibilidad de mayores **ganancias**, si se alquila la moto para actividades productivas. Quienes hacen mensajería dijeron que podían ganar hasta dos veces más que en sus empleos anteriores (vigilantes, por ejemplo) puesto que ganan más por encargo realizado que por salario establecido. Los mototaxistas no quisieron dar muchos detalles de sus ganancias.
- En el grupo de quienes usan la moto como medio de transporte y de quienes van a comprar, se habló bastante del **tamaño del motor** (el límite que los diferencia pareciera ser 100 cc) como un determinante del uso primordial de la moto (es decir, más de 100 cc es para uso fuera de la ciudad, y menos o igual a 100 cc es para uso urbano. Generalmente las motos de bajo cilindraje también son las que más se roban (por ser “las más comerciales”). Los mototaxistas todos coincidieron en que la moto de 100cc es ideal y no necesitan una moto de mayor cilindraje para su trabajo (particularmente porque tiene costos mayores).
- En general las personas que usan moto consideran que son un buen medio de transporte y que no tiene mayores peligros. Sin embargo, les recomiendan a sus amigos que compren carro si es posible. La familia en general tampoco está de acuerdo con la compra de moto, dicen cosas como “te regalo un cajón (ataúd) en lugar de una moto”. Varios de los mensajeros habían entrado a ese trabajo por familiares que los recomendaron.

- 1 • En el grupo de quienes querían comprar moto, había quienes lo estaban haciendo para dejar
 2 de alquilarla pues esto reducía considerablemente sus costos (les cuesta 12mil pesos
 3 colombianos el día de alquiler más gasolina, mientras que la cuota de compra es de 180mil
 4 pesos colombianos por mes)
- 5 • El grupo de quienes iban a comprar moto lo hacían básicamente porque necesitaban trabajo, y
 6 porque vieron en “el boom del mototaxismo” que esa sería una buena opción ante el
 7 desempleo (esto cambió con la introducción del decreto 001 de 2011 que restringe
 8 fuertemente el uso de las motos y los mototaxis en la ciudad). Se describió claramente como
 9 una forma de generar ingresos e incluso dijeron “la moto genera empleo”.
- 10 • Para quienes usan el mototaxi como pasajeros, veían la posibilidad de tener una motocicleta
 11 propia como algo bueno y sería útil para ellos, pero no tienen el dinero para comprarla.
 12 Dijeron también que no veían como buen negocio cambiar su trabajo (generalmente
 13 vigilantes) por el de mototaxista o repartidor, principalmente porque “ya no es negocio” (en
 14 comparación con el momento anterior al decreto 001 citado anteriormente). No obstante,
 15 admitieron que sí cambiarían a un trabajo con base en una motocicleta si sintieran que su
 16 trabajo fuese muy asfixiante o si perdieran su trabajo.

18 5.4.2 Uso/utilidad del vehículo

- 19 • Al preguntar por la libertad, en el grupo de quienes usan la moto como medio de transporte se
 20 dijo que “la primera cosa que lo hace a uno comprar la moto es la **libertad**” (esto no se dijo
 21 directamente al preguntarlo de manera abierta, pero fue contundente la frase al mencionar la
 22 libertad). Las personas que hacen mensajería entendieron esto como “libertad para trabajar
 23 con mi propio tiempo” pues no hay un horario estricto que cumplir.
- 24 • Los mensajeros también lo relacionaban con el **control del tiempo** y con que depende de ellos
 25 mismos el viaje, mas no de la congestión.
- 26 • En el grupo de quienes usan la moto como medio de transporte se mencionó también que
 27 “uno se compenetra con la moto”, incluyendo el olor. También se hizo alusión a la **cultura del**
 28 **uso** de la motocicleta y que era parte del “modus vivendi”, además de generar un cariño hacia
 29 el vehículo. Quienes usan la moto como medio de trabajo (y en específico los mensajeros)
 30 dijeron que sí hay una distinción clara entre grupos de quienes usan la moto y “los demás”,
 31 pero particularmente una diferencia en las vías con los que conducen taxi y buses (los
 32 primeros más que todo porque los ven como competencia). Los mototaxistas también
 33 afirmaron que “se cuidan entre ellos” y se colaboran con los de su “gremio”. Dicen que tener
 34 dispositivos de comunicación (“radios”) les serviría mucho, y que podrían ayudarle a la policía
 35 a encontrar ladrones pero no les dan tantas ganas de hacerlo pues la policía es muy estricta
 36 con ellos.
- 37 • En el grupo de quienes usan la moto como medio de transporte se habló de la **presión social**
 38 para tener una moto por parte de quienes ya tienen una. Uno de los entrevistados habló de
 39 haber ido a comprar su moto bajo la presión directa de un amigo que incluso ayudó a que le
 40 permitieran pagar su moto con plazos más cómodos. En quienes van a comprar, se dijo que los
 41 amigos ven el vehículo como uno de alta accidentalidad. Los mensajeros no vieron tanta
 42 presión social pues “todos estamos en lo mismo” en su círculo social. Los mototaxistas todos
 43 afirmaron que la mamá es quien más les dice que no use la moto.
- 44 • En el grupo de quienes usan la moto como medio de transporte y en los que van a comprarla,
 45 además de quienes hacen mensajería y también quienes usan el mototaxi como pasajeros, se
 46 admitió que la **motocicleta sí es un vehículo vulnerable**, pero que también depende del
 47 conductor y de cómo conduce el vehículo. Se hizo también alusión a que “la actividad más

- 1 peligrosa que puede hacer el ser humano es conducir un vehículo, cualquiera que sea”. Los
 2 que hacen mensajería dijeron que este hecho de vulnerabilidad ha estigmatizado a su grupo.
- 3 • En el grupo de quienes usan la moto como medio de transporte (y también en los mensajeros)
 4 se aceptó que sí **recomendarían** a alguien usar la motocicleta, particularmente por la
 5 economía y rapidez, pero también se admitió que si fuera a un hijo o a un ser querido lo harían
 6 con la condición de que entrara a un curso formal. Uno de ellos dijo que nunca recomendaría
 7 que su esposa usara la moto, por “el riesgo que uno corre al andar en moto por esta ciudad”.
 8 Una persona que trabaja en moto dijo que “a mi hijo le he ido quitando esa idea”. Los
 9 mototaxistas no ven su trabajo como algo ideal (les gustaría otro trabajo), por lo que no lo
 10 recomendarían pero sí ayudarían a quien comienza a ser mototaxista para que “trabaje bien”.
 - 11 • Quienes usan la moto para el trabajo tienen algunos **problemas físicos** por su uso, más que
 12 todo por caídas o por uso muy prolongado de la misma. Los mensajeros dijeron que los
 13 riñones y la espalda eran los dos problemas más significativos que sufren, aunque su
 14 modalidad de trabajo (máximo 45 minutos de trabajo a la vez) les permite descansar
 15 considerablemente. Los mototaxistas también hablaron de los problemas en la espalda, los
 16 riñones, la cabeza (por el casco), y que el sol y el estrés son dos factores permanentes que no
 17 les gustan.

19 5.4.3 Venta del vehículo

- 20 • En el grupo de quienes usan la moto como medio de transporte, los entrevistados
 21 concordaban en que **no venderían** la motocicleta, y que lo harían eventualmente si tuvieran
 22 una lesión o si tuvieran una edad avanzada. También mencionaron que la venderían si
 23 necesitaran el dinero para una inversión, aunque no se veía como algo muy probable.
- 24 • Un argumento que dio un entrevistado fue que la **cantidad excesiva de regulación** y de censos
 25 y otras cosas burocráticas era una fuente de motivación para vender la moto.
- 26 • Uno de los que usa la moto para trabajo dijo que la usaba porque “**toca por el trabajo**”, pero
 27 que no la usaría por negocio. También dijeron “sin moto no trabajamos”
- 28 • En el grupo de quienes usan la moto como medio de transporte y quienes la usan como medio
 29 de trabajo (incluyendo los mensajeros), el **clima** sí se mencionó como un obstáculo para usar
 30 la motocicleta, particularmente por “los arroyos” que se forman con la lluvia y que arrastran la
 31 motocicleta muy fácilmente. Unos dijeron que los pros y los contras son “rapidez contra
 32 intemperie”.
- 33 • Con respecto a la **familia**, en el grupo de quienes usan la moto como medio de transporte se
 34 dijo que no le enseñarían a usar la motocicleta a la esposa, y que al hijo se le dejaría tener una
 35 motocicleta pero se pediría que hiciera un curso formal para tenerla. Otros dijeron que cuando
 36 salen en familia lo hacen a pie o en bus, y que al hijo no lo llevan en la moto.
- 37 • Cuando se planteó la **venta** de la moto en el grupo de quienes usan la moto como medio de
 38 transporte, los mototaxistas, quienes la usan como medio de trabajo (y mensajeros) e incluso
 39 los que están por comprar una moto dijeron que lo harían para comprar otra mejor o más
 40 nueva (los mototaxistas especificaron que la comprarían de 100 cc pero más nueva o de mejor
 41 marca). Los mototaxistas también afirmaron que, si dejaran de ser mototaxistas, seguirían
 42 usando la moto como medio de transporte.
- 43 • Cuando se mencionó la compra de un **automóvil**, en el grupo de quienes usan la moto como
 44 medio de transporte se dijo que no venderían la motocicleta. Quienes usan la moto como

1 medio de trabajo no veían ventajas en el automóvil sino desventajas (por lo menos 4 veces
2 más caro que andar en moto)

3

4 5.4.4 Transporte urbano e infraestructura

- 5 • En el grupo de quienes usan la moto como medio de transporte, se habló bien del sistema BRT
6 (**TransMetro**) y como algo que ha mejorado el transporte público de la ciudad, pero no se veía
7 como una opción real de transporte que remplazara la motocicleta. Quienes usan la moto
8 como medio de trabajo veían el TransMetro como un modo de transporte bueno pero que
9 tiene sobrecupo y que necesita mayores frecuencias. Otros veían que hacía falta socializar o
10 que habría sido mejor implementar una política mejorada de chatarrización o algún esquema
11 de regulación del sistema existente. Los pasajeros de mototaxi dijeron que TransMetro no era
12 una opción para ellos pues “fracasó”, y dijeron que hacían falta más rutas, más alimentadores
13 y que se construyera “el anillo completo”. Pero admitieron que era un servicio rápido y que el
14 carril exclusivo era una ganancia significativa. Ante la situación hipotética de tener carril
15 exclusivo y servicio de TransMetro que estuviera cerca de su casa y trabajo, admitieron que sí
16 lo utilizarían en lugar del mototaxi. Los mototaxistas tuvieron una percepción similar, aunque
17 admitieron que el carril exclusivo es mejor para el transporte público.
- 18 • En el grupo de quienes usan la moto como medio de transporte se habló del mototaxismo en
19 muchas ciudades (p. ej. Sincelejo) como “**lo que acabó el transporte público**”. No obstante, los
20 mensajeros dijeron que los mototaxis eran un mejor servicio (y más barato) que el transporte
21 público tradicional (buses).
- 22 • En el grupo de quienes usan la moto como medio de transporte, la **bicicleta** no se vio como un
23 modo de transporte alternativo, principalmente por la falta de seguridad (vial) al usarla en
24 Barranquilla. A lo sumo se mencionó como un medio de recreación o deporte. También
25 dijeron que la bicicleta podría ser una opción pero que exige demasiado esfuerzo físico, y que
26 toma más tiempo el trabajo si la usan. Dos de los mensajeros usaban la bicicleta en su trabajo
27 anterior (vigilantes) para llegar al trabajo y volver. Uno de los mensajeros habló de la
28 reducción de contaminación y el cambio climático, y que la bicicleta puede mejorar ese
29 aspecto de la ciudad. Algunos pasajeros de mototaxi dijeron que habían utilizado la bicicleta
30 como medio de transporte, pero que ya no lo hacían por la edad, o porque llegaban muy
31 cansados (o salían muy cansados del trabajo) y por sudoración excesiva. Volverían a usarla si
32 tuviesen un recorrido de 15-20 minutos (ahora es mucho más largo) y si hubiese
33 infraestructura, pues ven a la bicicleta como una buena opción por el ahorro en dinero e
34 incluso tiempo (decían que es más rápido que andar en bus, incluso en distancias largas).
- 35 • Algunos de los que usan la moto como medio de trabajo (y algunos pasajeros de mototaxi)
36 mencionaron la **bicicleta eléctrica** como alternativa, pero que la autonomía (“solo anda 4
37 horas) no era tan buena. Los pasajeros de mototaxi tenían una imagen muy favorable de este
38 modo, en particular porque “no necesita tanto mantenimiento” y porque la carga era
39 suficiente para sus viajes, pero que era muy costosa.
- 40 • Se les hicieron preguntas a los mototaxistas sobre si cambiarían su **vehículo a un bicitaxi**, pero
41 dijeron que es prohibido (solo lo permiten en Soledad) y que es esclavizante y “cansón” por la
42 pedaleada. Bromearon que les gustaría pero con aire acondicionado (no se preguntó si
43 querrían un bicitaxi asistido).
- 44 • El **carro** se vio para algunos como un vehículo que sirve más “para toda la familia”, pues en la
45 moto no es posible llevarlos a todos. Los mensajeros no le vieron ventajas al carro, y dijeron

1 que era muy costoso tenerlo, pero que puede ser bueno en carretera o en fines de semana.
 2 Los pasajeros de mototaxi veían el carro como una muy buena opción (la mejor de todas), e
 3 incluso dijeron que sería casi tan barato como una moto (uno dijo tener la posibilidad de
 4 comprar un Renault 9 por 1.8 millones de pesos). Los mototaxistas dijeron que el carro (taxi)
 5 sería mejor vehículo para prestar su servicio por la seguridad, pero que los costos (50mil
 6 diarios de alquiler más 50mil de gasolina) eran muy altos en comparación con lo que pagan
 7 por las motos.

8 • En cuanto a la **infraestructura**, quienes la usan como modo de trabajo (incluyendo los
 9 mensajeros y los mototaxistas) dijeron que hay algunas vías en muy mal estado y muy
 10 peligrosas.

11 • En cuanto a los **carriles exclusivos** para las motocicletas (en el área metropolitana de
 12 Barranquilla hay un carril pintado en la vía de Soledad a Barranquilla), se mencionó que
 13 algunas personas lo usan pero que “nunca funciona” (esto lo dijeron en varios grupos).
 14 Quienes la usan como medio de trabajo dijeron que los carriles no los usa nadie pero que “el
 15 que tiene prevención sí lo usa”. Los mensajeros y los mototaxistas dijeron que lo utilizarían si
 16 fuese más amplio (para que quepan dos motocicletas) y con segregación física – agregaron
 17 que les gustaría en el carril izquierdo pero también que sería ilegal. No lo usan porque
 18 frecuentemente encuentran basura o el transporte público invade el espacio para recoger y
 19 dejar pasajeros. Los pasajeros de mototaxi lo veían como una muy buena opción, aunque
 20 admitieron que los habían usado muy pocas veces (o nunca) como parte de su recorrido en
 21 mototaxi.

22 • El tema de las **autopistas** se mencionó y dijeron que es mucho más difícil conducir en ese
 23 lugar, pues en la ciudad no hay vehículos a altas velocidades ni tantos camiones. Esto se vio en
 24 varios grupos, incluyendo los mototaxistas (hay que aclarar que esto se refiere a autopistas
 25 fuera de la ciudad).

26 • Al pedir un **ranking de vehículos**, los pasajeros de mototaxis dijeron que el orden sería (1)
 27 carro propio, (2) moto propia, (3) taxi, (4) bus y de último (5) mototaxi, principalmente por la
 28 inseguridad y porque “uno es el chasis”, pero lo siguen usando por ser un modo rápido y
 29 barato. Los mototaxistas los organizaron así: (1) carro propio, (2) taxi, (3) moto propia, (4)
 30 mototaxi.

31

32 5.4.5 Seguridad vial/personal

33 • En el grupo de quienes usan la moto como medio de transporte, se habló mucho de la
 34 “anarquía en la vía” que hay en Barranquilla.

35 • En cuanto al **aprendizaje para montar en moto**, muchos dijeron que habían aprendido con
 36 amigos o solos y haciendo preguntas, ninguno con cursos formales. Algunos (2 de todos los
 37 entrevistados) dijeron haber visto videos educativos para reducir el precio de un comparendo,
 38 y afirmaron que eran muy útiles.

39 • En el grupo de quienes usan la moto como medio de transporte y quienes la usan como medio
 40 de trabajo, se habló de los **elementos de protección** pero no se les dio tanta importancia para
 41 protegerse. Lo que sí se habló mucho fue de la dificultad de usar las chaquetas en las altas
 42 temperaturas de la ciudad, aunque también dijeron que preferían sudar a quemarse por el
 43 fuerte sol. Los que la usan como medio de trabajo dijeron que usan botas pues el motor se
 44 recalienta mucho y necesitan proteger sus pies. También dijeron que el casco les quita mucha
 45 visibilidad y por eso no les gusta usarlo. Unos de los mensajeros dijeron que el chaleco es “full

necesario” por el reflectivo, y algunos admitieron que el casco sí era muy importante (en particular por experiencias de accidentes que habían tenido). Para los pasajeros de mototaxi, el casco sí sirve mucho pero no lo usarían si fuese de uso voluntario, principalmente por los problemas de piojos, caspa y olor en el cabello. Los mototaxistas fueron muy específicos en términos de la calidad de los cascos y la gran importancia de usarlos (varían en precio entre 20mil y 200mil pesos), pero solo uno tenía un casco “de seguridad” (de más valor). Los demás afirmaron que no lo habían comprado pero que admitían que sí sería mejor. Los mototaxistas fueron los más enfáticos en indicar la importancia del casco (“es esencial”).

- En el grupo de quienes usan la moto como medio de transporte y de quienes la usan como medio de trabajo se habló de las **regulaciones** relacionadas con el uso de elementos de protección, y se dijo que las normas establecidas en la ciudad son muy restrictivas (principalmente las establecidas por el Decreto 001 de 2011). También dijeron que los comparendos son muy costosos (300-400 mil pesos son los gastos totales por un comparendo de inmovilización).
- En el grupo de quienes usan la moto como medio de transporte, en cuanto a la **cultura vial** se habló de la dificultad de compartir la vía con los taxis (“son más irrespetuosos que los buses”), y se admitió que el hecho de que las motocicletas estén la primera fila de vehículos en un semáforo hace que los otros conductores sean más defensivos al conducir.
- En cuanto al **robo**, quienes usan la moto como medio de trabajo y los mototaxistas dijeron que es muy probable, especialmente para las motos de 100 o 125 cc. Explicaron también que hay una modalidad de “secuestro” en la que los ladrones llaman al dueño y le piden plata para que les devuelvan la moto. Los mensajeros dijeron que en su empresa no llevan paquetes a ciertos barrios donde puedan robarles, y que cuando van a un sitio peligroso las dejan en parqueaderos y la empresa les reembolsa el valor del parqueadero. Los mototaxistas explicaron también que el robo era muy frecuente porque todo en la moto se puede modificar excepto “el caballo” y “las tapas”.
- La **vulnerabilidad** de andar en moto se describió muy claramente en los grupos. Una persona dijo “es beneficioso, pero es peligroso”. Los mensajeros no veían forma de reducir la vulnerabilidad de andar en motocicleta.
- En el grupo de quienes usan la moto como medio de transporte se habló del **miedo** a conducir la moto, específicamente dos personas que habían sufrido un accidente grave por conducir la moto embriagados (uno de ellos incluso dejó su motocicleta en los patios pues el costo por recuperarla era similar al costo total del vehículo). Uno de los entrevistados dijo que “sí, pero uno pierde el miedo”. Los mensajeros mencionaron que les da más miedo cuando han visto a otros en accidentes.
- En cuanto a la **revisión** de la moto, los que usan la moto como medio de trabajo reciben un monto de rodamiento que usan para mandar a revisar la moto (aproximadamente 60mil pesos por mes en mantenimiento y repuestos). Los mototaxistas admitieron que hacían muchos arreglos de la moto excepto los que fueran realmente graves, y que hacían la revisión técnico-mecánica cada año. También anotaron que siendo dueños de la moto tenían más probabilidad de cuidarla, mientras que la alquilada no la cuidaban mucho o esperaban que el dueño la arreglara.

5.4.6 Formación

- En el grupo de quienes usan la moto como medio de transporte, se habló de la **necesidad de la formación** de motociclistas, pero que los otros conductores también deberían tener mejor

- 1 formación. Se reiteró la idea de que un hijo debería hacer un curso formal para tener la
 2 motocicleta, pues ellos no habían tenido tal cosa. Algunos mencionaron el curso que deben
 3 tomar quienes reciben un comparendo, y dijeron que era bueno y que se aprende bastante.
 4 Otros dijeron que no tenían “ni idea” qué se decía en los cursos. Los mensajeros no parecieron
 5 darle gran importancia al curso. Los mototaxistas dijeron que era muy importante hacer el
 6 curso (aunque ellos no lo habían hecho).
- 7 • En el grupo de quienes usan la moto como medio de transporte y los mototaxistas, se habló
 8 mucho de la **policía** y que son muy “intensos” al verificar la motocicleta, y que pareciera que
 9 estuvieran buscando algo que no esté bien en el vehículo para imponer multas. Los
 10 mototaxistas afirmaron que a ellos se les trata peor que a los ladrones.
 - 11 • Con respecto a la **licencia de conducción**, algunos de quienes usan la moto como medio de
 12 trabajo dijeron que la habían conseguido en Galapa (un pueblo cercano) y que, después de
 13 pagar 90 mil pesos, les entregaban el certificado que decía el nombre del lugar donde
 14 supuestamente habían tomado el curso. En esto coincidieron varios de los entrevistados (que
 15 nunca se pide un curso para entregar el pase). Muchos coincidieron en que era el
 16 intermediario quien conseguía todos los papeles para la licencia. Los mototaxistas también
 17 hablaron de haber conseguido primero la moto y después el pase.
 - 18 • En el grupo de quienes usan la moto como medio de transporte y los mototaxistas, se habló de
 19 los **conductores nuevos** y se dijo “esta ciudad está llena de *culicagados* que creen que ya
 20 saben manejar”. También se dijo “cada persona con moto es una república independiente”. Se
 21 mencionó también una guerra entre motos, taxis y automóviles. Otros también hablaron de
 22 “mucho pelao loco” y que no saben manejar ni conocen las normas. Otros mencionaron a los
 23 peatones que caminan escribiendo en el celular y no ven por dónde caminan. Los pasajeros de
 24 mototaxi dijeron que había algunos mototaxistas imprudentes, pero que no se podía
 25 generalizar esta afirmación.
 - 26 • Un entrevistado dijo que la **bicicleta** le había servido como parte de la formación y que
 27 aprendió a manejar la moto más fácilmente por su experiencia en la bicicleta.
 - 28 • Al preguntarles por los grupos más **precavidos**, se habló de las personas de mayor edad, de
 29 ellos mismos cuando llevan a la esposa, de quienes tienen más experiencia y de quienes son
 30 propietarios de la moto (en contraposición a quienes la alquilan).

