

**FACTORES QUE INFLUYEN EN LOS COMPORTAMIENTOS AL
CONDUCIR MOTOCICLETA EN CALI, COLOMBIA**

José Fernando Ríos Espitia

**UNIVERSIDAD DEL VALLE
FACULTAD DE SALUD - ESCUELA DE SALUD PÚBLICA
MAESTRÍA EN SALUD PÚBLICA
UNIVERSIDAD DEL VALLE
2017**

FACTORES QUE INFLUYEN EN LOS COMPORTAMIENTOS AL CONDUCIR MOTOCICLETA EN CALI, COLOMBIA

José Fernando Ríos Espitia

Comunicador social - Periodista

Trabajo de grado como requisito parcial para optar al título de Maestría en
Salud Pública

Director(a) del trabajo

María Fernanda Tobar

Profesora Escuela de Salud Pública

**UNIVERSIDAD DEL VALLE
FACULTAD DE SALUD - ESCUELA DE SALUD PÚBLICA
MAESTRÍA EN SALUD PÚBLICA**

UNIVERSIDAD DEL VALLE

2017

DEDICATORIA

Primero que todo a mi familia que fue el apoyo y la motivación para sacar este trabajo adelante. Mis hijos Santiago y Mariana –quienes nacieron durante este proceso- y a mi esposa Viviana, quienes siempre fue un apoyo para poderlo culminar.

A mi madre Victoria Eugenia, quien fue siempre la que me mantuvo las ganas, el empuje y me dejó ver la importancia de este tipo de procesos académicos para la vida.

A mi padre Fernando, quien siempre ha sido mi apoyo para darme tranquilidad y abrirme las puertas para hablar de cualquier tema.

RECONOCIMIENTOS

Primero que todo a mi madre, persona fundamental en llegar a obtener este logro.

A mis hijos Santiago y Mariana, por ser el motor para este objetivo y para todo en mi vida.

A mi esposa Viviana, quien siempre ha estado a mi lado en los buenos y malos momentos.

A Constanza Díaz Grajales, quién con sus conocimientos y apoyo supo guiar el desarrollo de la presente tesis desde el inicio hasta casi su culminación.

A los profesores de la Maestría de Salud Pública de la Universidad del Valle, quienes con su conocimiento hicieron de mí una persona superior.

A mis compañeros de maestría cohorte 2010 con quienes compartí más que un salón de clases.

A las personas participantes por su voluntad, disposición y colaboración en este estudio.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	xii
1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	xv
2. ESTADO DEL ARTE.....	xix
3. MARCO TEÓRICO	xxiii
4. OBJETIVOS.....	xxxi
4.1 Objetivo general	xxxi
4.2 Objetivos específicos.....	xxxi
5. METODOLOGÍA	xxxii
5.1 Tipo de estudio	xxxii
5.2 Diseño de la investigación.....	xxxiii
5.3 Participantes.....	xxxiv
5.4 Tipo de muestra	xxxv
5.5 Instrumentos.....	xxxvi
5.6 Recolección de la información.....	xxxvii
5.7 Categorías del modelo como preguntas orientadoras	xl
6. Consideraciones éticas.....	xliii
7. Plan de análisis.....	xlvi
8. Resultados.....	xlvi
8.1. Descripción de los sujetos participantes.....	xlvi
8.2 Contexto	xlvi
8.3 Análisis Axial	li
8.4 Análisis Selectivo.....	lxx
9. Discusión	lxxvi
9.1 Hallazgos principales.....	lxxvi
9.2 Aporte del modelo teórico utilizado.....	lxxxii
10. Limitaciones y fortalezas del estudio.....	lxxxiv
11. Implicaciones en salud pública	lxxxvi
12. Futuros estudios	lxxxviii
13. Bibliografía	lxxxix

INDICE DE TABLAS

Tabla No 1. Categorías de Análisis Previas para la construcción de preguntas orientadoras.....	Pag. 42
---	---------

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Esquema modelo integrado de comportamiento. Fuente: A Reasoned Action Approach to Health Promotion. Martin Fishbein, PhD, University of Pennsylvania. Philadelphia, PA. 2008..... Pag 25

Figura 2: Esquema evolución Modelo Integrado de Comportamiento. Fuente: (Montano, 2008)..... Pag. 29

LISTA DE ANEXOS

1. Consentimiento informado previo a su participación
2. Entrevista a expertos
3. Aprobación por comité de ética
4. Instrumento de consentimiento informado
5. Características de los sujetos participantes en el estudio
6. Aprendizaje, experiencia y uso de la moto
7. Antecedentes de accidentes e influencia
8. Codificación axial
9. Codificación selectiva
10. Galería fotográfica

RESUMEN

Cerca de la mitad de las víctimas mortales de los traumatismos causados por el tránsito suceden entre los usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas). Las medidas de control implementadas se centran en la sanción ante el no cumplimiento de las normas de tránsito, dándole poca importancia al estudio de los comportamientos de las personas al conducir y en los factores que influyen en la obediencia de las normas. En este sentido se propuso explorar los factores que influyen en los comportamientos al conducir de los motociclistas en la ciudad de Cali (Colombia).

Se utilizó un enfoque metodológico cualitativo, el cual centró el análisis en la descripción de los fenómenos y diferentes aspectos que influyen en los comportamientos al conducir. Se usó el modelo teórico denominado Modelo Integrado de Comportamiento (*IBM*), el cual permite entender cambios de comportamiento en las personas, ya que tiene en cuenta aspectos internos y externos a la persona. Mediante entrevistas semi-estructuradas con hombres y mujeres usuarios de moto en Cali se desarrolló una guía de preguntas preparada con base en las recomendaciones de un grupo de expertos consultados de antemano. Se usó un muestreo no probabilístico por conveniencia con participantes que aceptaron voluntariamente contestar la entrevista. El análisis se realizó utilizando el programa *Etnograph* v.5 y posteriormente *Atlas.ti*.

Resultados:

Uso de medidas de protección

El uso del casco se ve como una medida de seguridad necesaria, aunque también expresaron un sentimiento de incomodidad debido al calor y a la limitación visual que produce en los conductores. Otras medidas como el chaleco lo consideran poco útil.

Experiencias de accidentes anteriores o cercanos

Estas generan en las mujeres un gran impacto y les produce sentimientos de ansiedad y tristeza. En los hombres depende de la magnitud del mismo, de qué tan cerca haya vivido la situación, que tanto recuerde y de la cercanía que se tenga con la persona que sufre el accidente.

La influencia de la opinión de otros

En general los participantes consideraron que los hombres tienen conductas de mayor riesgo y que se dejan influir más por los amigos, mientras que existe la percepción de que las mujeres son más precavidas y responsables para manejar y que reciben una mayor influencia por parte de la familia.

Medios de comunicación

El acceso a la información relacionada con accidentes y recomendaciones para manejar adecuadamente se da principalmente a través de las redes sociales como Facebook y WhatsApp, en donde a través de grupos de familiares, amigos o grupos de motociclistas, se comparten imágenes explícitas de personas involucradas en accidentes o de las consecuencias de los accidentes.

Implicaciones en salud pública

Se evidencia la necesidad de diseñar e implementar intervenciones orientadas a promover sentimientos de prevención y autocuidado, los cuales deben apelar al amor familiar, a la humanización del otro, quien no solo es un conductor de motocicleta o automóvil, es un hijo, esposo, padre de familia, compañero de trabajo, entre otros. La experiencia que debe ofrecer la intervención debe ser vivencial y cercana a las experiencias de los participantes; estas pueden ser simulaciones en tiempo real en las que pueden participar de estas familiares y amigos.

Esto implica además de definir normas o leyes de tránsito, el realizar campañas a través de los medios de comunicación dirigidas no solo a los motociclistas per se, sino también a las personas de la familia más significantes para ellos (ellas), como los familiares cercanos y las parejas. De esta forma estos familiares ayudarán en el cuidado, control y observancia de las normas por parte de los motociclistas, en la misma forma que muchas campañas han sido dirigidas a los niños para que sean ellos quienes eduquen a sus padres en el tema del reciclaje, protección del medio ambiente, entre otros.

Las estrategias de prevención de lesiones en motociclistas deben ir dirigidas no solo a promover y hacer cumplir normas como el uso de medidas de protección tales como el uso del casco, chaleco reflectivo, entre otros, sino también a la promoción y prevención a través del fomento del desarrollo de habilidades de protección y de autocuidado.

PALABRAS CLAVES

Motociclistas, comportamientos, riesgo, accidentalidad vial

*“No todo lo que es cuantificable es importante
y no todo lo que es importante puede ser cuantificado”*

Mindell

INTRODUCCIÓN

Los traumatismos causados por el tránsito constituyen un problema importante de salud pública, cuya prevención eficaz y sostenible exige esfuerzos concertados. De acuerdo con la Organización Mundial para la Salud (OMS, Informe Mundial sobre Prevención de Traumatismos Causados por el Tránsito., 2004) “cada año se pierden aproximadamente 1,25 millones de vidas como consecuencia de los accidentes de tránsito y entre 20 millones y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, y muchos de esos traumatismos provocan una discapacidad”.

Agrega el informe de la OMS que las lesiones causadas por el tránsito ocasionan pérdidas económicas considerables para las personas, sus familias y los países en su conjunto. “Esas pérdidas son consecuencia de los costos del tratamiento y de la pérdida de productividad de las personas que mueren o quedan discapacitadas por sus lesiones, y del tiempo de trabajo o estudio que los familiares de los lesionados deben distraer para atenderlos”. OMS

En Colombia el panorama no es diferente. A pesar de los grandes esfuerzos de todos los entes encargados de velar por la disminución de los accidentes en las vías y sus consecuencias, estas siguen en aumento. De acuerdo con el Informe Forense 2015, elaborado por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses de Colombia, el cual describe cada año las principales causas de morbilidad y mortalidad en el país, en el 2015 se presentaron el mayor número de muertes en accidentes de tránsito de la última década e incluso es la cifra más alta de muertes en los últimos 15 años. “Es así, que para el 2015 las

mueres de accidentes de transporte se incrementaron en 7,53% con respecto al 2014, a su vez 20,69% con respecto al 2010 y 27,06% con respecto al 2005”.

Según el informe, “alrededor del 80% de las muertes y heridos en Colombia se concentran en los denominados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) “usuarios vulnerables de la vía pública”, compuesto por los peatones (26,57% de las muertes en Colombia, 20,93% en heridos), usuarios de bicicleta (5,53% de las muertes, 5,74% en heridos) y los ocupantes de motocarro o motocicleta (47,36% de las muertes, 54,92% en heridos).

Problemática evidenciada igualmente en el documento *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*, que expone que, de los 1,3 millones de víctimas por accidentes de tránsito en el mundo, cerca de la mitad (46%) de las víctimas mortales, se encuentran entre los usuarios más vulnerables de la red vial: peatones, ciclistas y motociclistas.

Ante este panorama se hace necesario aportar nuevas miradas y abordajes de la problemática, ya que los datos señalan que con las medidas que se vienen tomando, generalmente punitivas y centradas en la sanción, no se está logrando el objetivo de disminuir las lesiones y muertes por accidentes de tránsito.

Partiendo de lo anterior, un factor sobre el cual hace falta estudios y mayor información tiene que ver con la importancia que tienen los comportamientos de las personas al conducir y los factores que influyen en el cumplimiento o no de las normas de tránsito y en la adopción de conductas de riesgo en las vías. Las principales causas de los accidentes siguen ocurriendo en gran medida por la no adopción de comportamientos seguros de los conductores.

Es por esto que en este estudio se propuso explorar las características que influyen en los comportamientos al conducir de conductores de motocicletas en la ciudad de Cali, con el fin de identificar las conductas de riesgo al conducir

una motocicleta, así como también los factores de protección que influyen en su desempeño como usuarios de la vía.

Para este fin se desarrolló una investigación desde un enfoque cualitativo, que involucró diferentes categorías de conductores de motocicleta con el fin de comprender los comportamientos y factores que influyen en la conducción de una motocicleta en la ciudad de Cali.

Para lo anterior se tuvo como base el Modelo Integrado de Comportamiento (***Integrated Behavioral Model – IBM-***), (Martin Fishbein, 2008), el cual tiene en cuenta tres componentes básicos que influyen sobre el comportamiento de una persona: las creencias, la presión social que se siente para realizar o no un determinado comportamiento y la capacidad del individuo para originar acciones directas para determinados fines.

Así pues, se espera que los resultados de este estudio contribuyan al conocimiento de las motivaciones que incrementan el riesgo al conducir de los motociclistas, así como aquellos que se identifican como factores protectores.

Se espera que a futuro los resultados puedan ser considerados como insumo para la comprensión del fenómeno por los diferentes organismos y entidades encargadas del tema, que permita la implementación de acciones que busquen reducir los índices de lesiones y muertes por eventos de tránsito entre motociclistas, procurando enfocarse especialmente en las motivaciones que incrementan el riesgo, así como reforzando aquellos factores identificados como protectores.

1. Planteamiento del problema

En el mundo la tendencia de las muertes por traumatismos en el tránsito ha venido en crecimiento y se estima que alrededor de 3.000 muertes y 30.000 lesiones se producen cada día en las carreteras de todo el mundo, sobre todo en los países de ingresos medianos y bajos (Zamani-Alavijeh F, 2010), concentrándose en estos países aproximadamente el 85% de esas muertes (OMS, Helmets: A Road Safety Manual for Decision Makers and Practitioners, 2009) (Ministerio de Transporte de Colombia, 2004) (Cheng ASK, 2010;42(4):1250–6.)

La anterior problemática también fue evidenciada por el Informe Forensis 2015, donde se expone que “la falta de seguridad vial es una problemática de salud pública que deja a nivel mundial pérdidas humanas estimadas en 1,25 millones de fatalidades y es la primera causa de muerte en personas entre los 15 y 29 años (2); en tanto, en Colombia los accidentes de transporte dejan cerca de siete mil personas sin vida al año y es la segunda causa de muerte por causa externa en el país (3). Forensis 2015

Este fenómeno se convierte en algo aun mas preocupante cuando se sabe que las cifras mas altas de lesiones y muertes causadas por accidentes de tránsito ocurren en países con ingresos medianos y bajos como lo es Colombia. De acuerdo con la OMS “más del 90% de las defunciones causadas por accidentes de tránsito se producen en los países de ingresos bajos y medianos. Incluso en los países de ingresos altos, las personas de nivel socioeconómico más bajo corren más riesgos de verse involucradas en accidentes de tránsito.

