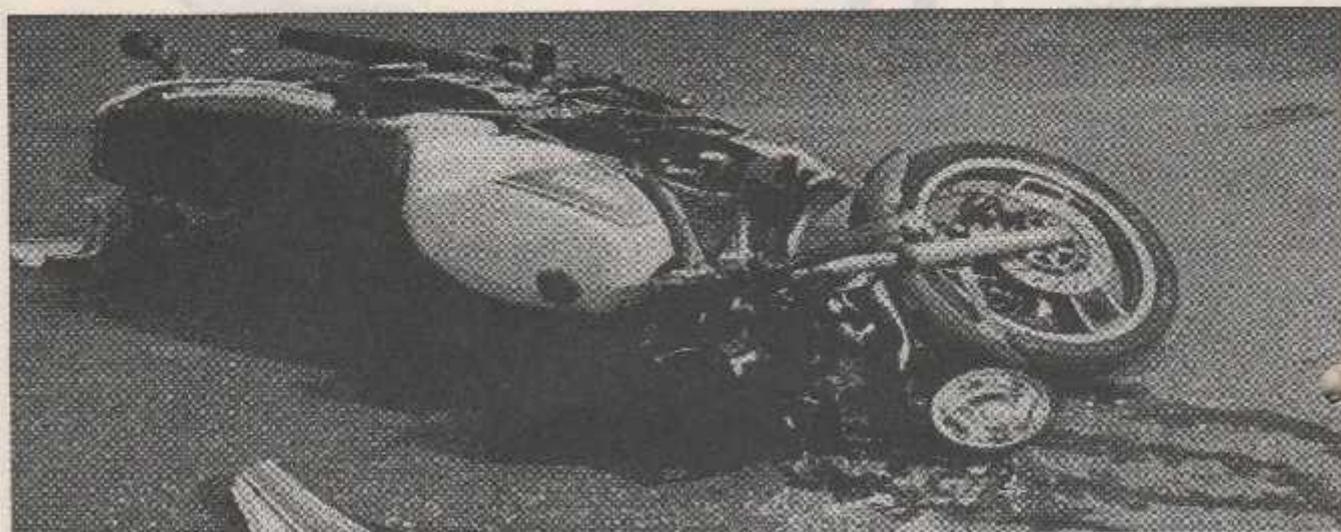


Motocicletas y ciclomotores

# PARA LA MOTO



Desde diferentes puntos del país, en el último año y medio, llegaron a "Luchemos por la Vida", voces preocupadas por el incremento geométrico de los accidentes de tránsito provocados, o con la participación de motos y ciclomotores. Los mensajes de funcionarios municipales, jueces, bomberos y particulares angustiados, requerían medidas o ayudas para intentar frenar tanto daño.

"Luchemos..." Investigó -con los medios a su alcance- el problema, y corroboró su enorme gravedad. Así, decidió dedicar su "Campaña de concientización masiva" del segundo trimestre de este año, a educar sobre el tema, con el lema que es título de este artículo:

**"Pará la moto...¡No te mates!"**

**"Son víctimas", "son suicidas", "son homicidas".**

Las respuestas a la campaña antes mencionada, no se hicieron esperar. Las llamadas telefónicas a la sede de "Luchemos..." eran apasionadas y, en muchos casos, extremas. Algunas personas agradecían la tarea educativa, comprendiendo el espíritu de la propuesta. Pero otros, se sentían molestos e indignados: "¿Por qué tanta preocupación por quienes desprecian la vida propia y la de los demás?", planteaban. "Circulan por la calle de cualquier manera, sin importarles si se arriesgan, y menos aún, si ponen en peligro a los demás", decían otros. Y también: "Ellos, los motociclistas, son inocentes. La culpa es de los autos, que no los respetan. Son víctimas".

Victimas...Victimarios...El resultado es el mismo: vidas humanas malogradas. Muertos, heridos y discapacitados por causas evitables.

Pero, ¿por qué sucede esto? ¿Qué factores lo provocan? Sin duda, el primer paso para solucionar un problema es conocerlo y comprenderlo.

## Más de 4 muertos por día

Del total de muertes anuales en accidentes de tránsito, se estima que el 20 por ciento pertenecen a ciclomotoristas y motociclistas. Según un estudio realizado por **Luchemos por la Vida**, el 75 por ciento de las víctimas fatales no llegan a los 25 años y más del 50 por ciento, no tienen licencia para conducir. La

mayoría son menores de edad.