31 **5.4.7 La motocicleta como vehículo de trabajo**

- 32 • Estas preguntas fueron hechas a quienes de hecho usan la moto como medio de trabajo
 33 (mototaxi o domicilios / mensajeros)
- 34 • La motocicleta se reitera como un **factor crucial** a la hora de ser contratados. Se hizo clara una
 35 necesidad total de tener una motocicleta para poder trabajar.
- 36 • Además se reiteró bastante que los otros trabajos no tienen la misma **flexibilidad** y que no
 37 debían trasnochar tanto como en sus trabajos anteriores (p. ej. vigilantes), y que preferían la
 38 libertad de ganar dinero en moto y ser “dueños de su propio tiempo”.
- 39 • Los entrevistados llevaban entre 10 meses y 8 **años trabajando** en motocicleta.
- 40 • En términos de las **ganancias**, generalmente pagan 12-13 mil pesos por día de alquiler de la
 41 moto (para quienes no tienen moto propia) y esto no depende del kilometraje que la utilicen.
 42 Aunque antes había personas con 30-40 motos que alquilaban, las restricciones regulatorias
 43 impuestas recientemente generaron cambios y esta “mafia” ya no existe. En el caso de
 44 quienes están contratados por una empresa de domicilios, ellos pagan un 30% del valor de lo
 45 que reciben a la empresa, y se quedan con el 70% restante.
- 46 • La **regularización** del trabajo se definió como algo que hace más fácil y menos arriesgado
 47 andar en moto, pues sí se causan imprudencias por motivos de trabajo en los casos como los

1 que “pagan por vuelta”. Para los mototaxistas hay una necesidad mucho más grande de
 2 mejorar sus condiciones laborales, y tienen un discurso sobre cómo es necesario mejorar sus
 3 condiciones para evitar que entren a labores criminales, y cómo es importante resolver la falta
 4 de empleo. Los mototaxistas también afirmaron que su trabajo no era ideal y que preferirían
 5 tener otro trabajo más formal, con prestaciones y un salario constante.

- 6 • Con respecto a una **prestación formal** del servicio de mototaxis, los mototaxistas proponían
 7 que hubiese una cooperativa (como en las empresas taxis) y aceptaron que debía haber
 8 regulación de motos por lugar (en ese lugar, 20 motos serían un máximo), zonificación de las
 9 cooperativas, chalecos distintivos, etc. También agregaron que sería importante tener cursos
 10 de capacitación para conducir el vehículo y llevar pasajeros, y requisitos de seguridad y de
 11 equipo (casco, etc.).
- 12 • Con respecto a **conseguir otro trabajo**, los mototaxistas fueron muy enfáticos en decir que
 13 para ellos era muy difícil conseguir un trabajo con méritos porque normalmente un trabajo se
 14 entrega “por rosca” y por “palanca” (recomendación de alguien), y que muchas veces se les
 15 cobraba una mensualidad por aceptarlos en un cargo o un “cobro de entrada” (200 mil pesos
 16 para ser aceptados en una empresa de vigilancia), y que eso les parecía injusto y hacía mucho
 17 más difícil conseguir trabajo. Reiteraron varias veces su búsqueda de estabilidad laboral, y que
 18 ser mototaxistas no era su trabajo ideal ni que lo recomendarían a otros.
- 19 • Al preguntarles si preferirían cambiar su **moto por capacitación**, los mototaxistas dijeron que
 20 sí lo harían inmediatamente pero siempre y cuando les confirmaran que tendrían un trabajo
 21 confirmado. La capacitación por sí sola no fue suficiente motivación.
- 22 • En cuanto a las **incapacidades**, los mototaxistas dijeron que esto era uno de los problemas
 23 más grandes para ellos pues no reciben dinero el día que trabajan, y de ahí también la
 24 importancia de ser formalizados como servicio.
- 25 • En cuanto a la dificultad de llevar **cargas grandes**, uno de los entrevistados admitió que llevar
 26 más de dos cajas en la moto era difícil y que en ese caso debía ir en taxi o en una camioneta de
 27 la empresa. Otros dijeron que llevaban las cargas relativamente grandes entre las piernas.
- 28 • Algunos mencionaron las **imprudencias** que cometían por causa de la naturaleza de su trabajo,
 29 y admitieron que debían ser reducidas.
- 30 • Algunos mencionaron la **discriminación** que sufren, particularmente por “los del norte” que
 31 “van en carro”, que ven el chaleco y los “miran mal”.
- 32 • Al preguntarles si **cambiarían su trabajo**, dicen que lo harían por tener un restaurante, o por
 33 montar su propia empresa de mensajería.

35 5.4.8 Análisis comparativo de grupos - Barranquilla

36 En Barranquilla se encontraron hallazgos similares a los de otras ciudades, donde los usuarios
 37 de la motocicleta con trabajo daban mucha importancia a la motocicleta como vehículo para
 38 trabajar, mientras que los demás la veían como algo práctico y que les daba mejor flexibilidad.

39 En esta ciudad hay una gran cantidad de personas que utilizan la motocicleta como modo de
 40 trabajo, y sus niveles de formación varían pero se puede evidenciar un creciente
 41 reconocimiento de la formación como algo importante, en particular en aquellos que ya llevan
 42 varios años utilizando la motocicleta.
 43
 44
 45

1 La inseguridad de la motocicleta como vehículo fue reconocido por todos los grupos, aunque
2 algunos veían como menos importante el uso del equipo de seguridad debido al calor
3 (usuarios de mototaxi o mototaxistas en general).

4
5 En varios casos se mencionó el automóvil, aunque para quienes usaban la moto como medio
6 de trabajo se veía como algo aspiracional, mientras que los que la usan como modo de
7 transporte lo ven más como algo alternativo.

10 **5.4.9 Conclusiones iniciales sobre el trabajo en Barranquilla**

11
12 La situación de Barranquilla está fuertemente relacionada con la existencia del decreto 001 de
13 2011, donde la ciudad realizó una restricción significativa del uso de la motocicleta y
14 esencialmente redujo a casi cero la existencia de mototaxismo en la ciudad en general
15 (excepto en los lugares periféricos, donde se realizaron las entrevistas con mototaxistas). Esto
16 incidió considerablemente sobre las respuestas de los entrevistados.

17 En general, se vio que la motocicleta goza de una percepción positiva, exceptuando para
18 quienes han tenido accidentes o han estado cerca de tenerlos. La formación sí se evidencia
19 como algo importante, pero hay una noción generalizada de que esta es opcional o que no es
20 necesaria para conseguir la licencia de conducción.

21 Es muy común la noción de los demás usuarios de otros modos de transporte como “los otros”
22 en esta ciudad, y los conductores de bus y taxi son los mayores “enemigos” de los
23 motociclistas según los entrevistados.

24 La existencia de algunos carriles exclusivos no se vio como algo positivo en todos los casos, a
25 veces por la falta de efectividad de la infraestructura por su diseño, pero otras veces por el mal
26 mantenimiento o uso de los mismos por parte de otros modos de transporte.

27 Un tema importante de destacar fue que se indicó que en el interior (del país), la gente
28 maneja mejor. En la costa están los mejores conductores porque les toca ser “unos toreros”
29 (por las dificultades que tienen con conductores de taxis y buses).

30 La compra del vehículo es un tema que fue discutido bastante, donde la posibilidad de
31 conseguir trabajo fue un factor predominante en gran parte de los entrevistados y que luego
32 se ve en otras ciudades.

33 También cabe destacar la relación con transporte público, pues la valoración que se hace del
34 mismo es un poco distinta a las demás ciudades, y aquí interesa también este aspecto por la
35 presencia de TransMetro como un BRT diferente a TransMilenio (en escala, demanda, y
36 cobertura) pero que puede ser más representativo de lo que otras ciudades de la región
37 pueden estar considerando⁹.

39 **5.5 Resultados específicos para Caracas**

40 En el Distrito Metropolitano de Caracas se realizaron entrevistas a 20 personas de acuerdo a las
41 categorías metodológicamente definidas y presentadas en la sección anterior. A partir de las siete
42 áreas temáticas abordadas en la entrevistas, según aplicaba (o no) para cada entrevistado se iban
43 tratando los temas y desarrollando la secuencia de la conversación.

⁹ Este último párrafo tiene texto revisado de uno de los revisores del informe, Daniel Rodríguez.

5.5.1 Compra del vehículo y costos

- El principal argumento para la compra de la moto para casi todos los entrevistados fue el **ahorro de tiempo** realizado con la moto, debido al alto nivel de congestionamiento, aunado a la insatisfacción en el uso del transporte público de superficie así como el Metro de Caracas.
- Fue mencionada que el **costo de compra y mantenimiento** de la moto corre por cuenta propia y les ahorra tiempo por la rapidez de la moto, reduciendo costos de viaje además en relación al uso de taxi que cuestan igual o el doble que usar una moto aun a pesar que el tiempo de viaje oscila entre dos a tres veces más que el de una moto en los recorridos por Caracas; que es uno de los principales problemas de los habitantes por su alto congestionamiento.
- La **flexibilidad** en el uso de la moto eran importantes ventajas frente al sistema de transporte público y carro, ya que son vehículos que transitan con rapidez: aunado a la facilidad de ir a cualquier punto de Caracas y áreas de adyacencia (Altos Mirandinos, El Junquito, etc.) desde cualquier lugar, y en cualquier momento.
- La **comodidad** de la moto, especialmente respecto al Metro de Caracas que está saturado y con deterioro en la calidad de servicio, siendo que las personas entrevistadas declararon que prefieren usar moto al metro.
- No manifestaron problemas en la **compra de motos** por los precios, que inclusive en el caso de las motos de alto cilindraje las personas prefieren comprarlas aún siendo tan costosas como un automóvil en Venezuela, por la rapidez en la movilidad y ahorro de tiempo para desplazarse en Caracas de un lugar a otro.
- La **velocidad** también fue mencionado como una de sus principales virtudes; ya que generalmente en Caracas por la saturación de la red vial las velocidades de operación son menores a los 20km/hora y siendo que en hora pico pueden ser menores a 10km/hora (ver anexo sobre Distrito Metropolitano de Caracas).
- Las grandes distancias entre los destinos (por ejemplo, trabajo, estudio y casa) fueron mencionados como factor importante para la compra de las motos.
- En el caso de moto convencional el valor declarado como hace dos años es de Bs 6.000 a 10.000 (aproximadamente US\$ 600 a 1.000, a razón de un dólar en el mercado paralelo).
- Actualmente se declaró el valor de Bs 15.000 para motos urbanas (aproximadamente US\$ 1.500) y Bs. 80.000 para motos de paseo (aproximadamente US\$ 8.000, a razón de un dólar en el mercado paralelo); y, en el caso de la moto de alto cilindraje, el valor declarado oscila entre Bs. 150.000 y 200.000 (aproximadamente US\$ 1.500 a 2.000, a razón de un dólar en el mercado paralelo). Las motos urbanas son las que se utilizan para traslados en la ciudad, por tanto son pequeñas y fáciles de manejar, mientras las de paseo son usadas para salir de la ciudad y se necesita que sean de mayor cilindraje y potencia.
- Existe facilidad de compra y venta de motos en Caracas, ya que por el alto congestionamiento de la ciudad, se ha incrementado la demanda de motos; razón por la cual es fácil ubicar motos para compra y venta,
- Casi todos los entrevistados tenían motos de bajo/medio cilindraje – hasta 150 CC, menos el usuario de moto de alto cilindraje (600 CC) y otro cuya moto tenía 400 CC.
- Los entrevistados propietarios de motos en promedio poseen una, a excepción de uno de los entrevistados que posee 3 motos (no se preguntó por qué).
- Los usuarios de moto-taxi dijeron que gastaban entre Bs 15 (recorridos cortos de hasta 10kms) y Bs. 100(recorridos mayores de 20Km) para los viajes en Caracas y sus alrededores. El costo del viajes de moto-taxi dependía de la distancia y en general es un poco menor que el costos de los taxis en automóviles convencionales. Dijeron que los viajes de moto-taxi era en general

- 1 más caros que el transporte público, pero más baratos que el taxi y a la larga lo que les motiva
 2 a usarlos es el ahorro de tiempo.
- 3 • Se refirió la facilidad y economía de moto en tiempo, dinero y felicidad viviendo sin estrés; que
 4 son aspectos claves en la vida del ciudadano caraqueño.
 - 5 • Se manifestó satisfacción total en la compra de las motos.
 - 6 • Se manifestó el alto costo del seguro para las motos, especialmente las de alto cilindraje, pues
 7 vale lo mismo que la moto.
 - 8 • Sin embargo se declaró que en general es más fácil comprar una moto que un carro en el País.
 - 9 • Todos manifestaron que la moto contamina menos que los carros, y en otros casos
 10 especificaron que ahora las motos en Caracas son a 4 tiempos y no contaminan, por lo cual las
 11 hace más favorables para el uso en esta ciudad congestionada.
 - 12 • En general todos manifiestan que la moto es de fácil acceso a la población así como
 13 mantenimiento y uso de gasolina, costando entre Bs 0,5 y Bs 1 (aproximadamente US\$0,005 y
 14 0,010) llenar el tanque de la moto de bajo cilindraje y en el caso de la motocicleta de alto
 15 cilindraje llenar el tanque cuesta Bs.2 (aproximadamente US\$ 0,020).
 - 16 • Se manifestó resistencia de la familia a la compra de moto en algunos casos argumentando el
 17 problema de la inseguridad vial en Caracas.

18

19 5.5.2 Uso/utilidad del vehículo

- 20 • La gran mayoría de los entrevistados usaba la moto para los viajes diarios, o sea, para
 21 transportarse de un lado a otro, sea por motivo de trabajo y/o para hacer diligencias,
 22 emergencias y eventualidades que no se pueden hacer con el uso del automóvil, en transporte
 23 público, etc.
- 24 • En caso de dos de los entrevistados manifestaron el motivo de paseo y viajes largos en moto,
 25 por el placer, como es el caso de usuarios de alta gama (cilindraje), que además de usarla en
 26 Caracas viajan inclusive a ciudades de Venezuela localizadas a más de 300kms de Caracas.
- 27 • Al ser preguntado sobre las ventajas de la moto, todos declararon ahorro de tiempo y rapidez.
- 28 • El sentimiento común declarado en todos los casos fue sentir **adrenalina**, en dos casos
 29 manifestaron que se sienten relajados, en contraposición en otros dos casos se declaró sentir
 30 **miedo** por la inseguridad vial y forma de conducción de los conductores en general en
 31 Caracas; y en un caso se declaró que usar moto le causa risa.
- 32 • Todos hablaron de la **economía de tiempo** de la moto en el día-a-día, traducido en dinero.
- 33 • En el caso del repartidor urbano se declaró que las personas sienten miedo al verlos transitar
 34 por el alto nivel de robo que hay en moto en Caracas y como dice el dicho en Venezuela “por
 35 uno pagan todos” (justos por pecadores); y eso le hace sentir incomodo a veces.
- 36 • Nadie expresó de costos en dinero sino ventajas en **ahorro de tiempo**, en relación a los otros
 37 modos de transporte por lo cual prefieren la moto.
- 38 • Tanto los que compran como los que venden expresan la facilidad de compra y venta de
 39 motos.
- 40 • El usuario de la moto de alta gama habló de la diferencia entre motorizado – la persona que
 41 maneja una moto sin mayor conocimiento- y motociclista – un conductor responsable que
 42 conoce de forma técnica el manejo-, y de la importancia de la formación sobre el uso de moto.
- 43 • Los usuarios de moto-taxi hablaron del tránsito peligroso por la inseguridad vial y negligencia
 44 de los conductores de vehículos en general y dijeron que los otros usuarios, especialmente
 45 carros, buses y camionetas pequeñas (minibuses), no respetan a las motos y se le lanzan
 46 encima.

- 1 • Llamó la atención que varios declararon preferir uso de moto pero no querían que sus hijos las
 2 usaran; a diferencia de la minoría que expresó que si les gustaría que sus hijos la usaran.
 3 • Todos recomendaron el uso de la moto para otras personas, siempre y cuando respeten las
 4 normas de tránsito y usen protección adecuada. Sólo una persona no recomendó el uso de
 5 motos por el peligro en el tránsito.
 6 • Todos declararon la importancia de mantener las motos así como la vía en buen estado.
 7 • Sobre los robos en todos los casos asociaron que las motos por ser rápidas son usadas como
 8 instrumentos para robar, por lo cual pagan justos por pecadores.
 9 • Todos declararon el mal estado de las vías en Caracas para uso de las motos y de vulnerables
 10 que son además por el inadecuado cumplimiento de las leyes de tránsito.
 11

12 5.5.3 Venta del vehículo

- 13 • Ninguno de los entrevistados, manifestó inconformidad con la moto, siendo que la venta en
 14 los dos casos registrados es para comprarse una mejor y en otro caso porque se poseen 3
 15 motos y decidió quedarse sólo con 2 motos para la familia.
 16 • En el caso de los propietarios de alto cilindraje también poseen automóvil para algunas
 17 diligencias que no hacen en motos; sin embargo la mayoría de las actividades en Caracas
 18 declararon hacerlas en moto por ahorro de tiempo.
 19 • Se mencionó la lluvia como un obstáculo para usar la motocicleta, que moja al motociclista
 20 carente de protección en Caracas donde están vulnerables además por la inseguridad vial e
 21 incumplimiento de las leyes de tránsito.
 22 • El precio de venta de las motos se manifestó que no es impedimento pues siempre hay
 23 personas que quieren comprar motos en Caracas por el alto nivel de congestionamiento de la
 24 ciudad y la economía del tiempo que se hace usando moto en relación a otros vehículos.
 25

26 5.5.4 Transporte urbano e infraestructura

- 27 • Los usuarios de la moto para el transporte hablaron que aun siendo rápido el Metro de
 28 Caracas, su servicio se ha deteriorado en calidad, se la pasa lleno y es mejor usar moto, sin
 29 comparación con los carros y transporte público (buses y minibuses-llamados en Venezuela
 30 Camioneticas-); en ese sentido, usar moto es un medio de transporte urbano favorable en
 31 Caracas.
 32 • En el caso de la mayoría de los entrevistados declararon que no les gusta usar el transporte
 33 público y prefieren motos, sólo que en caso de no existir motos usarían el metro, luego
 34 camionetas. En el caso de la minoría, en caso de no existir motos usarían el automóvil y/o
 35 caminarían.
 36 • Se expresó que el tiempo es lo más importante y es la virtud de la moto en Caracas, por las
 37 altas colas y tráfico en la ciudad.
 38 • Se habló que el servicio de transporte público es malo, así como las vías y el comportamiento
 39 de las personas en general, por lo cual se debería hacer cumplir las leyes y educar.
 40 • Todas las personas comentaron sobre el mal estado de mantenimiento de las calles en
 41 Caracas, y de la inseguridad vial que afecta el uso de vehículos en general, en especial a las
 42 motos.
 43 • Se habló del riesgo que hay en la seguridad (robos) por la rapidez de los otros que existen
 44 motorizados que van acompañados y usan las motos para robar, en especial carteras a las
 45 mujeres; por lo cual piden apoyo en el cumplimiento en las leyes y educación en general.

- 1 • El estacionamiento no fue visto como un problema grande por la mayoría de los entrevistados;
 2 sin embargo en un caso si se manifestó dificultad en estacionar las motos en Caracas y el
 3 riesgo de robos que hay pues hay que estacionarlas con candados por la infraestructura
 4 vulnerable para las motos en Caracas.
- 5 • En el caso de los usuarios de motos de alta gama (cilindraje) se expresó por un lado que era
 6 difícil de encontrar espacio de estacionamiento específico para las motos, y que esta dificultad
 7 lo llevaba a estacionar sobre andenes. Pero por otra parte, otra usuaria dijo que habían
 8 lugares para estacionar motos en grandes centros comerciales (“shopping centers”) de
 9 Caracas y en algunas tiendas.
- 10 • En Caracas se dan dos tipos de usuarios de motos: motociclistas y motorizados,
 11 recomendando que debe haber una educación y formación adecuada, pues cualquier persona
 12 que compra una moto quiere ser conductor de mototaxi, sin la debida formación y esto es una
 13 de las causas de accidentes en Caracas, por lo cual se pide se cumpla la ley de transporte y se
 14 creen normas para el uso de motos y moto-taxis; que en Venezuela son inexistentes.
- 15 • El transporte ideal en Caracas seria usar motos con educación, luego transporte público y
 16 luego a pie; en los casos de entrevistados de alto cilindraje prefieren una ciudad solo con
 17 motos.

18

19 5.5.5 Seguridad vial/personal

- 20 • Todos los entrevistados reclamaron de la mala condición vial en Caracas.
- 21 • Sin embargo todos usan casco y protección adecuada para usar motos.
- 22 • Todos reclamaron de la negligencia en el uso de los vehículos en Caracas y del incumplimiento
 23 de las leyes de tránsito, falta de orden en la Ciudad y falta de normas para uso de motos y
 24 moto-taxis. Asimismo, argumentan que en Venezuela no se cumplen ni se hacen cumplir las
 25 leyes, observando corrupción de los fiscales de tránsito.
- 26 • Todos hablaron de la importancia de comportarse en el tránsito de forma educada y sin la
 27 violencia que hay en Caracas al manejar.
- 28 • A pesar de la inseguridad vial todos expresaron que prefieren usar motos para ahorrar tiempo.
- 29 • De los entrevistados hubo minoría en quienes han sufrido accidentes de tránsito pero todos
 30 han sabido de casos próximos que han sido afectados por accidentes directa e indirectamente.
- 31 • Todos declararon de la inseguridad en el uso de las motos para robar pero no todos los que
 32 manejan son ladrones, hay gente honesta que usa motos pero acaban pagando justos por
 33 pecadores.
- 34 • Aun así todos menos dos personas recomiendan el uso de la moto en Caracas.
- 35 • Se observó que la mayor protección además del casco es el aprender a manejar motocicleta y
 36 hacerlo con prudencia en las calles de Caracas.
- 37 • Una desventaja señalada en el uso de las motos además de la mala vialidad, es que en época
 38 de lluvias el piso se torna resbaloso y peligroso.