Otro aspecto que aumenta la preocupacion sobre el tema, es el grupo de edad mas afectado, ya que según datos del Informe Forensis, el 48% de las defunciones por accidentes de tránsito en todo el mundo se presentan en

personas entre los 15 y 44 años de edad, quienes representan el grupo de edad mas productivo de los países.

Los motociclistas, lo más vulnerables

Al observar cuáles son los grupos más vulnerables en accidentes de tránsito, se encontró que los motociclistas son uno de los usuarios de las vías que están en mayor riesgo de fallecer o de sufrir una lesión en un accidente de tránsito (Zamani-Alavijeh F, 2010). Las motocicletas son uno de los vehículos más peligrosos comparadas con otros vehículos motorizados de transporte, con tasas de lesiones ocho veces mayor, y tasas de mortalidad 35 veces mayores que las de ocupantes de automóviles. (Ranney ML, 2010)

De acuerdo con el *Informe sobre la situación de la seguridad vial en la región de las Américas del 2015*, en Colombia el 39% del total de muertes en eventos de tránsito correspondió a motociclistas, seguido por peatones con un 31%. Sumados a los ciclistas, estos tres grupos de usuarios suman el 76% de las muertes ocurridas en usuarios vulnerables de las vías. (Organización Mundial de la Salud, 2015)

Factores de riesgo identificados en los conductores de motocicletas

Diversos factores previenen o facilitan la ocurrencia de accidentes de tránsito, llegando a atenuar o agravar sus consecuencias. Entre los que se pueden señalar como factores de riesgo que afectan el comportamiento de los motociclistas; se encuentran aspectos como el conducir con exceso de velocidad, no respetar las señales de tránsito, conducir en estado de alicoramiento y el no uso de medidas de protección como el casco, están relacionados con la decisión individual de adoptarlos o no.

El consumo de alcohol antes de conducir la moto aumenta no sólo las probabilidades de que ocurra un accidente de tránsito, sino también la probabilidad de que se produzcan defunciones o traumatismos graves. “El

riesgo de accidente de tránsito comienza a aumentar significativamente cuando el conductor tiene una concentración de alcohol en sangre de unos 0,04 g/dl". (Julio de Carvalho Ponce, 2010)

La velocidad al conducir es otro de los factores involucrado en los accidentes de tránsito de gravedad con víctima mortales. En los países de altos ingresos el exceso de velocidad propicia una tercera parte de las muertes de motociclistas, y en los países de ingresos bajos y medianos, al menos en la mitad de los casos. (Julio de Carvalho Ponce, 2011. El uso del casco protector al conducir ha sido una estrategia que ha sido evaluada positivamente en la disminución de la morbilidad y la mortalidad de conductores de motocicletas. Los estudios indican que el uso del casco de protección de motociclistas proporciona una reducción del 72% en el riesgo de lesión en la cabeza, y una disminución del 37% en el riesgo de mortalidad. (Ranney ML, 2010)

Otro concepto incluido en este estudio para la comprensión de los comportamientos de riesgo y la ocurrencia de accidentes de tránsito de motociclistas, es la identificación de situaciones de riesgo desde la percepción de cada uno de los conductores involucrados. "La capacidad de identificar situaciones de riesgo durante la conducción es una habilidad importante, que permite al conductor superar complejas demandas cognitivas que el entorno de tráfico le presenta. Esta capacidad se conoce como la percepción del peligro. Mills et al. (1998) la definen como la capacidad de leer la carretera". (OPS, 2001)

Hasta ahora los estudios encontrados sobre accidentes de tránsito, han evaluado aspectos del sistema de salud como el costo económico, el costo social, la letalidad o las consecuencias para los sistemas de salud, pero poco se ha indagado por las causas que incentiva al motociclista a asumir determinados comportamientos de riesgo o de protección. Por el carácter de esta investigación se plantea la necesidad de hacer un análisis desde un enfoque

culitativo , donde hayque centre su atención en las personas (conductores) y no necesariamente en los datos resultantes de los accidentes.

Por lo anterior este estudio tiene como proposito a comprender cuales son las motivaciones que determinan que los conductores de motociclista asuman comportamiento protectores o comportamientos de riesgo, para luego describir las características que llevan a los conductores a adoptar estos comportamientos y asi tratar de responder a la pregunta ¿cuáles son los factores que influyen en que los comportamientos de los conductores de moto al conducir en las calles de Cali?

Se espera que los resultados de este estudio sean útiles para ahondar en el conocimiento de los comportamientos de los conductores, teniendo como base las posibles relaciones que hay entre aspectos como la actitud, las motivaciones para el cumplimiento de normas y las creencias de los motociclistas al conducir motocicleta.

2. Estado del arte

Los expertos en seguridad vial a nivel mundial consideran en general tres componentes fundamentales a evaluar: a) los usuarios de las vías (conductores de vehículos, motociclistas, peatones, ciclistas, etc.), b) los vehículos de todo tipo y c) la infraestructura vial física. Los expertos en salud pública incluyen un cuarto componente relacionado con los comportamientos de los usuarios de las vías, lo cual incluye la cultura y las normas y leyes que regulan el tránsito en los diferentes países.

Entre los motociclistas, el comportamiento es un factor clave en la ocurrencia o no de accidentes. Aspectos como el conducir a exceso de velocidad, infringir las leyes de tránsito, no usar medidas de protección o conducir bajo los efectos del alcohol son comportamientos humanos, muchas veces poco sancionados y hasta aceptados socialmente. Los estudios indican cómo la mayoría de los accidentes de tránsito son el resultado de factores humanos, especialmente relacionados con el comportamiento al manejar. (Zamani-Alavijeh F, 2010)

Las estadísticas a nivel mundial indican cómo el crecimiento rápido del uso de vehículos motorizados de dos ruedas en muchos países se ha acompañado de un aumento de las lesiones y las muertes entre sus usuarios. De otro lado se ha demostrado que el uso de cascos de buena calidad puede reducir el riesgo de muerte en un 40%, y el riesgo de lesiones graves en más de un 70%. La introducción de leyes sobre el uso del casco y su observancia es eficaz para aumentar la tasa de utilización del casco y reducir los traumatismos craneoencefálicos. (Organizacion Mundial de la Salud, 2013)

En relación con el concepto del comportamiento humano y la influencia que tiene en los eventos de tránsito, generalmente se ha considerado que la culpabilidad de los accidentes y demás eventos de tránsito es exclusiva de los

usuarios de la vía pública, pese a que pueden haber intervenido muchos otros factores. Como lo dice el *Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito* de la OMS “el comportamiento de una persona está regido no solo por sus conocimientos y capacidades, sino también por el entorno. Factores indirectos como el diseño y el trazado de la calzada, el tipo de vehículo, las normas de tránsito y los medios para asegurar su cumplimiento influyen mucho y de diversas maneras en él”. (OMS, Informe Mundial sobre Prevención de Traumatismos Causados por el Tránsito., 2004)

Diversos estudios han demostrado que la adopción y cumplimiento de leyes integrales sobre los factores de riesgo fundamentales para todo tipo de vehículos y usuarios de la vía, tales como el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol y la no utilización del casco de motociclista, del cinturón de seguridad y de sistemas de retención para niños, ha reducido las lesiones causadas por el tránsito. “Las campañas de comunicación social para mantener entre el público la percepción acerca del cumplimiento de esas normas, junto con el control por parte de los organismos encargados, son esenciales para que estas resulten eficaces”. (Organización Mundial de la Salud, 2013)

Con respecto al estudio de los comportamientos de los motociclistas es posible encontrar investigaciones que dan cuenta de la importancia de este aspecto. En países como Irán se ha investigado los comportamientos de riesgo entre motociclistas, estableciendo tres elementos que deben ser incluidos al estudiar los factores implicados en accidentes de motocicleta: el vehículo –en este caso la motocicleta-, el medio ambiente físico y los comportamientos humanos. (Zamani-Alavijeh F, 2010)

Otros estudios se han enfocado en la relación entre los comportamientos de los conductores y los factores de riesgo como el no uso del casco protector, o la conducción en estado de ebriedad. Investigaciones realizadas en Italia, Grecia, Vietnam, Nueva Zelanda y Nigeria, donde relacionaron el uso del casco

protector con los comportamientos, encontraron que los motociclistas que no usaron el casco no creían que los cascos los iban a proteger, que eran incómodos y además que el conducir una motocicleta no representaba ningún riesgo. (Ranney ML, 2010)

De otro lado, otros estudios han encontrado que los motociclistas que tienen amigos que sí usan el casco, tienen ellos mismos más posibilidades de usarlo. (Zamani-Alavijeh F, 2010. En este último estudio se identificaron en total ocho temas asociados a la conducción riesgosa de una motocicleta: (a) características demográficas (edad, estado civil y nivel socioeconómico); (b) condición física y nivel de estrés; (c) falta de regulaciones estrictas y claras para la seguridad de los motociclistas; (d) falta de regulaciones específicas para la obtención o compra de una moto; (e) claves para actuar en el momento de un accidente; (f) barreras en el medio ambiente físico (g) habilidades para conducir la moto; y (h) búsqueda de diversión. (Zamani-Alavijeh F, 2010) (la tenencia o no del pase o licencia de conducción estaría incluida en una de estas categorías? De ser así sería bueno que lo incluyeras)

A partir de lo anterior, el estudio concluyó que eran necesarios más esfuerzos basados en evidencia científica tendientes a correlacionar el vehículo, el medio ambiente, y los factores de riesgo humanos relacionados con las lesiones de tránsito. Los resultados de estos esfuerzos pueden ser utilizados para la planificación, desarrollo y seguimiento de los programas de prevención de seguridad vial en lo que se refiere al comportamiento del motociclista como un tipo de factor de riesgo en una amalgama de otros factores de riesgo socio-ambientales en los accidentes de tráfico. (Zamani-Alavijeh F, 2010)

Referente al uso del casco, se puede encontrar un estudio referido a ciclistas en los EE.UU. que demostró que es posible utilizar las teorías de comportamiento para identificar sistemáticamente las áreas de importancia para las campañas educativas de uso de casco para bicicleta (Gielen et al., 1994). “Antes del desarrollo de una intervención educativa, deben ser

comprobados los conocimientos, actitudes y prácticas con respecto al uso del casco”. (Ranney ML, 2010).

Este tipo de estudios son muy relevantes para la formulación de políticas públicas, programas y planes de intervención del estado orientadas a impactar favorablemente los indicadores de mortalidad y discapacidad por una causas evitables como los accidentes de transito.

3. Marco teórico

Los accidentes de tránsito en Motocicleta son un problema de interés en salud pública que se ha intervenido teniendo como base tanto conceptos, condiciones, características y aspectos, analizadas más como condiciones externas a la persona, haciendo énfasis en el estado de las vías, la calidad de los materiales de los cascos, la falta de señalización en las vías, las reglamentaciones existentes y las consecuencias de los accidentes.

Este estudio se basó más en el concepto de factores personales, entendido como los elementos o causas que actúan con otros para llevar a un comportamiento, teniendo en cuenta especialmente los aspectos personales en su relación con el medio ambiente social y físico.

Teorías y modelos del comportamiento

Al preguntarse por qué los individuos se comportan de determinada manera en relación con su salud, con la utilización de la oferta de servicios de salud, adquisición de hábitos, modificación de conocimientos, actitudes y, en última instancia, con los comportamientos saludables, es posible encontrar diversas teorías que dan cuenta de estas situaciones. Sin embargo, existe cada vez más consenso en que hay un número limitado de variables que necesitan ser consideradas al momento de predecir o comprender una conducta.

La comprensión de los comportamientos humanos y de las teorías y modelos que los explican es fundamental para aquellas áreas de trabajo relacionadas con la promoción de la salud. Con respecto a las teorías y modelos relacionados con los comportamientos, estos generalmente se componen por dos características fundamentales: a) pueden existir en múltiples niveles por ejemplo: factores intrapersonales o individuales, interpersonales, institucionales

u organizativos, comunitarios y/o de políticas públicas, y b) son de causalidad recíproca con su entorno. (OPS, 2001)

Asimismo, las teorías y modelos manejados para promover y entender los cambios de comportamientos en las personas están divididas en cuatro grandes categorías: a) intrapersonales, b) interpersonales, c) institucionales y d) comunitarias. El presente estudio presta especial atención al nivel de los procesos inter e intrapersonales, dado que estos se ubican en el marco de los grupos primarios como son la familia y los amigos, a partir de los cuales se obtiene identidad social, apoyo y definición de roles.

En esta categoría interpersonal, la *Teoría de la Acción Razonada* y la del *Comportamiento Planeado* han sido las más usadas y las cuales tienen como base los factores motivacionales como factores para determinar el comportamiento. Ambos asumen que el mejor predictor para el comportamiento es la intención ante este, determinado por el comportamiento mismo y la percepción de la norma social.

