



Tráfico del Demonio:
**VIAS Y VIDAS DE
LAS MOTOCICLETAS
EN BOGOTÁ**

Tráfico del Demonio:
Vías y Vidas
de Las Motocicletas en Bogotá

Reportaje periodístico
para optar por el título de Profesional en
Periodismo y Opinión Pública

Autora:

Catherine Aragón Garzón

Directora de Tesis:

Sandra Lucía Ruíz Moreno

Diseño:

Mauricio Gámez Ravagli

Escuela de Ciencias Humanas

Universidad Colegio Mayor
de Nuestra Señora del Rosario



UNIVERSIDAD DEL ROSARIO
Bogotá, Colombia 2013



AGRADECIMIENTOS

A María del Carmén Garzón y a Abraham Aragón, porque me enseñaron a creer en un universo de letras e historias que yo misma podría construir. A Rubiela, Sonia y Simón, porque me permitieron recrear más de mil historias en las que los héroes y villanos cambian muy fácil de papel. A Rafael De la Ossa por regalarme sus mejores horas de charlas y reflexiones.

A los entrevistados que me ayudaron a ver las vías de otra manera.

A mi directora de trabajo de grado, por sus palabras de motivación, paciencia y apoyo en todo el proceso.

A todos ellos, mil gracias.

SUMARIO

☞ Del servicio público a la moto particular.....	9
☞ Me compro la moto para salir del trancón.....	15
☞ La moto que me llevará.....	26
☞ No hay bien que por mal no venga.....	29
☞ Como en el ring: las motos en una esquina y los carros en la otra.....	39
☞ Una misma vía, dos historias distintas.....	42
☞ Índice de gráficos.....	50
☞ Fuentes consultadas	51





Se calcula que en el año 2007 el número total de motocicletas superó el de automóviles en Colombia.

Le angustia el titileo del semáforo, el puñado de motos que se preparan para despegar como ‘volador sin palo’ y la imprudencia del busetero que intenta evadir un taxi para recoger a la oficinista que va tarde para la universidad.

Le afana el pito de los ansiosos que esperan el paso de luz de rojo a amarillo; los cinco minutos de más que perderá hasta el nuevo cambio de semáforo, y que significarán más tiempo en el trancón de la universidad generado a esa hora, veinte cuadras más adelante.

Tiene menos de dos segundos para decidir si cruza o no la calle. Se sienten con más fuerza las vibraciones que producen las motos al acelerar: ruuuun, ruuuun, runnnnn... Decide cruzar la calle mientras aún le queda un segundo a la luz del semáforo peatonal para mostrar ‘el muñequito’ en rojo.

Lleva un par de pasos caminados en la cebra cuando se incrementan los pitos de los demás carros y los ruidos del acelerador de las motos. Acelera el paso y corre.

Va apenas en la mitad del trayecto cuando ve que en dirección opuesta, otros como ella empiezan a correr también. Faltando un paso para llegar al andén, siente en su muslo izquierdo el cosquilleo de una llanta que desgarró el pantalón negro que, esa mañana eligió para resaltar su belleza; luego, un dolor más agudo la obliga a dejar de pensar en el pantalón que hace una semana estrenó. Es entonces cuando por fin entiende lo que sucede: “-*Marica, me atropelló una moto*” piensa Camila Morales mientras cae sobre el andén. El golpe es amortiguado con manos, rodillas y quijada, pero en esos segundos que parecieron infinitos, y aunque el ardor del muslo la invade, no deja de pensar en su nuevo pantalón.

- “*A lo mejor fue sólo un raspón y no me pasó nada*”.

- “*¡Ay qué pena! – se deben estar riendo de mi.*” piensa la atropellada.

-“*No, no, no, yo estoy bien*”, repite Camila cuando sintió un millar de manos alrededor de su cuerpo.

-“*Que no me roben*”; piensa al tiempo que trata de incorporarse. Buscó su bolso entre los pies y las manos que trataban de ayudarla. Le dolía el cuerpo entero, sintió que no tenía fuerzas para levantarse y tampoco quería hacerlo:

-“*Esperen, esperen, ya voy... estoy bien...*” Decía simultáneamente a los gritos de las seis manos y pies que alcanzó a ver que la rodeaban, y que a su vez, se confundían con las de otros transeúntes que gritaban: “*Se voló, se voló, llamen a la policía, una ambulancia, una ambulancia, cójanlo, cójanlo, una ambulancia, una ambulancia, allá va, la policía, cójanlo, una ambulancia, allá va, las placas, las placas...*”

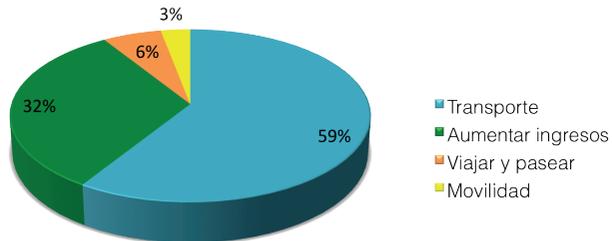
Camila Morales tiene 26 años, estudia Administración de Empresas en la Fundación Universitaria Luis Amigó, y el viernes 22 de febrero a las 5:15pm fue atropellada por una moto en la intersección de la calle 94 con carrera 13 en el norte de la ciudad. A esa hora salía del trabajo, una inmobiliaria ubicada a dos cuadras del incidente.

Por fortuna, más allá de su pantalón, que dejó de ser usable y de un par de contusiones y raspones en manos, rodillas y quijada, el accidente no pasó a mayores.

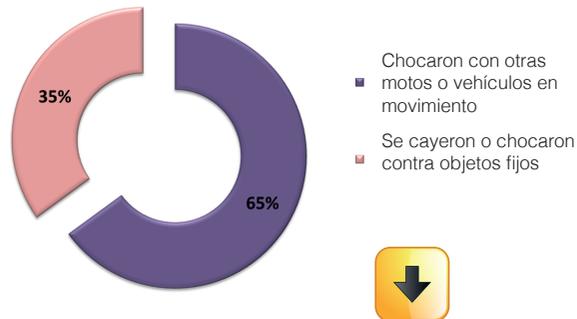
Accidentes como el de Camila, en el que se vio involucrada una moto, son cada vez más frecuentes y cotidianos en las calles de Bogotá. Según cifras del Fondo de Prevención Vial, en 2012 del total de accidentes de tránsito registrados en ciudad, el 36% corresponde a atropellamiento de motos a peatones.

Según datos del Fondo de Prevención Vial, en 2012 fallecieron en Bogotá 571 personas en accidentes de tránsito. El 75,4% de ellas eran peatones y motociclistas.

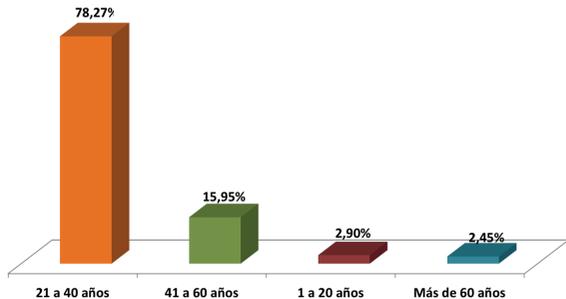
Uso de la motocicleta en Bogotá



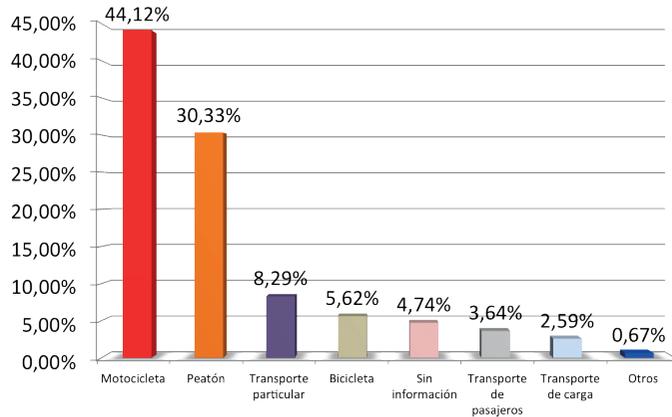
Motivos de accidentalidad en motos



Porcentaje de motociclistas fallecidos por edad



Índice de mortalidad en accidentes de tránsito



Sin embargo, los peatones no son los únicos que se han visto afectados por lo que en las calle se reconocen como enjambres de motociclistas.

A diario, conductores de vehículos particulares y del servicio público, deben lidiar con la impotencia que les produce los choques menores causados por motos que se llevan los espejos retrovisores, rayan los vehículos y dejan como recuerdo un sin fin de pequeñas abolladuras. Dos o tres minutos de ira profunda, una retahíla de sucias palabras, y al final un suspiro profundo de resignación antes de que el motociclista se pierda en el horizonte en medio de un zigzagado adornado por la congestión del tráfico capitalino.

Este tipo de incidentes de tránsito no son reportados debidos a la falta de pruebas, principalmente del verdugo, quien en la mayoría de casos es el motociclista y casi nunca se queda para reconocer el hecho. El conductor del automóvil, del bus, la buseta o el taxi no pueden hacer mayor cosa. De hecho, no pueden hacer nada.



Fuente: Observatorio de ambiente Bogotá. Nota: Las cifras presentadas corresponden a motocicletas registradas en la ciudad, se estima que el número de motos que circulan diariamente en las calles de la capital es un 20% mayor correspondiente a vehículos que fueron matriculados en los municipios circundantes.