39

40

41 5.5.6 Formación

- 42 • Todos coincidieron en la **importancia de educar** pues no se forman a los motorizados y esta es
 43 una causa de los accidentes.
- 44 • Todos han aprendido informalmente, con familiares o amigos, pero algunos habían ido a
 45 escuelas para aprender.

- 1 • El caso es diferente para moto de alta gama había que son preparados y más conscientes.
2 • Todos recomendaron que en Venezuela se hagan normas para uso de motos y se hagan
3 cumplir las leyes de tránsito que no se cumplen por parte de los conductores de todos los
4 medios de transporte terrestre (automóviles y transporte público en buses - camionetas) en
5 general.
6 • Los conductores en general recomiendan no usar las motos sin previa formación.
7 • Algunos conductores (mototaxistas y repartidores urbanos) tienen la idea errónea que: “los
8 motorizados son de mala conducta” y eso hay que cambiarla pues ellos usan la moto como
9 medio de trabajo.

10

11 **5.5.7 La motocicleta como vehículo de trabajo**

- 12 • El uso de las motos es a diario y 24 horas al día.
13 • Prefieren el uso de moto al Metro de Caracas¹⁰.
14 • Estas respuestas vienen principalmente de quienes de hecho usan la moto como medio de
15 trabajo (moto-taxi o domicilios / mensajeros), pero también de algunos que ya trabajaron con
16 la moto pero no lo hacen hoy en día, o que lo hacen ocasionalmente.
17 • Para los de moto-reparto y moto-taxi, tener la propia motocicleta se reitera como
18 fundamental para poder trabajar. De hecho, todos estos eran dueños de las motos con las
19 cuales trabajan y por lo tanto el mantenimiento corre por cuenta propia
20 • El tiempo que le dedican es la jornada laboral completa.
21 • Los entrevistados llevan años usando motos.
22 • Para trabajar más que tener moto se argumentó debería estar formado para usarla.

23

24 **5.5.8 Conclusiones y recomendaciones del Estudio en Caracas**

25 En Caracas hay un tema que no existe en las demás ciudades, y es el muy bajo costo del
26 combustible y la consecuente facilidad de uso de automóviles privados en la ciudad. Esto fue algo
27 que incidió sobre algunas de las respuestas de los entrevistados. En general, concluyendo los
28 resultados de las 20 entrevistas realizadas, se puntualizan los siguientes aspectos clave sobre el
29 uso de la motocicleta en Caracas:

30 La moto es de fácil compra y venta, de menor costos de adquisición, menor mantenimiento,
31 abastecimiento de combustible, y menos contaminante que los carros; por lo cual es un medio de
32 transporte de alto uso en Caracas.

33 El uso de la motocicleta tiene la ventaja de rapidez y ahorro de tiempo por el alto nivel de
34 congestión en Caracas.

35 El uso de la motocicleta tiene la desventaja de ser vulnerable ante la inseguridad vial en Caracas
36 que no está acondicionada para uso de motos ni convivencia armónica de conductores de
37 diferentes modalidades de transporte superficial.

¹⁰ Los entrevistados usaban, ante la sugerencia de la entrevistadora, el metro de Caracas como punto de comparación en lugar de los buses.

- 1 En la mayoría coinciden sentir adrenalina en el uso de la moto, mientras que la minoría siente
2 miedo al usarlas, más que todo por la inseguridad vial y maltrato entre conductores en Caracas en
3 relación a motos, automóviles y transporte colectivo.
- 4 Existe violencia entre los conductores observando que se piensa que los motorizados son
5 balandros y/o ladrones; siendo que no todos lo son; y eso crea conflicto social en la movilidad.
- 6 Todos los entrevistados prefieren el uso de la moto, luego de bicicleta, luego a pie; en caso
7 extremos carro; y transporte público (aunque la mayoría de los entrevistados prefiere no usar
8 transporte público.
- 9 Todos coinciden en el uso de protección adecuada y formación previa de los motociclistas y
10 usuarios en general (otros conductores y peatones).
- 11 Todos coinciden que debe definirse una norma para el uso de motos y moto-taxi, así como hacer
12 cumplir la Ley de Transporte en Venezuela, pues argumentan que en Venezuela no se cumplen ni
13 se hacen cumplir las leyes, observando corrupción de los fiscales de tránsito.
- 14 Todos coincidieron que el transporte en una ciudad idea sería con motos, entre otras formas
15 alternativas a los automóviles y autobuses, sumado al uso de bicicleta y a pie.
- 16 En ese sentido, las recomendaciones apuntan que, al ser la motocicleta en Caracas un modo de
17 alto uso en las personas sin diferenciación de sexo, edad, formación y ocupación en el sector de la
18 economía urbana, sea formal y/o informal, se observa que es necesario profundizar en el estudio
19 de la movilidad de este modo de transporte usando métodos estadísticamente confiables y
20 comparativos con las otras modalidades de transporte en la infraestructura urbana de Caracas;
21 buscando definir planes de movilidad en adecuación a la estructura y dinámica urbana actual y
22 potencial del Distrito Metropolitano de Caracas para una mejor calidad de vida de habitantes y
23 visitantes, dando respuesta a la movilidad y desarrollo sustentable comprometidos con el Planeta.

24 **5.6 Resultados específicos para Buenos Aires**

25 En Buenos Aires se realizaron 20 entrevistas. A continuación se presenta un resumen de los
26 hallazgos principales para cada categoría.

27

28 **5.6.1 Compra del vehículo y costos**

- 29 • En la decisión de la compra de la moto hay una clara diferenciación entre los que usan la moto
30 como herramienta de trabajo y los que la utilizan como medio de transporte ya sea para su
31 viaje habitual o para viajes esporádicos o paseos, sin embargo, la mayoría coincide en que “la
32 moto no es para cualquiera”; “te tiene que gustar la libertad”; “el viento en la cara”; “la
33 independencia”; “la adrenalina”.
- 34 • El principal argumento para la compra de la moto entre aquéllos que no la utilizan como
35 herramienta de trabajo parecería ser la de saldar un deseo pendiente. “Yo soñé que tenía una
36 moto roja”; “mi vecino tenía una “Siambreta” y yo no podía comprármela, éramos muy

- 1 pobres”; “siempre quise tener una...”; “ a la vejez viruela¹¹ me di el gustazo de comprarme
2 la moto que siempre quise.... Era un deseo desde chica...”.
- 3 • En estos casos, fueron alentados por los amigos, no por la familia a tal punto que uno de los
4 entrevistados contó que su primera moto fue robada –dado que en su casa las motos estaban
5 prohibidas- otro, que su primer moto, a los 13 años, la compró con las cosas que le iba
6 vendiendo a su madre y una tercera: “soy una jovata¹² y todo el mundo hizo un escandalete
7 cuando me compré la moto...mis hijos varones...mi padre entró en colapso nervioso [tenía 47
8 años cuando la compró]”.
- 9 • Sólo dos casos –una de las mujeres y el estudiante universitario- fueron iniciados y alentados
10 por sus respectivos padres.
- 11 • Entre los de más de 40 años, otro argumento en el inicio del uso de la moto parece ser la
12 moda: “En esa época todo el mundo tenía una moto”¹³.
- 13 • En dos casos la compra de la moto está asociada a cambios en el estado civil “Me compraba
14 una farmacia con la familia de mi novia, lo que me ataba a ella, o me compraba una moto y
15 recuperaba mi libertad... preferí la moto”; “La compré después de mi primer separación... el
16 auto se lo quedó ella”. En estos casos, la opinión de los demás sólo importó en forma relativa
17 habida cuenta que la adquisición o no de una moto no aparece como la decisión más
18 trascendente en un momento de ruptura afectiva.
- 19 • En el caso de los usuarios como herramienta de trabajo, los principales argumentos son: la
20 obtención de un primer trabajo; remplazo por un trabajo “dónde no estés encerrado”; como
21 modo de suplir la falta de instrucción formal o como forma de incrementar los ingresos. En
22 casi todos los casos fueron alentados por la familia (madre, padrastro, cuñados, hermanos,
23 abuelos) o la familia se resignó ya que “Era para trabajar”.
- 24 • En un caso, la compra de la moto está asociada a la mejor alternativa de trabajo en función de
25 una discapacidad física que le impide realizar esfuerzo físico: acortamiento de una pierna que
26 le generó escoliosis como consecuencia, paradójicamente, de un accidente en moto.
- 27 • Si bien ninguno manifestó oposición en que sus hijos se compren una moto, no se mostraron
28 entusiastas con la idea. Los usuarios como herramienta de trabajo, preferirían que fuera para
29 paseo y no para trabajar ya que “La moto siempre es riesgosa”. En un caso, un padre de hijo
30 varón e hija mujer, hizo una distinción de género “Al varón sí.... a la nena, no”. En un caso, los
31 hijos fueron los que mostraron oposición a que la madre se compre una moto.
- 32 • La moto es muy económica tanto al momento de la compra como durante el mantenimiento.
33 A excepción de los usuarios de motos de alta gama, pero para ellos tampoco fue imposible
34 adquirirla ni fue necesario un crédito. En un caso, “sólo es cuestión de esperar un par de
35 meses para terminar de juntar la plata”.
- 36 • El mantenimiento sólo se planteó como oneroso en el caso de los entrevistados que son
37 corredores, habida cuenta que la práctica del deporte en sí mismo, es costoso (no sólo los
38 vehículos son más caros sino también el mantenimiento, el entrenamiento, las competencias,
39 la vestimenta, etc.).

¹¹ “A la vejez viruela”: expresión muy utilizada para explicar conductas propias de la niñez/adolescencia tomadas fuera de esa etapa de la vida.

¹² “Jovata”: argentinismo por persona mayor

¹³ En la década del '80 la República Argentina tuvo una política económica basada en la importación de productos industriales y exportación de materias primas a granel sustentado en la sobrevaluación de la moneda local (a grandes rasgos), por lo que existió un boom de motos importadas fundamentalmente japonesas (Kawasaki, Honda, Yamaha) y generalmente de cross y que impulsó, a su vez, a las marcas Zanella, Gillera y Puma -de producción nacional- que cubría la demanda de los sectores de menores ingresos.

- 1 • No obstante, aquellos usuarios de moto como herramienta de trabajo, reconocen que cada
2 vez es más caro mantener una moto producto de la inflación, de la disminución del trabajo y
3 del cierre de la importación, lo que incrementa los robos para “desguace”.
- 4 • Todos los entrevistados parecen tener una muy clara noción de qué, cómo y cuándo deben
5 realizar las diferentes tareas de mantenimiento. A excepción de uno de ellos, todos consideran
6 que la tienen bien mantenida.
- 7 • En los casos de usuarios originarios de transporte privado, dos argumentos que aparecen
8 previo a la compra de la moto, fuertemente, son: la falta de estacionamiento (parqueo) y los
9 “piquetes”¹⁴, lo que resulta corroborado al momento de la efectiva utilización de la moto.
- 10 • En los casos de los usuarios originarios de transporte público, al argumento del “piquete” se
11 agrega la mala evaluación que realizan de la prestación del transporte público (hacinamiento,
12 demoras, falta de previsibilidad, falta de frecuencia, incumplimiento del servicio programado,
13 manejo imprudente asociado a frenadas bruscas, robos, etc.).
- 14 • En un caso, el único costo extra de la moto es el garaje durante la noche. El resto de los
15 entrevistados, en horarios nocturnos la guarda en su casa (garaje, pasillos, etc.) y la moto tiene
16 prioridad sobre el auto. “La moto queda en el garaje y el auto también pero con la trompa
17 afuera”; “La guardo adentro de mi living, la moto no puede dormir afuera... la moto tiene que
18 estar bonita, hermosa y brillante... Cuido la moto más de lo que cuidaba el auto. “.
- 19 • Lo más caro de la moto, son las cubiertas. Sobre todo en relación al precio de la moto. Pero
20 todos los usuarios son conscientes que es lo más importante del móvil y aceptan eso como
21 parte del costo de la moto al igual que el precio del casco. “Es parte del trabajo...si en un año
22 no puedes juntar \$1000 para cambiar las cubiertas.... no te da el laburo”¹⁵.
- 23 • La moto, además es económica porque no requiere de adicionales “Si sale así de fábrica, es
24 porque así está bien”. A excepción de los que le agregan luces tipo led o parlantes “Si no tenés
25 parlantes... no sos de San Martín”¹⁶.
- 26 • Todos los entrevistados son o fueron propietarios de sus motos.
- 27 • Como medio de transporte, la moto es considerada como el más económico después de la
28 bicicleta.

29
30

31 5.6.2 La moto y la seducción (categoría emergente)

- 32 • En el caso de muchos de los hombres entrevistados, la moto aparece como una continuidad
33 de su masculinidad y la conquista femenina: “Moto mata galán”¹⁷, “La moto cotiza... si te ven
34 caminando capaz que no te dan ni la hora...”; “Las mujeres si tiene menos de 30, quieren la
35 moto, después de los 35 prefieren el auto”; “Las mujeres son interesadas, si llegás en una

¹⁴En la RMBA y sobre todo en la CABA, la protesta social se dirime en las calles, fundamentalmente desde el año 2001, ya sean protestas gremiales, sociales, políticas, laborales, estudiantiles, obreras, etc. por lo que en rigor de verdad se trata de inmovilidad absoluta en el epicentro y la congestión como externalidad al intentar sortear el corte total de calles, rutas, avenidas, autopistas, etc. De hecho los “piquetes” programados se informan en las radios y en los noticieros en el segmento “estado del tránsito” tal como antaño se informaba el estado del tiempo. Los no-programados también se informan como “Noticias de último momento” y se dispone de cartelera inteligente en la vialidad a los fines de informar los cortes totales de circulación.

¹⁵“Laburo”: argentinismo por trabajo.

¹⁶Es un partido de la RMBA perteneciente a la primer corona y al corredor Noroeste

¹⁷Es una versión libre de una frase muy popular en la Argentina: “Billetera mata galán”, que supone dá cuenta de la importancia que para las mujeres tiene la situación económica del “candidato” por sobre la belleza u otros atributos personales de los hombres.

- 1 moto te miran...”; “Ahora que viene el calor”...; “Te ven con la cajita y no quieren subir, pero
2 sin la cajita...¹⁸”; “Antes del choque sentía virilidad”; “La moto era para hacer facha”¹⁹.
- 3 • La mayoría se refiere a la moto como “Ella”, sobre todo, los que la utilizan como herramienta
4 de trabajo “Ella está antes que mi mujer...”; “Mi mecánico llama a mi moto “La Negra...”.
- 5 • A la mayoría de los hombres les seduce una mujer en moto: “Capaz que es fea... pero me
6 gusta porque es motoquera”; “Una minita re bacana²⁰ con moto salió del boliche y se subió a
7 una BM... no sabés...” siempre y cuando no la use como herramienta de trabajo “Son mujeres-
8 pibitos... pelo corto...”²¹.
- 9 • “En general no se dan cuenta que soy una mujer...lo que es una ventaja por una cuestión de
10 seguridad... cuando se dieron cuenta que soy una mujer... parece que funciona mucho la
11 fantasía masculina y los camioneros, todos... dicen cada cosa...! yo digo que deben pensar que
12 soy como los posters de los garajes”²², esto último, quizás podría explicar el porqué de la
13 oposición a la compra de la moto por parte de su padre y de sus dos hijos varones, no así de su
14 hija mujer a la cual traslada permanentemente en su moto.

15
16

17 5.6.3 La solidaridad (categoría emergente)

- 18 • Si bien todos los usuarios sienten cierto deber/“compromiso natural” entre los conductores de
19 moto, la solidaridad está claramente circunscripta a la categoría de uso: los corredores son
20 solidarios entre sí y desprecian a los motoqueros²³; los “motoqueros” son solidarios entre sí y
21 desprecian a los “domingueros”²⁴ y los domingueros (tres casos) desprecian a todo aquel que
22 no cumpla con las normas de tránsito.
- 23 • “Mirá que está lloviendo.. .Te conseguí unas bolsas para tapar la moto”... parece ser la síntesis
24 de uno de los entrevistados refiriéndose a la solidaridad/ayuda que recibe de los “que la usan
25 como yo”.
- 26 • En el caso de los corredores, se visualiza la solidaridad entre ellos por más que pertenezcan a
27 escuderías diferentes e incluso enfrentadas “El otro puede hacer una mala maniobra, pero vos
28 estás ahí... y son gajes del oficio”... “Después de un accidente fatal dejamos de correr por un
29 año, hasta que aseguraron rescatistas en las carreras”.
- 30 • En el caso de los usuarios como herramienta de trabajo para mensajería, la solidaridad se
31 evidencia en que se sienten acompañados en la vía pública por sus pares: frente a un
32 accidente -“Si te fijás... cuando hay un accidente de una moto., enseguida se paran los
33 motoqueros para estar ahí... es muy común eso de irse de vuelo²⁵ -; desperfecto con la moto -
34 “Si lo ves parado al lado de la moto, parás para ver en que le podés dar una mano, eso no

¹⁸ “La cajita” es donde llevan la comida.

¹⁹ “Hacer facha”: argentinismo utilizado para describir a un hombre que utiliza algún mecanismo de seducción para llamar la atención de una mujer

²⁰ “Minita re bacana”: argentinísimo que se utiliza para describir a una mujer joven de NSE C2 y/o ABC1

²¹ Expresión que se utiliza para describir a una mujer poco femenina que se asemeja por su aspecto físico más a un hombre que al “ideal” de mujer.

²² Es común, en Argentina, que en los talleres mecánicos, garajes o gomerías existan colgados almanaques con mujeres vistosas y ropa escasa.

²³ “Motoquero” : forma habitual para referirse a los usuarios de moto como herramienta de trabajo, que antes de popularizarse comenzó teniendo un significado despectivo

²⁴ “Dominguero”: expresión peyorativa utilizada para referirse al que la utiliza para pasear y se conduce prudentemente. Originalmente proviene del automóvil: aquel conductor que sólo utiliza el auto los domingos para pasear y circula a muy baja velocidad por el carril derecho con la familia abordo y sin el conocimiento de los “códigos” de la calle.

²⁵ “Irse de vuelo” se utiliza hacia los conductores que huyen después de haber provocado un accidente de tránsito

1 pasa entre los que usan auto”- o inconveniente con alguien del resto de la vialidad “Si ves a
2 uno discutiendo con un auto, enseguida aparecen 20 motos para hacer el aguante” ...“y si la
3 discusión es porque uno le tocó el espejito a un auto.. atrás vamos todos y le tocamos el
4 espejito....”.

5 • La solidaridad que reciben y practican no logran explicarla y la definen como “Hermandad”,
6 “Somos todos hermanos... es muy raro”; “Hay códigos”. En este sentido se sienten
7 completamente diferenciados del resto de los usuarios viales: “El tachero²⁶ ve a un
8 compañero con el taxi parado y piensa “Mejor... así tengo más pasajeros para mí”.

9 • En el caso de usuarios como herramienta de trabajo para delivery, la solidaridad se manifiesta
10 como responsabilidad hacia el otro, por ejemplo, impidiendo que salga al reparto si está
11 alcoholizado -“No lo dejamos salir escabiado²⁷ a laburar.... Por ahí casi ni lo conocés, pero es
12 un compañero”.

13 • Lo que se percibe es que no hay competencia al interior de las distintas categorías de motos
14 (incluso entre los deportistas).

15 • Un sólo usuario manifestó que frente a un accidente en moto, no se detiene ya que es muy
16 impresionable; otro todo lo contrario: “Tengo un vicio de profesión [es médica]: yo paro”.

17

18

19 5.6.4 Uso/utilidad del vehículo

20 • En todos los casos los argumentos de compra referidos a “te tiene que gustar la libertad”, “el
21 viento en la cara”, “la independencia”, “la adrenalina” no sólo son corroborados a través del
22 uso cotidiano sin distinción de tipos de usuario, sino que se mantienen y parecería como que
23 se reforzaran: “Me cambia la mañana, en la ruta... empiezo a ver el sol, el aire...”.

24 • No se percibió en ningún caso que el uso intensivo de la moto, ya sea por trabajo o como
25 medio de transporte, derivara en una disminución de la satisfacción que produce el
26 conducirla: “Cuando necesito despejarme, a veces agarro la moto y me voy.... Libertad...
27 viento”; “Me voy a entrenar.... es mi cable a tierra”; “Quiero una moto más grande para ir por
28 la ruta....”, “Mi zanahoria es una Harley Davidson”; “Mi sueño es correr el Dakar”; “Me faltan
29 viajes para recibirme de motoquera.. quiero ir a Córdoba²⁸ pero tengo miedo que se me
30 “apune” la moto en la altura”.

31 • En tres casos en que no se la utiliza para los viajes habituales relacionados con desplazarse
32 para ir a trabajar, sí se la utiliza para todos los desplazamientos cortos “Yo iba hasta al
33 supermercado... por ejemplo, una vez fui con mi amiga al supermercado y volvimos con todas
34 las bolsas cargadas en la moto... era muy divertido”; “Cuando voy a jugar fútbol me voy con la
35 moto, me pongo el traje, el casco, las botas, los guantes, todo... “; “Era salir con los chicos en la
36 moto, tomar algo y volvernos en la moto...”.

37 • Todos los entrevistados llevan o llevaron alguna vez a sus hijos y/o sobrinos en las motos, ya
38 sea para trasladarlos al colegio, para dar una vuelta o como medio de transporte. No obstante
39 no las utilizan para salir en familia. En el caso de los poseedores de auto particular, utilizan el
40 auto. Los que no poseen auto, utilizan el transporte público y/o remis.

²⁶ “Tachero”: argentinismo por conductor del taxi

²⁷ “Escabiado”: argentinismo que se utiliza para describir a aquella persona que ha tomado bebidas alcohólicas en exceso aunque sin llegar a estar completamente alcoholizado.