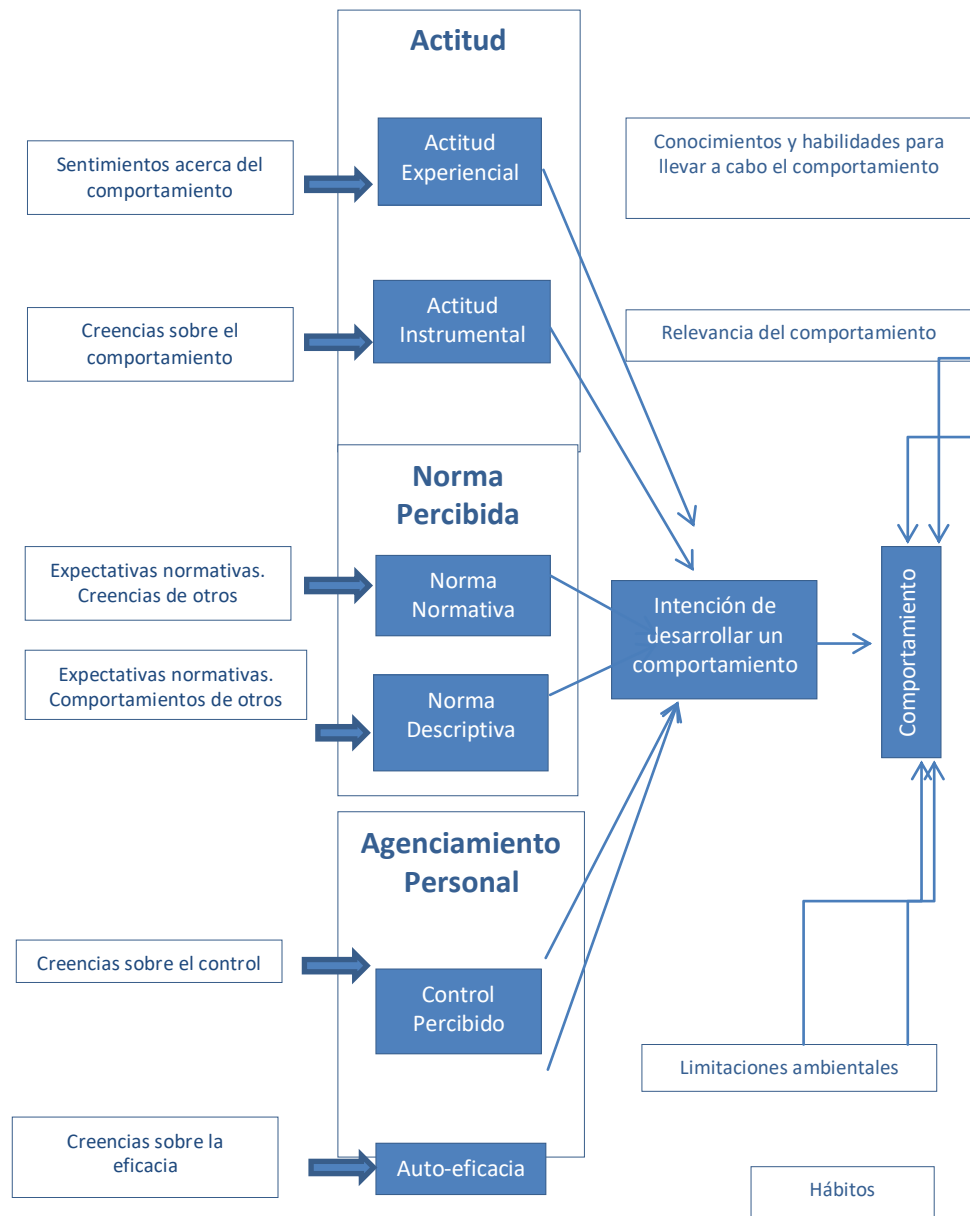
Recientemente los autores de estas dos teorías han desarrollado un modelo denominado ***Integrated Behavioral Model –IBM-*** (*Modelo Integrado de Comportamiento*), el cual ha incluido componentes de otras teorías como la importancia de la intención de las personas y la influencia de otras personas para realizar una conducta. Este modelo de comportamiento es el referente para la comprensión y el análisis de la presente investigación.

El IBM “trata de identificar un conjunto limitado de variables que pueden representar una proporción considerable de la variación en cualquier comportamiento dado. Más específicamente, en consonancia con la teoría original de la acción razonada, asume que las intenciones son los antecedentes inmediatos de la conducta, pero, además, reconoce que los factores ambientales y de destrezas y habilidades puede moderar la relación intención-comportamiento” (Fishbein, 2008).

Al igual que el *Comportamiento Planeado* y la *Acción Razonada*, este modelo propone que las personas se comprometerán con una conducta dependiendo de sus intenciones de compromiso en dicha conducta, y que su intención a la vez depende de la percepción que tengan las otras personas de lo que es importante para él o ella sobre su conducta –la norma subjetiva-. La norma subjetiva es la creencia que el individuo tiene acerca de lo que las personas que le son importantes en su vida desearían que él hiciera.

El modelo dice igualmente que un comportamiento en particular es más probable que ocurra si: a) la persona tiene una fuerte intención para desarrollarlo y el conocimiento y las habilidades para adoptarlo, b) si no hay un ambiente hostil que sea una barrera para adoptarlo, c) si el comportamiento es importante para la persona, y d) si la persona lo ha adoptado alguna vez previamente.

Figura No. 1
Modelo Integrado de Comportamiento



Fuente: (Montano, 2008)

En general, como se ve en la gráfica, el modelo conceptualiza el componente de **actitud** como la percepción general de una persona de favorabilidad o no hacia un comportamiento; está compuesto por las dimensiones afectivas y

cognitivas, en la cual influyen los sentimientos y creencias sobre los comportamientos.

Por su parte el componente de **norma percibida** se enfoca más en la presión social que se siente para realizar o no realizar un determinado comportamiento y está influido por las creencias de otros y los comportamientos que esos otros esperan de la persona.

Finalmente, el componente de **agenciamiento personal** se refiere a la capacidad del individuo para originar acciones directas para determinados fines, influenciado por las **creencias** que tiene la persona sobre el control -en este caso al conducir la motocicleta- y por las creencias sobre la eficacia de sus comportamientos.

Este modelo fue la base para elaborar las preguntas orientadoras de las entrevistas realizadas con los motociclistas, cubriendo así factores internos y externos que influyen en la forma de conducir de las personas en la ciudad de Cali.

Análisis de comportamientos a través de diferentes metodologías

Al observar la forma como se han estudiado los comportamientos de los motociclistas y sus motivaciones e influencias para asumir comportamientos, las investigaciones encontradas reflejan una tendencia a los estudios de caso, comparaciones entre usuarios de las vías e implementación de tablas de escalas de medición de comportamiento.

En un trabajo donde se evalúan diversos estudios sobre la toma de riesgos y el comportamiento de los motociclistas se observa que los autores concluyeron en que existen pocos estudios de calidad, donde la mayoría utilizan escalas para medir las conductas de riesgo por medio de cuestionarios no estandarizados (Cathy Turner, 2002).

En un estudio realizado en Taiwán (Chen, 2009), utilizaron un cuestionario para evaluar la relación entre factores de personalidad, actitudes hacia las leyes de tránsito y comportamientos de riesgo al conducir de 257 estudiantes conductores de moto en una universidad. Este estudio concluyó que las actitudes sobre la conducción están directamente asociadas con los comportamientos de riesgo al manejar con seguridad. Actitudes personales también fueron encontradas como influencia para los actos de riesgo al manejar indirectamente mediados por las actitudes seguras al manejar.

En una investigación realizada con integrantes de clubes de motocicletas en Escocia se utilizó una metodología similar, donde a través de un cuestionario publicado en una página web, junto con entrevistas personales, se evaluaron los factores predictores de la conducción a altas velocidades. Los resultados de este estudio indican que “los predictores independientes de exceso de velocidad en las carreteras de 30mph fueron una actitud afectiva y una capacidad de control percibido. Para las carreteras de 70 mph, los predictores independientes de intención fueron actitud afectiva, auto identidad, normas percibidas del grupo, identificación de grupo, y una interacción entre la norma del grupo percibida y la identificación de grupo” (Elliott, 2009).

En otros estudios se han utilizado una combinación de metodologías cuantitativas y cualitativas para determinar la frecuencia y los predictores de uso del casco entre los motociclistas. En esta investigación realizada en Escocia utilizaron una encuesta estructurada aplicada a una muestra aleatoria de 6.010 conductores, junto con métodos cualitativos como 29 entrevistas en profundidad y siete grupos focales. Este estudio concluyó que los motociclistas creen que llevar el casco de seguridad los protegen contra lesiones serias o muerte durante un accidente; sin embargo, solo un pequeño porcentaje de ellos lo usaba.

En relación con América Latina son muy pocas las investigaciones acerca de los factores humanos relacionados con los incidentes de tránsito, en especial en el grupo de motociclistas y menos aún sobre experiencias donde se hayan implementado programas o estrategias orientadas a reducir los riesgos de accidente en conductores de algún vehículo y que hayan tenido como base el estudio del factor humano.

Para el caso colombiano es posible destacar un estudio realizado en la ciudad de Cali, en el cual se realizó una evaluación del efecto de las intervenciones dirigidas a la prevención de las lesiones de motociclistas en el año 2007 (Espitia V, 2008). Los resultados indican que la tasa de muertes de motociclistas se redujo de 9.7 por cada 100.000 habitantes en 1995, a 3.6 por cada 100.000 habitantes en el 2001. La mayor reducción se observó después de la implementación del uso obligatorio del casco protector (12.3%). Igualmente se encontró que el debilitamiento en el control por parte de las autoridades incrementó el número de casos.

Si bien este último estudio se enfoca en la prevalencia de uso del casco protector y su impacto en las muertes de motociclistas, las estadísticas indican cómo las lesiones y muertes de motociclistas continúan en aumento, siendo este uno de los puntos de partida para realizar este estudio, abordando temáticas como las actitudes, las decisiones en el cumplimiento de normas y la auto-eficacia, relacionadas con los comportamientos de riesgo de motociclistas en la ciudad de Cali.

Para este estudio entendemos como factor “cada uno de los elementos, circunstancias o influencias que contribuyen a producir un resultado o concausa” (The Free Dictionary, 2017), donde influyen variables, tanto internas como externas, aspecto que lo diferencia de otros conceptos donde se priman las influencias internas o externas solamente.

La RAE por su parte, define el concepto como “elemento o causa que actúa junto con otros”, aspecto también definitorio para esta investigación, la cual se basa en el estudio de los diferentes factores que influyen en el comportamiento al conducir motocicleta.

4. Objetivos

4.1 Objetivo general

Identificar los factores que influyen en los comportamientos al conducir motocicleta en Cali

4.2 Objetivos específicos

4.2.1 Conocer las actitudes de los conductores, que intervienen en el comportamiento al conducir una motocicleta.

4.2.2 Comprender cómo las normas percibidas por parte de familia y amigos cercanos influyen en la forma en la cual se conduce.

4.2.3 Identificar las motivaciones personales de los conductores que median en la toma de riesgos innecesarios al conducir una motocicleta

5. Metodología

5.1 Tipo de estudio

El presente estudio parte de considerar metodológica y analíticamente que la realidad social es dinámica y compleja, especialmente cuando se trata de individuos con concepciones e interpretaciones múltiples y diversas de los hechos sociales, llegando a ser tan variadas como el número de individuos, si se tiene en cuenta que la construcción y reconstrucción de estos significados se realiza a partir de la interacción con otras personas.

Teniendo en cuenta lo anterior la elección de un enfoque metodológico cualitativo resultó pertinente para el desarrollo de esta investigación, debido a que este enfoque “centra el análisis en la descripción de los fenómenos y cosas observadas” (Cerdeña, 2013: 48) y “se fundamenta en una perspectiva interpretativa centrada en el entendimiento del significado de las acciones de seres vivos, sobre todo de los humanos y sus instituciones” (Sampieri Hernández, 2010) lo que hace necesario consultar directamente a los involucrados en las situaciones estudiadas, entendiendo que muchas veces “la interpretación que se da a las cosas y fenómenos no pueden ser captados o expresados plenamente por la estadística o las matemáticas” (Cerdeña, Los elementos de la investigación, 2013).

Este estudio permite describir las características más relevantes del problema, así como las conductas, motivaciones y actitudes de los sujetos investigados e igualmente, permite establecer asociaciones entre las diferentes variables de la investigación (Ander-Egg, 1995) con el fin de encontrar las razones o las causas que ocasionan los comportamientos de los conductores de motos, es decir, buscando dar posibles explicaciones a la ocurrencia de estos comportamientos y determinar las condiciones en las que se da el fenómeno (Ander-Egg, 1995), sin perder de vista que por la naturaleza metodológica del

presente estudio, no se trata de una verdad universal y que sus resultados no son generalizables al conjunto de la población. Las técnicas empleadas en esta investigación, se corresponden con las usuales para este tipo de estudios, son las diferentes formas de entrevista y la observación.

5.2 Diseño de la investigación

Como se mencionó anteriormente la realidad es construida a partir de la representación que cada individuo tiene de esta, por lo que debe ser comprendida a partir de la forma como se expresa socialmente y de los significantes que se obtienen e interpretan de los actores sociales que participan en este proceso.

Este estudio uso el modelo teórico denominado Modelo Integrado de Comportamiento (***Integrated Behavioral Model –IBM-***), que permite entender y promover cambios de comportamiento en las personas, y que se constituyó en el lente con el que se realizó la aproximación a la realidad a través de la utilización de las categorías de análisis pre-establecidas por este Modelo (***Actitud experiencial, actitud instrumental, norma normativa, norma descriptiva, control percibido y auto-eficacia***).

El acercamiento a la perspectiva de los sujetos de estudio se realizó a través de la utilización de la etnografía como método de indagación cualitativo, con el fin de realizar un acercamiento a la realidad de manera rigurosa en relación con los participantes del estudio (Motociclistas hombres y mujeres); “entendiendo que la investigación etnográfica tiene como propósito aprender el modo de vida de una unidad social concreta que facilita la descripción o reconstrucción analítica de carácter interpretativo de la cultura, formas de vida y estructura social de un individuo o grupo investigado” (Gomez Gregorio, 1996)

Para fines metodológicos y prácticos de éste trabajo, la investigación etnográfica fue tomada como; “un método abierto de investigación en terreno

donde caben las entrevistas estructuradas y semi-estructuradas, las técnicas no directivas -fundamentalmente, la observación participante y las entrevistas no dirigidas- y la residencia prolongada con los sujetos de estudio, la etnografía es el conjunto de actividades que se suele designar como "trabajo de campo", y cuyo resultado se emplea como evidencia para la descripción". (Gruber, 2001)

Para lograr los objetivos propuestos, se hizo uso de técnicas para la captación de datos como entrevista cara a cara y semi-estructurada la cual facilita la conversación significativa entre entrevistado y entrevistador como personas que comparten un lenguaje y una cultura, estas fueron aplicadas a cuatro expertos y a dieciséis conductores de motocicleta en Cali. La información aportada por los primeros permitió delimitar los factores que influyen en los comportamientos específicos de conductores de motocicleta, y a partir de las entrevistas a los conductores se obtuvo información que permitió conocer y comprender las condiciones personales que influyen en los comportamientos de los motociclistas al conducir su vehículo, a partir de las actitudes, las normas percibidas y el agenciamiento personal.

5.3 Participantes

La presente investigación se realizó en el área urbana de la ciudad de Santiago de Cali (Colombia), se contó con la cooperación de cuatro expertos y se seleccionaron como participantes diferentes motociclistas que circulan en el perímetro urbano de la ciudad, teniendo en cuenta la frecuencia de uso de la moto, el tipo de vía por las que circulan, los horarios que frecuentan, la utilización que le dan a la moto, el lugar de residencia y el lugar de trabajo.