"Mientras el transporte público moviliza el 75% de usuarios y contribuye con el 26% de la congestión, el transporte particular moviliza el 19,5% de pasajeros, pero representa un 46% de la congestión"

Fuente: Ardila, Gómez Arturo. "La Olla a Presión del Transporte Público en Bogotá" (2005)

Las historias al respecto cada vez nos tocan más de cerca: un primo, un amigo, un colega, un hermano, ¡uno mismo!, incluso, un extraño del que por casualidad nos enteramos fue afectado por una moto que dejó el daño y se dio a la huida. No es entonces sorprendente, que la ciudad se resienta por los efectos producidos con el aumento de motocicletas; lo que en sí mismo puede verse representado en choques, lesiones, muertes, y accidentes menores que alarman y preocupan a todos en general.

Los índices sobre este tipo de incidentes aumentan casi paralelamente al nivel de compra de motocicletas que se ha evidenciado en la última década. Una encuesta desarrollada por el Fondo de Prevención Vial señaló que 3 de cada 5 motociclistas utilizaba el servicio público de transporte, antes de la compra de la moto; lo que indica que la mayor parte de las personas que hoy son motociclistas dejaron de usar el transporte público (65%). La pregunta

es entonces, cuáles son las causas por las que una gran parte de la población está abandonando el transporte público bogotano para acceder a una moto.



Del servicio público A LA MOTO PARTICULAR



German Serrano un abuelo bogotano de 79 años todavía no entiende por qué su nieto de 29 años quiere comprarse una motocicleta, las razones que le da Hernán todavía no lo terminan de convencer.

Es sábado, a medio día y el nieto de don Germán se dispone a salir para comprar una moto. Viene ahorrando desde hace 4 meses y cree que tiene lo suficiente para que las cuotas del crédito no le queden tan altas.

“Del afán no le queda sino el cansancio, esas motos son ataúdes con ruedas, invierta mejor su plata, no se busque lo que no se le ha perdido” replica don Germán mientras su nieto recoge la billetera y la chaqueta en la puerta de la casa. -*“Mija, dígame usted que eso no se ponga a comprar moto, que más bien ahorre esa plata en el banco y que en después (sic) mire a ver si hay formas para que se compre un*

carrito. A usted sí le hace caso, dígame que no se busque una muerte boba”, me dice el abuelo, mientras Hernán cierra la puerta que hace de garaje y entrada de la casa de la familia Serrano. Entre dientes Hernán refunfuña respuestas que no es capaz de dirigirle a su abuelo, y que sólo hasta que sale de la casa puede musitar: *“Mi Papá Germán no quiere que me compre la moto y es que como él ya casi no sale no sabe lo que es quedarse en una buseta más de una hora: dormirse y despertarse y ver que todavía uno no ha llegado ni a la mitad del camino”*.

Don Germán no lo contradice al respecto. Sabe y entiende que el tráfico en Bogotá nunca ha sido fácil. Allá por la época de sus abuelos, la ciudad fue construida pensando en el espacio que requerían los carruajes tirados por caballos y no en las personas que no los tenían. En 1905, Bogotá contaba con al menos cien mil habitantes y a partir de este año, se establecieron medidas estándar en la construc-

ción y adaptación de las calles:10 metros entre fachadas de los cuales apenas 1,50mts pertenecía a espacio para peatones. Una tendencia que se mantiene a la fecha, y que da prioridad al paso de vehículos que al de las personas.

Pero los bogotanos, han tenido



Foto: Archivo histórico de Bogotá.

que lidiar con el problema del transporte desde siempre. El abuelo aunque no

tiene muy claro en su cabeza de qué manera afectó el tránsito en la ciudad la pelea entre liberales y conservadores, si recuerda que sus padres hablaban de la cantidad de gentes con la que se llenaba a pasos agigantados la ciudad. La violencia trajo consigo a miles de familias a la capital, por lo que la ciudad empezó a crecer en desorden: *'Mi papá decía que no habían formas de viajar. Eran menos los buses y más la gente que tenía que trabajar'* explica don German, tratando de recordar cómo era el tráfico bogotano en sus épocas de juventud, en las que el bisabuelo, después del arduo trabajo de la mañana tenía la oportunidad de volver a su casa para almorzar y tomar la siesta; luego, renovado y con ánimo, volvía a trabajar.

Los sistemas de vías y transporte en Bogotá históricamente han experimentado serios problemas en los tiempos y formas en los que se traslada la población

Sin embargo, la siesta después de almuerzo, en la actualidad no es posible para casi ningún bogotano. Recorridos sencillos de al menos 3 kilómetros en horas pico pueden llegar a tornarse en recorridos de más de 40 minutos.

Este escenario, no es desconocido por don Germán, para quien los problemas de movilidad se traducen en el exceso de vehículos que circulan por las calles de la ciudad. *“Eso fue como en el noventa y pucho, de un momento a otro aparecieron taxis hasta en la sopa. Varios conocidos míos compraron su taxi, era buen negocio porque los conductores ya no teníamos que responder a una empresa. Yo no compré taxi, yo compré una volqueta. No sé si para bien o para mal, pero así fue”*.

La privatización del capital y de empresas del sector automotriz producto de la apertura económica, generaron un aumento en las tasas de desempleo, y por ello, cientos de trabajadores que fueron despedidos de las empresas de transporte local, invirtieron el dinero de

sus indemnizaciones en el sector del transporte público que ya conocían bien: los taxis. Entre 1992 y 1993 únicamente la flota de buses y busetas aumentó en las ventas de vehículos de transporte público de 16 mil a 42 mil unidades vendidas en Bogotá.

En este contexto, vale la pena mencionar que las medidas tomadas por las distintas administraciones de la capital, entorno a las medidas de pico y placa, han contribuido con el aumento en la compra de vehículos y por ende, al agravamiento de los problemas de movilidad.

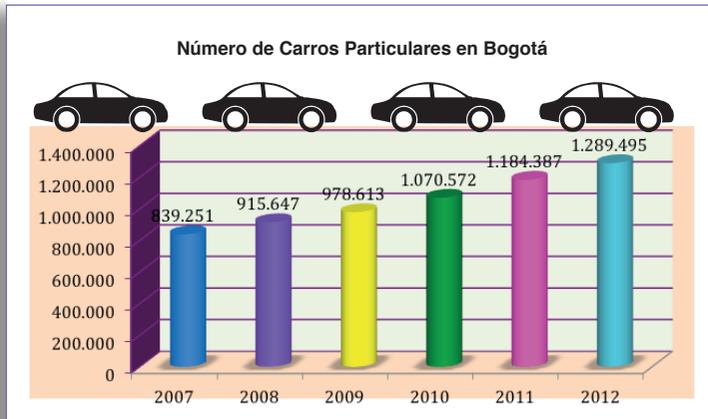


No es extraño, entonces, que de la mano del aumento en la flota de vehículos de transporte público, se produjera paralelamente un aumento en el número de vehículos particulares, que a mediados de la década del 2.000 empezaron a mostrar un aumento significativo, lo cual contribuyó a generar mayores problemas de tráfico y congestión.

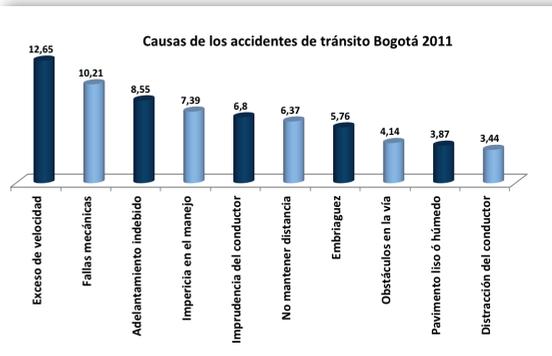
Sin embargo, aunque las opiniones al respecto sean generalizadas y compartidas por la mayoría, vale la pena señalar que el congestionamiento

que se produce en las vías de la ciudad, no se limita exclusivamente al elevado número de vehículos que las ocupan. Al contrario, la problemática es mucho más profunda y se fundamenta en la “filosofía del más vivo” que se ve representada en las altas tasas de accidentalidad que en definitiva provocan en gran parte, el congestionamiento de la movilidad en las vías principales.

Esta filosofía se expresa a través de actos peligrosos que comprometen la vida no sólo de los conductores que cometen las imprudencias, sino también la vida de todos los demás que transitan en las vías. Ejemplo de ello lo podemos ver en las causas que provocan la accidentalidad en las vías de Bogotá, y en las que se pueden notar, los índices más altos se encuentran ligados con



Fuente: Observatorio de ambiente Bogotá.

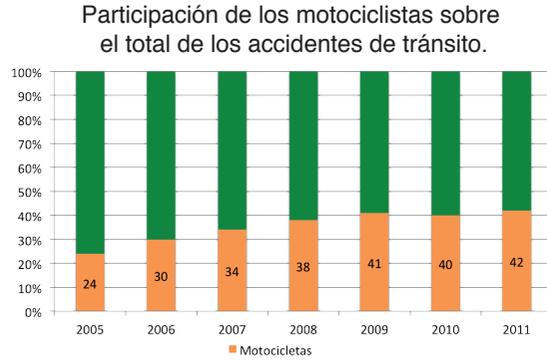


Fuente: Movilidad en Cifras 2011 Secretaría de Movilidad de Bogotá

errores humanos y falta de cultura o capacitación sobre el comportamiento vial. Así, el exceso de velocidad, los adelantamientos indebidos, la falta de habilidades en el manejo y la imprudencia de los conductores encabezan la lista de motivos por los cuales se presentan la mayor cantidad de accidentes de tránsito.

Como parte de esta filosofía del más vivo, nos hemos acostumbrado a buscar las maneras más efectivas, para evitar el trancón.

Una de estas salidas ha provocado aún un mal mayor.