²⁸ Córdoba es una provincia de la República Argentina, cuya capital está ubicada aproximadamente a unos 800 km de la CABA

- 1 • Respecto al traslado de los hijos lo que sí surgió claramente, es la oposición de las madres de
 2 las criaturas a ser trasladados por sus padres en sus motos. Sin embargo, las dos mujeres
 3 entrevistadas manifestaron no tener ningún tipo de inconvenientes al respecto (una de ellas la
 4 lleva a todos lados, aunque más prudentemente) por lo que cabría presuponer que se trataría
 5 de una proyección de los propios temores personales hacia sus hijos “A mi mujer no le gusta”;
 6 “No se subiría...”; “Le compré una moto y nunca la usó” .
- 7 • En líneas generales se mostraron generosos con sus motos, si bien prefieren el uso individual
 8 no les genera inconveniente llevar a alguien más como tampoco prestarlas, siempre y cuando
 9 sepan manejar.
- 10 • Si bien la moto tiene como atributo la velocidad y la rapidez, se observó que ésta está más
 11 asociada a la agilidad que permite ir esquivando el tránsito “En cada agujero que ves, te vas
 12 metiendo”; “La banquina y los paredones son carriles exclusivos para las motos... están todos
 13 parados y vos le decís: nos veemos!!”; “No existen las colas interminables... los
 14 atascamientos, nada”.
- 15 • La moto aparece como el medio de transporte más práctico, no sólo en cuanto a la agilidad en
 16 los desplazamientos sino también en relación al estacionamiento. Todos coincidieron que
 17 basta una vereda con alguna moto estacionada (“Yo no la traía al trabajo, porque no sabía
 18 dónde estacionarla, hasta que ví cuatro motos como la mía estacionadas del otro lado del
 19 hospital”), un árbol, un poste. Todo vale a excepción de los señalamientos verticales
 20 indicadores de parada del autotransporte público de pasajeros. “En el auto demorás 15
 21 minutos en llegar y por ahí estás 20 esperando para estacionar...”.
- 22 • Para los que trabajan con la moto en mensajería, la moto te agiliza para todo y vale todo “Si
 23 vale el piquete vale todo...contramano, Obelisco²⁹ por arriba, plazoleta, vereda, bicisenda....”;
 24 “El Metrobus para el motoquero es un golazo... Vas por ahí, parece que vas por una
 25 autopista... Cuando viene, el bondi³⁰, lo pasás de contramano esquivando los palitos³¹ esos...
 26 que son flexibles... los vas volteando con el pie”.
- 27 • Para aquéllos que realizan sus viajes habituales en moto con motivo de desplazarse hacia sus
 28 trabajos, la moto representa ahorro de tiempo y comodidad “El mismo viaje que en moto me
 29 lleva 30 minutos, en transporte público es de 1 hora y media”; “Sabés lo que es viajar en el
 30 Roca?”³²; “No tenés que esperar en la parada...”; “Antes viajaba en el Sarmiento³³ y dos
 31 colectivos, tardaba dos horas.. ahora he llegado en 30 minutos”
- 32 • Todos los usuarios manifestaron que la lluvia es lo peor para la moto, pero no por motivos de
 33 incomodidad personal “Te mojas hasta el calzoncillo”; “La lluvia está buena, pero es jodida”;
 34 “Mojarse es lo de menos...si te preocupa el frío, la lluvia, no te comprés una moto”, sino por la
 35 inseguridad en la conducción. Todos manifestaron las altas posibilidades de patinar frente al
 36 asfalto mojado, demostrando la vulnerabilidad de este tipo de vehículo. Una usuaria recalcó
 37 un problema adicional: la disminución de la visibilidad.
- 38 • En el caso de los trabajadores en delivery, las agencias y/o las casas de comida garantizan un
 39 adicional por lluvia, habida cuenta que resulta la única forma de garantizar la presencia de los
 40 repartidores.

²⁹ El Obelisco es un monumento que se encuentra ubicado en pleno centro de la CABA, en la intersección de tres centrales avenidas, 9 de Julio, Corrientes y Diagonal Norte

³⁰ “Bondi”: argentinismo por colectivo, bus.

³¹ Se hace referencia a los señalamientos que diferencian el carril.

³² Se refiere al ferrocarril ex Línea Roca.

³³ Se refiere al ferrocarril ex Línea Sarmiento.

- 1 • El manejo nocturno tampoco resulta seguro a los usuarios, si bien no se explayaron en los
 2 motivos, manifestaron que prefieren no utilizarla por las noches, fundamentalmente por los
 3 peligros que conllevan los baches en la cinta asfáltica y/o los animales “Te sale al cruce un
 4 perro y no lo ves...Es casi del tamaño de la moto”.
- 5 • Dos entrevistados manifestaron que van en moto a todos lados “Yo voy en moto al lado del
 6 auto de mis amigos o si van en colectivo, los voy siguiendo...”; “Cuando me invita a salir un
 7 hombre...a veces voy en mi moto”.
- 8 • Todos coincidieron que lo peor que les puede pasar con la moto es pinchar,
 9 fundamentalmente por dos razones: el traslado de la moto y el trabajo que implica cambiar
 10 una cubierta: “En las gomerías te discriminan: te cobran el parche igual que al auto, pero la
 11 tenés que cambiar vos”; “Por suerte ahora hay un servicio en el centro al que llamás por el
 12 Nextel y vienen y te la cambian”.
- 13 • Si bien se reconoce la suciedad como una externalidad de la moto, en ningún caso se
 14 considera la falta de higiene como un problema sino como un tema absolutamente menor “Yo
 15 para el estándar promedio soy sucio”; “No me importa nada; es más, en un hotel, cuando
 16 veníamos de una carrera no nos dejaron entrar por la mugre que teníamos”; “Me lavo las
 17 manos y listo”, “ Si fui a la peluquería? Y bueno... me arreglo antes de entrar al casamiento y
 18 listo... no me importa nada”; “Quedás más sucio viajando en el tren diesel colgado del
 19 estribo”; “Te lavas la cara y ya está...”; “Y bueno....que querés? Acabo de bajar de la moto...”;
 20 “La mujer no queda bien con olor a mezcla en el pelo”; “Te bañas dos veces”; “El pelo te queda
 21 una asquerosidad total, yo lo tengo largo entonces me hago una trenza,...se te anuda de una
 22 manera espantosa... Si tengo una cita me visto tipo cebolla... que lo más lindo quede debajo”.
- 23 • Sólo en dos casos se asoció la emisión contaminante del resto de los vehículos de la vialidad
 24 con la salud a nivel de enfermedad profesional (entrevista grupal e individual) cometario que
 25 sorprendió al resto de sus compañeros de mensajería y delivery: “Nunca lo había
 26 pensado...”; “Siempre se está con hollín, olor. Se contamina a uno mismo. Trato de tomar
 27 mucha leche para contrarrestar esos efectos”.
- 28 • Si bien la mayoría se declara fanático de la moto, no son de recomendarla, salvo que les
 29 pregunten su opinión.
- 30 • En general, la satisfacción que les genera cualquier tipo de moto no está directamente
 31 relacionada con el tipo y/o tamaño y/o marca de la misma sino con el simple hecho de tratarse
 32 de una moto.

33

34

35 5.6.5 Venta del vehículo

- 36 • La venta de la moto, incluso en aquéllos en que la han vendido hace largo tiempo, no es
 37 pensada en términos de un desprendimiento definitivo, sin distinción del tipo de usuario de
 38 que se trate. En el caso de los que la utilizan como herramienta de trabajo, el pensar quedarse
 39 sin la moto se asocia a quedarse sin trabajo “Yo no la vendo... no sé hacer otra cosa”.
- 40 • La mayoría de los entrevistados piensan en la venta de moto a los fines de adquirir otra: una
 41 mejor “Me quedaba chica...”; “la moto se me hizo un fetiche” o una más nueva “Tienen
 42 muchas horas de uso... la tenés que cambiar”.
- 43 • Dos entrevistados las vendieron por “fuerza mayor”: embarazo y seguridad vial: “La dejé de
 44 usar cuando quedé embarazada de mi hija más grande.... pero me demoré 6 meses en tomar
 45 la decisión de venderla... la tenía guardada...” ; “Venía todos los días a la oficina, pero

- 1 movilizarse ahora en moto ahora es un peligro...si hicieran carriles exclusivos volvería a
2 usarla”.
- 3 • Un entrevistado vendió su primero moto conjuntamente con el vehículo particular para
4 comprarse un 0 km. Hoy es corredor de cuatriciclo y potencial comprador de una moto.
- 5 • Uno de los potenciales compradores, que se quedó sin su moto, fue porque la fundió en una
6 picada clandestina callejera en las puertas del Autódromo de la CABA y “las circunstancias de
7 la vida (casamientos, hijos, compra de vivienda, etc.) hicieron que no volviera a comprar otra”.
- 8 • En términos generales, se trata de un acto de “venta-compra”, nunca de un acto de “compra-
9 venta”, despojado de sentimientos negativos y asociado a progreso.
- 10 • La única consecuencia negativa que se registró en este sentido, fue la obligatoriedad que
11 conlleva de abonar las multas por infracciones al tránsito, ya que sin el certificado de libre de
12 deuda de multas no es posible realizar transferencias de vehículos de acuerdo a las normas
13 vigentes.

14

15

16 5.6.6 Transporte urbano e infraestructura

- 17 • Los usuarios de motos, sin distinción de tipo de uso, no utilizan transporte público, salvo que
18 sea estrictamente necesario y prefieren en todos los casos los medios guiados (transporte
19 ferroviario de superficie o subterráneo) ya que parecería que asocian la “velocidad crucero” de
20 estos medios con la moto: “siempre estás en movimiento”.
- 21 • Los entrevistados que además posee auto particular, se refieren al auto, en el caso de los
22 trabajadores en moto, como “además tengo un cochecito” el cual básicamente lo destinan
23 para salir con la familia. El uso del transporte público está asociado al traslado de la familia. El
24 resto tiene un auto y hasta dos y lo utiliza según una evaluación de mérito-conveniencia
25 (clima, horario, distancia, estado de ánimo, compañía, etc.). La moto y el auto son
26 considerados complementarios.
- 27 • Ningún usuario de moto la dejaría para utilizar al transporte público, salvo por necesidad, para
28 viajar con la familia o para ir al microcentro de la Ciudad. En un caso se vio que el uso de la
29 moto podría ser remplazado por la combi³⁴, dado que es una modalidad de transporte
30 automotor rápida y cómoda, pero más costosa que el autotransporte público de pasajeros.
- 31 • Todos los entrevistados odian el tránsito e identifican a la Ciudad como un gran caos. Perciben
32 la alteración nerviosa de la gente tanto de los que van conduciendo un vehículo público o
33 privado, como de los peatones.
- 34 • Con respecto a la necesidad de carriles exclusivos para las motos las opiniones están divididas,
35 inclinándose por su necesidad fundamentalmente aquéllos que utilizan la moto para trabajar.
36 Hay quienes opinan que la ciudad no está preparada para las motos aun cuando “el actual jefe
37 de Gobierno de la CABA haya hecho muchas cosas que van a contribuir a destrabar el “lío” del
38 tránsito”. Otros consideran que la moto es “el” transporte de la ciudad.
- 39 • Principalmente, los que trabajan con la moto, piensan que la bicicleta y la moto son los únicos
40 medios que “salvan” a la ciudad. Y como ya se dijera, entre moto y auto, eligen moto siempre.
- 41 • Por otra parte, el tránsito en la ciudad es visto por los propios usuarios de moto como “un
42 desastre”, mencionando como una de las causas precisamente “hay mucho coche, mucha

³⁴ Son servicios de oferta libre con muy poca regulación estatal que realizan viajes con origen-destino conurbano-Centro de la Ciudad, escasas paradas, no admiten pasajeros de pie y prestan un servicio en muchos casos de alta calidad

- 1 moto. El colectivero te tira el colectivo, te encierra. No miran por el espejito al girar. Es el peor
 2 enemigo. Cuando ellos hacen macanas se ligan un insulto”; “Las bicicletas son un desastre... no
 3 saben que tienen que cumplir las normas de tránsito... pero las peores son las bici-motos”
- 4 • En relación a la suficiencia o calidad de la infraestructura, para un usuario de moto como
 5 medio de transporte, los problemas no pasan por ella sino por la prudencia del conductor.
 6 Observa también que no hay sincronización de semáforos. Para otro, lo peor son los accesos a
 7 la CABA: “En la 25 de mayo...las juntas tienen unas chapas de metal que están levantadas o
 8 con alquitrán...ufff!..., la autopista del Buen Ayre es una vergüenza...”
 - 9 • Ante el pedido de opinión sobre el transporte público las expresiones de los entrevistados
 10 fueron las siguientes: “Te tomás el colectivo y no llegás nunca”; “El subte no cambia más; no
 11 dejan bajar a la gente. Todo es prepotencia”; “El problema es que en el transporte público la
 12 gente viaja como ganado”; “No hubo búsqueda de alternativas al crecimiento demográfico”;
 13 “Viajas en subte parado, te empujan te pisan”; “Transporte público hace casi 6 años que no
 14 uso, salvo alguna vez que voy al centro en subte, pero después de como viajé... la verdad,
 15 no.”; “El auto es para viajes largos; el joven prefiere la moto.” Refiriéndose a los colectivos y la
 16 prudencia en el manejo, una de las mujeres entrevistadas dijo: “yo tengo que subir a las nenas
 17 a ESTO?”; “No hay medios públicos como la gente”.
 - 18 • Para uno de los entrevistados, un usuario que usa la moto como herramienta de trabajo, su
 19 ciudad ideal sería que todo el mundo caminara y anduviera en bicicleta. Dejaría de trabajar y
 20 se iría al campo. Odia la CABA.
 - 21 • Una recomendación que surgió entre todos los entrevistados, aunque al momento de
 22 reconocer como manejan no todos lo aplican, es que habría que cambiar la conducta de todos
 23 los actores. La congestión irrita y trae mal humor. Un transporte ideal debería incluir el tema
 24 de la responsabilidad para manejarla.
 - 25 • Para el corredor deportivo, el transporte ideal es el subte. Con respecto a la infraestructura
 26 opina que “falta una circunvalación que no te obligue a cruzar por la CABA. Los trenes son una
 27 buena opción para movilizarse, pero no los que hay actualmente son una porquería sacando
 28 los de clase alta como los que hay acá”, refiriéndose a los servicios de tres de la zona Norte de
 29 la Región. Continuó diciendo que “la mejor manera de moverse es en tren. Acá los sacamos y
 30 en el mundo los ponen”. Propuso también como transporte ideal la construcción de algún
 31 monorriel y la restricción en el uso del automóvil, él sin embargo, tiene un auto con cada
 32 patente por lo que entiende que se trata de una solución elitista.
 - 33 • Otro de los entrevistados, ante la pregunta Cómo se imaginan el transporte ideal? respondió:
 34 “El transporte ideal sería subte, centros de transbordo y disuasión. Dejar estacionado el auto,
 35 la moto y tomaría el subte en el que no viajara hacinado”.
 - 36 • Para todos los entrevistados el tren y el subte hacen a la ciudad ideal, por sus características
 37 de: horario fijo, regularidad, velocidad constante. Si todo funcionara bien, más de uno viajaría
 38 en tren.
 - 39 • Uno de los entrevistados se siente invulnerable en el transporte público; se siente seguro.
 - 40 • Los que han tenido oportunidad de viajar al exterior, ven al transporte público de ciudades
 41 europeas como el ideal. Cuando viajan, usan siempre tren y subte.
 - 42 • Sólo uno de los entrevistados ha señalado como falencia en la infraestructura la falta de
 43 lugares designados para el estacionamiento de motos “sólo falta estacionamiento, el resto
 44 está bien”.

- 1 • Uno de los entrevistados, quien dejó de usar la moto por temor, además de tratarse de un
2 señor mayor, conoce el transporte público pero no lo usa. Opina que hay demasiados coches
3 para la infraestructura existente pero viaja en coche. Haría sendas para las motos pero
4 reconoce que no hay lugar suficiente para su construcción “Si se hiciera sendas especiales,
5 volvería a la moto.” reafirmando lo que ya se dijera, parecería como si nadie dejara la moto
6 para siempre.
- 7 • Es opinión de muchos entrevistados que el que tiene el vehículo más grande es el que manda.
8 Este tipo de observación en general proviene de los que tienen la moto como herramienta de
9 trabajo. No se quejan de la vialidad pero reclaman carriles exclusivos para motos ya que “no se
10 respeta nada”.
- 11 • “Te tomas el subte y te agarran los pungas³⁵”, dijo uno de los trabajadores en mensajería
12 entrevistado, detectando así uno de los mayores problemas en el subte de la Ciudad.

13

14 5.6.7 Seguridad vial/personal

- 15 • La moto aparece como muy simple, no requiere instrucción ni conocimientos previos antes de
16 lanzarse a la vía pública. Es un medio sencillo: “Es muy fácil de manejar”; “es cuestión de
17 equilibrio”; “Si sabés andar en bicicleta, sabés andar en moto”; “Te subís y listo...”; “Es como la
18 bici... nada más que tenés que acelerar”; “Yo aprendí con la mía en la puerta de mi casa”.
- 19 • A excepción del corredor de cuatriciclo que realizó una Clínica, el resto aprendió a conducir
20 prácticamente solo.
- 21 • Si bien son absolutamente conscientes de la peligrosidad de la moto: “El paragolpes sos vos”;
22 “Estás expuesto todo el día”; “La muerte está mucho más cerca de lo que uno piensa”; “Te
23 podés matar o quedar cuadripléjico”; “Mi tía se mató en un accidente de moto y manejaba mi
24 papá”; “Una desventaja que tiene la moto es que no podés perder la concentración un solo
25 minuto...en el auto si...”, sólo uno de los entrevistados dejó de conducir moto definitivamente
26 por éste motivo, un segundo lo hizo por tres meses y un tercero lo hizo por 12 horas.
- 27 • En este sentido, se explicó la relación “peligrosidad/continuidad de uso” como la adicción al
28 tabaco “Es como el cigarrillo, sabés que te mata pero igual seguís fumando”; “Pensás a mí no
29 me va a pasar, mirá ese tipo se cuidó toda la vida y murió de cáncer”.
- 30 • Todos los entrevistados tuvieron caídas con sus motos con consecuencias variadas, desde
31 pequeñas lastimaduras hasta tres días de internación en coma. Ninguno deslindó su propia
32 responsabilidad en los accidentes “La culpa fue mía... iba a mayor velocidad que la permitida”;
33 “Iba con un amigo, ninguno de los dos usábamos casco”; “No vi el pozo”; “Conozco pocos
34 conductores de moto prudentes”.
- 35 • “La causa de los accidentes es la imprudencia y la falta de formación (cultural)” parece resumir
36 la opinión general.
- 37 • Las nuevas tecnologías (celulares, I-Pod, MP en todas sus versiones, etc) son visualizadas como
38 el mayor peligro en la vialidad “Van hasta mandando mensajitos de texto!”.
- 39 • Los entrevistados, sin distinción de uso, coincidieron en la caracterización del “motoquero”
40 como aquel que maneja de contramano, toca todo el tiempo bocina, zigzaguea, pasa por la
41 derecha y usa permanentemente la banquina. En este sentido los usuarios como medio de
42 transporte, deporte y paseo no distinguieron entre los trabajadores dedicados al delivery y los

³⁵ “Pungas”, argentinismo para nombrar a los carteristas

- 1 trabajadores dedicados a la mensajería “Hay que poner en caja a los motoqueros, no respetan
2 los semáforos”; “Son muy arriesgados”.
- 3 • La mayoría de los entrevistados usuarios de moto como herramienta de trabajo realizan la
4 doble tarea y se reconocieron “motoqueros” pero sólo en los momentos que realizan
5 mensajería (“El cliente está trabajando, necesita que le lleves lo que sea en horario”; “Tenés
6 horarios que cumplir... te cierra el banco”; “Te contratan precisamente porque saben que les
7 garantizás rapidez en la entrega”) no cuando trabajan como delivery (“Es distinto... uno está
8 trabajando... el otro está esperando la pizza...”; “Si te apuras en lugar de pizza, les llega una
9 tortilla”; “Con el delivery vas cerca”).
- 10 • No obstante todos coincidieron en que las normas de tránsito no son respetadas ni por los
11 conductores de los diferentes medios de transporte ni por los peatones, lo que hicieron
12 extensivo a otros órdenes de la vida atribuyéndolo a un problema cultural “El país es así”;
13 “Todos se quieren apropiar del espacio”; “Nadie respeta nada”; “Es como tirar papeles a la
14 calle”; “Cuando viajás en subte, ni siquiera te dejan bajar...”.
- 15 • Algunos manifestaron preocupación por el incremento de la cantidad de motos en el tránsito
16 “Cualquiera tiene una moto”; “Deberían ser más exigentes a la hora de dar los registros”; “No
17 saben manejar” , olvidándose de sus propios inicios como conductores de moto.
- 18 • El uso de los elementos de seguridad, básicamente el casco, es reconocido como un
19 fenómeno nuevo, producto de los controles realizados en la CABA y/o como consecuencia de
20 una accidente, pero delimitado territorialmente “Hace un par de años, ni se te ocurría ponerte
21 un casco”; “Desde que tuve el accidente los uso siempre”; “Y... es como el uso del cinturón de
22 seguridad en los autos”; “Si vas a la provincia con casco... dicen “Ese es de capital” parecés un
23 extraterrestre... en la CABA lo usas por los controles, en provincia capaz que te hacen la multa
24 porque usas el casco”.
- 25 • Uno de los usuarios como medio de transporte y que realiza la mayoría de sus viajes en
26 provincia reconoció que le tomó tiempo concientizarse del uso del casco ya que sólo lo usaba
27 cuando realizaba los viajes a la CABA hasta que “una amiga me preguntó: ¿el asfalto de
28 Maipú es más blando que el de la General Paz?”³⁶.
- 29 • Los dos entrevistados corredores deportivos y dos de los que la utiliza como medio de
30 transporte son los únicos que, además del casco, usan otros elementos de protección:
31 cobertor de vértebras, botas, casco, antiparras, etc. “Me compré un casco increíble con
32 protección a nivel de la nariz, protección para los pómulos y anteojos incorporados...tengo
33 guantes.., sólo me falta comprarme la campera”.
- 34 • Si bien el casco está internalizado, en todos los casos, como un elemento imprescindible para
35 la seguridad personal “El casco te salva la vida”, “Tratamos de usar buenos cascos.., no clase
36 alta... pero si clase media”, en el caso de los usuarios como herramienta de trabajo, no lo
37 utilizan ni al momento del delivery ni al momento del paseo “Tardo más en ponerme el casco
38 que en recorrer las 15 cuadras que tengo que hacer para entregar el pedido”.
- 39 • La bocina y su uso intensivo también está asociada con la seguridad “El bocinazo es para que
40 te vean o te escuchen. La bocina es seguridad igual que las luces altas en el espejito”.
- 41 • La seguridad personal en cuanto a robos, también tiene una clara diferenciación territorial
42 según sea al interior de la CABA o a la provincia casi en su totalidad “En la provincia te matan

³⁶ Maipú, es una de las avenidas principales del partido de Vicente López. La Av. General Paz, es la avenida de circunvalación que rodea la CABA y la separa del resto de la RMBA

- 1 por 100 pesos”, “En el bajo Flores te salen a cortar por un pipazo”³⁷; “En CABA no te roban te
2 piden la comida...”. “En Urquiza³⁸ está la comisaría de la Metropolitana y te cuidan un poco...
3 pero es malo porque no puedes pasar los semáforos en rojo”.
- 4 • Los trabajadores en moto coincidieron que, producto del cierre de la importación y ante la
5 falta de repuestos, se está incrementando el robo de las motos “Se está robando mucha moto
6 por el cierre de la importación. Hay Warnes³⁹ de moto” y ello les preocupa sobremanera
7 habida cuenta que implicaría quedarse sin trabajo “Nos roban las motos... y nos cortan las
8 piernas como al Diego en el 94”⁴⁰ aunque son pocos que la tienen asegurada contra robo,
9 básicamente por los altos costos de los seguros.
- 10 • A excepción de una de las usuarias, todos cuando ven dos personas a bordo de una moto, lo
11 asocian con “motochorros”⁴¹.
- 12 • Las opiniones se encuentran divididas en cuanto a si es más seguro la moto que el auto: “Con
13 la moto me subo a la vereda y alcánzame!”; “En el auto tenés la chapa que te protege, en la
14 moto vos recibís las balas”.
- 15 • En algunos casos, la violación de semáforos en horarios nocturnos está asociado a la seguridad
16 personal.
- 17 • Si bien la discriminación se asoció al sentimiento de “Invisibilidad”: “Un camión vació el
18 mate⁴² y me tiró la yerba encima...”; “Te tiran las colillas de cigarrillos en la cara”: “Cuando
19 escupen por la ventanilla...”, no lo ven como atributo relacionado con la moto, sino como
20 indiferencia social “Nadie ve a nadie”.
- 21 • Aquéllos que tienen auto particular se mostraron más comprensivos con los conductores de
22 moto cuando ellos están en situación de automovilistas “Ya sabés que es lo que va a hacer”...;
23 “Yo los dejo pasar...”.