Se entrevistó un número igual de hombres y mujeres para ir aclarando y profundizando en las categorías de análisis definidas en el Modelo Teórico-IBM. Se aplicaron un total de 16 entrevistas, ocho a hombres y ocho a mujeres.

El grupo de participantes entrevistados mostró algunas diferencias en cuantos

a los rangos de edad y la forma de usar la moto; las opiniones sobre la mayoría de comportamientos presentaban similitudes relacionadas con aspectos como la influencia de los amigos en la adultez, la influencia de la familia en la conducción de la moto de una manera positiva y el cambio de sus prácticas de conducción luego de pasar por experiencias de accidentes propias o cercanas.

5.4 Tipo de muestra

Se aplicó un muestreo teórico no probabilístico por conveniencia, en el que los participantes son personas que básicamente conducen una motocicleta y aceptaron participar voluntariamente en el estudio y accediendo a la realización de la entrevista. En este tipo de selección de participantes no se funda en ninguna consideración estratégica ni se rige por alguna intención teórica derivada del conocimiento preliminar sobre el fenómeno, depende básicamente de la accesibilidad de las unidades, la facilidad, rapidez y bajo costo para acceder a ellas” (Teddlie Ch, 2007)

Es necesario aclarar que en el caso del enfoque cualitativo la muestra es no probabilística y como lo exponen Glasser y Strauss “Muestras Teóricas”, básicamente dependen de una serie de criterios de selección basados en la estructura conceptual de la propuesta de investigación.

Los participantes se identificaron en encuentros no programados y se les indagó previamente sobre aspectos como la edad, el uso que le daban a la motocicleta y el lugar de residencia. Esta indagación previa a la selección de los sujetos se hizo para incluir entre los entrevistados, personas con características de importancia para el estudio, en el marco del modelo teórico usado.

De esta manera se invitó a las personas que cumplieron con los criterios de inclusión establecidos, presentándoles el estudio y solicitando la firma de un consentimiento informado previo a su participación **(Ver Anexo 1)**

Criterios de inclusión y exclusión

Como población del estudio se tuvo en cuenta personas de ambos sexos entre los 18 y 54 que conducen una de motocicleta en Cali.

5.5 Instrumentos

Teniendo en cuenta el objetivo principal de este estudio, y buscando comprender el fenómeno estudiado a partir de la perspectiva de los propios sujetos participantes se diseñó un instrumento que privilegió la siguiente técnica:

Entrevista semi-estructurada

De acuerdo con (Carvajal Burbano, 2010) la entrevista de tipo semi-estructurada requiere de una guía previamente establecida, con preguntas orientadoras, que permita dar un margen al investigador para formular nuevas preguntas al entrevistado, haciendo más personalizado el acercamiento a los actores del proceso, creando, junto al participante, un ambiente de confianza que permite profundizar en los temas deseados.

Tomando en cuenta lo anterior se diseñó inicialmente una guía de entrevista dirigida a un grupo de expertos con el fin de recoger sus recomendaciones sobre como explorar las categorías del modelo. Una vez definidas las categorías de análisis se elaboró el instrumento para la recolección de información con motociclistas.

La guía de entrevista integro de 40 preguntas orientadoras de acuerdo con las categorías definidas en el IBM, las cuales fueron agrupadas en temáticas como:

- Antecedentes en la conducción
- Estereotipos y estigmas
- Percepción de riesgo
- Autopercepción sobre conductas protectoras y percepción de riesgo
- Uso de la motocicleta
- Influencia de la familia y amigos cercanos en la conducción de la moto
- Influencia del medio ambiente físico
- Influencia de los medios de comunicación

5.6 Recolección de la información

El presente trabajo requirió la realización de diferentes pasos para la recolección de la información, los cuales son descritos a continuación:

1. Entrevistas a expertos

Previo al desarrollo de las entrevistas a los motociclistas se realizó una consulta a expertos en comportamiento humano, tránsito y educación vial, con el propósito de perfilar las categorías y las preguntas guía para la entrevista y recoger recomendaciones sobre cómo explorar cualitativamente los componentes y las categorías del Modelo de IBM. Con este proceso se buscó la inclusión de temas de importancia para la investigación que pudieran encontrarse por fuera del modelo teórico.

Para aplicar las entrevistas a expertos, se realizó una búsqueda de personas con reconocimiento social o académico como idóneas en el tema de estudio, en las áreas mencionadas anteriormente. Se realizó una lista preliminar de posibles expertos y, seguidamente, se efectuó un primer acercamiento para la presentación del estudio e invitación a colaborar en la definición de los tópicos orientadores de las entrevistas para la construcción de la guía de la entrevista a aplicar a los motociclistas. Finalmente, cuatro expertos accedieron a participar

y a colaborar en el estudio, siendo entrevistados en sus lugares de trabajo; dos de ellos pertenecientes a la Secretaría de Tránsito y el Fondo de Prevención Vial (instituciones relacionadas con el tránsito en la ciudad) y dos expertos en temas de comportamiento, específicamente en psicología y psiquiatría pertenecientes a la Fundación Valle del Lili (institución médica de alto prestigio).

La elaboración de la guía de entrevista se realizó teniendo en cuenta la bibliografía revisada con el fin de construir un instrumento estandarizado que contuviera los tópicos pertinentes para trabajar con cada uno, de acuerdo con las circunstancias, los expertos se entrevistaron individualmente con el fin de recoger sus recomendaciones sobre la forma en la que se debían explorar las categorías del modelo IBM. **(Ver Anexo 2)**

La información aportada por los expertos fue considerada e incluida en la batería de preguntas de la guía de entrevista de los motociclistas, teniendo en cuenta las categorías del modelo. De esta manera los expertos hicieron hincapié en la necesidad de incluir temas como la importancia de la influencia del entorno en los motociclistas, el cumplimiento de las reglas y las razones que tienen los motociclistas para tomar riesgos innecesarios.

Prueba piloto

Con el fin de valorar y ajustar la guía de entrevista orientada a los motociclistas, se realizó una prueba piloto de los instrumentos para la aplicación de la entrevista, tomando en cuenta el tiempo dedicado a la entrevista, el entendimiento de las preguntas, y la disponibilidad de los horarios de los motociclistas a entrevistar, para este fin se entrevistó a cuatro motociclistas, dos hombres y dos mujeres, quienes no formaron parte del grupo de estudio.

Entrevistas a conductores

Una vez finalizada la fase de consulta con expertos, y la fase de ajuste de la Guía de Entrevista a Motociclistas, se dio inicio a la búsqueda de los conductores de moto a entrevistar.

Como se mencionó anteriormente la técnica de recolección de información que se utilizó, fue la entrevista semi-estructurada con el fin de explorar la influencia que tienen la actitud, la norma percibida y el agenciamiento personal, entendido este último como el control percibido y la autoeficacia del conductor de motocicleta. Se incluyeron categorías relacionadas con los comportamientos cotidianos que pudieran estar relacionados con comportamientos seguros y de riesgo, con las características demográficas, y con la ocurrencia de eventos adversos al conducir la moto, entre otras. El proceso de recolección de información, se definió inicialmente utilizando la metodología de grupos focales, considerando una población de estudiantes de carreras nocturnas de una institución educativa de educación superior. Esto con el fin de facilitar el acceso a los informantes, dado que se trata de población cautiva.

Sin embargo, las diferencias de horarios, la falta de disponibilidad y la dificultad para obtener información de los participantes al invitarlos a hacer parte del estudio, obligó a replantear la metodología de recolección de datos e integrar nuevas técnicas. Esta experiencia demostró que este tipo de estudios valora como importante la diversidad de los informantes, sus realidades y su contexto, de forma que sea posible una aproximación a la comprensión del fenómeno que se pretende estudiar.

Se decidió que la técnica más acertada y cercana a los grupos focales y que no afectaba la planeación previa era la de entrevista *semi-estructurada*, ya que el objetivo de la investigación era explorar sobre comportamientos al conducir,

teniendo en cuenta diferentes tipos de personas, labores, usos y horarios de conducción de motocicleta, entre otros aspectos de vital importancia para la investigación, para lo cual esta técnica fue la más apropiada. Esta decisión de cambio fue informada y sustentada ante el Comité de Ética Humana de la Facultad de Salud de la Universidad, quienes expresaron un concepto favorable, ya que no afectaba el curso normal de la investigación.

Para dar inicio a la recolección de información, se contactó a los motociclistas de forma libre en sus lugares de trabajo, explicándoles previamente de que se trataba la investigación, su objetivo y la importancia de su participación en la misma, contribuyendo a la prevención de la accidentalidad vial en la ciudad. Previamente se les indagó sobre su interés y disposición de participar en el estudio.

Se entrevistaron motociclistas con diferentes grados de exposición en las vías al conducir motocicleta, para explorar los tópicos definidos a partir de la bibliografía revisada, de la consulta con expertos y del modelo teórico IBM. Una vez los conductores de motocicleta, fueron informados del estudio se les brindo información para el correcto proceso de firma de Consentimiento Informado, en el que se dejó claro que la información tendrá un uso académico y que los informantes no serían expuestos, por lo cual las relaciones entre los informantes del proyecto eran estrictamente académicas.

Las entrevistas se realizaron, previa lectura y firma del consentimiento informado, coordinando las citas de acuerdo a la conveniencia y disponibilidad de los participantes. Todas las entrevistas fueron audio grabadas y transcritas fielmente, para ser procesadas y analizadas posteriormente.

5.7 Categorías del modelo como preguntas orientadoras

Como base para la elaboración de las preguntas orientadoras de la entrevista semi estructurada posterior análisis de la información, se tuvo en cuenta las

categorías del modelo ya explicado, convirtiéndose en preguntas orientadoras. De igual forma en el análisis final se busca ver si estas categorías definidas en el modelo están en concordancia con lo encontrado en el estudio.

Las “categorías” son unidades temáticas que permiten agrupar y organizar la información obtenida. Se reconoce en este tipo de estudio las categorías propuestas por el investigador, las cuales una vez se obtiene información pueden mantenerse como parte integral del estudio, a su vez en la recolección de información pueden aparecer nuevas categorías, inicialmente no contempladas por el evaluador. Estas pueden ser de carácter teórico o empírico y facilitan los procesos de interpretación, análisis y construcción de sentido” (Rodriguez, 2005). En el caso de este estudio las categorías fueron tomadas del modelo IBM, las cuales son definidas a continuación.

Tabla No 1. Categorías de Análisis Previas para la construcción de preguntas orientadoras.

Categoría: Actitud hacia la conducta	
Subcategorías:	
Actitud experiencial a la idea de realizar una conducta:	Respuesta emocional del individuo ante la idea de realizar el comportamiento de conducir la motocicleta.
Actitud instrumental sobre los comportamientos:	Creencias respecto a las consecuencias de realizar el comportamiento de conducir la motocicleta
Categoría: Norma percibida	
Subcategorías:	
Norma normativa:	Creencias de lo que las otras personas piensan acerca de cómo debería conducir la motocicleta.

Norma descriptiva:	Percepción acerca de lo que los demás hacen al momento de conducir la motocicleta.
Categoría: Agenciamiento Personal	
Subcategorías:	
Control percibido (Percepción de riesgo):	Percepción acerca de los factores ambientales que facilitan o dificultan el comportamiento de conducir motocicleta
Auto-eficacia (Creencias):	Es el grado de confianza en su habilidad de conducir la motocicleta frente a los diferentes obstáculos o retos.

Fuente: Elaboración propia

6. Consideraciones éticas

Este estudio se basó en la normativa vigente que rige las investigaciones académicas en Colombia, buscando en todo momento respetar la dignidad y el bienestar de las personas que participaron en dicho proceso investigativo y con pleno conocimiento de las normas legales y de los estándares profesionales que regulan la conducta de la investigación con participantes humanos (Ley 1090 de 2006). Al tratarse de un estudio con estas características se respetó la Resolución N° 8430 del Ministerio de Salud de Colombia, en la que se establecen límites y normas para toda investigación en la que el ser humano sea sujeto de estudio.

De acuerdo al Artículo 11 de la resolución 8430 de 1993, esta investigación se clasifica como “investigación con riesgo mínimo”, debido a que en la recolección de información, sobre todo en estudios que utilizan metodologías de tipo cualitativo, en la que se da una interacción con los sujetos, se puede de alguna forma influir en las conductas de los sujetos de investigación.

Así mismo siguiendo los artículos 15 y 16 de la Resolución en mención, se presentó a los sujetos un documento que contiene:

- Nombre y objetivos de la investigación
- Los procedimientos a utilizar y a los cuales el sujeto estuvo sometido
- Los posibles riesgos y beneficios
- Certificado de confidencialidad de la información
- Claridad sobre la libertad de retirarse del estudio en cualquier momento finalizando su participación. Lo anterior, sin generar perjuicios en su contra.
- Informe sobre la gratuidad de la participación en el estudio.
- Información necesaria para ubicar al investigador o a la persona encargada del estudio (nombres, email y sus teléfonos)

- Los derechos de los participantes
- Informe sobre el carácter de voluntariedad de la participación en el estudio
- Garantía a los participantes que recibirían respuesta a cualquier pregunta y aclaraciones a cualquier duda que surgiera durante el proceso
- Firma del participante.

Es importante aclarar que a los participantes se les garantizó completa reserva de la información brindada, así como también se salvaguardó el bienestar y los derechos de los participantes por medio de aclaración y explicación del cuestionario y la grabación de las entrevistas. La aprobación por comité de ética y el instrumento de consentimiento informado se presenta en los **anexos 3 y 4.**

7. Plan de análisis

El trabajo de procesamiento y análisis fue realizado simultáneamente con el proceso de recolección de información, la cual como se mencionó en líneas anteriores, fue relevada a través de entrevistas que fueron audio grabadas y transcritas y en una primera fase sus contenidos fueron procesados con apoyo del software *Etnograph® v.5* y posteriormente en *Atlas.ti*, lo que permitió clasificar el contenido de las entrevistas en las tres categorías amplias relacionadas con el modelo IBM: Actitud hacia la conducta, Norma percibida, Agenciamiento Personal.

En estas categorías se exploró respectivamente a) la percepción de favorabilidad o no hacia un comportamiento determinado, mediado por las dimensiones afectivas y cognitivas es decir lo que siente que es adecuado hacer y lo que cree conocer, b) la presión social que siente para ejecutar o no un comportamiento determinado, que está influido por las creencias de otros y por los comportamientos que esos otros esperan que la persona tenga y, finalmente, c) la capacidad del individuo para originar acciones directas para determinados fines, influenciado por la creencia que tiene la persona sobre el control -en este caso al conducir la motocicleta- y por las creencias sobre la eficacia de sus comportamientos.