Fuente: Informe de Accidentalidad Motocicletas 2007 a 2012 Alcaldía de Bogotá

Crecimiento accidentalidad que involucra motocicleta para los años 2007 a 2012 Bogotá		
Año	No. Accidentes	Crecimiento
2007	7076	
2008	5922	-16.31%
2009	5453	-7.92%
2010	6788	24.48%
2011	6831	0,63%
2012	8076	18,23%

Fuente: Informe de Accidentalidad Motocicletas 2007 a 2012 Alcaldía de Bogotá

Me compro la moto
PARA SALIR DEL TRANCÓN



Cada vez más ciudadanos deciden adquirir una motocicleta para solucionar sus problemas de movilidad. Al respecto se encuentra que la moto es vista como una salida a los problemas que se ocasionan en los distintos medios del transporte público y este, en sí mismo, deja de ser una opción a la hora de realizar los traslados diarios dentro de la ciudad.

En el caso de Hernán, los tiempos e incomodidad en todos los viajes fueron sus principales motivos para decidir buscar una moto; pero la decisión final la tomó el día en que atracaron la buseta en la que iba. Eran las 8:40 de la noche de un viernes, cuando Hernán tomó en la carrera 11

con calle 83 una buseta que lo llevaría a casa de un amigo. El fin de semana mostraba su lado más amable esa noche, y por fin terminaba su jornada de trabajo. En el sector de Chapinero se empezaba a prender la fiesta. La buseta que Hernán tomó era de la ruta 123 y su recorrido seguía toda la carrera 11 hasta la calle 57. Un par de cuadras al occidente de la avenida Caracas estaba su paradero. Nada parecía sospechoso cuando el subió a la buseta; a esa hora la congestión vehicular ya había disminuido y el recorrido no tomaría más de 20 minutos.



Hernán estaba acostumbrado a los vendedores ambulantes, y esa noche le dio algunas monedas que guardaba en su pantalón a una mujer cabeza de familia que vendía chicles para mantener su hogar, conformado por dos pequeñas que acompañaban a su madre en el recorrido. Ella, una mujer trabajadora, que pese a sus dificultades le gustaba ganarse el dinero honradamente después de una plegaria a Dios se bajó en la calle 72 con carretera 11 con el dinero que Hernán y otros pasajeros le dieron a cambio de los dulces.

Fue en ese momento, cuando tres hombres no mayores de 25 años subieron por la puerta trasera y a viva voz gritaron: *“Me van dejando celulares y relojes en la bolsa, y el que se ponga de valiente lo vamos chuzando”* Los hombres pasaron puesto a puesto recogiendo las pertenencias de los temerosos pasajeros. Esa noche Hernán tuvo

que entregarles su Blackberry 8350, el reloj que le había enviado su mamá de España, y los \$39.000 pesos que guardaba en la billetera. El robo no duró más de 5 minutos, en el recorrido de dos cuadras habían despojado a todos de sus pertenencias, y con la mayor tranquilidad del mundo, tocaron el timbre e hicieron su parada.



“La inseguridad en los buses ya no es sólo de rutas, ni de horarios. Yo antes creía que eso pasaba en el sur y bien tarde. Pero uno no se va a imaginar que lo roben en una ruta tan con-

currida, eso ya está de moda y en cualquier parte se van subiendo y lo van bajando a uno de lo que tenga.” Mientras don Germán escucha a su nieto, guarda silencio. Luego con voz triste dice: *“Lo que da rabia es el relojito que le mandó Patricia... ese cacharro no es por lo caro sino por el cariño y el recuerdo de la mamá.”*

Sin embargo, los problemas de inseguridad no son los únicos que afectan al transporte público; en la actualidad, las malas prácticas y formas en las que los conductores de buses, busetas y colectivos transportan a los pasajeros indican otro grave problema. Esta idea se encuentra respaldada no sólo por la vivencia personal de los pasajeros en estos vehículos, sino también por las escandalosas cifras que revelan el comportamiento negativo de los conductores de servicio público.

A partir de este tipo de incidentes se recrean las populares frases “maneja como busetero” y “maneja como taxista”, que en últimas hacen referencia a la cantidad de comparendos que tienen a costas sin que esto sea un impedimento a la hora de transportar personas.

“La ‘Guerra del Centavo’ es el nombre popular que se le da a la práctica que los conductores del sistema de transporte público colectivo realizan a diario. El beneficio económico está ligado a la cantidad de pasajeros transportados, en el marco de la sobreoferta del servicio y la lucha establecida por su competencia. Se ha identificado que la guerra del centavo es uno de los peores problemas que aquejan al tráfico y buen funcionamiento del transporte capitalino”

Fuente: Oscar Ricardo Aristizabal

Dentro del contexto del servicio de transporte público, también se hace referencia a los taxis, que en particular muestran una panorámica conflictiva; primero, es un servicio costoso que no resulta rentable para el nivel promedio de ingresos de los bogotanos (\$633.000). Segundo, también presenta problemas de inseguridad entorno a los conocidos paseos millonarios o secuestros express, y tercero, en el medio se viene presentando un fenómeno 'selectivo-agresivo' en el cual los taxistas se abstienen de prestar el servicio a los usuarios bajo pretexto de trancones y/o distancias cuando los pasajeros ya han ingresado al interior del vehículo. En algunos casos, incluso, llegan a solicitar un pago mayor o bonificación por realizar el servicio. Este fue el caso de Julio César Cañón, diseñador gráfico quien en varias ocasiones ha

tenido que pagar de más por las carreras que solicita en un servicio de taxi.

Julio César compró su moto hace dos años, y dice que fue precisamente porque estaba cansado de soportar el mal servicio que ofrece el transporte público: *“Los taxistas no son confiables, no digo que todos, pero yo creo que más de la mitad le metieron mano al taxímetro, pero la inseguridad es de todos, buses, busetas, colectivos, taxis, en ninguno se puede ir tranquilo y rápido. Por eso me decidí por la moto. Porque me puedo ir tranquilo, y porque me puedo ir rápido, al menos más que si voy en bus, transmilenio o taxi.”*



Él como muchos jóvenes bogotanos visitan con frecuencia la Zona Rosa, en donde pueden encontrar distintos tipos de rumba que se ajustan a los presupuestos del momento. Sin embargo, los viernes y sábados según Julio Cesar, los taxistas hacen fiesta: *“Yo paro un taxi y le digo que me lleve a Teusaquillo, y me dicen: si claro, le vale tanto: veinte, veinticinco. Y yo digo que no, y paro a otro y me dice lo mismo. Todos en la zona hacen eso, piden de más y uno tiene que darles lo que quieran porque si no, no lo llevan”*. Julio ha tenido que pagar hasta \$25.000 por una carrera desde la calle 85 con carrera 15 hasta Teusaquillo, lo que en otros momentos no cuesta más de \$9.000 pesos.

Esta conducta aunque ha sido identificada por las autoridades distritales y tiene una penalización para el taxista y la empresa de taxis a la que se encuentra afiliada el vehículo, en la mayor parte de los casos no es denunciada, y por tanto, tiende a establecerse como una norma en la ciudad.

Hace poco más de diez años, Transmilenio se presentó como una opción para superar parte de los problemas de los bogotanos, pero hoy por hoy, se convierte en otro de los motivos por los cuales, una importante parte de la ciudadanía se encuentra interesada en adquirir una moto.



José Luis Camelo es estudiante de décimo semestre de mercadeo en la Universidad Central, él debe hacer uso del Transmilenio varias veces al día: de su casa al trabajo, del trabajo a la universidad y de ésta a su casa nuevamente. La rutina en este sistema de transporte lo agobió hace 8 meses. *“Transmilenio fue bueno hace diez años, yo sabía que me tenía que ir apretado, pero llegaba rápido. El problema es que ahora las filas son eternas, los buses pasan llenos, pierdo mucho tiempo en la estación, y si salgo bien librado no me roban. Pero uno se demora lo mismo o más que en bus. Los trancones de Transmilenio son los peores de todos”*

José Luis decidió comprar una moto por recomendación de un amigo de la universidad. La vida de José Luis, dice haber cambiado desde que se compró la moto. Un día cualquiera tiene ahora veinte minutos más de sueño, que en palabras de José, son esos veinte minutos que pasaba en un trancón.

En un conjunto residencial en Suba, a las 5:30 a.m. luego de un vaso de agua se prepara para salir con Seven, su perro golden retriever, quién también se ha visto beneficiado desde que compró la moto. Desde hace 8 meses, José Luis y Seven aprovechan el tiempo que antes perdía en el trancón, haciendo ejercicio antes de salir a la oficina.



Foto: Catherine Aragón Garzón



Esta es una mañana como aquellas con las que despierta Bogotá luego de un torrencial aguacero que tiñe de blanco el nocturno cielo ciudadano. Hace un frío estremecedor, y José dice que a esa hora el frío es tan macabro que le duele al respirar. Ya está acostumbrado. Cae una leve llovizna pero no le preocupa, su equipaje de motociclista ya está listo.

Son las 6:30am y luego de un rápido desayuno, prepara su ropa de motociclista: Dos pares de medias, las dos son de repuesto; no quiere recoger otra oleada de hongos de esas que se originan en los charcos que quedan del diluvio nocturno, y se alimentan del calor que les ofrece las medias mojadas y los pies calientes. La última vez, se demoró casi tres meses en erradicar la micosis. Dos pares de guantes de lana que cubren sus delgadas manos, y evitan ese frío “tuetanero” que los conductores de carros y pasajeros de otros vehículos consideran suicida.

“Me da risa la gente que ve un moto-

ciclista en un aguacero o con un frío bien verriondo y dicen: ¡ay pobrecito! No. Pobrecitos ellos que van espichados, van tarde para el trabajo y están en un trancón.” Por eso, José es precavido y en su experiencia de conductor de moto ha aprendido que dos es mejor que uno, y que para el clima bogotano siempre es mejor ir bien preparado. De acuerdo con su filosofía, toma la maleta en donde guarda una capa, un pantalón de sudadera, un saco y se prepara para salir.