24
25

26 5.6.8 La corrupción (categoría emergente)

- 27 • Se visualizan más controles en la jurisdicción de la CABA que en el resto de la Región “Usas
28 casco por los controles”, pero en caso de incrementarse aspectos regulatorios tales como un
29 examen psicofísico previo al otorgamiento del registro profesional, lo visualizan como “Un
30 curro”⁴³.
- 31 • “Cuando ves cuatro motos con la luz azul –en referencia a la sirena policial- enseguida pensás:
32 Uhhhh.... esto me cuesta dos gambas!..., porque les ofrecés \$50 y te dicen “Que hacemos con
33 \$10 para cada uno?”⁴⁴.
- 34 • Por lo que han manifestado los usuarios de motos como herramienta de trabajo, parecería
35 que los controles en los partidos de la provincia que componen la RMBA resultan más “laxos”

³⁷ El bajo Flores es un barrio de la zona oeste de la CABA y “Pipazo” es una referencia a aquéllos que consumen pasta base de cocaína conocida masivamente como “Paco” y vinculada a los sectores más marginales de la sociedad.

³⁸ Villa Urquiza es un barrio de la CABA

³⁹ Warnes es una avenida de la CABA ubicada en el barrio de Chacarita donde se concentran la mayoría de las casas de repuestos automotores y en donde se cree que se comercializan las autopartes productos de los desguaces.

⁴⁰ Frase muy popular en la Argentina, dicha por Maradona en el mundial de USA-94 cuando el control antidoping le dio positivo después de haber estado suspendido por dos años.

⁴¹ “Motochorros”: argentinismo que se utiliza para nombrar a aquéllos que utilizan la moto para concretar un robo, generalmente “trabajan” de a dos en las calles céntricas.

⁴² Mate: infusión muy popular en el Río de la Plata

⁴³ “Curro”: argentinismo utilizado en reemplazo de estafa.

⁴⁴ “Gamba”: argentinismo utilizado para designar a los billetes de \$100 que son los de máximo valor.

1 “Si te paran porque cruzaste un semáforo en rojo, le das \$50 y sabes que eso te habilita a
2 pasar en rojo el próximo semáforo”.

5 5.6.9 La sindicalización (categoría emergente)

- 6 • Si bien uno sólo de los encuestados estuvo afiliado a un sindicato, la mayoría lo vio como algo
7 necesario y positivo a los fines de obtener beneficios tanto vinculados a la seguridad
8 (otorgamiento de chalecos, cascos, guantes, bolsos de reparto, etc por parte del empleador)
9 como a la mejora de las condiciones laborales (reconocimiento como asalariado, salario
10 mínimo, pago de cargas sociales, entrega de equipos de lluvia, mochilas, etc.).
- 11 • Otro de los entrevistados -usuario como medio de transporte- relacionó la imprudencia de los
12 usuarios de moto como herramienta de trabajo, con la falta de sindicalización “La de delivery
13 trabaja a destajo y van violando las leyes de tránsito para ganar más. No están sindicalizados;
14 hay resistencia desde las empresas porque están en negro”.
- 15 • Notan un trabajo creciente del sindicato “Están yendo a las empresas más grandes y si no
16 cumplen los escrachan en la página web y a nadie le gusta, ya que empiezan a perder
17 clientes”.

20 5.6.10 Formación (categoría emergente)

- 21 • No se hizo mención especial respecto de necesidad de formación técnica, sino más bien a un
22 cambio cultural de respeto hacia el otro ya que el avasallamiento, la prepotencia, el
23 desconocimiento del otro los entrevistados lo hicieron extensivo a actos de la vida cotidiana
24 que implican el vivir en sociedad.
- 25 • Uno de los usuarios como medio de transporte que recorre 100 km por día, manifestó que
26 debería haber cursos para los automovilistas, ya que no saben convivir con las motos en la
27 vialidad: “Me han pasado a más de 100 km/h y a dos mm y los que andan en auto no saben el
28 efecto que producen sobre la moto...Un camión te chupa”.

31 5.6.11 La motocicleta como vehículo de trabajo

- 32 • Si bien el trabajo en moto no es considerado el mejor trabajo, hay un reconocimiento que en
33 función de los estudios alcanzados y el experto, obtienen buenos ingresos. De todos los
34 entrevistados de esta categoría, sólo uno tiene el secundario completo y del resto sólo uno
35 manifestó deseos de terminar sus estudios. “No es el mejor trabajo... pero te pagan bien... Hay
36 laburos mejores... Si uno se puede bajar de la moto es mejor... Si no tenés mucho estudio no
37 ganas nada... Además ganás algo y te sacan todo... por qué tienen que pagar ganancia los
38 trabajadores?⁴⁵.”
- 39 • El trabajo de mensajería les permite proyectarse hacia un futuro mejor “Tener tu propia
40 mensajería es el sueño de todo motoquero”, no así el de delivery.

⁴⁵ En la Argentina los asalariados pagan impuestos a las ganancias. Actualmente las centrales obreras están bregando para elevar el mínimo no imponible

- 1 • Como ya se dijera, existe una clara diferenciación entre los que hacen delivery y los que hacen
 2 mensajería, vinculada fundamentalmente con los tiempos de entrega, las distancias a recorrer,
 3 el tipo de cliente y los modos de remuneración.
- 4 • En el trabajo de delivery el factor tiempo no tiene prácticamente incidencia ya que se cobra
 5 por turno y no por entrega. En este sentido, el delivery es mejor y “si trabajás en sushi se
 6 cobra un extra” además de las propinas.
- 7 • Para dedicarse a cualquiera de las dos actividades no hace falta ningún tipo de conocimiento
 8 previo, ni siquiera los nombres de las calles “Le preguntás a un taxista”; “Averiguás por el
 9 Nextel”; “Con el tiempo vas aprendiendo”.
- 10 • En el caso de la mensajería reconocieron que no hay presión por parte de los dueños de las
 11 agencias “Vos te apurás porque querés agarrar los viajes”; “Cobramos por viaje, si cobras por
 12 hora te matan... te tienen de un lado para el otro”.
- 13 • Cuando se indagó sobre la existencia de motos-taxis, sólo uno de los entrevistados refirió
 14 tener conocimiento de un compañero que lo contratan para que traslade al cadete de una
 15 empresa al banco, haciendo las veces de custodio, por la cantidad de asaltos que ha tenido .
- 16 • Si bien manifestaron no tener inconvenientes en trasladar lo que sea (aunque reconocen que
 17 el traslado de dinero sólo se da en casos de extrema confianza ya que hay muchos casos de
 18 “autorobo”) no aceptan realizar entregas en zonas inseguras “No arriesgo mi moto ni mi vida”.
 19 Sólo en un caso, que trabaja por su cuenta, acepta esos traslados pero cobra un adicional “Le
 20 cobro más: zona roja. Durante el día está bien, de noche no. En la Boca, Barracas, bajo Flores,
 21 es jodido... Pompeya⁴⁶, Amancio Alcorta, los paqueros⁴⁷ son el problema”.
- 22 • El mayor inconveniente que resaltaron todos es que deben hacerse cargo de los costos de la
 23 moto y que el quedarse sin moto, por el motivo que fuera, les implica quedarse sin trabajo.
 24 Muchos aprendieron nociones básicas de mecánica con el objetivo de abaratar los costos de
 25 mantenimiento.
- 26 • Declararon tener conocimiento de una pizzería que tiene sus propias motos, pero que la
 27 remuneración no es buena “Una sola pizzería, que es cadena, te da la moto”.
- 28 • Reconocen que el trabajo por agencia en delivery es la única forma que tienen las casas de
 29 comida de asegurarse las motos para el reparto, sobre todo los fines de semana y los días de
 30 lluvia.
- 31 • Realizaron una clara diferenciación entre el empleador según sea mensajería o casa de
 32 comida: “Al del delivery no le importa nada...”El pibe⁴⁸ tuvo un accidente y el dueño
 33 preguntaba: y los pedidos?”.
- 34 • En cuanto al equipamiento: “Nextel, mochila, bocina y casco: son básicos para laburar”.

35

36

37 5.6.12 Análisis comparativo de grupos

38 La moto aparece como el medio de transporte más democrático, no se registraron
 39 diferenciaciones por NSE en lo que respecta al placer por la conducción de las motos, el que es
 40 independiente del modelo, tamaño y calidad de la moto.

⁴⁶ Todos barrios de la CABA

⁴⁷ “Paqueros”: consumidores de Paco

⁴⁸ “Pibe”: argentinismo por muchacho

- 1 Hay una moto para cada bolsillo, todos la van cambiando en la medida de sus posibilidades y
2 necesidades y el costo de mantenimiento para todos los usuarios es bajo.
- 3 Todos tienen un gran conocimiento de los diferentes tipos de moto, alcance, cilindrada, potencia.
- 4 Como ya se dijera, nadie se considera un ex usuario de moto, y la posibilidad de volver a tener
5 una, está siempre latente.
- 6 Todos los diferentes tipos de usuarios tienen una clara noción del riesgo que corren cada vez que
7 conducen una moto.
- 8 El placer por la conducción parecería no disminuir con el uso intensivo de la misma.
- 9 La agilidad, la rapidez y la ductilidad son características resaltadas por todos los usuarios, tanto
10 como la sensación de libertad-autonomía.
- 11 En todos los grupos, sean usuarios o no de transporte público, se encontró una disconformidad
12 por el sistema de transporte público y una preferencia por los medios guiados.
- 13 La diferenciación entre los grupos está dada básicamente por los diferentes modos en que cada
14 uno cree que se comporta en la vía pública.
- 15 Si bien en el caso de los usuarios de moto en tanto herramienta de trabajo, ésta suple las carencias
16 de formación y experiencia, ello no implica que no tengan aspiraciones de progreso relacionadas
17 con la actividad.
- 18 Todos los usuarios han adquirido conocimientos de mecánica y, a excepción de un solo
19 entrevistado, todos consideran que su moto está muy bien mantenida.

20

21 **5.6.13 Conclusiones iniciales sobre el trabajo en Buenos Aires**

- 22 Los controles en la vía pública en relación al uso del casco, claramente han generado un cambio de
23 conducta en los usuarios de motos, tanto como la “lección” aprendida después de un susto
24 provocado por un accidente.
- 25 La diferenciación territorial que manifiestan, estaría dando cuenta de la necesidad de políticas
26 públicas que consideren a la RMBA como una totalidad.
- 27 La seguridad vial así como la “invisibilidad” está relacionada con un problema cultural, de
28 idiosincrasia que no hace distinción de categorías de usuarios de la vialidad, sexo, edad, NSE,
29 jurisdicción político-administrativa, corona o corredor.
- 30 Sólo los corredores deportivos expresaron una preocupación por la ausencia de elementos de
31 protección adicionales además del casco y la necesidad de fomentar el uso de botas, camperas,
32 antiparras, protectores cervicales, etc. Parecería que en el resto de los entrevistados habría cierta
33 autocensura por el uso de estos elementos de protección vinculados a una posible estigmatización
34 social, a excepción de una de las mujeres probablemente porque ya se sienta estigmatizada.
- 35 No obstante es tan clara la conciencia que tienen del riesgo, que se observó que las medidas
36 promovidas en aras de la seguridad personal son comprendidas en este sentido y lo que aparece
37 como resistencia no deviene en oposición sino en una reacción previa a la asimilación e
38 incorporación progresiva de las nuevas exigencias.
- 39 Son tan fuertes los lazos de comunidad (pertenencia y referencia) existente al interior de los
40 diferentes grupos que el “efecto contagio” parecería ser algo inmediato para la extensión y
41 asimilación tanto de buenas como de malas prácticas.

- 1 Estos lazos de comunidad-hermandad percibidos no los constituyen en “tribus urbanas”, en tanto
2 su “pertenencia” no está asociada a la búsqueda de una identidad específica, sino que emergen de
3 conductas solidarias cotidianas frente a sus pares.
- 4 En este sentido, los “motoqueros “son los más observados y referenciados por el resto de los
5 usuarios de moto, ya sea para distinción o imitación, resignificando el individualismo dentro de los
6 límites de la “hermandad” y los “códigos”.
- 7 Se acepta como dato de la realidad el incremento exponencial de las motos en la ciudad así como
8 de la accidentalidad en tanto emergentes de la congestión, la crisis del transporte público en
9 general y la dificultad del estacionamiento gratuito o a costos “razonables”, lo que haría prever un
10 incremento de uso como medio de transporte habida cuenta que parecería que la mensajería y el
11 delivery habrían llegado a un límite, producto de la disminución de los ingresos que genera la
12 actividad sumado al incremento de los costos de los repuestos .
- 13 En este aspecto, paradójicamente, el cuestionamiento que se realiza al modo de manejo
14 “motoquero” aparentaría ser el motivo por el cual la moto aparece como el transporte ideal de la
15 ciudad (ágil, versátil, libre estacionamiento).
- 16 En la misma línea, las bicicletas y las bici-motos empiezan a ganar terreno en la vialidad y son
17 visualizadas como usuarios que no se sienten alcanzados por el deber de cumplir las normas de
18 tránsito.
- 19 La moto está muy relacionada con la masculinidad, por lo que no sólo sería un medio que suple
20 desventajas comparativas tales como la instrucción, la experiencia laboral, sino también las
21 percibidas -no importa si objetivas o subjetivas- como importantes al momento de la conquista del
22 sexo opuesto.
- 23 Finalmente parecería que la moto es “un viaje de ida” en tanto camino sin retorno, como una
24 adicción, y la posibilidad de la propia muerte si bien está presente, es neutralizada bajo la noción
25 de “fatalidad”. Se percibió durante las entrevistas que, salvo a un usuario de moto como medio de
26 transporte, el simple hecho de “hablar” de la moto, les produce felicidad.
- 27
- 28

1

2 **6 Análisis conjunto de resultados**

3 Con base en lo anterior, se presentan abajo tablas comparativas de los resultados, junto con un
4 análisis de cada tema.

5 **6.1 Compra del vehículo y costos**

6 Las razones para comprar una motocicleta son parecidas en casi todos los casos. En cuanto a las
7 razones de compra se le da prioridad a la velocidad del vehículo (o su confiabilidad en tiempo de
8 desplazamiento), a los costos y a la practicidad. Y a la agilidad en la vialidad.

9 En algunas ciudades se menciona la congestión, especialmente en las capitales. Por ejemplo en el
10 caso de Caracas se compara con la baja calidad de servicio del transporte público. Es generalizada
11 la descripción de la congestión como un factor detonante para comprar la moto. En Bogotá
12 además de la congestión, se nombra el pico y placa y la poca calidad del servicio de transporte
13 público, En São Paulo, también existe un régimen parecido (llamado “Rodizio”, desde 1997 -
14 anterior al “pico y placa” bogotano) pero nunca fue mencionado como motivo para la compra de
15 la moto. La comodidad, la flexibilidad del vehículo también fueron mencionadas.

16 No pareció ser de gran importancia la inversión como motivo crucial para comprar una moto. Por
17 el contrario, ellas se van depreciando con el tiempo, pero ello tampoco influye para venderlas. En
18 los repartidores la potencialidad de la moto para incrementar ingresos sí fue un argumento fuerte.
19 Se identificó cierta influencia del entorno social en la compra de la moto (o para reducir la
20 probabilidad de su venta), lo que haría pensar que el uso de moto se propaga con mayor facilidad
21 en entornos sociales y familiares en los que ya alguien la usa.

22 En las ciudades donde se indagó, el grupo que presenta mayores diferencias es el de usuarios de
23 motos de gama alta, pues el uso que le dan a la moto no es estrictamente como medio de
24 transporte o trabajo sino como una actividad de ocio, por lo que los argumentos para compra son
25 sustancialmente distintos a los de los otros dos grupos.

26 En Buenos Aires el principal argumento para la compra de la moto entre aquéllos que no la
27 utilizan como herramienta de trabajo parecería ser la de saldar un deseo pendiente.

28 Hay que indicar que también existen varios ejemplos de publicidad comparativa, donde se
29 presenta una motocicleta como una opción favorable de compra para quienes están en un
30 paradero o estación de transporte público. Esto, al parecer, podría incidir sobre la compra de la
31 motocicleta, aunque no fue mencionado explícitamente por los entrevistados. Abajo se presenta
32 una comparación según lo visto en las seis ciudades.

33 El tema de bajo costo de adquisición y operación también es importante (relativo al costo del
34 transporte público). En algunos casos (Bogotá, Sao Paulo y otros) el subsidio a la demanda en
35 transporte paga la moto y su operación. Este tema también podría explorarse.

1

2 Tabla 8. Comparación de hallazgos sobre compra de vehículo y costos

Tema (compra y costos)	Hallazgos Bogotá	Hallazgos Paulo	São	Hallazgos Recife	Hallazgos Barranquilla	Hallazgos Caracas	Hallazgos Buenos Aires
Velocidad (o tiempo) como argumento de compra	Razón principal, vinculada al menor tiempo de desplazamiento	Razón principal, vinculada a la evitar congestión y mayor confiabilidad- además ahorro de tiempo que se usa en otras actividades		Razón para resolver los problemas de espera por el servicio y horario del transporte público y también vinculada al menor tiempo de desplazamiento comparado con otras opciones de transporte	Razón fundamental para el ahorro en desplazamiento bien sea como conductor o pasajero y que es posible utilizar el tiempo ahorrado en ocio.	Razón principal, vinculada a la evitar congestión y el mal servicio del transporte público.	Si bien la moto tiene como atributo la velocidad y la rapidez, se observó que ésta está más asociada a la agilidad que permite ir esquivando el tránsito
Bajos costos de compra y operación	Razón fundamental en compra mantenimiento, comparativo con transporte público (facilidades de pago también muy cómodas)	Razón fundamental en compra (compra en efectivo en muchos casos), mantenimiento, comparativo con transporte público (técnica usada por vendedores para organizar cuotas).		Razón principal en compra, mantenimiento y combustible comparado con otros modos de transporte privados y públicos, además del fácil acceso a crédito en bancos, cooperativas y	Razón principal para la compra. Los gastos por combustible y tarifa son muy bajos comparados con el transporte público. Es más económico comprarla que alquilarla.	Se menciona que los costos son casi iguales que andar en taxi o automóvil (motos de alta gama) pero con la ventaja que en la moto ahorran tiempo y evitan la congestión (El	Es considera el medio de transporte motorizado más económico, después de la bicicleta. , Pero los trabajadores, reconocen que

Tema (compra y costos)	Hallazgos Bogotá	Hallazgos Paulo	São	Hallazgos Recife	Hallazgos Barranquilla	Hallazgos Caracas	Hallazgos Buenos Aires
				amigos.		costo del combustible es muy bajo.	cada vez es más caro mantener una moto
Practicidad	Explícitamente mencionada como razón, tanto en movilidad como estacionamiento.	Relacionada con facilidad de estacionamiento		Explícitamente vinculada con la movilidad por su facilidad de estacionamiento acceso y llegada a cualquier lugar. También se mencionó relacionada con el clima caliente para evitar sudoración.	Es la segunda razón en importancia para la compra, facilidad para moverse “meterse” por cualquier lugar.	Relacionada con facilidad para cubrir grandes distancias (trabajo, estudio, casa) evitando la congestión.	Fácil manejo, puede pasar por cualquier parte y parquearse en cualquier lugar.
Comodidad	Más cómodo que transporte público (y es individual)	No mencionado		Más cómodo para evitar la congestión de personas del transporte público	Se menciona como factor de decisión	Se menciona como facilidad y economía en tiempo, dinero y felicidad viviendo sin estrés.	No se menciona como tal, pero si se habla de la mala calidad del transporte público y de las malas condiciones en

Tema (compra y costos)	Hallazgos Bogotá	Hallazgos Paulo	São	Hallazgos Recife	Hallazgos Barranquilla	Hallazgos Caracas	Hallazgos Buenos Aires
							las que se viaja
Restricciones regulatorias (p. ej. Pico y placa)	<p>“Pico y placa” Es un factor que incide para comprarla en quien tiene automóvil</p> <p>Se mencionaron otras regulaciones (de manera indirecta) que son de importancia, tal como la exención de impuestos de rodamiento en Bogotá para motos de 125cc o menos.</p>	Esquema “Rodizio” no es relevante (no fue mencionado)	No mencionado	Muy reiterativo el decreto de prohibición de servicio de mototaxismo. Es una acción regulatoria importante que afectó el comportamiento de compra y uso.	No mencionado	No mencionado	No mencionado
Como forma de inversión	Pocas ocasiones (principalmente en alta gama)	Cuando se compró en año 2000. Ahora no.	No mencionado	No mencionado	No mencionado	No mencionado	No mencionado
Flexibilidad	Explícitamente mencionada como razón	No mencionada	No mencionado	No mencionado	No mencionado	No mencionado	No mencionado

Tema (compra y costos)	Hallazgos Bogotá	Hallazgos Paulo	São	Hallazgos Recife	Hallazgos Barranquilla	Hallazgos Caracas	Hallazgos Buenos Aires
Presión social para comprar (o no comprar)	Si en la familia o círculo social hay motociclistas, es más probable la compra.	Más que todo por parte de amigos, tanto para comprar como para no comprar (a veces percibido como envidia). También el área donde viven (“la periferia”). También “sirve para conseguir mujeres”		No mencionado	Están los a favor y los en contra: “el que no tenga moto, es un detractor del uso de la moto” Los amigos y familiares no recomiendan pero sí la compra de carro.	Principalmente por parte de la familia.	. Hay una clara distinción entre los diferentes tipos de usuarios: la familia directa apoya en el caso de trabajo. En los otros casos, no. Sólo los amigos
Mayor probabilidad de ingresos	Explícitamente mencionado: quien tiene moto puede tener mejor trabajo.	Explícitamente mencionado.		Mencionada por aquellos que la usan como medio de trabajo.	Explícitamente mencionado como herramienta para combatir el desempleo.	No mencionado	Mencionado implícitamente en los que la usan como medio de trabajo, y hay un reconocimiento que en función de los estudios alcanzados y el expertise, obtienen buenos



Tema (compra y costos)	Hallazgos Bogotá	Hallazgos Paulo	São	Hallazgos Recife	Hallazgos Barranquilla	Hallazgos Caracas	Hallazgos Buenos Aires
							ingresos
Publicidad comparativa (venta de motos en paraderos/estaciones de transporte público)	Puede influir en la compra de motos (no fue explícito)	Puede influir en la compra de motos (no fue explícito)		No mencionado	No mencionado	Se menciona que debido a la congestión ha aumentado la demanda y por tanto es fácil conseguir una moto.	No mencionado

1

2 **6.2 Uso/utilidad del vehículo**

3 Es muy claro que las razones de compra y de uso son muy similares, por lo que el contenido de
4 estas dos categorías es relativamente repetitivo. El uso de la motocicleta se comprende como algo
5 que proporciona libertad, y por ser un modo de transporte individual. Se ha visto una cultura del
6 uso de la motocicleta y la creación de una “subcultura” entre quienes la usan (y el cambio de
7 percepción hacia los motociclistas en general cuando se compra una motocicleta), además de una
8 “pasión por la motocicleta” que podría estar vinculada a temas de “flow” o “mindfulness” (aunque
9 esto se escapa de este estudio, ver en el capítulo de análisis una discusión más completa al
10 respecto). La vulnerabilidad y la presión social son dos temas bastante recurrentes en las
11 entrevistas, aunque el control del tiempo fue una ventaja muy importante que se encontró. La
12 motocicleta se prefiere sobre cualquier otro modo de transporte, aunque se utilizaría un
13 automóvil en lugar del transporte público si tuvieran que elegir otra opción.