De esta manera en estas categorías se indagó sobre lo que sabe, cuál es el origen de los saberes; lo que piensa, siente, la predisposición para la actuación, la influencia de otros y el origen de estas actitudes entre los diferentes actores entrevistados, los posibles escenarios a los que se enfrentan y sus contextos.

Una vez se transcribió la totalidad de las entrevistas se avanzó en la codificación abierta, axial y selectiva con el fin de lograr la representación

narrativa de las condiciones personales que influyen en los comportamientos al conducir de motociclistas en Cali.

De esta manera para la **codificación abierta**, se realizó el análisis, línea por línea de cada entrevista, de tal manera que la comparación entre los diferentes datos relevantes permitió asignar códigos comunes provisionales a fragmentos que compartían ideas comunes; posteriormente se realizó el desarrollo de las categorías iniciales y la búsqueda sistemática de sus propiedades. Además del registro de anotaciones teóricas (memos), analíticas e interpretativas pertinentes que apoyaron el proceso de análisis posterior.

Una vez adelantado el proceso anteriormente descrito, se realizó la **codificación axial**, lo que permitió un análisis de cada categoría, teniendo en cuenta los elementos del paradigma de la codificación elaborado por Strauss y Corbin (2002), el cual a su vez implicó el análisis de las propiedades de cada categoría. Esta codificación permitió identificar relaciones entre las categorías facilitando el avance a la integración entre las categorías y sus propiedades, es decir se avanzó hacia el proceso de **codificación selectiva**; la cual permitió identificar los espacios en los que se interactúa y se adquieren conocimientos y establecer las relaciones entre las categorías y su influencia en el comportamiento de los conductores de motocicleta en el momento de conducir.

Anexos 8 y 9.

8. Resultados

8.1. Descripción de los sujetos participantes

A continuación, se presenta la caracterización de las personas que aceptaron participar en el estudio, accediendo a ser entrevistadas como fuente primaria de información para el desarrollo de este proceso de investigación.

Durante los meses de octubre de 2012 a agosto de 2013 se llevaron a cabo dieciséis entrevistas a conductores de motocicleta de la ciudad de Cali, ocho a hombres y ocho a mujeres.

El lugar de residencia más frecuente entre los participantes es la ciudad de Cali (69%), habitando en los barrios: Belalcazar, Los Alcázares, Limonar, Calipso, Torres de Comfandi, Aranjuez, Floralia, Altos de Santa Elena y Paso del Comercio; ya en menor proporción vive fuera de la ciudad (25%), en los municipios de Jamundí, Candelaria, La Cumbre y Dapa corregimiento de Yumbo, en cercanías a Cali. Las características detalladas de los entrevistados se presentan en el **Anexo 5**.

8.2 Contexto

En el transcurso del ejercicio de investigación aparecieron diferentes elementos relacionados con el contexto como elemento relevante para la explicación a algunas conductas y actitudes relatadas por los participantes en lo referente con el momento de conducir motocicleta.

La elaboración del contexto se orientó en dos sentidos: por una parte, abordó las características de algunos de los tipos de motocicletas que circulan en la ciudad, las características de la movilidad, infraestructura vial y las cifras de

accidentalidad, y por otra parte las directrices que desde la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal de Cali (STTM), de acuerdo con el código de tránsito nacional, determinan los parámetros para conducir motocicleta en la ciudad de Cali.

En este sentido, en la ciudad de Santiago de Cali, de acuerdo con la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal de la ciudad (STTM), en 2015 el parque automotor aumentó en un 7,7% (732.264). De acuerdo con esto las motos fueron los vehículos que más incrementaron su presencia en la ciudad (8,3%), seguido de los vehículos particulares (8,1%). (Cali, 2015). Se estima que en la ciudad circulan diariamente aproximadamente 450.000 motos según el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, cifra muy superior con relación a las motos registradas en la SMMT (206.303 motos), es decir que el 54% de las motos que circulan en la ciudad se encuentran matriculadas en otros municipios. Así mismo, de acuerdo con datos municipales, la moto contribuye a reducir los tiempos de desplazamiento de las personas frente a otro tipo de transporte. Quienes usan este tipo de vehículos gastan en promedio 33 minutos por trayecto, mientras quienes viajan en bus tradicional o en transporte masivo (MIO) gastan 50 y 65 minutos promedio respectivamente; por su parte, para quienes viajan en taxi o automóvil el tiempo promedio por trayecto es menor (27 y 28 minutos respectivamente), aunque los costos son relativamente mayores, convirtiendo a la motocicleta en una de las opciones más rápidas y económicas para movilizarse dentro de la ciudad.

De acuerdo con el estudio de movilidad realizado en Cali durante el 2015 (Cali, 2015), el rango de edad en que se encuentra la población que más hace uso de la moto como medio de transporte oscila entre los 20 y 49 años; así mismo se puede observar como el género influye en la elección de la modalidad de transporte, el porcentaje de hombres que utilizan la moto como medio de transporte es de 61%, mientras que las mujeres que conducen moto son el 39%, es decir los hombres hacen un mayor uso de la moto para movilizarse que las mujeres.

Por estrato socioeconómico, el estudio en mención identificó que en la ciudad el uso de la moto se concentra principalmente en los estratos 1, 2 y 3, manifestando que el motivo más común por el cual usan la moto es para desplazarse hacia el trabajo y en menor proporción para ir a estudiar, lo que explica los horarios en los que es mayor el uso de la moto (en la mañana de 5:00 a 7:00 am, al medio día entre las 11:00 am y la 1:00 pm y en la tarde entre las 5:00 y 6:00 pm).

El nivel académico de quienes usan la motocicleta para movilizarse en la ciudad es bachillerato completo y las ocupaciones reportadas por quienes utilizan la moto como medio de transporte son principalmente las relacionadas con comercio o talleres de vehículos y las personas que trabajan en actividades relacionadas con explotación de minas y canteras (trabajadores en áreas de la construcción).

Por otro lado, según datos de la Secretaría de Infraestructura y Valorización, en 2014 Cali reportó una malla vial de 2.362 kilómetros de carreteras en el área urbana. Para el 2015 el 28% de las vías de la ciudad se encontraban en buen estado, el 61% en regular estado y el 11% en mal estado (Cali, 2015).

De otra parte, los datos relacionados con la accidentalidad de los motociclistas y sus pasajeros en la ciudad de Cali reportan altas cifras. Para el 2015, hubo un total de 17.325 accidentes; de estos, 7.898 fueron choques simples que como consecuencia solo dejaron daños materiales; mientras que los 9.427 accidentes restantes arrojaron un total de 9.329 personas heridas y 316 personas muertas, presentando un incremento del 17,9% frente a la cifra reportada en el año 2014. De los fallecidos, 97 conducían la motocicleta y 22 eran pasajeros del vehículo (parrilleros), mientras 118 fueron peatones, 32 eran ciclistas y los 26 restantes correspondían a ocupantes de automóviles (15 conductores y 11 pasajeros).

Como puede evidenciarse, las Normas de Comportamiento aquí consideradas están orientadas a propender por la seguridad de quienes conducen motocicletas, estableciendo una serie de restricciones o limitaciones y condiciones a los conductores de estos vehículos para garantizar el buen uso de los mismos. Adicionalmente, las entidades municipales a través de sus secretarías de tránsito y transporte municipal también tienen la libertad, en cada ente territorial, de endurecer las normas o crear nuevos controles para definir los parámetros de uso y comportamiento que se deben tener en cuenta los conductores de motos.

En este sentido, en la ciudad de Cali se han dispuesto una serie de normas enfocadas a la reducción de los índices de accidentalidad en la zona metropolitana de la capital del Valle, aunque estas han ido cambiando de acuerdo a la orientación de los gobernantes de turno, por ejemplo en 2008 se promulgo el decreto 0345 del 27 de junio, donde se establecía entre otras disposiciones, que se prohibía la circulación de todo tipo de motocicletas con parrillero hombre o mujer menor de diez años de edad, así como la circulación de todo tipo de motocicletas con parrillero hombre mayor de doce años de edad; de igual manera, se prohibió el tránsito de motocicletas sin placas, con placas ilegibles, removibles, o no visibles, aunque parte de esto ya se estipulaba en el Código Nacional de Transito; también se enfatizó que todos los conductores, incluidos los miembros de la fuerza pública, deberían usar el casco reglamentario y el chaleco ordenado por el Código Nacional de Tránsito conteniendo en parte visible y reflectiva el número de la placa de la motocicleta que se conduce; además, se prohibió el tránsito de motocicletas en el horario comprendido entre la una (1) y las cinco (5) de la mañana, los días jueves, viernes, sábado y domingo y el suministro de combustible después de la 8:00 de la noche. Posteriormente, en 2015 fueron levantadas medidas como la del parrillero hombre, pero se implementaron otras como el carril preferencial para los motociclistas y se enfatizó nuevamente el control de comportamientos peligrosos como el zigzagueo, todo esto en pro de la seguridad de quienes

utilizan dicho medio de transporte y como medida para disminuir la accidentalidad.

Todos estos datos son de gran importancia para entender el contexto del problema de investigación. Su utilización pretende mostrar un contexto global de los conductores de motocicleta, ya que la metodología utilizada no permitió tener una visión tan amplia.

8.3 Análisis Axial

Describir los factores que intervienen en los comportamientos de protección o riesgo de las y los participantes entrevistados, pasa necesariamente por reconocer los sentidos, los significados y las percepciones expresados en los contenidos de la información que brindan, representada en conocimientos, motivaciones, actitudes y prácticas sobre la conducción de la motocicleta. Para tal fin el análisis es orientado por las categorías pre-establecidas por el Modelo IBM actualizado, donde se contempla la **Actitud Experiencial** (Respuesta emocional del individuo ante la idea de realizar el comportamiento de conducir la motocicleta), **Actitud Instrumental** (Creencias respecto a las consecuencias de realizar el comportamiento de conducir la motocicleta), **Norma Normativa** (Creencias de lo que las otras personas piensan acerca de cómo debería conducir la motocicleta), **Norma Descriptiva** (Percepción acerca de lo que los demás hacen al momento de conducir la motocicleta), **Control Percibido** (Percepción acerca de los factores ambientales que facilitan o dificultan el comportamiento de conducir motocicleta) y **Auto-eficacia** (Grado de confianza en su habilidad de conducir la motocicleta frente a los diferentes obstáculos o retos).

8.3.1 Actitudes de los conductores que intervienen en el comportamiento al conducir una motocicleta. Estas actitudes se encuentran mediadas por dos aspectos, inicialmente se abordó la respuesta emocional del individuo ante la

idea de realizar el comportamiento de conducir la motocicleta (Actitud experiencial), en relación con el hecho de conducir una motocicleta, el cumplimiento de las normas de tránsito, el uso de medidas de seguridad y la influencia de experiencias de accidentes.

Las emociones, entendidas como instintos algo irracionales, son estados de ánimo que se experimentan o que pueden surgir en el momento de manejar motocicleta; algunas de estas pueden ser la depresión, el pánico, el odio, la pasión, la frustración, la impaciencia, incompreensión, la inseguridad o su contrario, la paciencia, la euforia, la comprensión, la seguridad. Sin embargo, es necesario aclarar que estas emociones (positivas, negativas o neutras) son el resultado de sentimientos como el miedo, la rabia, la alegría, la tristeza, el amor, la esperanza, la solidaridad, la intolerancia, la desconfianza, la incomodidad, la vergüenza, el placer, el disgusto, la confianza y el fastidio, que surgen en momentos específicos ante situaciones de la vida, generando a largo plazo un determinado estado emocional.

En este sentido cuando se indagó a los participantes sobre los aspectos mencionados anteriormente se encontró que, como conductores de motocicleta tanto hombres como mujeres, coinciden en la mayoría de sus respuestas.

Con respecto al hecho de manejar se presentó una fuerte conciencia de riesgo y vulnerabilidad por parte de los conductores de motocicleta, manifestando emociones de inseguridad en el uso de este tipo de vehículos debido a la exposición en la que se encuentran como conductores, ya que a diferencia de los automóviles las motocicletas no poseen una estructura que los proteja a ellos como conductores ni a su pasajero, lo que les genera sentimientos de miedo por sufrir un accidente o por ocasionarle un accidente a otra persona y miedo a la magnitud de las lesiones que pueden llegar a ser fatales dejándolos en una condición de discapacidad permanente o incluso la muerte; adicionalmente,

“Es más fácil que uno se muera en una moto que en un carro... se supone que así sea una moto yo tengo derecho a ir por mi carril... no respetan porque es un vehículo más chiquito, pero es más peligroso andar en una moto esa moto es desprotegida”. [M02. Line 221 - 241]

también manifiestan miedo por las consecuencias económicas que representa sufrir un accidente.

Si bien manejar motocicleta genera emociones negativas en la mayoría de los participantes, para algunos, especialmente los hombres, también genera emociones de libertad y satisfacción, debido al sentimiento de placer que produce sentir la velocidad, el viento y el gasto de un menor tiempo en los desplazamientos pues al ser un medio de transporte pequeño puede pasar por espacios reducidos evitando de esta manera congestiones vehiculares.

"Te da sensación de libertad porque tenés el viento y no sé hay algo encantador en ella es como esas sensación de libertad y segundo como son tan pequeñas y pueden pasar por lugares estrechos para uno es muy favorable encontrarse con un trancón de un kilómetro y pasarle por un ladito, entonces eso da ventaja, pero de seguridad no tiene seguridad que para choques, que cuando hay lluvia en ningún momento la moto es seguro". [H04 Line: 162 – 167]

Del cumplimiento de la norma

"Bien, me siento bien, porque siento que no me va a llegar la multa, entonces siempre trato de ser muy cuidadoso con los semáforos, con las cámaras". [H03 Lines 230 -231]

Resulta importante mencionar que los participantes reconocen que el cumplimiento de la norma es importante y necesario para evitar que se produzcan accidentes, por lo que los sentimientos que surgen relacionados con el cumplimiento de la normatividad se centran principalmente en la satisfacción por conducir responsablemente y cuidarse a sí mismo, por la baja probabilidad de ocasionar un accidente y por la seguridad de no recibir una multa por infracciones de tránsito.