La llovizna a esa hora ya se ha disipado. Recoge las llaves de su moto y se despide del perro. Ya en el parqueadero, me advierte: *“Ojalá no sea nerviosa, los carros se van a pegar y no quiero que se vaya a asustar. Si se mueve muy duro nos podemos caer y yo no tengo con qué pagarla”* Luego de las risas, y antes de subir a la moto me advierte: *“Usted me dijo que manejara como siempre manejo, y yo manejo rápido. Téngase duro y no se asuste. Es en serio”*

El rugido de la moto estremece el parqueadero, la moto parece más alta de lo que se ve en la calle. Tengo que dar un pequeño brinco y tratar de mantener el equilibrio para no caer del otro lado, no sé dónde hay que poner los pies, pero con el casco puesto no sé cómo hablar. Grito un par de palabras hasta que José abre el visor de mi casco. – *¿Dónde pongo los pies?* Pregunto todavía a grito herido. – *Abajo en las patitas*, me responde con una sonrisa de esas que dicen: no eres para nada inteligente. – *¿Y de dónde lo agarro?* – *Con confianza agárreme así*, me dice mientras acomoda mis brazos en torno a su estómago.

La salida del parqueadero no tiene nada de extraño. Se ve todo muy fácil y, continúa así hasta tres cuadras más adelante cuando nos disponemos a salir a la Avenida Suba. Mientras esperamos en el semáforo veo las caras de los conductores, se ven intranquilos y miran ansiosos la luz del semáforo. El pito de un taxista es la alerta para arrancar, y aunque el semáforo aún está en

amarillo, una moto que acababa de aparecer acelera y arranca. Nosotros también lo hacemos.

Deben ser casi las siete de la mañana, y la avenida Suba está llena de buses y colectivos escolares. Estamos en el carril externo, y distintos vehículos empiezan a aparecer desde los barrios aledaños hacia la vía principal. Es entonces cuando comienza el zigzag.

El corazón se me acelera, veo en cada carro que sale al paso el choque inminente, el fin de mis días. Pero más allá de mi fatalismo, mi conductor se encuentra emocionado, se voltea y me dice algo que no alcanzo a escuchar. Por prudencia me agarro más duro y empiezo a presionar mi pie derecho, reflejo involuntario de ese freno que no alcanzo, es entonces cuando recuerdo que el freno que busco desesperadamente es el de mi carro.

Un hueco, una frenada, una acelerada, otro hueco, un salto, esquiva a la derecha, esquiva a la izquierda. Semáforo.



Abro los ojos y ya estamos en la Autopista Norte, el tráfico no está tan congestionado, sin embargo, José ha pasado por los tres carriles evadiendo ‘conductores tortuga’, como él los llama.

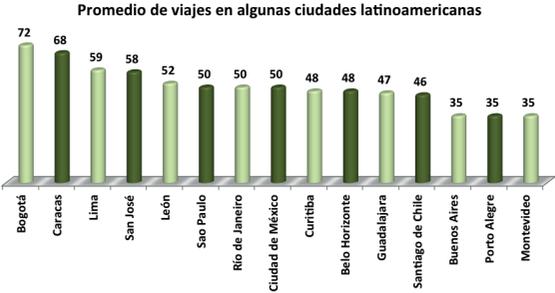
Es entonces cuando llegamos a un punto muerto, al parecer es algo grave porque los carros no se mueven. José decide tomar el carril externo aunque esto implique lidiar con los pasajeros de taxis que suben y bajan en cada cuadra. En este momento sólo pienso en la cantidad de motociclistas que se han accidentado cuando los pasajeros de un taxi abren las puertas del vehículo, y los primeros salen disparados.

El trancón de las motos es distinto al trancón de los carros, lo que a un vehículo particular le hubiese costado al menos 15 minutos, en la moto de José y gracias a su habilidad en el zigzaguo no pasaron ni siquiera 5. Era un choque: la buseta que estaba en el carril externo trató de entrar al segundo carril y se encontró con una furgoneta de lavande-

ría. Nada grave, el asunto era, como se dice en las vías, cuestión de latas.

El zigzaguo, aunque está prohibido por el Código Nacional de Tránsito en la práctica no es reconocido como norma legal, sino como ‘ejercicio de habilidad’. José explica al respecto, que el zigzaguo no es algo prohibido: *“Lo hacen todas las personas, los conductores escoltas, el ejército, la policía, los de los domicilios. Si fuera algo ilegal o prohibido, no creo que todo el mundo lo hiciera (sic) a toda hora y a plena luz del sol.”* El capítulo V, artículo 94 refiere específicamente: *“(Las motocicletas) no deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Y siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.”* El transcurso de la casa de José a su trabajo, ubicado en la calle 93 con carrera 13, nos toma 18 minutos. En Transmilenio, contando sólo el recorrido que tarda el bus de estación a estación tarda al menos 10 minutos más, esto sin contar el tiempo que dura

la caminata desde la Autopista Norte hasta la carrera 13, en total otros 15 minutos más. Para José, los minutos que ubican estadísticamente a Bogotá como la ciudad de la región Latam en la que el promedio de viaje es el más largo ya dejaron de importar. Por ahora sabe que mientras mantenga su pericia en el 'manubrio', él y Seven lo disfrutarán.



Fuente: Banco de Desarrollo en América Latina

La moto
QUE ME LLEVARÁ...



Hernán ha tomado la decisión. El tiempo que duran sus recorridos transportándose en vehículos del servicio público y la inseguridad de los mismos han sido sus principales motivadores para adquirir una moto. Ignorando las recomendaciones de su abuelo, se dirige al portal de la 80 para tomar un Transmilenio que lo llevará a la Avenida Caracas con calle 34, sitio que le recomendó un amigo para comprar la moto.

Mientras esperamos la llegada del alimentador, Hernán comenta: *“Vamos para la 34 con Caracas, mi amigo me dijo que hace un tiempo allá regalaban el curso de conducción por la compra de la moto. Yo no creo que ahorita esté esa promoción, pero vamos a ver qué me dicen”*. El calor del sábado en la tarde es sofocante y luego de salir del Portal Hernán ya se empieza a imaginar en su moto. Han pasado 7 minutos y mientras el futuro comprador observa por la ventana, entusiasmado comenta: *“Mire ese trancón tan verraco, eso es así todos los días, y eso que hoy*

no es festivo, los festivos son peores porque ésta es una salida de Bogotá y media ciudad sale de viaje. ¡Mire, mire! Esa moto va despacio pero va andando. No tiene que aguantarse este trancón”.

Con una sonrisa que le ocupa casi la mitad de su cara, Hernán observa las motos que en zigzag adelantan el paso y dejan el trancón atrás.



A la llegada del concesionario de motos, una joven vendedora se acerca a preguntarnos: ¿Qué moto están buscando? Hoy les tengo varias promociones. Hernán ya sabe algunas de las características que le va a solicitar: *“Una moto de 125 o 150 cc, negra con azul, preferiblemente. Lo del color es porque quiero que tenga el color del más veces campeón del Fútbol Colombiano.”* Lo demás viene por añadidura, pero la verdad es que no sabe nada más.

La señorita se presenta: *“Yo soy Tatiana Díaz”*, dice coquetamente mientras lleva a Hernán a la exhibición de motos que ocupan el frente del concesionario. Las opciones, después de 3 minutos de visita guiada y 8 motos evaluadas, se reducen a dos: La CBF 125 y la Suprema.

Con un millón de pesos de cuota inicial y módicas cuotas de \$237.883 durante dos años, Hernán podrá adquirir su moto. Las cuentas del comprador deben ser revisadas con detenimiento: ¿cuánto necesitará para el manteni-

miento mensual de la motocicleta? Tatiana toma el esfero que tiene entre su escote y le explica:

“La moto consume 1 galón por cada 140 km. recorridos. Para su caso, hagamos el cálculo de 16 km diarios que son más o menos lo que hay de su casa a su trabajo en ida y vuelta. El galón está a \$8.607 lo que quiere decir que un galón le dura para 8 días, y a la moto le caben 3,4 galones. Entonces, digamos que cada 15 días usted la tanquea. Ahí ya hay ahorro”. Hernán toma los cálculos con calma y dice: *“En un mes de transporte me gasto \$170.000 más o menos, y en sólo gasolina me gastaría como \$70.000”.*



Tatiana ve en los ojos de Hernán la alegría de las matemáticas, y como buena vendedora continua: *“El SOAT se le da como obsequio por la compra de la moto y esos son \$328.400 que usted no está pagando. Además si toma la promoción, le incluimos el valor de la matrícula que son \$250.000 más que se está ahorrando.”* La felicidad del comprador es evidente, sin embargo, mientras trata de ocultar la emoción, pide más.

“Un amigo me dijo que viniera acá porque yo no tengo pase de moto, pero ya sé manejar. Él me dijo que por la compra de la moto me lo regalaban...”

Esperando una reacción negativa de la vendedora, Hernán mueve sus manos dentro del pantalón como un niño que pide un dulce luego de atascarse con el pastel.