14 En Buenos Aires no se percibió en ningún caso que el uso intensivo de la moto, ya sea por trabajo
15 o como medio de transporte, derivara en una disminución de la satisfacción que produce el
16 conducirla

17 En casi todas las ciudades de estudio (en particular Bogotá, Sao Paulo y Caracas y Buenos Aires),
18 los niveles de congestión son bastante altos, por tanto la moto se ha visto como la mejor opción
19 para evitar la congestión y llegar cómodo y a tiempo a su destino. Esto fue muy explícito en Sao
20 Paulo y Caracas, en las otras fue mencionado pero no tan enfatizado.

21 Hay que agregar que en Bogotá y Caracas se entrevistaron algunas personas que tenían
22 motocicletas de alta gama, lo cual hizo que algunas de las respuestas ante la pregunta sobre el uso
23 les llevara a describir otras actividades que realizan en la motocicleta distintas del uso
24 estrictamente necesario (p. ej. viajes largos, etc.) lo cual demuestra una nueva dimensión del tema
25 (no directamente relacionada con lo que se busca comprender aquí, pero igualmente útil).

26 A continuación se presentan los hallazgos en cada ciudad para esta categoría.

1

2 Tabla 9. Comparación de hallazgos sobre uso/utilidad del vehículo

Tema (uso / utilidad)	Hallazgos Bogotá	Hallazgos São Paulo	Hallazgos Recife	Hallazgos Barranquilla	Hallazgos Caracas	Hallazgos Buenos Aires
Libertad	Valor fundamental asociado a la motocicleta	Valor fundamental asociado, agregado a la diversión y satisfacción de andar en motocicleta (gamas altas particularmente)	Mencionado como una ventaja al andar en motocicleta	Valor fundamental asociado a la posibilidad de administrar su tiempo para trabajar.	Se menciona asociado a la sensación de adrenalina y relax. Usada para paseos y viajes largos en motos de alta gama	La mención a la libertad es un valor fuerte en la compra y uso de la moto
Cultura del uso	Existe y se menciona, son un “grupo que se cuida entre ellos”. Se menciona el uso recreativo	Existe y se menciona, a veces vinculado con un grupo social o lugar donde viven (“la periferia”). Mujer en moto se ve como rompiendo un tabú. No llevarían a su familia en la moto. Es usado para transporte por casi todos los entrevistados.	Se mencionó como posibilidad de conocer amigos y creación de grupos de viaje o paseos.	Se menciona relacionado con el vínculo afectivo que se crea entre la moto y el propietario porque forma parte de su modo de vida. Existe una rivalidad entre los usuarios de moto y “los demás” y laboralmente se colaboran como “gremio”	Se menciona como un grupo estigmatizado por el alto número de robos hechos en motocicleta. “por uno pagan todos” (justos por pecadores)	La solidaridad aparece como una categoría emergente. Los motociclistas tienen una relación clara de apoyo entre ellos.
Medio de transporte	No es explícito	Es explícito, aunque algunos dicen llevar a	Es mucho más común usarla con algún	No mencionado	No es explícito	Es el mejor medio para desplazarse

Tema (uso / utilidad)	Hallazgos Bogotá	Hallazgos São Paulo	Hallazgos Recife	Hallazgos Barranquilla	Hallazgos Caracas	Hallazgos Buenos Aires
individual		sus hijos / parejas en la motocicleta	pasajero, bien sea amigo, pareja o familiar, incluso menores de edad.			por la congestión de la ciudad
Presión social	La familia genera presión para no usar, en particular las madres	La familia genera presión para no usar, en particular las madres y algunos amigos	No mencionado	Los amigos ejercen presión de compra, se refieren a ellos como un círculo social. Las madres no están de acuerdo con la compra.	No mencionado	La familia no está muy de acuerdo, pero ello no influye en la decisión
Control del tiempo	Se menciona como un factor fundamental y razón para el uso	Se menciona como un factor fundamental (tal vez el más importante) y razón para el uso	Se menciona explícitamente por aquellos que la usan como medio de trabajo.	Se menciona especialmente por quienes la usan como medio de trabajo, no dependen de la congestión.	Se menciona relacionado con la economía y ahorro en tiempo para el desarrollo de actividades diarias.	Es el único medio que permite controlar el tiempo de desplazamiento
Vehículo vulnerable	Se hace explícito como un problema de usar la motocicleta	Se hace explícito como un problema de usar la motocicleta	No es explícito pero se ve desventaja por el irrespeto de los otros automotores hacia ellos.	Se hace explícito como un problema de uso de la motocicleta. Los han estigmatizado por esta razón.	No es explícito pero se ve en desventaja por el irrespeto de los otros automotores (transporte público) hacia	Se hace explícito la vulnerabilidad de las condiciones de los motociclistas

Tema (uso / utilidad)	Hallazgos Bogotá	Hallazgos São Paulo	Hallazgos Recife	Hallazgos Barranquilla	Hallazgos Caracas	Hallazgos Buenos Aires
					ellos.	
Otros modos de transporte	Se menciona como un posible paso hacia el uso de automóvil. No se ve el transporte público como algo que usarían (es lento, inseguro)	No se ve el transporte público como algo que usarían. Muchos también tienen automóvil o acceso a él, pero prefieren usar la moto para la mayoría de los viajes.	No mencionado	No mencionado	No se ve como una opción para viajes diarios (automóvil o transporte público)	No se piensa en volver a usar otro medio de transporte de forma regular
Problemas físicos – de salud	Se mencionan problemas por uso de motocicleta (limpieza de la cara, etc.)	Se mencionan problemas por uso de motocicleta (limpieza de la cara etc.) y se hace explícita la contaminación de la ciudad como factor que incide	No mencionado	Se mencionan problemas relacionados con caídas y uso prolongado (problemas de espalda y riñones) y estrés.	No mencionado	Se reconoce la suciedad como una externalidad de la moto, pero no se considera la falta de higiene como un problema. Se menciona la contaminación como preocupante para la salud.
Recomendar otros	Sí lo harían	Sí lo harían, a menos de que sean sus hijos. Algunos casos no la	Si lo harían, excepto quienes quieren	Sí lo harían, a menos de que sean sus hijos o	Sí lo harían, pero en algunos casos	No la recomiendan solo si se pide la



Tema (uso / utilidad)	Hallazgos Bogotá	Hallazgos São Paulo	Hallazgos Recife	Hallazgos Barranquilla	Hallazgos Caracas	Hallazgos Buenos Aires
		recomendarían	venderla.	seres queridos.	no para sus hijos.	opinión

1

2 **6.3 Venta del vehículo**

3 Existe una gran importancia que se le ha encontrado al tema de vender la motocicleta, y las
4 razones por las que se decidirían (o se han decidido) por venderla. La inseguridad vial fue la
5 principal razón por la que se vendería (o se vendió), la familia también tuvo importancia y el clima
6 fue una razón mencionada también.

7 En Buenos Aires, la venta de la moto, incluso en aquéllos en que la han vendido hace largo tiempo,
8 no es pensada en términos de un desprendimiento definitivo, sin distinción del tipo de usuario de
9 que se trate. En términos generales, se trata de un acto de “venta-compra”, nunca de un acto de
10 “compra-venta”, despojado de sentimientos negativos y asociado a progreso.

11 Un tema muy interesante es que muchos dicen que solo la venderían para comprar otra, o para
12 comprar un automóvil. No obstante, indicaron que si compraran automóvil preferirían de todas
13 formas quedarse con la motocicleta para uso ocasional o complementario. En general, la
14 motocicleta se queda dentro de su “flota personal” o la venden para comprar una mejor, lo cual
15 demuestra un “apego” fuerte a este modo de transporte. Esto podría compararse con el “apego”
16 similar que existe al automóvil particular.

17 La infraestructura también se mencionó como un tema que incidiría sobre la venta, no así en
18 Buenos Aires. Otro aspecto interesante es que constituir una familia (casarse, tener hijos) apareció
19 como un factor por el que podrían vender su motocicleta (o dejar de usarla). Esto está relacionado
20 con el mismo argumento de temor ante la inseguridad vial, lo cual fue explícito en Recife como
21 razón específica para venta. La experiencia de un accidente o un cambio considerable en su
22 constitución familiar parecen ser los factores más fuertes para una “venta efectiva” (es decir,
23 donde no se compra otra mejor ni se deja), además de la eventual necesidad de dinero (que no
24 fue generalizado).

25 A continuación se presentan los hallazgos en cada ciudad para esta categoría.

1

2 Tabla 10. Comparación de hallazgos sobre venta del vehículo

Tema (venta)	Hallazgos Bogotá	Hallazgos São Paulo	Hallazgos Recife	Hallazgos Barranquilla	Hallazgos Caracas	Hallazgos Buenos Aires
Inseguridad como razón	Se hace explícita la inseguridad vial como razón para venta, de manera predominante	Se hace explícita la inseguridad vial como razón para venta, de manera predominante	Se hace explícita la inseguridad vial como razón para venta, de manera predominante	No mencionado	Se menciona como desventaja pero no como razón para venta.	No se menciona.
Clima	Es explícito como un tema principal por el que dejarían de usar la moto	Fue mencionado por algunos como desventaja, pero otros dijeron que no presentaba problemas	Se mencionó la lluvia como un obstáculo para el usuario y como riesgo de accidente.	Se mencionó la lluvia como un obstáculo por su efecto en la generación de “arroyos” y arrastre de las motos.	Se menciona la lluvia como desventaja pero no como razón para venta.	No se menciona el clima como motivo de venta, aunque se reconoce a la lluvia como una gran desventaja
Familia	Algunos la venderían si tuvieran familia (se casaran, tuvieran hijos)	Algunos la venderían si tuvieran familia (se casaran, tuvieran hijos)	No mencionado	No la recomiendan ni la usan como vehículo familiar y no quieren que sus esposas aprendan. A los hijos sí pero con curso formal previo.	No mencionado	Un usuario la vendió por la “familia”: estaba embarazada
Infraestructura inadecuada (ver sección)	Se menciona como un tema por el que dejarían de usar la	No es tan explícito aunque se menciona (ver sección)	No mencionado (ver sección)	No mencionado (ver sección)	Se menciona como desventaja pero no como	No han manifestado problemas con la

Tema (venta)	Hallazgos Bogotá	Hallazgos Paulo	São	Hallazgos Recife	Hallazgos Barranquilla	Hallazgos Caracas	Hallazgos Buenos Aires
infraestructura)	motocicleta	infraestructura)		infraestructura)	infraestructura)	razón para venta	infraestructura, salvo la necesidad de más estacionamiento. Sólo se habló del al estado de los accesos a la CABA
Vender para comprar...	Se vendería para comprar otra motocicleta (una mejor o más nueva)	Se vendería para comprar otra motocicleta (una mejor o más nueva), o se comprarían una segunda motocicleta. Algunos la venderían para usar automóvil exclusivamente		Quienes quieren venderla no tienen intención de comprar otra (no es opinión mayoritaria).	Se vendería para comprar otra motocicleta (una mejor o más nueva)	Se vendería para comprar otra motocicleta (una mejor)	En general se vende para comprar otra. Hay un cuidado especial por las motos.
Si compran automóvil...	Se quedarían con la motocicleta para otros propósitos u ocasionalmente	Se quedarían con la motocicleta para otros propósitos u ocasionalmente, o uso familiar		Su poder adquisitivo no se los permite aunque mencionan el automóvil como un medio más cómodo.	No lo harían, no encuentran ventajas sino desventajas en el automóvil.	Los de motos de alto cilindraje también tienen automóvil pero usan la moto para viajes diarios.	Se compra auto pero no se deja la moto.



Tema (venta)	Hallazgos Bogotá	Hallazgos Paulo	São	Hallazgos Recife	Hallazgos Barranquilla	Hallazgos Caracas	Hallazgos Buenos Aires
Necesidad de dinero	Se hace explícito que la venderían si necesitaran dinero	No se hace explícito		No se menciona.	Se menciona en caso de necesitar el dinero para una inversión.	No se menciona.	No se menciona

1

2 **6.4 Transporte urbano e infraestructura**

3 Al preguntar por el transporte urbano en las ciudades, se encontró una fuerte descalificación del
4 transporte público y una calificación favorable hacia los automóviles y el transporte privado en
5 general, y esta calificación hacia el transporte público era crecientemente peor en las ciudades
6 donde hay más congestión (al parecer esto era sin importar la calidad de transporte público). Sin
7 embargo, algunos participantes señalaron que el uso del carro estaría más relacionado con los
8 fines de semana por la congestión de la ciudad en los días hábiles, así como el traslado con la
9 familia

10 La bicicleta no se vio como algo desfavorable o favorable sino como algo para otros propósitos (un
11 solo entrevistado en São Paulo dijo que la bicicleta era una buena opción de transporte , así como
12 los que trabajan con la moto; en Buenos Aires que piensan que la bicicleta y la moto son los únicos
13 medios que “salvan” a la ciudad.), y en Barranquilla se hizo explícita la opción de la bicicleta
14 eléctrica, mientras que en Caracas se hizo referencia a caminar como modo alternativo a la
15 motocicleta para algunos viajes.

16 En Buenos Aires, Para todos los entrevistados el tren y el subte hacen a la ciudad ideal, por sus
17 características de: horario fijo, regularidad, velocidad constante. Si todo funcionara bien, más de
18 uno viajaría en tren.

19

20 La infraestructura se encontró como un factor muy importante para ellos, en especial el
21 mantenimiento de la misma para la seguridad de los usuarios de motocicleta. Se evaluó como algo
22 relativamente positivo la creación (o existencia, en el caso de São Paulo y hasta cierto punto en
23 Barranquilla, y en Buenos Aires las opiniones están divididas) de infraestructura exclusiva para
24 estos modos. En todas las ciudades se consideró más cómodo y seguro andar en moto que en
25 transporte público (masivo o colectivo e incluso individual). Igualmente, en las diferentes
26 ciudades se considera que las malas condiciones de las vías (huecos, baches) y en algunos casos la
27 señalización horizontal son factores que generan riesgo de accidentes.

28 A continuación se presentan los hallazgos en cada ciudad para esta categoría.

1

2 Tabla 11. Comparación de hallazgos sobre Transporte urbano e infraestructura

Tema (infraestructura, transporte urbano)	Hallazgos Bogotá	Hallazgos São Paulo	Hallazgos Recife	Hallazgos Barranquilla	Hallazgos Caracas	Hallazgos Buenos Aires
Uso de transporte público	No lo usarían, lo perciben como caótico y sucio	No lo usarían, es caótico y sucio e inseguro (robos)	No lo usarían, es precario, lento, lleno, incumplido y costoso.	Califican el nuevo sistema de transporte como bueno, pero por la falta de rutas cercanas a sus itinerarios no lo ven como una opción.	No lo usan, el metro a pesar de ser rápido está deteriorado y es congestionado y no les gusta el transporte público en general.	No usarían el transporte público de forma habitual. Sólo en casos esporádicos y cuando se desplazan en familia
Uso de transporte privado	Sí usarían automóvil o motocicleta (prefieren modos privados motorizados)	Sí usarían automóvil o motocicleta (prefieren modos motorizados) – “el transporte en dos ruedas es el futuro”	No se menciona explícitamente	Se ve como una opción familiar y de uso de fin de semana y más seguro y cómodo para los usuarios frente al mototaxi, pero más costoso para los conductores.	Sí usarían automóvil o motocicleta (prefieren modos privados motorizados)	Prefieren las motos al auto para desplazarse siempre
Uso de bicicleta	Es para viajes cortos o propósitos muy específicos, no es	Es mencionado como una solución para el transporte, y como la	Una minoría la ha utilizado de manera intermodal	No la ven como una opción, por falta de seguridad	No se menciona pero hicieron referencia a la	No se menciona, pero se reconoce como

Tema (infraestructura, transporte urbano)	Hallazgos Bogotá	Hallazgos São Paulo	Hallazgos Recife	Hallazgos Barranquilla	Hallazgos Caracas	Hallazgos Buenos Aires
	realmente una opción. Se menciona como una forma que facilita aprender a andar en motocicleta.	moto, un vehículo “del futuro” (al ser de dos ruedas) y/o buena opción por un entrevistado.	con el transporte público.	vial y el esfuerzo físico que demanda. Algunos la ven como buena opción de ahorro de tiempo y dinero y amigable con el medio ambiente. Mencionaron la bicicleta eléctrica como alternativa.	opción de caminar.	las más económica de los medios y una buena alternativa
Infraestructura	Es muy importante mejorarla, en muy malas condiciones, genera peligros para andar en motocicleta	No se menciona con mucha frecuencia	Se menciona explícitamente la dificultad para encontrar lugares de estacionamiento exclusivos.	Se menciona que hay algunas vías en mal estado y peligrosas.	Es importante mejorarla, está en muy malas condiciones, genera peligros para andar no solo en motocicleta sino cualquier vehículo en general.	Piden mas lugares para estacionamiento y algunos solicitan carriles exclusivos.
Carriles exclusivos para motocicletas	Se mencionan como posible estrategia	Existen, hay reacciones mixtas ante su uso (algunos	No se menciona	Existe una pero no funciona, no lo usan. Es estrecha y	No se menciona	Las opiniones están divididas. Los que trabajan

Tema (infraestructura, transporte urbano)	Hallazgos Bogotá	Hallazgos São Paulo	Hallazgos Recife	Hallazgos Barranquilla	Hallazgos Caracas	Hallazgos Buenos Aires
	para mejorar Ello podría aumentar la velocidad de la conducción por eso algunos no lo consideran adecuados	dicen que ya hay mucha congestión ahí)		está invadida por basura o transporte público. Se menciona una relación con la velocidad que podría alcanzarse.		en moto reconocen que invaden el carril exclusivo de las bicicletas y del Metrobus.
Una ciudad ideal	No se mencionó mucho el tema	Algunos mencionan transporte público en la ciudad ideal, y que habría menor velocidad. Alguno dice que serían mejores si todos usaran motos	No se menciona	No se menciona	Se menciona que en primer lugar las motos, luego transporte público y finalmente caminar. Algunos creen que sería ideal sólo con motos.	Tren y subte son los preferidos por todos. solo un par dijeron caminata y bici
Autopistas	No se mencionó mucho el tema	Hay mayor concentración en estas vías, más difícil y peligroso andar en la ciudad	No se menciona	Se mencionaron como lugares más difíciles para conducir (se refiere a autopistas interurbanas).	No se menciona	Las autopistas son complicadas por el mal estado y por el resto de los que comparten la vialidad que no saben



Tema (infraestructura, transporte urbano)	Hallazgos Bogotá	Hallazgos São Paulo	Hallazgos Recife	Hallazgos Barranquilla	Hallazgos Caracas	Hallazgos Buenos Aires
						comportarse ante la moto

1

1

2 **6.5 Seguridad vial/personal**

3 La seguridad vial y personal fueron bastante discutidas por los usuarios. Fue interesante ver cómo
4 se indicaba que eran otros usuarios quienes eran imprudentes generalmente, pero que la
5 educación de conducir era un aspecto muy importante para todos. Admitieron en muchos casos
6 que habían sido imprudentes al conducir, y que lo habían hecho por reducir su tiempo de viaje.

7 Adicionalmente, un tema fundamental es que los elementos de seguridad se utilizan por
8 convicción además de por seguimiento a la norma (incluso en los casos donde llega a ser
9 considerablemente incómodo por el calor, como en Barranquilla), y que son totalmente
10 conscientes de su vulnerabilidad en la vía, y de la responsabilidad propia como factor principal a la
11 hora de reducir el riesgo. Se habló también de una cultura vial y de la necesidad de cumplir las
12 normas para mejorar las condiciones de seguridad vial para motocicletas.

13 Hay una diferencia importante en Buenos Aires y es que los participantes señalan que el uso del
14 casco es más por las restricciones y obligaciones producidas por los controles que por voluntad
15 propia. Incluso afirman que se usa en la ciudad pero no en la provincia.

16 Un tema interesante que aparece en las diversas ciudades es que se considera la motocicleta
17 peligrosa, se han visto accidentes fatales, pero no es un tema que lleve a desistir de su uso (solo en
18 pocos casos se hizo explícita esta conexión (ver sección de “venta del vehículo).