Así mismo surgen sentimientos de vergüenza y temor, generando un estado emocional de intranquilidad cuando no se cumple con las normas de tránsito; sienten vergüenza por que reconocen que es un comportamiento no adecuado que puede ocasionar accidentes y por la posible sanción social de otros individuos; los sentimientos de temor surgen ante la posibilidad de ser detenidos por un policía o guarda de tránsito o por ser captado en las cámaras de foto multas y tener que responder

"Cuando no cumplo las normas me siento mal... pienso que soy irresponsable porque me puede llegar a pasar algo, algo a mí, estoy violando una norma y obvio me van a castigar por eso con una multa". [M01 Line: 177 – 179]

por una sanción monetaria.

Para los conductores participantes, la norma representa un ideal o un deber ser y reconocen su importancia, sin embargo, muchas veces no solo no las cumplen de manera consiente, sino que lo justifican desde sus intereses particulares, para estos después de que no sean descubiertos o no tengan consecuencias negativas, pueden gestionar o asumir los sentimientos negativos y continuar con normalidad, convirtiendo este comportamiento finalmente en un hábito.

Ante el uso de las medidas de protección

De acuerdo con algunos de los participantes el uso de las medidas de seguridad al ser obligatorio deben ser cumplidas, especialmente debido a que su incumplimiento contempla una sanción económica, sin embargo la percepción de la necesidad de usar medidas de protección varía ante una u otra protección; frente al uso del casco se manifiestan un estado de seguridad ya que protege una parte importante del cuerpo y un sentimiento de incomodidad debido al calor y a la limitación visual que produce en los

“No son necesarias, porque para mí y para mi criterio... para mí eso más que todo es para sacar multas a los motociclistas. Solamente sería necesario el casco... Si las sigo por evitar multas, pero no porque yo quiera”. [H06. Line: 241 – 245]

conductores. En el caso particular de las mujeres el uso del casco genera una sensación de fastidio ya que lo estético juega un papel importante, puesto que su uso implica la posibilidad de que el maquillaje se

corra y de que el cabello tome una forma no deseada o se desordene.

La obligatoriedad del casco genera un uso más frecuente, sin embargo esto no garantiza el uso adecuado (visera baja, cabeza totalmente cubierta, correa ajustada, número correcto de la placa reflectivo en parte trasera) del casco ni la tenencia del casco

“Pues porque sé que es el que tiene que ir completamente a las orejas, que se puede desabrochar esto aquí. Sé que hay unos que van completos, tapando la boca... yo uso uno más abiertico, sé que cumple, que sirve, que por eso no me van a multar ni nada de eso”. [M01. Line: 152-155]

que cumpla con los requerimientos técnicos de calidad (ya que en muchas ocasiones no se conocen), adicionalmente es relevante mencionar que en los casos en los que se manifiesta la tenencia del casco reglamentario que cumple con los requerimientos técnicos y de calidad, este se limita al uso exclusivo del conductor de la motocicleta, mientras que el casco asignado al acompañante posee unas características inferiores, esto justificado en el alto costo económico que tienen los cascos de seguridad (ver anexo galería fotográfica).

"El chaleco no, no me parece que el chaleco sea garantía de seguridad... De pronto obvio que la moto tenga luces, pero el chaleco... no me parece que sea funcional". [M02. Line: 159 – 162]

En relación con el uso del chaleco con la placa de la moto en letras reflectivas en la parte de atrás, no se entiende la intencionalidad de la norma al obligar el porte de la placa en los chalecos, en su mayoría los participantes ven la medida del uso del chaleco como algo poco práctico e inútil ya que su uso no garantiza una protección de su integridad física en caso de accidente y tampoco es visto como una medida preventiva de accidentes al hacer visible al conductor y pasajero. Esta medida genera indignación entre algunos de los participantes ya que es considerada más como una forma de obtener recursos por parte de la Secretaría de Transito a través de la imposición de multas.

"No son necesarias, porque para mí y para mi criterio es más que todo la forma de cómo la secretaría de tránsito sacarles plata a las personas, porque para mí un chaleco con placas de la moto no implica nada. Simplemente si usted quiere tener un reflectivo, que el chaleco tenga un reflectivo, listo, eso es todo lo que necesita, necesitan que lo vean, el chaleco reflectivo, pero para mí eso más que todo es para sacar multas a los motociclistas. Solamente sería necesario el casco... el casco y el chaleco Pero sin tener la placa de la moto ni nada. Sí, porque a mí me parece que eso es formas de cómo sacar plata de la Secretaría de Tránsito. O sea que usted no sigue esas medidas Sí las sigo por evitar multas, pero no porque yo quiera". [H06. Line: 241-245]

Al igual que sucede con el uso del casco, la tenencia del chaleco no garantiza que su uso sea el adecuado, ya que en ocasiones el conductor porta el chaleco pero la placa con la que se encuentra marcado no corresponde con la de la moto que maneja, también se da el caso en el que el conductor o su pasajera porta el chaleco pero obstruye su visibilidad con el uso de un maletín tipo morral, en otras ocasiones

"Pues, yo no sé qué tan necesario... la mayoría no cumplen esas normas, yo veo que la placa no es la misma placa de la del casco. Supuestamente por identificación, pero eso no se está cumpliendo bien... Si eso ya se está viendo mucho... yo cumplo con la norma". [M07. Line: 173-184]

se considera que su uso no es necesario si se va a ir a un lugar cercano.

Experiencias cercanas o propias de accidentes en motocicleta

Frente a las experiencias cercanas o propias de accidentes, los participantes que han sufrido accidentes especialmente los hombres manifiestan que una vez son superadas las lesiones causadas por el mismo y se retoma la rutina inicialmente hay sentimientos de temor ante la posibilidad de sufrir nuevamente un accidente, sin embargo una vez pasa el tiempo y se retoma la confianza, la experiencia del accidente le permite tomar confianza frente a las habilidades que ha adquirido, incluso asumen la experiencia como un aprendizaje sobre lo que debe hacer en caso de que se le presente nuevamente una situación similar a la que causo el accidente y se retoman los hábitos de conducción anteriores al accidente. Sucede lo contrario cuando se presencia un accidente o cuando alguien cercano (familiar, amigo o compañero) ha sufrido un accidente y las consecuencias del mismo son significativas; por ejemplo, la pérdida de un miembro, estado de coma, fractura craneoencefálica, lesiones faciales que dejan cicatrices, fracturas múltiples o la muerte (por mencionar algunas) y el proceso de recuperación es doloroso, largo, costoso y el impacto emocional y económico para la familia es alto.

*"Como me dijiste ahora, por un tiempo y después vuelve...
Exactamente. Uno cuando se accidenta uno dice, -uy no vuelvo a hacer eso- pero uno como que vuelve y pierde el miedo a estrellarse, vuelve a lo normal". [HO2. Line: 103-105]*

"Precisamente eso, porque uno siempre dice, no pero él tiene que hacer el pare y uno sigue, pero por eso han pasado los accidentes en mi casa. Los accidentes han sido, porque se confían que ellos llevan la vía, ellos siguen derecho, pero el carro, los taxis, los buses no hacen el pare y se lo llevan a uno por delante, entonces yo siempre hago el pare o voy despacio".

¿Y quién se ha accidentado tu familia?

"Sí, un primo, pero nada grave. Precisamente por eso, porque un conductor se comió el pare y se lo llevó por delante". [M02. Line: 54-61]

Para el conductor de motocicleta recordar los hechos genera emociones de temor, principalmente a morir o tener que experimentar lo que vivieron los demás implicadas en el accidente, generando una recordación constante de la situación que produjo el accidente, lo que implica que el conductor tome precauciones al conducir y procure cumplir con las normas de tránsito y usar permanentemente las medidas de seguridad, es decir en los conductores conocer a alguien que haya sufrido un accidente o presenciar un accidente es una situación que promueve conductas de prevención y autocuidado.

*"Sí, en el mes de marzo a dos cuadras de mi casa me accidenté contra un camión, o sea, la culpa fue mía. Yo la velocidad que llevaba por esquivar un reductor de velocidad cuando fui a enderezar la moto, perdí el equilibrio y yo salí y la moto sí quedó allá debajo. Yo sí tuve laceraciones, tuve trauma de costilla, de rodillas y laceraciones en bastantes partes del cuerpo.
¿a qué atribuí eso? ¿a la velocidad?
Sí, a la velocidad.
¿desde eso le bajaste?
Sí desde eso le bajé un tiempo, tiempo, y volví otra vez a lo mismo. El otro accidente que tuve ya va para un mes, pero ese accidente no fue culpa mía, fue culpa del señor que se me metió, yo llevaba mi vía y esta vez sí llevaba una velocidad moderada y el hombre mete el carro yo le frené prácticamente encima.
Cuando uno anda en carro hay límites de velocidad ¿cuáles son los límites en moto? 60
¿Aprendiste algo de estos accidentes?
Sí claro, que hay que moderar la velocidad, porque usted por más prudente que sea no falta el imprudente. Eso fue lo que me pasó, esta vez fue el imprudente que me salió y choqué, porque el hombre no respetó el pare.
[.H02. Line: 73-93]*

En el caso de las mujeres al estar involucradas en accidentes de tránsito la experiencia, sin importar la magnitud de las consecuencias del accidente, produce emociones de inseguridad

"¿Pues en estos días yo venía casualmente por la calle quinta cerca al batallón y el semáforo estaba en rojo, el semáforo cambió y arrancamos y un motociclista venía atrás de una camioneta y él se confió que la camioneta iba a seguir pues a mayor velocidad y la camioneta frenó de un momento a otro y el tipo se fue contra el vidrio trasero de la camioneta, se abrió la ceja, bueno!! No, yo vi eso y casi que no puedo conducir, casi que no puedo seguir, eso me impacta y me pone nerviosa. Claro, históricamente cuando ha pasado con algún familiar o un amigo cercana eso te ha hecho... Claro, cuidarse uno mismo, ser más precavido. Con esas experiencias. Claro, con las experiencias de los demás y lo que ves". [M07. Line: 83-93]

generadas por sentimientos de temor, pese a que se conduce de manera prudente y respetando las normas de tránsito y haciendo uso de las medidas de seguridad, pero esto no es suficiente para evitar sufrir un accidente, pues en el caso de los accidentes reportados por las participantes, estos han sido principalmente el resultado de factores externos que salen de su dominio, como por ejemplo la imprudencia de otros conductores, intento de robo, malas condiciones de la vía, falta de señalización, lluvia, y en otros casos por falta de habilidad, desconocimiento de las condiciones mecánicas de la moto y por falta

de atención al conducir.

"Claro, porque además de todo, fuera de mi familia también hace poco vi una chica que se metió debajo de un camión, iba en moto y no sé qué habrá pasado, pero el caso fue que quedó la moto parada y ella quedó metida de para atrás y no sé si murió, entonces, el ver yo todo eso me dio como mucho miedo y estar más pendiente pues de todo mi alrededor y de mí para yo saber cómo conducir".
[M03. Line: 95-99]

Para el grupo de mujeres participantes resulta muy significativo conocer a alguien que haya estado involucrado en un accidente, así como presenciar accidentes de tránsito en los que se encuentren implicados motociclistas. Estas situaciones

generan un gran impacto en ellas, generando sentimientos de ansiedad y tristeza al pensar en el impacto emocional para la familia del motociclista involucrado y por las consecuencias del accidente, estos sentimientos de ansiedad y tristeza aunados al sentimiento de temor ante la posibilidad de vivir la misma situación, genera que su actitud en el momento de conducir motocicleta se oriente a mantener una conducta prudente, responsable y ceñida a las normas establecidas por la Ley.

Resulta muy significativo en el caso de los hombres que los accidentes influyen su comportamiento dependiendo de la magnitud de las consecuencias del mismo, y en el caso de experiencias cercanas de accidentes, dependerá de qué haya vivido de cerca la situación, que

"Claro, yo tengo amigos, compañeros de la universidad que, o sea, ¿le puedo contactar una anécdota? Sí, sí claro. Un compañero de la universidad un sábado saliendo yo le dije que lo llevaba a la casa, llegó y me dijo yo con vos no me voy, porque vos sos muy loco, yo tenía una T70, una moto pequeña y con el amigo que se fue era lo que uno llama el conductor excelente, manejaba por la derecha, y hace mucho tiempo, manejaba por la derecha, manejaba súper despacio y en un accidente que tuvieron un señor los arrojó el amigo perdió la pierna, eso me dejó muy marcado. Él va a mi casa o yo lo llamo, pero le queda a uno el... Se acuerdan de él... Uy claro".
[H08. Line: 62-72]

tanto recuerde y de la cercanía que se tenga con la persona que sufre el accidente, mientras que para las mujeres la magnitud del accidente no es tan significativo, para las mujeres que conducen motocicleta el hecho de haber tenido un accidente ya genera un gran impacto, así mismo con relación a las experiencias de personas cercanas que han sufrido accidentes.

El segundo aspecto que media en las actitudes de los motociclistas al momento de conducir son las creencias respecto a las consecuencias de realizar el comportamiento de conducir la motocicleta (Actitud instrumental), en relación

con el hecho de conducir una motocicleta, el cumplimiento de las normas de tránsito, el uso de medidas de seguridad y la influencia de experiencias de accidentes.

Frente a estos tres aspectos se encontró que los participantes en general creen que las consecuencias de conducir motocicleta en la ciudad, pueden ser positivas ya que podrán movilizarse tranquila y rápidamente si se conduce de manera responsable, teniendo cuidado de cumplir las normas establecidas por el tránsito y haciendo uso adecuado de las medidas de protección, de esta manera resultará poco posible sufrir o provocar un accidente.

"Me siento tranquilo, me siento seguro, respeto mi vida y respeto la de los demás". [H07. Line: 214]

De otra parte, la creencia de consecuencias consideradas negativas surge cuando los conductores de motocicleta reconocen que no siguen las normas de tránsito, exponiéndose a sufrir o provocar un accidente que les puede generar lesiones graves o hasta la muerte tanto al motociclista como a los otros implicados. Ante el incumplimiento de normas como la revisión técnico mecánica y el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), tienen la creencia de que puede surgir la posibilidad de sufrir u ocasionar un accidente debido al mal funcionamiento de la moto, y en el caso de no cumplir con el SOAT y estar involucrado en un accidente que se le niegue la atención médica a los implicados, también se contempla la posibilidad de tener que asumir todos los costos económicos de la atención médica y de reparación de los vehículos implicados en el accidente.