Con el impulso de las importaciones, las motocicletas y ciclomotores, a veces, llegan a las manos del conductor como una opción económica y accesible, que soluciona el transporte diario. Cuando el bolsillo de los trabajadores no alcanza para la compra de un auto, muchos jóvenes -y no tanto- los adoptan por esta razón. Otras veces, y son muchas, los adolescentes las obtienen como satisfacción de un capricho, una moda envuelta para regalo, un producto más de los tantos importados, el paso previo a manejar un auto. Sin embargo, se convierten en una trampa mortal para cientos de ellos que se suben a la moto sin preparación alguna para conducir y desconociendo los riesgos y las características del sistema de tránsito en ge-



neral, y de este tipo de vehículo en particular. Como tampoco se toman medidas de seguridad y prevención pertinentes.

Ciertamente, existe la mentalidad del famoso "a mí no me va a pasar nada". Pero, las estadísticas indican lo contrario. Basta saber que, en el primer semestre del año '93, los accidentes y las muertes en accidentes con motos se incrementaron en un 50 por ciento, respecto de 1992. Que a su vez, fue mayor que en el '91, en la misma proporción. Tendencia que se mantiene en 1994.

---

**"A mí me gusta hacer willies -dice Jorge, 16 años. No sé, es una sensación linda. A ninguno de nosotros nunca nos pasó nada. Una vez me cai, me hice un raspón en el brazo, pero nada más. No creo que sea peligroso"**

---

### **Sin casco, con alcohol**

Las cifras con las que cuenta "Luchemos..." indican que, en la Capital Federal, el 66 por ciento de los conductores de ciclomotores y motocicletas, no utilizan el casco protector. En una actitud absolutamente desatenta y falta de conciencia del peligro que se corre. Imprudencia a la que se le agregan otras mayores: circular en zig-zag, de contramano, violar el semáforo rojo, hacer las famosas "willies", y -también- la falta de luces y elementos reflectantes (sobre todo de noche).

Jorge, tiene 16 años y junto a sus amigos, hacen "willies" los sábados y domingos por la tarde, en una calle lindante a la autopista Ricchieri, en el bajo Flores. El grupo, en total, lo confor-

man 8 jóvenes entre los 16 y 22 años. "A mí me gusta hacer esto -dice Jorge, despreocupado del peligro-. No sé, es una sensación linda. A ninguno de nosotros nunca nos pasó nada. Una vez me cai, me hice un raspón en el brazo, pero nada más. No creo que sea peligroso". Sólo uno de ellos usa casco protector durante el juego que se adueña de los 100 metros de calle, durante 2 ó 3 horas. Situación que se reproduce en cualquier calle de ciudad o pueblo.

El alcohol, la droga y el exceso de velocidad, están presentes en el 90 por ciento de los accidentes de tránsito protagonizados por las motocicletas y los ciclomotores.

De acuerdo a las estimaciones elaboradas por "Luchemos...", el 74 por ciento de los muertos en estos accidentes habían ingerido alcohol antes de manejar. Factor que triplica el riesgo de muerte entre los 16 y 19 años.

Los centros de rehabilitación, municipales o privados, que atienden jóvenes víctimas de accidentes de motos, aseguran que el número de lesionados se duplicó en el último año, y sus edades oscilan entre los 15 y 25 años. La velocidad y el alcohol estuvieron presentes en todos los casos. Las consecuencias pueden traducirse en lesiones muy graves y discapacidades de por vida, como parálisis o la amputación de alguna de las extremidades. En muchos casos, simplemente, la muerte.

Cifras y estadísticas que reflejan la realidad más dura: cientos y miles de familias destruidas, vidas truncadas, personas que se quedaron discapacitadas para siempre.

### **Falta de concientización y educación vial**

En las experiencias didácticas realizadas en establecimientos educativos de enseñanza media, "Luchemos..."

## **FRENEMOS A TIEMPO la muerte de nuestros jóvenes**

**Luchemos por la Vida LES OFRECE**

\* Equipos móviles de educación vial formado por docentes especializados (para trabajar en niveles de enseñanza pre-primaria, primaria y media).

\* Taller de conducción segura para adolescentes.

**INFORMES EN**

**Luchemos por la vida**

Av. Corrientes 1764 (11716) - Cap. Fed.