19 A continuación se presentan los hallazgos en cada ciudad para esta categoría.

1

2 Tabla 12. Comparación de hallazgos sobre seguridad vial/personal

Tema (seguridad)	Hallazgos Bogotá	Hallazgos São Paulo	Hallazgos Recife	Hallazgos Barranquilla	Hallazgos Caracas	Hallazgos Buenos Aires
Aprendizaje a conducir	Tema crucial para mejorar la seguridad vial	Tema crucial para mejorar la seguridad vial	No se menciona	La mayoría lo ha hecho de manera informal con amigos o solos.	Se menciona como elemento de protección vial además del casco	Se aprende de manera individual, “solos”
Motocicleta inherentemente peligrosa	Se hace explícito que la motocicleta es peligrosa en sí	Se hace explícito que la motocicleta es peligrosa en sí	No se hace explícito, pero se menciona reiteradamente la necesidad de elementos de protección	No es explícito pero sí el sentimiento de miedo al conducir.	No se menciona	Es peligrosa por la posibilidad de un accidente.
Conducción peligrosa	Andar entre los automóviles se admite como muy peligroso, pero que lo hacen por reducir tiempo de desplazamiento	Andar entre los automóviles (en los “corredores”) es visto como una práctica común y una ventaja positiva de la moto. Se admite que a veces incurrir en conductas peligrosas por reducir tiempo de	Es frecuente andar entre los automóviles haciendo “zig-zag” y son conscientes del peligro	Admiten haber sido imprudentes y conducir peligrosamente, aunque se arrepienten de haberlo hecho.	No se menciona.	Afirman que ningún conductor cumple con las normas de tránsito

Tema (seguridad)	Hallazgos Bogotá	Hallazgos São Paulo	Hallazgos Recife	Hallazgos Barranquilla	Hallazgos Caracas	Hallazgos Buenos Aires
		desplazamiento				
Conducción preventiva	No se mencionó	Se enfatiza la necesidad de conducir con cuidado, a velocidades permitidas, etc (“andar de buena”)	Se tiene conciencia que conducir de manera cuidadosa disminuye los riesgos de accidente	No se menciona.	Se menciona como elemento de protección al conducir “de forma prudente”	No se menciona
Uso de elementos de protección	Usan los elementos de protección obligatorios y otros adicionales. No lo usan por que sean obligatorios sino porque saben que son “por su seguridad”	Dicen que son importantes para su seguridad	Se menciona explícitamente su necesidad y se critica a quienes no los usan.	No les dan tanta importancia como en las demás, y por efectos del clima los ven como elementos incómodos (chaqueta y casco) Consideran como los más importantes el casco y los chalecos reflectivos.	Usan los elementos de protección y dicen que son importantes para su seguridad.	Es una obligación que viene impuesta por el afuera. Poco a poco se ha ido volviendo costumbre pero en la ciudad.
Revisión de la motocicleta	Se menciona la revisión mecánica como algo que es	Se menciona la revisión mecánica como algo que es	No se menciona.	La mencionan como actividad periódica	No se menciona.	No. todos tiene muy bien

Tema (seguridad)	Hallazgos Bogotá	Hallazgos São Paulo	Hallazgos Recife	Hallazgos Barranquilla	Hallazgos Caracas	Hallazgos Buenos Aires
	crucial, y que incluso es mejor hacerlo con mecánicos que conocen del tema	crucial		especialmente si son propietarios.		mantenida la moto salvo un caso y tienen muy claro él cómo, cuándo y qué deben hacerle a la moto
Vulnerabilidad	Tienen clara su vulnerabilidad, y dicen que “ellos son la carrocería”	Tienen clara su vulnerabilidad, y agregan que es en parte por el mal trato por parte de los automóviles, especialmente los camiones.	Tienen claro este aspecto y dicen que “ellos son la carrocería” y que “la moto es un arma”	Es explícita la vulnerabilidad y no ven posibilidades de reducción.	No es explícito, pero todos han tenido un motociclista cercano que ha sufrido algún accidente.	Se comprende que el conductor de moto es más vulnerable que los otros
Cultura vial	Se menciona como un aspecto fundamental para reducir accidentes, y que la velocidad juega un papel crucial	Se menciona como aspecto fundamental para reducir accidentes	Se menciona como aspecto fundamental para reducir accidentes, especialmente por la falta de respeto de los otros	Se menciona la dificultad de compartir la vía por el irrespeto de los taxistas y conductores de	Se menciona como aspecto fundamental para reducir accidentes “comportarse de forma educada sin	Se menciona que no hay cultura en ningún conductor

Tema (seguridad)	Hallazgos Bogotá	Hallazgos São Paulo	Hallazgos Recife	Hallazgos Barranquilla	Hallazgos Caracas	Hallazgos Buenos Aires
			automotores hacia ellos.	bus.	violencia”	
Cumplimiento de normas	Algunas veces las incumplen, pero en su mayoría “son absurdas”	Las normas existen, pero no se fiscalizan. No se menciona su cumplimiento	Se menciona relacionado con el cumplimiento de uso de elementos de protección	Se menciona relacionado con la exigencia (muy restrictivo) en el uso de elementos de protección y alto costo de los comparendos.	Se menciona que el incumplimiento de las normas es común y relacionado con de la corrupción.	Por la congestión “Vale todo” en los que la usan para trabajar. La violación del semáforo tiene que ver con la seguridad en horarios nocturnos
Robos	Es igual o más probable en otros modos (no se hace explícito el valor de una motocicleta)	Es muy probable, en particular cuando se hacen repartos (p. ej. De pizza) por el “doble premio” de moto + dinero	La probabilidad es igual en cualquier parte de la ciudad, pero consideran que se debe andar por barrios y avenidas seguras y estacionar en lugares visibles.	Las motos de cierto cilindraje son las más robadas y existe una modalidad de “secuestro” de moto y exigencia de dinero a cambio de su devolución.	Se menciona que son usadas para robar, pero no su robo.	Consideran que viene aumentando el robo de motos, Pero su misma rapidez puede ser un factor para



Tema (seguridad)	Hallazgos Bogotá	Hallazgos São Paulo	Hallazgos Recife	Hallazgos Barranquilla	Hallazgos Caracas	Hallazgos Buenos Aires
						evitarlos.
Miedo al conducir la moto	Se hace explícito como algo permanente al conducir la moto	No se hace explícito	No se menciona	Es explícito el sentimiento permanente de miedo al conducir.	No se menciona	No se tiene miedo aunque se sabe que es peligroso

1

2 **6.6 Formación**

3 Como se mencionó antes, el tema de formación se encontró como algo bastante importante para
4 este estudio, por lo que se creó como categoría emergente. Los entrevistados reiteraron bastante
5 la necesidad de formación para los usuarios, la necesidad de tener regulación y fiscalización más
6 estricta, y que las mujeres son más precavidas al conducir. Esto tiene relación directa con el tema
7 de la seguridad vial y con la percepción de la formación como un factor importante en su mejoría.

8 En el caso de Buenos Aires se mencionó como necesaria la formación para el conjunto de la
9 sociedad y en todos los órdenes de la vida en sociedad.

10 La mayoría de los conductores de moto aprendieron por cuenta propia o amigos y los pocos que
11 tomaron un curso creen que no fue satisfactorio. En algunos casos no eran conscientes de la
12 existencia de cursos pues habían conseguido su licencia sin tomar un curso (de manera
13 ilegal/informal a través de un tramitador, aunque les parecía el procedimiento normal).

14 No obstante, hay que agregar que el proceso de formación es algo que perciben como un proceso
15 que se da con el tiempo y experiencia, es decir un problema de experticia; los entrevistados de las
16 diferentes ciudades consideraron que aquellos conductores que se encuentran comenzando a
17 manejar son más imprudentes y propensos a accidentarse.

18 Aquí también existe una diferencia con respecto a los usuarios de motocicletas de alta gama y de
19 los corredores deportivos, quienes siempre indicaban que habían hecho el proceso de formación
20 completo (nuevamente indicando diferencias en su contexto socioeconómico y diferencias en el
21 proceso de compra, uso, venta y formación del vehículo).

22 A continuación se presentan los hallazgos en cada ciudad para esta categoría.

1

2 Tabla 13. Comparación de hallazgos sobre formación

Tema (formación)	Hallazgos Bogotá	Hallazgos São Paulo	Hallazgos Recife	Hallazgos Barranquilla	Hallazgos Caracas	Hallazgos Buenos Aires
Necesidad de formación	Se hace explícito que es necesaria más formación de conductores de motocicletas (o formación más adecuada)	Mencionan que la formación de motociclistas es muy inadecuada y es mejor aprender en vía (los cursos son en estacionamientos)	La mayoría han aprendido de manera informal con amigos o familiares.	Se hace explícito que es necesaria la formación de conductores de motocicletas aunque la mayoría no ha tomado curso.	Mencionan que es necesaria para prevenir accidentes. La mayoría han aprendido de manera informal con amigos o familiares.	La formación se necesita para todos los actores de la vialidad y los habitantes en general
Licencia de conducción	Se debe fortalecer los requerimientos para conseguirla	Antes no se necesitaba, hoy si. No se fiscaliza lo suficiente el cumplimiento de las condiciones	No se menciona	La han obtenido sin haber tomando el curso de formación. No lo exigen y el certificado se obtiene de manera ilegal/informal.	No se menciona	No se menciona
Conductores nuevos	Las personas que acaban de comenzar a usar la moto son muy imprudentes y necesitan mejor	Las personas que acaban de comenzar a usar la moto son muy imprudentes y necesitan mejor formación	Quienes tienen la intención de comprar moto han tomado cursos teóricos y los usuarios de	Se mencionó la imprudencia especialmente de los adolescentes que no conocen ni respetan las	No se menciona	Se lo menciona como un peligro y una preocupación ante el

Tema (formación)	Hallazgos Bogotá	Hallazgos São Paulo	Hallazgos Recife	Hallazgos Barranquilla	Hallazgos Caracas	Hallazgos Buenos Aires
	formación		motos de alta gama han tenido formación previa.	normas.		incremento de las mismas.
Uso de bicicleta como parte de la formación	Se menciona la bicicleta como un primer paso para aprender a montar en moto	No se menciona	No se menciona	Solo una persona mencionó la bicicleta como un primer paso para aprender a montar en moto	No se menciona	Se mencionó que el saber andar en bici te facilita el aprender a andar en moto
Grupos más precavidos	Se menciona que las mujeres son más precavidas	No se identifican	Las mujeres y usuarios de motos de alta gama son más precavidos y tienen algún grado de formación para la conducción.	Se mencionaron a las personas de mayor edad y experiencia, de ellos mismos cuando llevan a su esposa y los que son propietarios.	No se menciona	No se menciona
Facilidad de aprender	No se menciona	Dicen que fue muy fácil aprender	No se menciona	No se menciona	No se menciona	Dicen que es muy fácil

1

2 **6.7 La motocicleta como vehículo de trabajo**

3 La última categoría es la de la motocicleta como vehículo de trabajo. Aquí se encontró que la
4 motocicleta es un factor muy importante (que al parecer reemplaza el nivel educativo o la
5 experiencia) para conseguir trabajo.

6 En algunos casos se intentó tener una discusión para comparar la motocicleta con otros “recursos”
7 como la educación, y si la existencia de un curso formal podría reducir la probabilidad de utilizar la
8 motocicleta como vehículo de trabajo. Las reacciones no fueron realmente consistentes ni se vio la
9 ventaja adicional de formación, pues ésta “no viene con trabajo amarrado”. El trabajo es lo más
10 importante para quienes utilizan la motocicleta como medio de trabajo y la formación es
11 totalmente secundaria.

12 Al mismo tiempo se convierte en algo que es riesgoso pues perder la motocicleta puede implicar
13 perder el trabajo (“efecto ladrón de bicicletas”⁴⁹). El tema de presión de tiempo para entregar
14 pedidos sí se menciona como algo importante que incide sobre la seguridad vial de los usuarios y
15 que debería afrontarse, pero en Buenos Aires se hizo la diferencia clara entre mensajería y
16 delivery: en mensajería se autopresionan para tomar más entregas ya que cobran por viaje; en el
17 delivery el que presiona es el empleador ya que paga por turno.

18 En el caso de los mototaxistas, éstos tienen una preocupación significativa por mejorar las
19 condiciones laborales, formalizar / legalizar su actividad y legitimarse como un actor laboral más.

20 En Buenos Aires, si bien uno sólo de los encuestados estuvo afiliado a un sindicato, la mayoría lo
21 vio como algo necesario y positivo a los fines de obtener beneficios tanto vinculados a la seguridad
22 (otorgamiento de chalecos, cascos, guantes, bolsos de reparto, etc por parte del empleador) como
23 a la mejora de las condiciones laborales (reconocimiento como asalariado, salario mínimo, pago de
24 cargas sociales, entrega de equipos de lluvia, mochilas, etc.) y se menciona el trabajo creciente de
25 los sindicatos, lo que es bien recibido por los trabajadores.

26

27 A continuación se presentan los hallazgos en cada ciudad para esta categoría.

⁴⁹ Aunque este término no es conocido, se propone aquí como una forma breve de definir el fenómeno mediante el cual una persona necesita de un vehículo para poder acceder a un trabajo, haciendo referencia a la película “El Ladrón de Bicicletas” dirigida por Vittorio de Sica en 1948.

1

2 Tabla 14. Comparación de hallazgos sobre motocicleta como vehículo de trabajo

Tema (vehículo de trabajo)	Hallazgos Bogotá	Hallazgos São Paulo	Hallazgos Recife	Hallazgos Barranquilla	Hallazgos Caracas	Hallazgos Buenos Aires
Moto como factor en contratación	Tener motocicleta incrementa la probabilidad de ser contratados, puede ser tan efectivo como nivel educativo o experiencia	Tener motocicleta incrementa la probabilidad de ser contratados, puede ser tan efectivo como nivel educativo o experiencia	No se menciona	Tener motocicleta es crucial para ser contratados	Es más importante la formación para usarla que tenerla.	Si no tenés moto no te contratan ni para mensajería ni para delivery
Necesidad de motocicleta	Que la motocicleta sea crucial para el trabajo también genera su vulnerabilidad de perder trabajo si pierden la motocicleta	No se menciona el tema	No se menciona	Es necesaria para poder trabajar	Es necesaria para poder trabajar	No se puede perder la moto porque el trabajo esta relacionado con ella.
Tiempo de trabajo	10-12 horas diarias	9-10 horas diarias	8 horas diarias en general, pero con jornadas y horarios flexibles.	No se especifican las horas diarias pero resaltan la flexibilidad de horario y manejo propio del tiempo.	No especifican total de horas, pero la usan en jornada laboral completa.	No se menciona pero surge claramente que la usan todo el día: la mayoría son mensajeros por la mañana/tarde

Tema (vehículo de trabajo)	Hallazgos Bogotá	Hallazgos São Paulo	Hallazgos Recife	Hallazgos Barranquilla	Hallazgos Caracas	Hallazgos Buenos Aires
						y por la noche delivery
Dinero adicional	Las empresas pagan dinero de rodamiento que es mayor al costo de mantenimiento	Los trabajos en motocicleta generan más ganancias que otros (p. ej. Metalurgia)	No se menciona	Los trabajos en motocicleta les permiten en algunos casos obtener un porcentaje sobre el valor de los servicios (domicilios) prestados por la empresa.	No se menciona	El trabajo en moto les permite obtener mejores ingresos que en otras actividades en función de la instrucción y el expertise.
Experiencia / regularización	Algunos piden que se exija más experiencia para quienes son contratados en motocicleta	Proceso de regularización de municipalidad está organizando a los motociclistas como medio de trabajo	No se menciona	Se menciona la necesidad de formalizar el mototaxismo o generar empleo formal.	Se exige para quienes la usan como herramienta de trabajo.	Se debe exigir mayor formación a todos los conductores
Imprudencias por causa del trabajo	Los repartidores son muy imprudentes por las exigencias de su trabajo. Cuando el pago es por volumen no hay tanta presión.	No se menciona explícitamente	No sienten presión para entregar los productos o llevar sus clientes, alguno mención{o	Admiten que cometen imprudencias por la naturaleza de su trabajo y que debían ser	No se menciona	Hacen una clara diferencia entre la mensajería y el delivery La imprudencia

Tema (vehículo de trabajo)	Hallazgos Bogotá	Hallazgos São Paulo	Hallazgos Recife	Hallazgos Barranquilla	Hallazgos Caracas	Hallazgos Buenos Aires
			que imponía “un ritmo más lento”	reducidas.		es intrínseca a la mensajería. No así al delivery
Dificultad de llevar carga	Afirman que llevar carga es más seguro que llevar un acompañante (no se mueve tanto)	No se menciona	No se menciona	No se menciona	No se menciona	No se menciona
Discriminación	Se menciona que hay una “mala fama por unos pocos” que trabajan en motocicleta, por sus prácticas imprudentes	Se menciona que conductores de carros, buses y camiones discriminan quienes andan en motocicleta, especialmente los repartidores. Los no-repartidores dicen que esta discriminación es culpa de los repartidores.	No se menciona	Se menciona que hay discriminación por parte de quienes usan carro.	No se menciona	No se menciona

1

2 **6.8 Análisis según grupos**

3 Se encontraron varias cosas donde todos los grupos coinciden, particularmente su preferencia de
4 la motocicleta por su practicidad y eficiencia, y su mala calificación del transporte público como
5 medio de transporte cotidiano.

6 De otra parte, parece existir una falta de información con respecto a las características de usar una
7 motocicleta, pero esto es más evidente en los entrevistados en Bogotá o Barranquilla (tal vez
8 porque el fenómeno del uso de motocicleta es más reciente en esta ciudad que, por ejemplo, en
9 Sao Paulo), y se encontró que en todas las ciudades se habla del disfrute de la motocicleta como
10 un factor paralelo pero importante para definir su uso prolongado y reducir su probabilidad de
11 venta.

12 De otra parte, el uso prolongado (al día y después de varios años) parece generar un descontento
13 hacia el uso de la motocicleta a excepción de Buenos Aires, tal vez en parte porque (como fue
14 muy evidente en Sao Paulo) existe una conciencia del alto riesgo del uso de la motocicleta (y
15 experiencias negativas en torno a esto) por parte de aquellos que ya la usan hace un tiempo.
16 Algunos de ellos mencionaron que querrían vender la motocicleta debido a este tema, aunque no
17 se vio en más ciudades.

18 En cuanto a las subculturas, sí parece haber una subcultura general de quienes utilizan la
19 motocicleta en todas las ciudades, aunque en Sao Paulo existe una distinción clara de quienes son
20 repartidores, que tienen un contexto socioeconómico distinto de los demás y se distinguen
21 claramente de los otros que usan la motocicleta. En las ciudades donde había mototaxismo
22 también se indicó una clara distinción de este grupo (incluyendo a quienes son repartidores) como
23 un grupo específico. Aquí también hay dos temas que vale la pena reiterar: existe una percepción
24 de estigmatización de motociclistas que puede reforzar una posible consolidación de una
25 subcultura (o de características de subculturas), relacionado con la percepción como
26 irresponsables (y hasta cierto punto victimarios), y la sensación de víctimas por robo de
27 motocicletas.⁵⁰

28 Es importante también anotar la diferenciación de la gran mayoría de entrevistados con los
29 usuarios de motocicletas de alta gama, pues existen diferencias en sus razones de compra y uso
30 (más vinculadas al placer), la experiencia es distinta (más relacionada con el “relax”, los paseos
31 largos), su formación y proceso de trámite de licencia y su contexto socioeconómico en general.

32 En Buenos Aires se percibió que los lazos de comunidad-hermandad percibidos no los constituyen
33 en “tribus urbanas”, en tanto su “pertenencia” no está asociada a la búsqueda de una identidad
34 específica, sino que emergen de conductas solidarias cotidianas frente a sus pares y que no si bien
35 hay competencia al interior de las distintas categorías de motos (incluso entre los deportista) la
36 solidaridad está claramente circunscripta a la categoría de uso

⁵⁰ Este párrafo contiene textos según lo revisado por Daniel Rodríguez.

1 **7 Temas útiles para análisis posterior**

2 A continuación se presentan unos temas que fueron identificados a lo largo del proceso de
3 entrevistas, y que son útiles como elementos “macro” de análisis de esta problemática.

4 **7.1 Individualismo**

5 Al parecer, la motocicleta y su uso es una expresión muy importante del individualismo por parte
6 de los usuarios, y de su interés por tener transporte privado. Podría ser que una indagación más
7 profunda sobre este aspecto arroje algunas ideas sobre cómo utilizar este factor para intervenir en
8 la solución de la problemática de motocicletas en la región. El hecho de que tengan flexibilidad y
9 que el tiempo/trabajo que hagan depende de ellos mismos puede exacerbar esta noción de
10 individualismo.

11 Aquí también podría haber una relación con “los demás” como un grupo distinto de sí mismo, lo
12 cual podría generar rivalidades en la vía y una percepción de estigmatización.

13 **7.1.1 Congestión como factor fundamental**

14 La congestión parece ser un factor predominante en determinar el uso de la motocicleta, más que
15 otros factores (como el mal servicio de transporte público) en las ciudades estudiadas. De ahí
16 parecen desprenderse las ventajas percibidas de tiempo y otros factores.

17 **7.2 Velocidad, costo y practicidad vs seguridad**

18 Al parecer, los entrevistados demostraron que veían varios aspectos positivos del uso de la
19 motocicleta pero al mismo tiempo daban gran importancia a la inseguridad vial inherente en el
20 uso de ésta (además de la lluvia, otro tema importante). Sin embargo parecían tener mayor valor
21 los aspectos positivos que el negativo. Curiosamente los entrevistados explican las desventajas de
22 la moto, pero el análisis más racional (de *homo economicus*) no reduce su interés por utilizar la
23 motocicleta.

24 La accidentalidad o el temor no se constituyen en un elemento central para la venta de la
25 motocicleta, si quizás para disminuir su uso o para establecer algunas prácticas de manejo que
26 logren disminuir los riesgos. Es decir, la percepción de la inseguridad no parece generar una
27 reducción de uso sino un uso más responsable y preventivo.

28 **7.3 Cultura del uso, cuidado y seguridad**

29 Al parecer, la cultura del uso de la motocicleta (y muchos aspectos positivos como la libertad y
30 sensaciones positivas y de control que se sienten al conducir el vehículo) fortalecen el “apego” a
31 este vehículo, y podría ser un factor útil para explicar la pregunta del aspecto anterior (aspectos
32 positivos vs negativos). También se podría hipotetizar que esta cultura del uso podría servir para
33 lograr fomentar conductas más seguras en el uso del vehículo y, probablemente, cambios en el
34 comportamiento del transporte (cambio modal, etc.), y podría usarse como una avenida efectiva
35 de conducción segura.