Con la alegría de una madre cómplice, la vendedora le responde: *“Por ahora no tenemos esa promoción, pero acá desde el concesionario lo podemos ayudar.”*

Tras un silencio de expectativa, Tatiana prosigue: *“El día que usted venga a recoger la moto, en la factura de venta le pongo un sello y con ese usted va a la academia y allá le hacen un descuento. El pase vale como \$460.000 y por ser cliente de la marca, le queda en \$345.000. Hay cuatro sedes y usted puede elegir la que más le convenga: Suba, Kennedy, por la 80 y Bosa. Ahí la demora ya es suya, lo que usted se demore en las pruebas y los papeles.”*

Con la hoja de cotizaciones en la mano, Hernán sale feliz. Sólo le resta pedir algunos soportes económicos en su trabajo, y esperar la llamada de aprobación del crédito. Lo demás, también viene por añadidura. ●●

No hay bien
QUE POR MAL NO VENGA



Las ventajas y beneficios que ven los motociclistas en sus vehículos no se reducen únicamente al precio, ya que en el mercado se puede encontrar una moto desde \$1.600.000 completamente nueva. La fácil adquisición, entendida como los requisitos económicos y financieros del comprador es otra de las bondades que llaman la atención. En este sentido, existen ofertas que publicitan una moto desde \$2.400 pesos diarios lo que en sí mismo resulta llamativo ya que se convierte en la manera más económica de transportarse, si se tiene en cuenta que dos pasajes de Transmilenio en horas pico cuestan \$1.000 más, y en buses del servicio público \$400.

De otra parte, las motocicletas se caracterizan por un bajo costo de operación lo que significa que en comparación con un carro particular su consumo de gasolina, repuestos, y parqueadero son considerablemente menores. El parqueadero, por ejemplo, no sólo cuesta menos, entre \$30 y \$70 pesos el minuto, sino que además

ocupan menos espacio que un automóvil, por esto también resultan más rentables para dueños y administradores de parqueaderos.

Sin embargo, para el caso bogotano, las mejores razones por las que resulta favorable comprar una moto se encuentran enmarcadas en el contexto de un tráfico congestionado: primero porque facilita la movilización en los atascamientos (a través del zigzagueo), segundo, permite viajes de dos personas y, tercero, no tiene restricciones de movilidad como sí la tienen los vehículos particulares con el pico y placa. Además de esto, vale la pena agregar que las motocicletas también se convierten en herramienta de trabajo lo que favorece aún más en el ahorro de los gastos familiares, pero sobre todo, genera la posibilidad de obtener utilidades económicas.

Si bien son muchas las facilidades y bondades que presentan como atractiva la opción de comprar una moto en Bogotá, éstas mismas razones tienen



su contrapeso, lo que se convierte en una carga para los propios usuarios, pero también para el Distrito.

Las limitaciones del clima y la lluvia aunque para algunos podrían resultar en un aspecto negativo a la hora de pensar en una moto, son superadas si se enfrentan al tiempo que debe pasar un pasajero en un trancón o la misma inseguridad que se da en el transporte público.

Por otra parte, si bien, la mayoría de las motos permiten un buen grado de maniobrabilidad en un trancón también es cierto que este mismo hecho es uno de los factores que permiten un alto índice de robos y atracos de este vehículo. Según registros de la policía nacional, las motos son presa fácil de los ladrones. Los semáforos, o incluso los mismos trancones en los que se ven atascadas las motos se convierten en los escenarios perfectos para cometer el hurto de motocicletas. Según las estadísticas de ASOPARTES (Asociación del Sector Automotriz y sus Partes) en la

ciudad se denuncian en promedio diario el robo de aproximadamente 6 motocicletas. Desde el 1 de enero hasta el 31 de marzo de 2013, sólo en Bogotá se registraron los robos de 206 motocicletas.

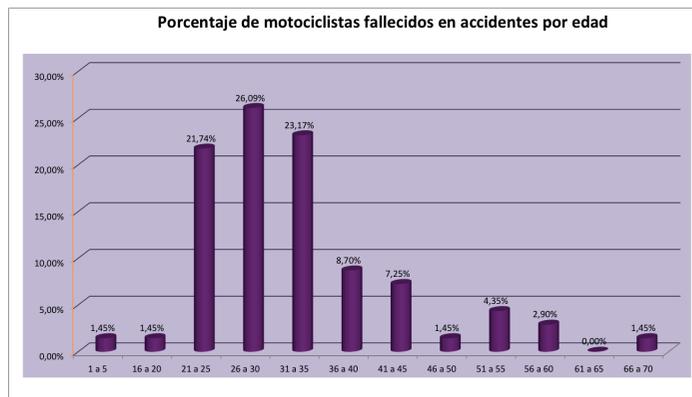


Foto: Catherine Aragón Garzón

Para nadie es un secreto, que el punto más débil de este vehículo es su falta de protección al conductor y pasajero. Mauricio Roa, taxista desde hace 25 años explica: *“Los motociclistas son muy valientes. Yo no sé si es que ellos saben y se aprovechan de que no tienen chasis o en serio no se dan cuenta que en un accidente lo que los amortigua son sus piernas, y brazos. A diario yo veo como mínimo unos 15 accidentes con motos y la peor parte siempre se la van a llevar ellos. A mí por lo menos me cubren las latas”*. En sí mismo, el problema de la alta accidentalidad también afecta al Distrito, los costos de atención médica para motociclistas son por un lado bastante altos y por el otro, ocasionan serios problemas cuando a raíz de este tipo de accidentes, se congestionan las salas de urgencias.

Según el Fondo de Prevención Vial en el país hubo 5.200 accidentes en moto en el 2012.

Si se sumaran los gastos hospitalarios correspondientes a este número de accidentes registrados, los mecánicos y las multas para todo tipo de vehículos, el valor ascendería al 3 por ciento del Producto Interno Bruto Nacional.

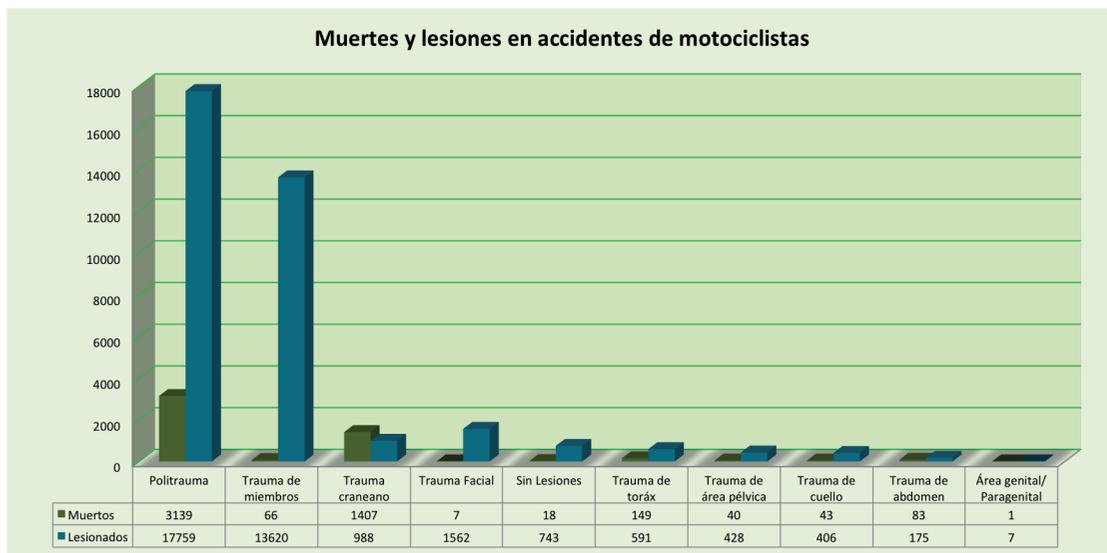


Fuente: Movilidad en Cifras 2011 Secretaría de Movilidad de Bogotá

Los mayores índices de accidentalidad con motos se registran en las localidades de Kennedy, Suba, Engativá y Usaquén, particularmente los viernes y sábados, entre las 7 y 8 de la mañana.

Laura Díaz, médica general, comenta: *“Da tristeza y da rabia atender a los motociclistas que nos llegan a urgencias. Rabia porque la mayoría de accidentes se pudieron prevenir si los motociclistas y conductores respetaran las señales de tránsito y las normas de seguridad cuando conducen. Pero al mismo tiempo, también da mucha*

tristeza atender a personas que por el afán, o por ir peleando en la vía, que uno me cerró y que el otro me cerró también, acaben con serios problemas físicos, incluso sin volver a caminar o lo que es peor, sin vida; porque los cascos que tienen son de juguete y no cumplen con la reglamentación requerida”.



Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses/Sistema de información para el Análisis de la Violencia y la Accidentalidad (2011)

Según organismos especializados como el Fondo de Prevención Vial y la Secretaría de Movilidad, los accidentes de tránsito en los que se registra participación de motocicletas se producen mayoritariamente por incumplimiento y desconocimiento de las normas de tránsito.

Se ha dicho ya que las academias de conducción son las responsables de la formación de los conductores, pero para algunas, la licencia de conducción es una mercancía como cualquier otra: sujeto a la variables de la economía y por supuesto, a la competencia desleal.

Enrique Lesmes tiene 47 años y desde hace 9, es el propietario de uno de los 119 centros de enseñanza automovilística que se encuentran matriculados en Bogotá y están aprobados por el Ministerio de Transporte. Los precios y cursos de conducción que allí se ofrecen no tienen nada extraordinario en comparación con los demás; se enseña a conducir motos, vehículos particulares, vehículos de servicio público, y

vehículos de carga pesada. En términos normativos, la escuela de conducción de Enrique cumple con todos los requisitos que se exigen por ley para enseñar a manejar a las personas, y por tanto, los cursos, trámites y licencias son completamente legales.

Pero la academia de Enrique se diferencia (o no) de otras, en tanto que allí se expiden todo tipo de licencias de conducción sin necesidad de hacer el curso de horas prácticas y teóricas que se exige por ley. La academia de Enrique tiene 3 sedes en distintas partes de la ciudad, y sólo a través de contactos de 'confianza' expide licencias de conducción sin hacer el curso, e incluso, sin saber conducir.