Tel. (01) 581-9773

Fax: (01) 581-7110

pudo corroborar que de los chicos entre 13 y 17 años -que reconocían conducir ciclomotores y motos-, el 70 por ciento desconocían las normas básicas de seguridad en la conducción; así como reglas que ordenan el tránsito, tan elementales como no pasar a otro vehículo por la derecha, la circulación por esa mano, la obligatoriedad del uso del casco, etc. Pero, pensándolo bien: ¿qué oportunidad tuvieron de aprender lo que es el sistema del tránsito que ellos hacen?. O ¿cómo funciona, cuáles son las pautas básicas de una conducción segura o defensiva?. ¿En qué consiste la seguridad activa y pasiva sobre un vehículo?. ¿Por qué salvan vidas?. Y a esto, hay que sumarle una especial sensación... (continúa en página 4)

# **...NO TE MATES**

# El conductor adolescente y la moto: una combinación explosiva

Las estadísticas nacionales e internacionales señalan que los conductores entre 15 y 25 años, son los que participan en la mayor cantidad de accidentes de tránsito. Son la "franja etaria" de más alto riesgo como conductores. ¿Cómo se explica esto? Los jóvenes están físicamente en un momento óptimo. Sus funciones vitales, capacidades mentales y físicas, se desarrollaron plenamente. Sus respuestas perceptivas y motoras son también óptimas. Son una máquina nueva, sin desgaste. Sin embargo, adolescen.

Ellos se encuentran en un estadio evolutivo crítico. Los cambios de su personalidad y el descubrimiento cotidiano de sus potencialidades los sorprende y los apabulla. Por momentos, se sienten indestructibles, y en otros, frágiles. La búsqueda de la afirmación en su propia personalidad los lleva, muchas veces, a la confrontación con sus mayores, o al cuestionamiento de las pautas o normas instituidas. La identificación con el grupo de pares puede ser más fuerte que el "deber ser", etc.

En el sistema del tránsito, esta realidad genera, en muchos jóvenes, un exceso de confianza en sí mismos, una resistencia al cumplimiento de las normas, y un desconocimiento del riesgo. Lo cual, sumado a la inexperiencia y falta de educación, produce los resultados antedichos.

Reconocer, entonces, sus posibles dificultades puede ayudarlos a prepararse mejor ●

Lic. Ma. Cristina Isoba

## Una sensación de libertad y poder

Sí, al conductor de motocicletas lo envuelve -dicho por él mismo- una especial y palcentera sensación de libertad y de poder. "No se puede explicar fácilmente -dice Juan Luis, de 35 años, que conduce motos desde los 17-. Uno arriba de la moto es otro. La libertad de moverse rápido, de cara al viento, sin nada que te limite, que te encierre. Es único. Es un placer que no te lo da el auto más veloz".

En efecto, la relación que se genera entre el conductor y su moto, está especialmente marcada por las características del vehículo. Según lo explica la licenciada en psicología, María Cristina Isoba, de "Luchemos...": "el conductor se monta sobre el motor. Se pega a la moto, de manera que la moto y él son como un solo cuerpo", se mueven al unísono. Y esta simbiosis genera en quien conduce un "pla-

cer" casi erótico. Tener "la máquina entre las piernas" suele producir la inflación del Yo, que se traduce en una sensación de "seguridad y bienestar", unida a la "libertad" que da el viento golpeando la cara y el cuerpo". Ilusiones vanas, pero tentadoras".

---

**"No se puede explicar fácilmente -dice Juan Luis, de 35 años, que conduce motos desde los 17-. Uno arriba de la moto es otro. La libertad de moverse rápido, de cara al viento, sin nada que te limite, que te encierre. Es único. Es un placer que no te lo da el auto más veloz"**

---

## Víctimas de una ilusión

Más allá de las sensaciones agradables, existen datos ciertos para tener en cuenta: la motocicleta, ciclomotor o scooter es un vehículo inseguro.

Porque es:

- ✓ **inestable**: se sostiene en dos ruedas equilibradas por el cuerpo del conductor. Cualquier movimiento equivocado, cualquier obstáculo en el camino o calidad del suelo, pueden hacer perder el equilibrio.
- ✓ **se ve poco**: su tamaño y forma hace que sea poco visible para los conductores de los demás vehículos.
- ✓ **no ofrece carrocería protectora**: así como el viento da en el cuerpo, cualquier impacto -también- da sobre él. El conductor o el pasajero son los paragolpes de la moto.