36 Aquí existe una relación con conceptos teóricos de “flow” (según Csikszentmihalyi) y mindfulness,
37 los cuales se podrían explorar con mayor profundidad dado que tienen relación con el uso de la

1 motocicleta, su permanencia en este modo en general, y la pasión que genera utilizarla y su
2 formación en una subcultura. El primero de estos (flow) es uno mediante el cual el psicólogo
3 Mihaly Csikszentmihalyi definió un estado de experiencia en el que la destreza de una persona al
4 hacer una tarea y la dificultad en realizarla se encuentran en un estado óptimo que genera una
5 sensación positiva, denominada “flow” (flujo) y que se asocia a la satisfacción de la tarea. El
6 segundo de estos (mindfulness) es un concepto más complejo que recientemente se ha incluido
7 en el tema de transporte de manera tentativa por investigadores (más recientemente por
8 LaJeunesse y Rodriguez, 2012) donde se presenta una mayor concentración en una tarea y una
9 sensación similar a la de flow al realizarla.

10 **7.4 El vehículo vs la educación/experiencia**

11 Parece ser que la motocicleta actúa con mayor efectividad sobre la probabilidad de conseguir
12 trabajo (y lo contrario, el “efecto ladrón de bicicletas”, como se ha denominado en este informe).
13 Sería interesante poder profundizar en este aspecto para saber hasta qué punto se podría
14 modificar esta realidad, en particular porque valoran más la propiedad o disponibilidad de una
15 motocicleta para trabajar que la formación como tal, por su relación directa con un trabajo (es
16 decir, la formación no garantiza trabajo, mientras que tener una motocicleta sí).

17 **7.5 Exigencias laborales y seguridad**

18 Aunque es un tema conocido, las exigencias o condiciones laborales (p. ej. entregar paquetes
19 pronto o la estructura de “pagos por entrega”) generan varios problemas de inseguridad. Sería
20 importante poder encontrar formas como esto se podría reducir por medio de regulación y/o
21 gestión (solo un entrevistado en São Paulo mencionó que en su trabajo había un buen sistema de
22 gestión que le hacía mejor su forma de trabajo). Pese a ello, las exigencias laborales de tener todos
23 requisitos de ley conllevan a que haya mayor protección para el motociclista en caso de un
24 accidente.

25 **7.6 Culpabilizar al otro**

26 En varias ocasiones, los entrevistados parecían darle mayor responsabilidad al “otro” en cuanto a
27 la mala imagen que tienen las motocicletas y a los accidentes e imprudencias en la vía (al igual que
28 culpabilizan a “los nuevos”), aunque al mismo tiempo admitieron que ellos mismos cometían
29 imprudencias por ahorrar tiempo. Es importante poder reorientar la responsabilidad hacia ellos
30 mismos (aunque en ocasiones esto ya existe). Esta categorización del “otro” puede ser para
31 conductores de otros modos (automóviles, taxis, buses) e incluso dentro del grupo de
32 motociclistas (p. ej. los novatos, los imprudentes).

33 **7.7 Vulnerabilidad y responsabilidad personal**

34 No obstante lo anterior, se vio que en varios casos los entrevistados admitían la vulnerabilidad y
35 responsabilidad personal que tienen en la circulación en vía, al punto que dijeron que “su cuerpo
36 es su chasis” y por esto deben cuidarse. Como se anotó anteriormente, no hay una relación directa
37 entre esta vulnerabilidad y una venta del vehículo, pero sí parece haberla con el uso más
38 responsable del vehículo.

1 **7.8 Mala imagen de transporte público**

2 Los entrevistados fueron bastante explícitos en su imagen muy desfavorable del transporte
3 público, pero al mismo tiempo una imagen muy favorable de las motocicletas y en general del
4 transporte privado motorizado. Es importante poder indagar con mayor profundidad en este
5 aspecto, ya que pareciera que un factor más fuerte en determinar el uso es la congestión vehicular
6 (el cual a su vez también empeora el servicio de transporte público generalmente).

7 **7.9 El “factor familia”**

8 Un aspecto que apareció en varias entrevistas fue el hecho de que algunos de ellos dejarían de
9 utilizar la motocicleta si tuvieran hijos, o incluso si se casaran. Este tema tiene gran potencial como
10 instrumento de cambio y podría ser analizado con mayor profundidad. Otro tema en relación con
11 la familia es que los usuarios prefieren no llevar niños menores en la moto, especialmente a sus
12 hijos. En general, la familia es un factor social predominante en la determinación del uso (mayor,
13 menor o más responsable) de la motocicleta.

14 **7.10 La importancia de la formación formal e informal (y su curva de aprendizaje)**

15 Es muy interesante ver que fueron los mismos entrevistados quienes incluyeron el tema de la
16 formación en conducción de motocicletas como un tema digno de ser resaltado, incluso sin haber
17 sido incluido por los entrevistadores dentro de los temas a preguntar. Esto puede reflejar una
18 conciencia considerable sobre la importancia de saber conducir la motocicleta, así como una curva
19 de aprendizaje en el uso de la motocicleta y la conciencia de la formación como factor
20 fundamental.

21 Aquí también hay que anotar que hay dos tipos de formación: una totalmente informal (por
22 experiencia) y una formal (por cursos, requerimientos, etc.). En ese sentido, el aprendizaje en
23 muchos casos es empírico (en general, les enseñan los amigos o los familiares) y por tanto se
24 trasladan los significados inadecuados en la relación experto – novato.

25 **7.11 La motocicleta como un vehículo inherentemente peligroso**

26 Se vio en varias entrevistas cómo los entrevistados tenían conciencia de su responsabilidad al
27 utilizar la motocicleta, de su elección personal de utilizar más elementos de seguridad que los
28 requeridos, y de su conciencia total de la importancia de ser cautelosos al conducir. No obstante,
29 también indicaban que habían tenido varios accidentes (menores o considerables) en vía, lo cual
30 podría ser un indicio para afirmar con mayor fuerza que la motocicleta es un vehículo
31 inherentemente peligroso, que podría tener poca relación con la formación o concienciación que
32 se haga con los usuarios.

33 **7.12 Fiscalización de leyes de tránsito**

34 Fue mencionado que la fiscalización de leyes es laxa, y que hay muchos motociclistas conduciendo
35 sin prudencia, y conductores de carros y camiones que ponen en peligro las vidas de los
36 motociclistas, a veces intencionalmente (“tratan de matar a los motociclistas”).

1 **7.13 Estigmas o imaginarios de usuarios de moto en las ciudades**

2 Los distintos grupos entrevistados son algunos de los “tipos” de usuario de moto, que en general
3 obedecen a ciertos estigmas particulares a cada ciudad. Convendría indagar sobre cómo creen
4 ellos que los ven “desde afuera” (las características atribuidas a los distintos tipos de usuario de
5 moto por quienes no lo son), y cómo se ven entre sí los distintos tipos de usuario. Esto ayudaría a
6 completar el panorama de fortalezas y debilidades de la moto como medio de transporte o de
7 trabajo.

8 **7.14 Agresión en la vía**

9 Se evidenció que en casi todas las ciudades los motociclistas se sienten agredidos por parte de los
10 demás automotores, especialmente por los conductores de transporte público. Se podría decir
11 que los motociclistas son vistos como un estorbo. Este aspecto podría complementar lo
12 mencionado en los dos puntos anteriores, para determinar qué opinión tienen los diferentes
13 usuarios de la vía (peatones, ciclistas, conductores) sobre los motociclistas.

14 **8 Comparación de revisión de literatura con hallazgos de las ciudades**

15 La literatura que se tomó para el análisis preliminar fue la recopilada por Daniel Rodríguez y
16 Anabella Palacios, con apoyo de Manuel Santana, en el informe de la CAF denominado: “Causas y
17 consecuencias de la adquisición y uso de motocicletas: una revisión de literatura científica (2012)

18 Con base en los estudios presentados por los autores podemos afirmar que este estudio es
19 concordante con los hallazgos sobre la multiplicidad de factores que llevan a la compra de la
20 motocicleta, siendo los tres principales: el tiempo, lo económica y las políticas de restricción
21 vehicular implementada en diversas ciudades. Estos aspectos han llevado a un incremento
22 acelerado de la compra de ésta.

23 Haworth (2012), Chang y Wu (2008) y Montezuma (2010) señalan que se presenta una
24 revalorización de la moto como sistema de transporte en los últimos años, resultados
25 concordantes con la investigación desarrollada. Sin embargo, si bien ha aumentado el uso como
26 medio de transporte, es importante mencionar que los motociclistas de esta investigación tienen
27 un uso promedio de 8 años, por tanto no podemos afirmar que es una revalorización, sino un
28 afianzamiento del hábito de uso. Esta situación es concordante con las indagaciones realizadas
29 para Asia.

30 La causa principal para el uso de la moto es la disminución en los tiempos de viaje. En porcentajes
31 similares a los encontrados por Kopp (2011) en París, tiempos que son muy inferiores al sistema de
32 transporte público de la ciudad.

33 Duffy y Robinson (2004) y Yamamoto (2009) afirman que el aumento de condiciones económicas
34 lleva a los motociclistas a la compra de automóvil. En la investigación adelantada se encuentra,
35 que algunos de los entrevistados señalaron que su mejora económica lo llevó al automóvil y los
36 que no han mejorado, si consideran que si tuvieran mayores ingresos, comprarían auto.

1 Vasconcellos (2005) y Da Silva et al (2011) encontraron un aumento en la compra de motos en São
2 Paulo por su uso como medio de trabajo. En esta investigación no se puede señalar que se compre
3 con ese único sentido, sin embargo sí se estableció que la moto permite un nivel de cualificación
4 laboral que mejora las condiciones para el trabajador, especialmente en términos de ingresos,
5 para ambas ciudades.

6 En cuanto a las diferencias con las literatura podemos señalar que en las investigaciones de Chang
7 y Wu (2008) y Dissanayake (2009) señalan que en Asia el uso de la moto es un hábito que nació
8 hace muchos años y por eso se perpetúa su uso. Sin embargo, en las ciudades en que se hicieron
9 las entrevistas de este proyecto se encontró que el uso se continúa por preferencia de la moto
10 sobre los medios de transporte público. Y su aumento parece tener relación directa con la
11 restricción vehicular y los niveles de congestión.

12 Así mismo, Dissanayake (2009) señala que en Bangkok la motocicleta tiene un uso familiar y que
13 su uso no mejorar las condiciones de movilidad. En esta indagación se encontró que el uso las
14 ciudades en que se hicieron las entrevistas de este proyecto es principalmente individual y además
15 sí permite mejorar los tiempos de movilidad de los usuarios.

16 Vasconcellos (2005) encontró en São Paulo que un tema crucial en la accidentalidad es el no uso
17 del casco. Sin embargo, nuestra indagación ha evidenciado que los usuarios de moto consideran el
18 casco como un elemento fundamental de su propia protección, por tanto lo utilizan (a excepción
19 de Buenos Aires). Se puede llegar a pensar que la diferencia puede estar dada por los siete años de
20 distancia entre los estudios.

21 En esta indagación, en dos ciudades, se encontró que no hay calidad en los cascos y las entidades
22 encargadas del tema no hacen las revisiones necesarias. Por tanto, éstos no cumplen la función de
23 proteger realmente al usuario.

24 Quisiéramos resaltar dos elementos mencionados en la literatura los cuales tienen una profunda
25 argumentación con base en cifras y parámetros construidos estadísticamente, y que son
26 concordantes con lo expuesto por los participantes de esta indagación pero con base en su
27 experiencia de calle. Es así que puede decirse que es una posición que complementa las cifras con
28 la vivencia de la vida cotidiana.

29 Primero, las investigaciones recopiladas por Rodríguez y Palacios (2012) señalan cifras específicas
30 del aumento de la contaminación. Los participantes de este estudio señalan que la contaminación
31 es un problema grave para la conducción de la moto y es un causal de algunas enfermedades; por
32 tanto tienen que utilizar los instrumentos de protección para evitar los problemas físicos que trae
33 como consecuencia la exposición al medio ambiente. También se encontró que los participantes
34 han realizado cambios de motos de dos tiempo a cuatro para disminuir las partículas
35 contaminantes, en este sentido se puede afirmar que cada día se presenta una preocupación
36 mayor por el medio ambiente.

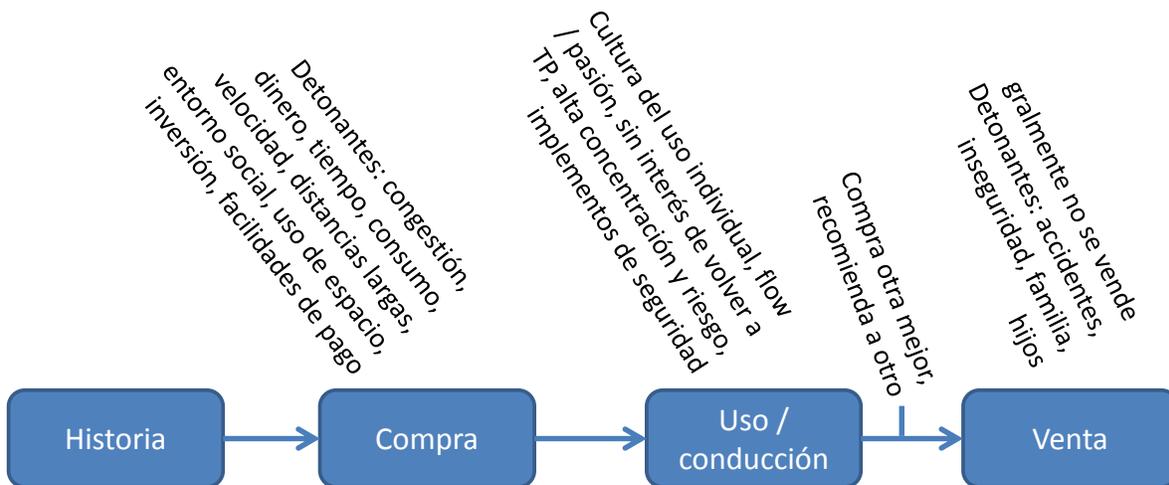
1 Segundo, Balde et al (2005), Goldenbeld et al (2004) y McDavid (1989) afirman que la capacitación
 2 disminuye la accidentalidad. Los entrevistados señalan que una de las principales causas de los
 3 accidentes es que las personas salen a manejar sin saber hacerlo y que los requisitos para comprar
 4 y usar moto en sus ciudades son muy pobres en relación con las necesidades.

5 Para finalizar, los estudios reportados por el informe CAF establece que para la mayoría de los
 6 investigadores los problemas principales son dos: la seguridad vial y la espera del aumento en la
 7 adquisición de motos. Ambos elementos se evidencian en las respuestas dadas por los
 8 entrevistados las ciudades en que se hicieron las entrevistas de este proyecto.

9 **9 Marco gráfico preliminar de análisis**

10 Se ha elaborado un modelo conceptual preliminar gráfico que puede servir para comenzar a tener
 11 una visión más general de lo encontrado en esta investigación. Los diferentes componentes de
 12 estos modelos se muestran a continuación.

13 Primero que todo, es posible hacer un análisis de los factores que inciden sobre las diferentes
 14 “etapas” de la compra, uso y venta de una motocicleta.

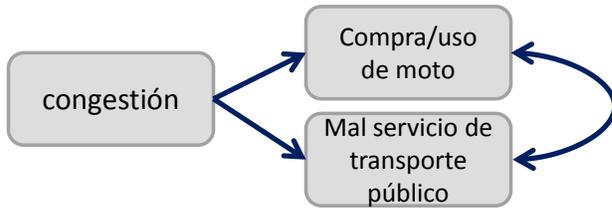


15

16 **Figura 1. Modelo gráfico de hallazgos – según etapas de proceso compra- uso - venta**

17 Sería posible comenzar a elaborar una serie de modelos causales preliminares, o de hipótesis, que
 18 podrían ser verificados con otras investigaciones. Aunque no necesariamente haya una relación
 19 causal, es importante encontrar si existe una correlación (sin causalidad) entre estos factores.
 20 Estos temas son:

1 **9.1.1 Congestión, transporte público y motocicleta.**

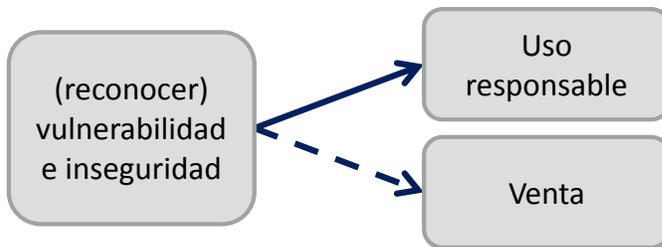


2

3 **Figura 2. Modelo gráfico congestión, uso y transporte público**

4 Aquí pareciera haber una relación fuerte entre la congestión y la compra de uso de la motocicleta,
 5 y al mismo tiempo la congestión causa un mal servicio de transporte público que tiene una
 6 relación con el uso de la motocicleta pero no tan determinante. Sería interesante explorar esto
 7 con mayor detalle. También hay una relación entre la compra de una motocicleta y el mal servicio
 8 de transporte público, debido a que la pérdida de usuarios en el transporte público reduce su
 9 mercado y por consiguiente su rentabilidad, que en sistemas sin subsidio operacional afecta
 10 directamente el desempeño, frecuencia y en general el servicio del sistema.

11 **9.1.2 Vulnerabilidad, uso y venta**



12

13 **Figura 3. Modelo gráfico vulnerabilidad, uso y venta**

14 Podría indagarse con mayor profundidad si el reconocimiento de la vulnerabilidad personal y la
 15 inseguridad al utilizar la motocicleta generan un uso más responsable (esto pareciera ser según las
 16 entrevistas) y si es cierto que esto no incide con mucha fuerza sobre la venta de la motocicleta (no
 17 pareciera ser muy fuerte el vínculo según las entrevistas).

1 **9.1.3 “presión social” en uso y compra**

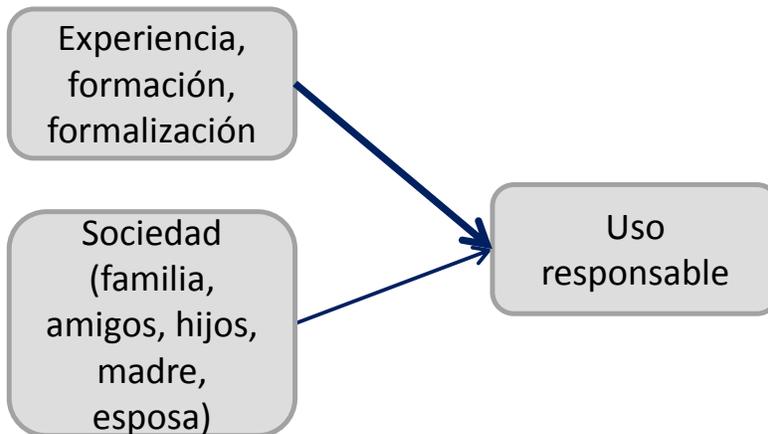


2

3 **Figura 4. Modelo gráfico presión social, uso y compra**

4 En general, las entrevistas parecen indicar dos procesos generales: que la “presión social” es un
 5 factor fundamental a la hora de definir la compra, y hasta cierto punto el uso responsable (no de
 6 manera tan fuerte), y también que la compra y uso responsable de ellos les hace recomendar a
 7 otros en su círculo social que compren (y usen responsablemente) una motocicleta.

8 **9.1.4 Experiencia, formalización y uso responsable**



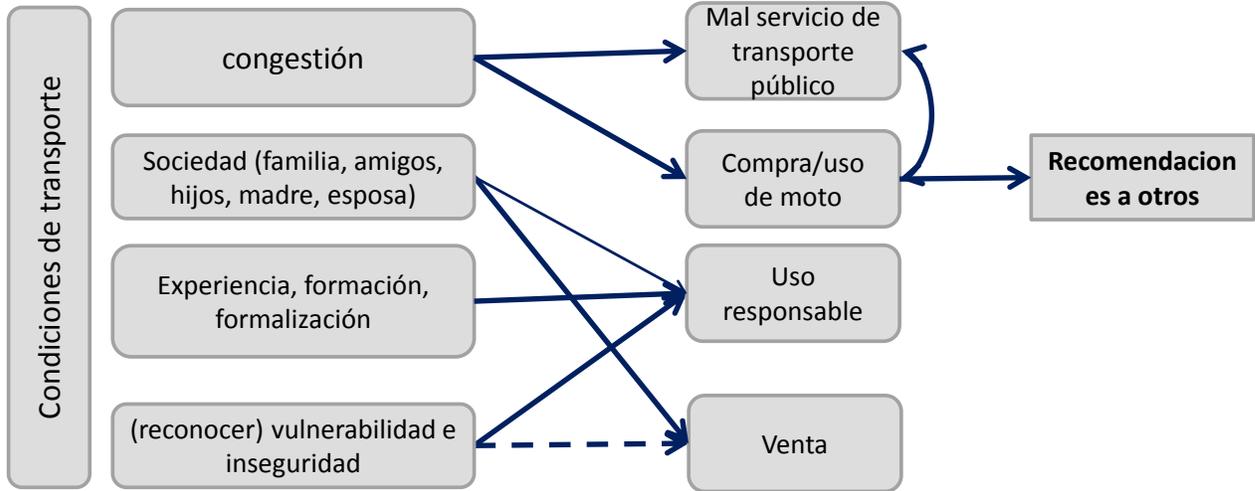
9

10 **Figura 5. Modelo gráfico experiencia, sociedad, uso**

11 Un factor que parece incidir más fuertemente sobre el uso responsable de la motocicleta
 12 pareciera ser la experiencia y la formación (formal) adquirida, más que la presión social. Sería
 13 interesante confirmar esto con estudios en otras ciudades y con otros grupos.

14 **9.1.5 Modelo complejo de hallazgos (preliminar)**

15 Los anteriores hallazgos nos llevan a un modelo gráfico complejo de los hallazgos, que se muestran
 16 a continuación, en el que se agrega las condiciones de transporte de la ciudad como
 17 predeterminantes o catalizadoras de las relaciones:



- 1
- 2
- 3
- 4

Figura 6. Modelo gráfico complejo completo.

Esto puede ser utilizado para reflexionar sobre estos hallazgos en otras investigaciones.

1

2 **10 Anexos**

3

4 Se entrega como anexo digital:

- 5 - un DVD con las grabaciones de las entrevistas realizadas las ciudades en que se hicieron
6 las entrevistas de este proyecto;
7 - Una presentación describiendo estos hallazgos.