La tarifa establecida para hacer los trámites del curso es de \$100.000 pesos adicionales al curso como tal, es decir, si el curso cuesta \$460.000 pesos, Enrique cobra cien mil adicionales para que la persona no tenga que hacer las horas prácticas, teóricas y de taller



exigidas en el documento que se registra en el RUNT (Registro Único Nacional de Tránsito).

Todo es legal: los exámenes médicos se realizan en cualquiera de los centros autorizados por el Distrito, pero Enrique, como sabe que los timadores abundan en las calles, prefiere que sus clientes los realicen en los SIM (Servicios Integrales para la Movilidad) para que estén confiados sobre la legalidad de los trámites que están haciendo. El pago se realiza a Zulma su secretaria, la mitad cuando se hace el acuerdo, y la otra mitad cuando se tiene el pase en la mano.

Enrique o 'Quique' como lo llaman los allegados a su oficina comercial, se encarga de que uno de sus asistentes acompañe al cliente y lo asesore en cada trámite a realizar. Luego de firmar la planilla de horas realizadas, tanto prácticas como teóricas, se hace la entrega del certificado de aptitud en conducción que otorga la academia en donde se certifica que la persona

aprobó los tres módulos.

Uno de los empleados de Enrique acompaña al ofertante al SIM para que realice el examen físico, mental y de coordinación motriz que es expedido por el Centro de Reconocimiento de Conductores (CRC). *“Si usted ya ha manejado moto, ese examen le queda fácil. No se vaya a preocupar, la van a poner a ver en una pantalla unas pruebas para ver si tiene reflejos. ¿Usted sabe montar bicicleta? –Sí- entonces no necesita saber nada más para pasar el examen.”-Pero yo sé manejar moto semi-automática y la que voy a comprar es más grande- “Hija, aprender a manejar moto es como todo en la vida, a la poca y con práctica sumercé aprende”*



Después de las pruebas de coordinación y motricidad, lo único que falta es reclamar el pase. El trámite se realiza en los puntos RUNT en donde se toma la foto y se hace la entrega de los documentos que allí solicitan.

“Con el pase en la mano, salimos y vamos a la cafetería que queda ahí a media cuadra. Me entrega la plata y estamos listos”, concluye Enrique.

La ilegalidad en este caso no está relacionada con la validez y veracidad de la licencia de conducción, es decir, la persona no tiene riesgo de incurrir en falsedad en documento público, sino más bien con la responsabilidad que tienen academias como las de Enrique en las que la palabra, ‘de saber manejar una moto’, es suficiente para emitir el pase.

Un familiar o un amigo son muchas veces los maestros que enseñan a manejar moto, sin embargo, la educación vial y la reglamentación que regula el tránsito en la ciudad son dejadas como opcionales y aprendidas en el

camino. No es entonces de extrañar, que el conocimiento de las normas que rigen particularmente a los motociclistas sea bastante bajo y se llegue incluso a trasgredir la ley por el hecho de no saber que se está cometiendo una infracción. A pesar de esto, el desconocimiento de la norma no exime de su cumplimiento, y en lo referente a las multas que deben asumir los motociclistas para algunos son demasiado bajas en comparación con los daños que ocasionan.

Miguel Salgado, taxista desde hace 7 años, tuvo un accidente de tránsito en el que se vio involucrada una motocicleta. *“Afortunadamente las latas uno las puede mandar arreglar, y desde que uno se sube al taxi no está exento de que le pase algo, de que se estrellé o que lo estrellen. Yo en este caso no tuve la culpa, iba a voltiar (sic) por una esquina y me encontré con el motociclista que también iba a voltiar (sic). El ‘man’iba tan rápido que del tropezón cayó a media cuadra. Yo pensé que lo había*

matado, pero el man tenía las siete vidas del gato: se levantó rapidito y no se rompió ni un hueso. Llegó la policía de Tránsito, se hizo el croquis y al man lo partieron: como \$80.000 pesos le valió la multa. ¿pero si se hubiera matado, cómo quedo yo, cómo queda la familia del man. (...) con esa multas tan bajiticas (sic) cualquiera comete la infracción, hace el curso y listo. Eso así no es. Eso no es ley”.

Para muchos, la falta de sanciones drásticas sobre el comportamiento negativo en las vías, no sólo de las motos sino también de otros vehículos motorizados, es un mal cultural que nos aqueja. Los referentes al respecto, que se usan para ejemplificar éstas situaciones son siempre europeos, en donde el proceso para obtener la licencia de conducción no se reduce a unas cuantas horas teóricas y prácticas, sino a un periodo importante de tiempo en el que las personas se preparan para conducir un vehículo.

En este mismo orden de ideas,

las penalidades por infringir las normas de tránsito en países del primer mundo, son tan drásticas, que las personas lo piensan dos veces antes de arriesgarse a perder su licencia o costear las altas tarifas de multas.

En el escenario local el panorama es desesperanzador. El zigzagueo de las motos entre los vehículos, la falta de respeto hacia la normatividad y la falta de una educación vial que respete la vida propia y la de los demás son algunas de las falencias que se vienen estableciendo como aceptables en la ciudad; pero peor aún, son aspectos que empiezan a convertirse en norma y no en excepción, es decir, comportamientos que se piensan como legales y permitidos debido al desconocimiento del tema. 

CODIGO	DESCRIPCION INFRACCION PARA MOTOS (2013)	VALOR
A01	No transitar por la derecha de la vía.	\$ 78.600
A02	Agarrarse de otro vehículo en movimiento.	\$ 78.600
A03	Transportar personas o cosas que disminuyan su visibilidad e incomoden la conducción.	\$ 78.600
A04	Transitar por andenes, aceras, puentes o demás lugares de uso exclusivo para el tránsito de peatones.	\$ 78.600
A05	No respetar las señales de tránsito.	\$ 78.600
A06	Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos	\$ 78.600
A07	Transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata o con ellos pero en estado defectuoso.	\$ 78.600
A08	Transitar por zonas prohibidas o por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban o conducir por vías diferentes a aquellasellos cuando las hubiere.	\$ 78.600
A09	Adelantar entre dos (2) vehículos automotores que estén en sus respectivos carriles.	\$ 78.600
A10	Conducir por la vía férrea o por zonas de protección y seguridad.	\$ 78.600
A11	Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias, en este caso el vehículo no automotor será inmovilizado.	\$ 78.600
A12	Prestar servicio público con este tipo de vehículos además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.	\$ 78.600

Fuente: Secretaría de Movilidad de Bogotá.



Como en el ring:

LAS MOTOS EN UNA ESQUINA Y LOS CARROS EN LA OTRA



En las vías de la capital las conversaciones sobre el tráfico y el uso de las calles nos presentan dos visiones distintas que se enmarcan de acuerdo al vehículo en el que nos transportamos.

Como en un cuadrilátero, los conductores de carros presentan generalmente sus opiniones generalmente en un marco similar a éste:

“Qué imprudencia, nadie les dice nada, esto parece la jungla. En esas motos tan inestables, un mal movimiento y terminan incrustados entre los dos carros. Ay, aquí vienen otros. ¿Por qué no se van por un solo carril?, ¿Por qué no respetan? Este tipo me va a rayar el carro, mejor lo cierro para que no pasen por acá.”

Entre tanto, los conductores de motos, suelen percibirse a sí mismos a través de su agilidad y habilidad para esquivar el trancón:

“Muy feliz y muy tranquilo, con su carro tan fino y tan limpio, debe oler a cuero nuevo. Espere y miremos bien: sí, está nuevecita. Esa es mucha nave. Ay

este man no va a dejar pasar, pero a mí no me gana, me le voy por el otro lado y queda como los terneros. -¡Uy pilas!. Ya arrancaron.”

Las vías públicas de la capital, hacen parte de los pocos espacios en donde confluimos todos: desde los más ricos, hasta los más pobres, desde lujosas camionetas hasta sencillas balineras. No hay carriles para los más pudientes, ni tampoco los hay para quienes llevan el cansancio, las preocupaciones de un día de trabajo y los bolsillos limpios. Si de buscar una comparación se tratara, tal vez se diría que las vías públicas son como el aire: todo lo que le pasa en él nos afecta por igual.

Sin embargo, las ideas sobre lo permitido y lo prohibido en el recorrido de las vías toman tantos matices y significados como conductores y peatones circulan sobre las mismas. La pericia es para los motociclistas un modo de sobrevivir en la calle, mientras que para los resguardados conductores de otros vehículos ésta misma pericia resulta

una ofensa a ellos mismos y a sus vehículos.

Para entender por qué los accidentes con motociclistas son tan frecuentes en las calles de Bogotá, es necesario revisar cuáles son los conflictos que existen entre los conductores de motos y todos aquellos que no lo son.

Según la sicóloga social Mercedes Archila este conflicto tiene dos connotaciones particulares para el caso de Bogotá. El primero, se encuentra relacionado con el clima y crecimiento de la ciudad ya que, a diferencia de ciudades y municipios cálidos, la capital históricamente no contaba con estos vehículos debido a las dificultades que suponían los torrenciales aguaceros: *“Bogotá no se acostumbró a la presencia de las motos como sí lo hicieron los conductores de otras ciudades con climas más tropicales. De un momento a otro, nos llenamos de motos y nunca estuvimos preparados para convivir con estas”*.