"Es totalmente importante, porque es lo que te va a cubrir todos los riesgos, si atropellas a una persona, si te caes tú, si vas con un parrillero para la atención y servicios de salud le va a cubrir todo lo que tiene que ver el SOAT y si no, pues a esa persona le va a tocar pagar particular y si no posiblemente le va a tocar desembolsar de su plata para todo eso, radiografías, para el chequeo médico, entonces yo opino que es lo mejor pagar el SOAT, que es un poquito más caro, que es bastantico caro, sí, pero igual es una seguridad que uno tiene". [M03. Line: 121-126]

Así mismo, entre los participantes se observa que la creencia de una propensión a ser descubierto infringiendo las normas de tránsito vigentes en la ciudad de Cali por un policía, un guarda de tránsito o por las cámaras de foto

multa, sufriendo una consecuencia adversa al tener que asumir el pago de una multa o la inmovilización del su vehículo y el costo económico que esto implica.

Frente a experiencias de accidentes del conductor o de alguien cercano se presenta la creencia de que si se llega a realizar o adoptar la conducta de lo

"Hasta cierto punto es una manera irresponsable, porque pues sí, de pronto puede estar mal visto que vayan tres personas, pero si es una familia, un núcleo de padres y niño, hasta cierta edad podría considerarse seguro una manera de conducir con tres personas en un vehículo, pero si ya el tercer ocupante ya supera una edad para estar ahí en el vehículo pues ya es un riesgo muy alto. Igual he visto padres que adoptan medidas de seguridad que les ponen casco a los niños, de pronto es una manera de solventar un medio de transporte para movilizarse todos". [H05. Line: 314-319]

que provocó el accidente puede llegar a pasarle lo mismo (herirse o herir a otros) y las consecuencias pueden llegar a ser más severas.

8.3.1.2 Normas percibidas que influyen en la forma en la que se conduce la motocicleta

En el momento de realizar un comportamiento juega un papel fundamental la percepción que tiene sobre la norma quien realiza la acción, en el caso del comportamiento del motociclista a la hora de conducir, para describir esta percepción se toma en cuenta la creencia de lo que las otras personas piensan acerca de cómo debería conducir (Norma normativa) y la percepción acerca de lo que los demás hacen al momento de conducir la motocicleta (Norma descriptiva).

*"Como que 'juepucha' a qué horas me llega la multa, la foto multa, ahora con tanta cámara que han instalado en la ciudad.
Pero es sólo por la multa o, ¿si no hubiera multa no habría problema?
Ummm, mirá que uno casi siempre piensa en un accidente cuando ve otro accidente, por lo menos, yo soy uno que cuando veo un accidente de moto, siempre, en ese momento le oro a Dios y le digo que me proteja, porque uno dice 'juepucha' si estuviera uno en esa posición, pero por lo general uno siempre está pensando en una multa, en salvarse de la multa, en el guarda, pero de resto no". [H03 Line: 234-242]*

Frente a estos dos referentes se encontró que para los participantes el incumplimiento de la normatividad es justificado ante situaciones consideradas como extraordinarias, por ejemplo, la percepción de inseguridad del entorno que se transita, recorrer grandes distancias en corto tiempo, dirigirse tarde a un compromiso, o el tráfico en horas pico, ante lo que se dan licencia para superar

el límite de velocidad permitido, zigzaguar, cruzar con la luz del semáforo en rojo, invadir el carril exclusivo del MIO, transitar por aceras, e ir en contravía.

Ante otras situaciones como la tardanza del transporte público se permiten transitar con sobrecupo (más de dos personas) situación que también se presenta justificada en el ahorro de dinero al transportar más de una persona, en algunos casos menores de edad hacia instituciones educativas y hombres como parrilleros. Así mismo se justifica por la distancia que va a ser recorrida, es decir si se considera que el lugar de destino es cercano al punto de partida, no consideran importante el cumplimiento de la norma.

“Cuando uno lleva a un miembro de su familia como parrillero y dice, no, no ande tan rápido, no adelante, una cosa, la otra, entonces, todas esas cositas influyen a que uno maneje mejor el vehículo. Y cuando va solo... Ya uno se va creando esa percepción de manejar bien, de manejar prudente, porque hay una familia que lo espera”. [H07. Line 263-269]

Se observa que frente a la creencia de lo que las otras personas piensan sobre cómo debería conducir, la familia tiene gran influencia, ya que las familias de los conductores generan

reflexiones sobre las precauciones que se deben tener al conducir, por ejemplo, el periodo de reflexión después de un accidente esta mediado por las percepciones que dé la familia en relación a las causas de los accidentes y a su posible prevención.

“Mis primos que viven allí conmigo tienen moto y mi papá también tenía moto. ¿Y qué te dicen? Que siempre por la que no me vaya a meter por la mitad, que si veo un carro grande que espere, que no me ataque en el sentido de que atrás vienen más carros y de pronto es que voy muy despacio, no ellos tienen que respetar su vía y por la que usted va, la persona tiene mucho afán que busque por otros medios como pasar”. [M08. Line: 229-234]

Cuando los familiares cercanos como mamá, papá, esposa, hijos, hermanos e incluso primos tienen una percepción alta del riesgo que implica manejar moto, son constantes las expresiones que hacen referencia a los peligros y a la necesidad de tener cuidado al manejar, tanto los participantes casados como los solteros y sin diferencias significativas entre hombres y mujeres o entre rangos de edad, resaltan que la persona más significativa y atenta de los riesgos de conducir motocicleta son las madres o la pareja, quienes

constantemente hacen recomendaciones o advertencias en relación con no exceder el límite permitido de velocidad.

Así mismo se observa que al llevar como pasajero a algún familiar el comportamiento de conducción puede variar, pues procuran ser más precavidos e ir a bajas velocidades, en especial cuando los acompaña su madre, esposa o hijos.

"Mi mamá cuando yo voy con ella por respeto a ella y porque ella le tiene miedo no excedo la velocidad, ni siquiera la subo a 60 kilómetros que es lo permitido en la ciudad. Más bien le bajo a la velocidad y trato de irme por el carril derecho, que por norma y por seguridad de uno es la que debería uno utilizar, pero también estoy como en contra de eso, porque los taxistas y los buses siempre se le meten a uno al recoger un pasajero sin importarle quién va. [...] Sí ella me dice tenga mucho cuidado en la calle o se va despacio..." [H06. Line: 342-350]

"Sí influyen ellos bastante porque digámoslo así, el hecho de tu ir digámoslo así en un grupo de motocicletas para tal lado ellos van en velocidad, eso influye indirectamente en que tú lo hagas para no quedar atrás. Digámoslo por ese caso, yo tengo muchos amigos donde son motos de alto cilindraje o motos de test, digámoslo así que lo usan muchos jóvenes y eso hace que la velocidad se haga. No te dirán a ti vete a 60, 80, 90, súbale a la velocidad no, pero si ellos aceleran tú crees que debes acelerar para no quedarse atrás. ¿Entonces influye? Sí" [H06. Line:376-384]

Por otro lado los participantes destacan que los amigos, en la mayoría de casos, los han influenciado de manera positiva, motivándolos a tener más precaución, a cumplir con las normas de tránsito y a usar las medidas de protección, sin embargo esta influencia no se reconoce por parte de cualquier grupo de amigos, sino por parte de los amigos que también comparten experiencias de conducción de motocicleta, por lo que la pertenencia a clubes de motociclistas y grupos de conductores de motocicletas genera más posibilidades de influir en los comportamientos mediados por las experiencias que comparten con los demás conductores.

En algunos casos se menciona que los grupos de amigos también aprueban la realización de conductas de riesgo como conducir bajo efecto del alcohol, conducir a altas velocidades e incluso participar en carreras ilegales. Esto contrasta con

*"En los muchachos sí, influye mucho, los muchachos piensan que cuando uno les está diciendo que manejen despacio, yo que tengo hijos así jóvenes, yo le digo, mami, a ella me dice que quiere una motico, yo le digo, no usted para qué, todavía no, dese tiempo, no es necesario, para que se va a poner...usted de pronto le da por correr en ella, no, que yo no lo voy a hacer, el pelado igual, yo sé que eso afecta. Influyen más los muchachos que uno en ellos, desafortunadamente. Y en tu caso entre la familia y los amigos ¿quién tiene más influencia? En mi caso la familia
¿Y cuándo estabas joven?
No, los amigos, porque, yo no le paraba bolas. No vaya al paseo, nooo, yo prendía la moto y salía y me iba". [H08. Line: 259-288]*

lo que los hombres entre los rangos de edad más altos manifiestan, plateando que cuando eran jóvenes tenían una mayor influencia en su comportamiento las opiniones de sus amigos, sin embargo, los jóvenes en las entrevistas rescatan que es más relevante la opinión de la familia.

Lo que los otros hacen

Frente a la percepción acerca de lo que los demás hacen al momento de conducir la motocicleta (Norma descriptiva), los participantes manifiestan que las imágenes sociales que tienen las personas sobre los conductores de motocicletas son en su mayoría negativas, debido a que son percibidos como conductores poco prudentes que ocasionan accidentes, que se atraviesan, que manejan a altas velocidades y que en general no cumplen con las normas de tránsito.

"Hay cosas que hay que ser muy sinceros, la mayoría de la gente que manejan moto, muy imprudente, muy muy imprudente, pero sí es cierto y también hay que ser conscientes que los automovilistas son muy tiranos con la gente que andamos en moto, ellos quieren que nosotros vayamos por el andén o vayamos por el rincón, pero que no le estorbemos, entonces yo sí siento que hay falta de conciencia por parte de los motociclistas aquí, que hay unos que, yo a veces les hecho la bendición y digo Dios mío no lo mató, porque mi Dios es muy grande, se pasan los semáforos en rojo, con el mío he visto que ya que los levanta y yo sudo, pero si pienso que hay muchos imprudentes a la hora de manejar. Sobre todo los jóvenes que es el pensamiento como general o es independiente".

"No, es independiente. Hay jóvenes que son más responsables que un viejo. Ahora yo pienso que eso es general de mujeres, es más he visto muchísimos accidentes de mujeres. Yo creo desde mi pensamiento que eso es igual que eso no importa ni la edad ni sexo, nada, eso es como la conciencia que tenga cada persona". [M02. Line: 166-179]

Estas percepciones no necesariamente influyen en los comportamientos de los conductores, sin embargo, algunos de los participantes resaltan que son percepciones reales y que como conductores ellos también identifican que hay más conductores de motocicleta que tienen comportamientos inapropiados en comparación con los conductores de otros vehículos. Sin embargo, mencionan que algunos conductores de automóvil pueden llegar a ser hostiles con los conductores de moto.

Con relación a lo que piensan los conductores sobre algunas prácticas se evidencia que hacen una diferenciación entre lo que se percibe que hacen los hombres y lo que hacen mujeres, los participantes consideran que los hombres

tienen conductas de mayor riesgo y que se dejan influir más por los amigos, mientras que existe la percepción de que las mujeres son más precavidas y responsables para manejar y que reciben una mayor influencia por parte de la familia.

“Las mujeres son más cuidadosas que nosotros los hombres, los jóvenes si son muy arrebatados. La juventud como decimos nosotros, la juventud, estos muchachos pareciera que estuvieran compitiendo a toda hora, pero las mujeres son más cuidadosas para manejar tanto vehículo como moto.

Y los jóvenes si son más...

Sí, son más locos. Sea la moto que sea, usted los ve en moto chiquitica y eso parece que estuvieran compitiendo, ven los accidentes y como si nada, no cogen escarmiento”. [H08. Line: 181-188]

Igualmente, se manifiesta por parte de los participantes la percepción de que los conductores solteros manejan más imprudentemente, sin embargo, en los testimonios de los participantes no se evidenció diferencias significativas entre solteros y casados en los

comportamientos al conducir, ni en cuanto a la influencia de las familias en sus comportamientos al conducir.

Asimismo, los participantes consideran que los conductores más jóvenes son los que más conductas de riesgo adoptan al momento de conducir motocicleta, mientras que los conductores adultos son percibidos como responsables y hábiles debido a la experiencia que han acumulado. Igualmente, algunos participantes mencionan a partir de experiencias personales, de conocidos del barrio o de sus propios hijos, que los jóvenes reciben mayor influencia de los amigos para desarrollar comportamientos peligrosos al conducir.

Quienes usan la moto como herramienta de trabajo

Entre los entrevistados existe la percepción de que las personas que usan la moto como herramienta de trabajo, debido a las características de su oficio, se encuentran más expuestos a sufrir accidentes debido a que pasan más tiempo

“Yo creo que se vuelven más hábiles, más hábiles y más rápidos y tienden más fácil a esquivarse todo. ¿Pero los ves bien o mal? Pero a veces son muy imprudentes. A veces como ya tienen tanta confianza creen que se pueden meter por cualquier ladito y a veces lo que hacen es ser imprudente porque uno va por ahí y lo que hacen es atravesarse con ellos o chocarse con ellos mismos, a mí me parecen que son algo imprudentes”. [M08. Line: 208-214]

conduciendo la motocicleta, lo que hace que se perciba un mayor riesgo, pero también la posibilidad de desarrollar mayores habilidades para conducir motocicleta.

La percepción de habilidad de los que usan la moto como herramienta de trabajo, parece estar mediada por la forma como conducen sin tener en cuenta el cumplimiento de las normas de tránsito por lo que para los participantes resulta normal observar que moto taxis, guardas de seguridad privada, guardas de tránsito, la policía, mensajeros o domiciliarios, transiten a altas velocidades, zigzagueen, transiten por las aceras, crucen el semáforo cuando se encuentra aún en rojo, transporten cargas de gran dimensión que pueden hacerles perder el equilibrio; sin embargo justifican estos comportamiento por la necesidad que tienen de cumplir con un tiempo límite para las entregas en el caso de los mensajeros y domiciliarios y en el caso de los moto taxis la necesidad de

“El que la está utilizando para trabajar es su medio para conseguir sus ingresos y pues ahí se ve mucho zigzaguo, se ve mucho afán y se ve mucha vaina y hasta se sobredimensiona en la parte, en la parrilla, se ve bastante la sobredimensión y el exceso de carga, pero uno dice, bueno, qué pesar están rebuscándosela. Están las personas que uno ve las de seguridad, las enfermeras o las estudiantes que van en su moto en las mañanas y que a veces se las vuelve a encontrar en la tarde, igual que yo, yo voy a lo mío y regreso en lo mío, entonces, pare de contar”. [H04. Line: 268-273]

transportar el mayor número de personas en el menor tiempo posible. Aquí se hace una referencia rápida a las personas que utilizan la moto para realizar actos delictivos respecto a las

habilidades requeridas para conducir una vez se comete un ilícito.