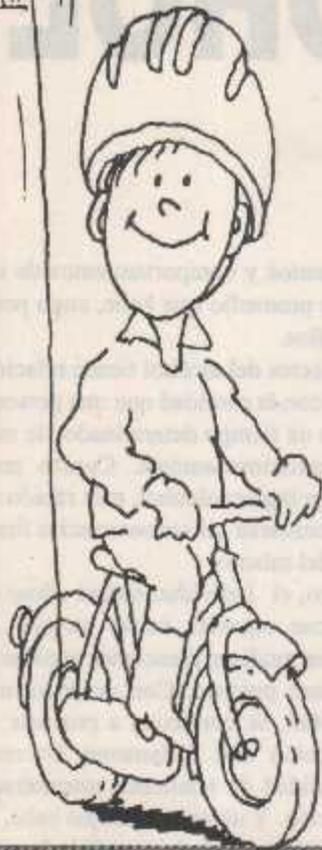
En suma, el conductor de motos está más desprotegido y es más vulnerable, que el de automóviles, y en la mayoría de los casos, no es consciente de esto. La única salida, entonces, es la educación y el otorgamiento responsable de las licencias para conducir.

## Pará la moto

En los países desarrollados, donde



# Para tener en cuenta...



Jóvenes y adultos deben ser educados, para cuidar su vida y las de los demás. Entonces, para prevenir accidentes. El conductor de motos debe saber:

- \* que el tránsito es un sistema que hacemos entre todos los que salimos a la calle y entramos en él, interdependiendo unos de otros.
- \* que las reglas que ordenan el tránsito están para protegernos y garantizar nuestra integridad; que es importante conocerlas y respetarlas.
- \* que el casco es el elemento de seguridad más importante sobre una moto ya que protege el cerebro -centro vital- evitando en el 60 % de los casos, la muerte en accidentes.
- \* que no se puede ir zigzagueando entre los automóviles, ya que los otros conductores no alcanzan a verlo, y él no puede predecir un movimiento inesperado.
- \* que debe "ver", pero también hacerse ver", con sus luces siempre encendidas, y mantenerse en la línea del espejo retrovisor del vehículo que va adelante.
- \* que no debe adelantarse por la derecha, ya que no será visto, y lo pueden "tocar".
- \* que debe mantener distancia con los automóviles de adelante.
- \* que debe evitar circular con lluvia o viento fuerte. De lo contrario, deberá conducir a baja velocidad, tomar las curvas a un mínimo de inclinación, y evitar el freno delantero, siempre que sea posible.
- \* que si se le presenta un bache o una grieta, y no puede evitarlo, deberá atravesarlo verticalmente, con la rueda delantera lo más derecha posible.
- \* que circular habiendo bebido algo de alcohol, sin llegar a sentirse ebrio, también embotaba los sentidos, lentifica las respuestas y disminuye la capacidad de conducción.

En suma: estas y las demás normas de la seguridad vial deben formar parte de la educación de nuestros jóvenes y adultos ●

existen importantísimas medidas de prevención de accidentes de tránsito, las licencias para conducir ciclomotores y motocicletas son otorgadas luego de un riguroso examen. No se trata de entregar "autorizaciones" para andar libremente en moto por las calles. Muy por el contrario, el primer paso está dado por una concientización y educación del individuo. De manera tal, que el futuro conductor de dichos vehículos, no se expondrá, ni expondrá a los demás, a accidentes con consecuencias fatales.

En la Argentina, en cambio, no existe suficiente control sobre los adolescentes o adultos que, a diario, salen con sus motocicletas y ciclomotores, y se suman al tránsito sin las mínimas medidas de seguridad. Es responsabilidad de las autoridades revertir este estado de las cosas, asegurar que quienes conducen motos tengan no solo la licencia y la edad que corresponde, de acuerdo a las normas estipuladas, sino que -además- se contemple la madurez del conductor.

Es una obligación moral de todos los adultos concientes, el promover la "educación para la vida" en todos los ámbitos que sea posible. Después de todo, si algunos andan en moto desenfrenadamente, ¿quién tiene el "freno" que ellos mismos no utilizan?. ¡Cuántos jóvenes estarían hoy con vida si alguien les hubiera dicho a tiempo, PARA LA MOTO, NO TE MATES! ◆