Por otro lado, las mismas características de las motos y en particular, la vestimenta que se requiere, también nos da indicios importantes acerca del por qué los conductores de los distintos tipos de vehículos vulneran a los motociclistas. *“El casco que usan los motociclistas hacen que sus caras pierdan los rasgos humanos que podemos identificar con mayor facilidad en otros conductores y transeúntes. Los conductores no ven en el motociclista a una persona, ven a un infractor, a un posible agresor”* concluye la sicóloga.

Una misma vía

DOS HISTORIAS DISTINTAS



Edwin Argüello es propietario de una pequeña motocicleta, una BWS 125 modelo 2010. Sus recorridos no son cortos: de su casa en el barrio La Campiña hasta su oficina de trabajo en la Zona Industrial, donde se desempeña como coordinador logístico de una empresa de deliveries, tarda casi una hora. La moto fue un regalo de cumpleaños que se dio a sí mismo y en ella ha recorrido, según su odómetro, 108.775 kilómetros. Entre idas y vueltas, Edwin tiene

en su memoria todos los 'cacharros' que le han pasado cuando maneja su moto. *"A las malparidas groserías ya me acostumbre. Me he ganado muchas, unas con toda la culpa y la intención, las otras porque sí, porque voy en moto y me esquivo de los trancones. Yo creo que*



Foto: Catherine Aragón Garzón

eso es envidia de los que tienen carros, que van muy protegidos, que se siente muy machitos porque van en carro grande; los buseteros tienen cruceta y

los taxistas tienen... a los otros taxistas. ¿Yo? Yo voy solo con 'mi negra'. Mi motico ha voltiado mucho, se ha caído, conmigo encima y todo: mírela, parece nuevecitica. -¿qué por qué la envidia de los demás conductores?- Pues porque yo creo que ellos sienten rabia, como una impotencia porque los trancones y más los de la trece (la

calle trece) son a veces hasta de más de una hora. La envidia, es eso, yo creo que hay gente que quisiera salirse del carro y montarse en la moto conmigo, dejar el carro tirado, pero la verdad no sé.

Montar en moto en Bogotá es como el programa de televisión, eso es "Profesión Peligro". Yo mismo, a mí no me han contado, yo lo he vivido: los carros se nos van encima, nos tiran a cerrarnos, nos tiran a sacarnos de la vía. -¿Que por qué? Yo no sabría decirle a ciencia cierta, eso hay de todos los tipos de conductores, los malgeniados y los buena gente. Claro que, los malgeniados son más.

Yo ya tengo callo, de las pisadas que me pegan. Uno está estacionado, juicioso, esperando un semáforo o en un trancón, y para descansar las piernas toca estirarlas. Ahí es cuando aprovechan algunos desgraciados y con mañita lo van pisando a uno. Hasta se ríen. Lo hacen de maldad, por hacerme el mal.

No es por más. Yo me pregunto: "¿Qué ganan con pisarlo a uno?"

Entre risas, Javier Osorio, expone una tentativa respuesta a la pregunta que tanto intriga a Edwin y a otros motociclistas que se han visto afectados por este tipo de prácticas;

que aunque son muy frecuentes, no se encuentran registradas en los expedientes de ninguna entidad distrital.

-Uno ya viene con rabia, de pelea con otras motos, porque es que esos manes sí que son atravesados. Ellos le hacen maldades a uno, le tumban los espejos, le rayan el carro, provocan todo tipo de accidentes... Uno ve la oportunidad, de cómo diría... Sí, de tomarse una venganza chiquita. Yo lo hago por desquite, pero sé y lo tengo muy en claro que no es algo bueno, no se debe hacer.





Javier es conductor de una de las rutas alimentadoras de Transmilenio, y ha trabajado en el sector de transporte desde que tenía 17 años.

“En mis tantos años como conductor, le digo a usted, señorita, que he tenido más de un ‘rifirrafe’ con las motos. Mire: he manejado, camión, camioneta, buseta, que fue de mi propiedad, y durante 15 años manejé taxi, acá en Bogotá y también en Medellín. Y yo sólo puedo decirle que las motos son un mal muy grande. He visto, con mis propios ojos cómo quedan ahí en la calle. ¿Por qué? Porque es que los muchachos creen que esto es una moda, cogen las motos muy ligeritamente y no saben qué es la vía, cuáles son los peligros. En mi parecer, eso se debe al desconocimiento y a la falta de entrenamiento que se le dan a las motos y, en general, a todos los carros. Se lo digo con razón y con experiencia, yo creía que por llevar todos los años que tengo encima sabía manejar, y sabía qué hacía. Pero cuando entré a Transmilenio

me dí cuenta de muchas cosas; de que no sabía qué eran las señales de tránsito, ahí con los cursos intensivos que nos toca hacer nos enseñaron cosas básicas que yo ni idea. Aprendí a leer las señales horizontales, que antes yo veía pero no entendía muy bien, lo que hacía era por práctica y por lógica. Acá, ahora desde que empecé a manejar el alimentador, supe que por milagro no me había pasado nada, pero que las imprudencias que yo cometía me podían llevar a la muerte, y lo peor, que podía llevar a la muerte a personas inocentes. Ahora yo digo, esto lo vine a saber por Transmilenio, pero cuántos no andan como andaba yo, pensando que eso es no más de coger un carro o una moto y echar pa’ delante.

Yo digo, y le reconozco que a veces me ‘emberraca’ la actitud de los motociclistas, porque se volvieron gavielleros. La otra vez, me le ‘emberraqué’ a uno y no lo dejaba pasar, por atrevido, porque se quería meter por donde no cabía. Yo iba con mi señora y con mis

cuñadas en el carro de la casa, y ese hijuemadre, meterse y a meterse, y yo no lo dejaba. De un momento a otro me adelantó y ahí en un semáforo se unieron con otras motos. ¡Imagínese! Me hicieron la encerrona. Yo me vi rodeado como de unas diez o quince motos que andaban ‘despasitico’, y no me dejaban salir. Mi cuñada los amenazó, y empezaron a tirarme monedas en el parabrisas.



Foto: Catherine Aragón Garzón

Ahí yo paré y mi otra cuñada llamó al 123 y les empezamos a tomar fotos. Cuando vieron eso ahí si se fueron”.

-”¡Pero es que los conductores no nos quieren ver a los de las motos! Nos echan el carro, nos tiran encima, y ¿uno qué? A aguantarse”, dice Edwin mientras dibuja algo en la servilleta.

“Mire, si esta es la vía y los carros vienen por este carril, (se refiere al externo de la calle) a uno lo arrinconan casi contra el andén. Si uno va por este carril (señalando el carril medio) lo pasan por el externo y lo mandan a uno al otro lado. ¿Entonces? ¿Qué quiere decir eso? Pues que no nos quieren a los de las motos. Que como la moto no es un carro grande que se pueda ver y que ocupe mucho espacio, entonces que se echen pa’ un lado. Uno de motociclista le toca enfrentarse a eso todos los días: que lo tiren a los lados, que lo orillen, que lo empujen y todo eso a velocidad.

Por eso es que nos accidentan tanto, porque, en unas, es intencional y, en otras, tienen los retrovisores pegados al rabo del carro en el que van y dejan un punto ciego muy grande. Por eso le digo, que por egoísmo y envidia es que nos viven atropellando, porque no nos ven y, si nos ven, no les importa y lo van botando a uno al barranco.

Uno tiene que tener nervios, como dicen, de acero, para saber que se sube a su moto y que en el camino más de uno le va a hacer la cochinada. Pero yo no soy bobo, mi Diosito me dio una inteligencia, y gracias a Él me he cuidado de no tener accidentes graves, todo porque yo sé cómo es que se anda, a quién hay que correrle y a quién hay que tirarle.

Por su parte Javier conductor de transporte público comenta: Accidentes graves que yo haya tenido, sí, y no yo personalmente, sino los pasajeros a los que transporto. Cuando tenía mi buseta, hace unos... cinco años, diga usted, una moto me atropelló a un muchacho.

Yo iba en la Boyacá con 68 y el pelado me timbró, yome empecé a orillar y orillar, la trompa de la buseta me estaba quedando pegadita al andén y yo iba calculándole al andén. Le abrí la puerta y el muchacho dio un brinco y preciso se encontró con la moto. Ahí no más, casi a medio metro del andén se encontraron.

La moto venía a buena velocidad y cuando se dio cuenta yo ya estaba en el carril dejando a mi pasajero. No sé si alcanzó a frenar, lo cierto es que cogió al pelado y lo mandó de cabeza contra el pavimento. Mientras yo me bajaba y daba la vuelta, la gente se fue a ver cómo estaba el muchacho, y yo también me fui a mirar. El de la moto se cayó, pero se hizo el 'güevon', levantó la moto y rapidito se largó. Menos mal yo no moví la buseta, porque ahí llegó Tránsito y ambulancia, y los testigos dijeron lo que era: la verdad.

Como el de la moto se voló y al pelado lo tuvieron que trasladar, el SOAT de la buseta se hizo cargo de los gastos del hospital. Yo no tuve que pagar nada

porque el de la imprudencia fue el de la moto. El muchacho quedó inconsciente y se lo llevaron, yo como tuve que ir a hacer los trámites y todas las vueltas del seguro, quedé muy impresionado con la cantidad de cosas que escuche de accidentes con motos. Afortunadamente, fue un golpe en la cabeza que no se fue a mayores, pero como le digo, las motos por atravesadas son las culpables de que hayan los accidentes que hay.

Bajo este marco se desarrollan simultáneamente una serie de conflictos entre conductores de motocicletas y conductores de otros vehículos de motor, que a diferencia de los primeros, sí cuentan con la protección de una carrocería. Dichos conflictos tienen dos posibles resultados; en algunos casos, resultan en un accidente de tránsito, y en muchos más, catalogados como de segunda clase, suelen ser agresiones verbales o físicas que no quedan registradas en las estadísticas oficiales, ya que estas no son denunciadas ante las

autoridades encargadas.

Estos son precisamente los incidentes que se escapan de los medios masivos de comunicación, pero que a su vez empiezan a tener cada vez mayor capacidad de expresión en redes sociales y en particular en las páginas web. Es en estos lugares, donde se recogen todo tipo de expresiones tanto de solidaridad como de ofensa hacia los motociclistas. Un ejemplo de esto, es la página de Facebook titulada: "Yo también odio a los motociclistas" y otra denominada: "Campaña de seguridad vial (pensada por motociclistas)"



Esta investigación periodística no busca llegar a conclusiones definitivas, sino dar a conocer las diversas interpretaciones que las personas hacen de su realidad, destacando desde diversas perspectivas y escenarios, las visiones que se tienen de las vías de movilidad que compartimos en la capital del país. Las motos, son en este contexto, una salida real a una serie de problemas a los que nos enfrentamos en movilidad, en la que si bien hemos visto un aumento significativo de estos vehículos, también hemos sufrido debido a las altas tasas de accidentalidad que las mismas suponen.

Conocer las historias particulares de estos colombianos motorizados nos ayudan a entender que detrás de un casco de motociclista hay un nombre y una historia, una familia, y la alegría de ser propietario. Al otro lado, bien sea del motociclista o del conductor de carro, hay un ciudadano que empieza a existir cuando se aleja de aquellas problemáticas que aquejan los viajes en

la capital. Es una persona que llega a descansar sin tener que hacerlo con un ojo abierto y el otro cerrado en la incomodidad de las telas y los cueros, y de todos los peligros tan cotidianos y 'normales' del servicio público. Atrás han quedado las noches de tomar el bus que lo llevará a su casa, entre una masa de personas que se entreduerme al compás de los huecos capitalinos y que por fin, ¡por fin!, dejará de desear el día que pueda transportarse con comodidad. Pero que aún no ha entendido el gran paso que da, al convertirse de pasajero a conductor. 



ÍNDICE DE GRÁFICOS

Uso de la motocicleta en Bogotá.....	Pág. 6
Motivos de accidentalidad en Motos.....	Pág. 6
Índice de mortalidad en accidentes de tránsito.....	Pág. 6
Porcentaje de motociclistas fallecidos por edad.....	Pág. 6
Número de motocicletas matriculadas en Bogotá.....	Pág. 7
Número de carros particulares en Bogotá.....	Pág. 13
Causas de los accidentes de tránsito en Bogotá 2011.....	Pág. 14
Crecimiento accidentalidad que involucra motocicletas.....	Pág. 14
Participación de los motociclistas sobre el total de los accidentes de tránsito.....	Pág. 14
Promedio de viajes en algunas ciudades Latinoamericanas.....	Pág. 25
Porcentaje de motociclistas fallecidos en accidentes por edad.....	Pág. 32
Muertes y lesiones en accidentes de motociclistas.....	Pág. 33
Descripción de infracciones para motos.....	Pág. 38

FUENTES CONSULTADAS

Ardila, Gómez Arturo. “La Olla a Presión del Transporte Público en Bogotá” (2005)

Aristizabal, Oscar, “Desajustes del binomio movilidad y transporte público en Bogotá: Interacción disfuncional”, Editorial Académica Española, Barcelona, Septiembre de 2009.

Banco de Desarrollo en América Latina, en “ Desarrollo Urbano y Movilidad en América Latina” Editor CAF, Panamá, 2011.

Bocarejo, Juan Pablo. “La Movilidad Bogotana en el largo plazo y las políticas que garanticen su sostenibilidad” (2009)

Cámara de Comercio de Bogotá: Observatorios de Movilidad de Bogotá y la Región: (Ediciones 1 a 6)

Caracterización Socioeconómica de Bogotá y la Región- V8- Alcaldía Mayor de Bogotá, Secretaría de Tránsito y Transporte

Caracol Radio, “La mayoría de los accidentes de tránsito en Bogotá se producen previo al comienzo del “Pico y Placa” disponible en <http://www.caracol.com.co/noticias/bogota/la-mayoria-de-los-accidentes-de-transito-en-bogota-se-producen-previo-al-comienzo-del-pico-y-placa/20080314/nota/563005.aspx> visitado el 7 de abril de 2013

Ciudades con mayor densidad poblacional en el mundo, disponible en <http://www.citymayors.com/statistics/largest-cities-density-125.html> visitado el 4 de abril de 2013

Comité de Ensambladora de Motos. "Estudio Sociodemográfico de Usuarios de Motos en Colombia"
(Ediciones 1 a 7)

Dane, "Medición del empleo informal y seguridad social, trimestre abril-junio de 2012", disponible en http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ss/bol_abr_jun12 visitado el 8 de abril de 2013

Departamento Administrativo de Planeación Distrital, "Plan de Desarrollo Económico y Social de Obras Públicas para Santa Fé de Bogotá D.C 1995-1998 Decreto No 295 de Junio 1 de 1995 "Formar Ciudad (1995-1998)

El Tiempo, (20-04-12) "Operativos detectaron más incumplimientos en las escuelas de conducción de Bogotá y Valle del Cauca" disponible en http://www.motor.com.co/vehiculos-motor/investigan-cumplimiento-de-las-escuelas-de-conduccion_11614542-4 visitado el 7 de abril de 2013

El Tiempo, (20-04-12)2 "Autoridades investigan escuelas de conducción por incumplimiento en requisitos" disponible en <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-11614541> visitado el 07 de abril de 2013

El Tiempo, "Crece el número de jóvenes universitarios y personas casadas que se suben a la motocicleta", disponible en http://www.motor.com.co/vehiculos-motor/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-12263561.html visitado el 4 de abril de 2013

El Tiempo, “Bogotá es la ciudad con mayor número de motocicletas en el país”, disponible en http://www.motor.com.co/vehiculos-motor/informe-sobre-el-numero-de-motos-que-ruedan-en-colombia_12317813-4 visitado el 4 de abril de 2013

El Tiempo, “El 18 por ciento de los hogares en Colombia tiene una moto”, disponible en <http://m.eltiempo.com/vida-de-hoy/vehiculos/el-18-por-ciento-de-los-hogares-en-colombia-tiene-una-moto/12223443/1> visitado el 4 de abril de 2013

El Tiempo, “Accidentes en motos, la pesadilla que persiste en las vías” disponible en http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/procupacion-por-indice-de-accidentes-en-motos_12716851-4 visitado el 2 de abril de 2013.

El Tiempo, (02-07-2011) “Por quejas contra taxistas, van 681 sanciones este año” disponible en http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-9789107.html visitado el 8 de abril de 2013

El Tiempo, (17-11-12) “Estos son los diez choferes de buses con más multas” disponible en http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-12385907.html visitado el 7 de abril de 2013

El Tiempo, (14-11-12) “Piden justicia en caso de Sebastián, víctima de ‘guerra del centavo’” disponible en http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/piden-justicia-por-muerte-de-sebastin_12379308-4 visitado el 7 de abril de 2013

Fondo de Prevención Vial: "Caracterización de los motociclistas Colombianos" (2009)

Fondo de Prevención Vial: "Balance Mixto para la Seguridad Vial en Colombia" (2012)

Georreferenciación de las empresas en Bogotá por Localidades 2004, disponible en <http://www.ccb.org.co/contenido/contenido.aspx?catID=74&conID=920> visitado el 5 de abril de 2013

Número de vehículos particulares en la ciudad de Bogotá en este indicador se presenta la cantidad de vehículos de uso particular registrados en Bogotá (se excluyen motocicletas) disponible en <http://oab.ambientebogota.gov.co/index.shtml?s=l&id=272> visitado el 3 de abril de 2013

Montezuma, R. (ed.) (2000). Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: retos y realidades. Bogotá: Veeduría Distrital-Injaviu-El Tiempo

Montezuma, R, "Motorcycle as a new massive mode of urban transportation: a challenge for many LA countries, cities and citizens" Junio 2011.

Página web institucional de Bogotá, "Estas son las tarifas del servicio de taxis que rigen en Bogotá" disponible en <http://www.bogota.gov.co/Temas%20de%20ciudad/Desarrollo%20Economico/Estas%20son%20las%20tarifas%20del%20servicio%20de%20taxis%20que%20rigen%20en%20Bogota>

Portafolio, (28-08-12) “Mintransporte cerrará 130 escuelas de conducción” disponible en <http://www.portafolio.co/economia/mintransporte-cerrara-130-escuelas-conduccion> visitado el 7 de abril de 2013

Portafolio (5-12-11) “60% de escuelas de conducción en Bogotá no cumplen normas” disponible en <http://www.portafolio.co/economia/60-escuelas-conduccion-bogota-no-cumplen-normas> visitado el 7 de abril de 2013

Publimetro, (14-02-13) “¿Es posible que un conductor con 106 comparendos siga manejando?” disponible en <http://www.publimetro.co/lo-ultimo/es-posible-que-un-conductor-con-106-comparendos-siga-manejando/lmkmb-o!50r3tT5XU2okl/> visitado el 7 de abril de 2013

Semana, (09-11-12) “Conductor que arrolló a niño en Bogotá tenía multas por 12 millones de pesos” disponible en <http://www.semana.com/nacion/articulo/conductor-arrollo-nino-bogota-tenia-multas-12-millones-pesos/267652-3> visitado el 7 de abril de 2013

Secretaría Distrital de Movilidad, en “Seguridad vial y comportamiento ciudadano, “La movilidad la hacemos todos” Bogotá, Marzo de 2011.

Secretaría de Movilidad Bogotá: “Movilidad en cifras 2011”



UNIVERSIDAD DEL ROSARIO