8.3.2 Motivaciones personales de los conductores que median en la toma de riesgos al conducir una motocicleta

En el momento de conducir motocicleta, en los conductores juega un papel determinante el grado de confianza en su habilidad de conducir frente a las diferentes situaciones, los

“Uno coge cancha. La experiencia se coge en el camino, uno aprende las técnicas como en toda profesión básica, pero ya en el recorrido de la vida lo que usted va mirando. Ahora último que las motos están tan baratas entre comillas, cada vez hay más buñuelos, entonces hay que ir cambiando los buñuelos, uno ya sabe; yo voy en la moto y comienzo siempre tener frente el retrovisor del que va en carro, entonces vos siempre lo ves que tiene celular, entonces vos ves que alguna pendejada va a hacer o va a hablar por celular o se va maquillando, entonces, uno pendiente de esa vaina, son cositas que en el camino va aprendiendo, dice, bueno si ese va entretenido yo me puede hacer donde sea, no me va a ver, entonces, es autocuidado, yo creo que todo es autocuidado, decirle al otro, vea, ese que va allá, ese carro no ve el que ve es el que está sentado allá adelante, mire qué está haciendo el que está sentado, la gente pone el direccional y ya quiere voltear y si el otro no está mirando, porque eso sí fijo está mirando si el celular timbró, esa fracción es la que hace el accidente, pero es por eso, porque no estamos pendientes, entonces, uno ve cuando el otro se va a meter que hizo un movimiento, ese movimiento es por algo, qué va a ser y cuando uno ve, ¡pum!. Entonces la clave es estar observando el entorno. [...] hay que estar pendiente es del conductor”. [M06. Line: 74-91]

diferentes obstáculos o retos (Auto Eficacia). Se encontró que los participantes consideran que al paso del tiempo se familiarizan con la moto y ponen en práctica lo aprendido, es decir la repetición y la constancia son elementos que permiten desarrollar las destrezas necesarias para obtener una mayor pericia al conducir, mencionan que con el tiempo también aprenden el significado de las señales de tránsito, lo que puede sugerir que los conductores muchas veces cuando compran la moto solo han aprendido el manejo mecánico pero desconocen las reglas que rigen la forma adecuada de conducir su vehículo en la ciudad.

Se hace una breve mención sobre el mayor cumplimiento de las normas actualmente, por causa del incremento de controles como la mayor presencia de guardas de tránsito y policía y la proliferación de cámaras de foto multas. Reconocen que su confianza crece en la medida que identifica las normas de tránsito y se familiarizan con las vías por las que transitan, así mismo resaltan características personales como la atención, el manejo del espacio, los reflejos e incluso se deja de lado la necesidad de manejar a alta velocidad, las mujeres además de los aspectos anteriores, incluyen reflexiones sobre el autocuidado y la autoprotección en el que se desarrollan características como la prudencia y la precaución

Además de las experiencias para desarrollar habilidades resaltan la edad, se

“Creo que entre más manejo más habilidad tengo, porque creo que es la experiencia y el tiempo de estar encaramado lo que le da a uno la habilidad. Otra cosa de la que estoy consciente es que yo no tengo como se dice, como esos aceleres que uno tiene de joven de querer andar todo el día adelantándosele a todo el mundo y haciendo piques, no, yo prefiero que se me adelanten y no estar adelantando a nadie”. [H04. Line: 54-58]

comparan las habilidades de jóvenes y adultos, resaltando que en la adultez se gana mayor precaución, lo que a su vez se encuentra ligado con la tenencia de hijos y familia, así mismo los hombres de mayor edad y las mujeres tienden a tener una

mayor percepción de necesidad de la normatividad y expresan que las experiencias anteriores les dan mayor conocimiento sobre las características del casco o el uso del chaleco.

Por otro lado sobre la percepción acerca de los factores ambientales que facilitan o dificultan el comportamiento al conducir motocicleta (Control percibido), se observó que los participantes indican que la falta de señalización, demarcación de la vía, la iluminación, la vía humedecida, el mal estado de la vía, dificultan conducir motocicleta. Estos aspectos relacionados no les permiten conducir fácilmente, ya que deben transitar a una menor velocidad y se encuentran más atentos, se hace referencia a la posibilidad de sufrir o haber sufrido accidentes debido a estos factores.

Trato de llevar más cuidado y a veces trato de andar como por donde conozco porque ya sé dónde está el hueco, por donde me tengo que meter, pero cuando voy por calles desconocidas a veces si me paso a veces uno va como rápido. [M01. Line: 265-267]

Para los participantes, sortear los factores ambientales es un reto que asumen día a día ‘teniendo en cuenta que en una ciudad como Cali solo el 28% de la maya vial se encuentra en buen estado; al ser un factor externo del que muchos son conscientes influye de forma directa en la forma en la que se conduce, especialmente en las vías que no les son familiares, cuando se encuentran

Cuando uno está, por ejemplo en las carreteras oscuras, yo que he viajado me han tocado trayectos en los que me ha tocado irme casi a 10 y palpando, porque falta de iluminación y de señalización sobre todo y uno en la noche se guía es por la raya, no tanto ni por la de centro, sino la lateral, por la derecha, para uno saber en las curvas y todo eso, pero aquí también, he visto gente cayéndose a los huecos, porque no hay nada más, no hay señalización, borradas, las cebras están borradas, las divisiones cuando son dobles vías, uno no sabe cuál es la mitad. [H08. Line: 293-298]

transitando en las vías que les son familiares su comportamiento a la hora de conducir puede ser imprudente, debido a la confianza que se tiene en el conocimiento de la vía transitará a una mayor velocidad.

8.3.2.1 Influencia de aspectos culturales en relación con conducir motocicleta y experiencias significativas

Mi papá me enseñó, aunque acá en Cali, ahora, actualmente existe una escuela, pero hace unos tres, cuatro años no había, entonces le tocaba uno aprender, en este caso aprender en la de mi papá y luego si tener la mía, comprarla, porque igual uno la compra, bueno, en ese tiempo se podía ir, se compraba, alguien se la sacaba y ya vos ibas y aprendías en ella y eso fue también parte de lo que me pasó a mí, yo aprendí en la de mi papá, pero ya en Dapa, donde yo vivo y ya después conseguí la mía, compré la mía y ahí si ya pues complementé como lo que había aprendido en ella. [H01. Line:]

Durante el proceso de indagación empírica se encontró que la mayoría de los participantes aprenden a conducir a través de la enseñanza de algún familiar o

amigo que tiene moto, y es a partir de este acercamiento inicial que empieza a desarrollar sus habilidades para conducir motocicleta, esta cualificación es básica y parte de los conocimientos limitados de una persona quien posiblemente aprendió a conducir de la misma forma, por lo que no se profundiza en la enseñanza de las normas de tránsito o en la comprensión de la señalización, al contrario los conocimientos que se transmiten se relacionan con el funcionamiento de la motocicleta, la pérdida del temor a transitar entre los vehículos y el cumplimiento de las normas orientado a evitar las sanciones o multas.

Por otro lado, al no ser una exigencia aprobar un examen de conocimientos y actitudes para comprar una motocicleta y solicitar el pase de conducción, los conductores no buscan reforzar sus conocimientos, puesto estos se refuerzan en la medida en que va pasando el tiempo y se familiarizan con el vehículo, acceden a información o por experiencias significativas como accidentes propios y ajenos.

Influencia de los medios de comunicación

Se observa que para los participantes los medios de comunicación pueden influir en la actitud y comportamiento de los conductores de motocicleta, si bien no tienen un acceso permanente a prensa, radio, televisión debido a las características de sus labores cotidianas y a las del vehículo, los pocos momentos que acceden son en horarios de la mañana antes de salir de casa, al medio día cuando toman el almuerzo y en la noche cuando llegan nuevamente a la casa.

De pronto sí, pero no tanto el comportamiento digamos cotidiano, no, porque primero dicen no intente esto en casa, pero si uno lo decide intentar, probablemente lo decida hacer en un espacio donde no corra riesgo otras personas y no en medio de la ciudad. No tanto que afecte la condición sino que da como una especie de idea de lo que es capaz de hacer uno con un aparato de esos y de pronto quiere probar a ver si es capaz. Pero entonces crees que sí influye...
Sí, influye en el sentido que lo anima a uno a probar algo fuera de la conducción, pero sin poner en riesgo a las otras personas. Y si es de velocidad
Sí, pero tratar de, pues no creo que uno, mientras va manejando se imagine la película y va por toda la quinta esquivando, pues no creo, habrá quienes sí, pero son excepción a la regla. [H05. Line: 396-408]

Pues yo ya de estar tanto así en televisión, pues televisión, aunque pues digamos que radio también es una buena influencia, sobretodo eso es más que todo para motoristas, los de carros que son los que pueden escuchar y yo he pillado que motociclistas también están escuchando no se si música o alguna emisora no sé. Pero en tu caso qué medio.
Ah yo, televisión e internet. [H01. Line:]

El acceso a la información relacionada con accidentes y recomendaciones para manejar adecuadamente se da principalmente a través de las redes sociales como Facebook y WhatsApp, en donde a través de grupos de familiares, amigos o grupos de motociclistas, se comparten imágenes explícitas de personas involucradas en accidentes o de las consecuencias de los accidentes, así como videos de campañas nacionales o extranjeras sobre situaciones que se busca prevenir, las cuales se relacionan con no conducir a alta velocidad, no conducir en estado de alicoramiento, no zigzagüear, no usar los dispositivos móviles mientras se conduce, respetar la cebra, el semáforo en rojo, no transitar por las aceras y respetar al peatón, sin embargo se hace referencia que muchas de las campañas se encuentran orientadas a los conductores de automóviles.

Los participantes hicieron referencia a ocho campañas específicas que resultan significativas en la medida que hacen referencia explícita a los accidentes, las consecuencias y representa situaciones cercanas a la cotidianidad de los conductores, involucrando a personas (familia y amigos) y sentimientos (vergüenza, tristeza e impotencia) significativos en las situaciones.

Hay dos particular que me encantan, la de inteligencia vial y una vez yo vi un aviso, pero no recuerdo de qué entidad era esa campaña publicitaria que decía, recuerda que detrás de cada motociclista hay una familia, entonces, respeta al motociclista decía, entonces, me gustó mucho esa campaña, esas dos campañas me gustaron. Inclusive creo que había un osito y el motociclista. Y la viste por televisión...? No recuerdo si vi la imagen por un periódico o si era de AKT o la vi por televisión, pero me impactó, me impactó porque tenía un mensaje muy bonito. Pero era un comercial o era una campaña preventiva No, no recuerdo, recuerdo el slogan y la imagen. [M04. Line: 362-372]

Las campañas de las que se hizo mención fueron; la Campaña de las estrellas negras en las vías, la Campaña de Inteligencia Vial, la Campaña Si va a tomar no maneje, entregue las llaves (La Tengo Viva), la Campaña No abandones a tu ángel de la guarda, la velocidad mata, la Campaña El vivo bobo, la Campaña Mi familia me espera de AKT, la Campaña Ser buena Onda siempre está de moda y la campaña No sea tan burro: respete las señales de tránsito.

8.4 Análisis Selectivo

La Calle y la Casa

Conducir motocicleta es una actividad que por su naturaleza es desarrollada en la calle y es en este espacio en donde las personas que manejan motocicleta refieren se obtiene gran parte de la experiencia e información, se hacen evidentes las creencias y las interpretaciones, y por su influencia determina qué y cómo se hace, es decir se genera una conducta.

Asimismo, la casa constituye un espacio de interacción que les permite a los conductores de motocicleta construir también representaciones con relación a la forma de conducir; en la casa se puede socializar información y reflexionar en torno a experiencias propias y ajenas. En este sentido, el contexto no podría ser sólo un espacio y una relación, es la articulación de diferentes atmósferas que analizadas conjuntamente configurarían el escenario marco y macro que devela las suscripciones culturales de una sociedad en un momento específico.

Se da el encuentro con otro para intercambiar experiencias relacionadas con la forma de conducir. La familia también tiene un lugar preponderante sobre estar al tanto y opinar sobre la forma en la que se debe conducir adecuadamente y previniendo el riesgo de accidentes, encontrando que ésta es su mayor preocupación.

como la personalidad y el carácter de la persona si se deja influenciar. Cuando yo he andado con mi novia o con mi hermana, si voy muy rápido dirán, vamos más despacio que no tenemos afán, pero nunca me han dicho hacele más rápido, no. Para bien o para mal influenciar... H01 [...] a familia puede aprobar o desaprobear esos comportamientos. Si claro, mucha las señoras le dicen al niño o al joven no ande tan rápido qué afán tiene o algo así, ya el problema es la persona en este caso.

Cuando se habla de la calle se hace referencia a los espacios donde confluyen los motociclistas y a las relaciones, influyentes en su opinión, que establecen con diferentes actores e instituciones. Fuera del ámbito familiar, éstos sujetos se encuentran con amigos -pares-, pertenecen a instituciones de socialización

secundaría y asisten a instancias donde se oferta información formal sobre la forma de conducir como la secretaria de tránsito municipal.

Los referentes, la información y las experiencias previas

La información que poseen los conductores señala sus propias experiencias y las experiencias que conocen de otros- amigos o familiares - o lo que han escuchado que otros conocen y han experimentado. En la relación de amigos, todos tienen algo que decir y se establece una cierta horizontalidad, mientras que en la relación con la familia es más desde la recomendación del cuidado por lo que valoran constantemente quién transmite la información y la pertinencia de lo que se socializa. Los entrevistados hacen referencia que cuando se es joven la palabra del amigo o del conocido, tiene un mayor valor, por lo que esta es fuente legítima de conocimiento y por ende lo que ella señale, tendrá mayor influencia en la generación de la actitud, sin embargo esto tiende a cambiar con el tiempo y la relación con la familia fortalece los comportamientos protectores.

De pronto sí, porque si las personas conocidas conducen también moto, pues se tiene como una experiencia más, una persona que está en el mismo ecosistema, de pronto la familia lo hace por seguridad, por el bienestar, pero si no manejan moto, si no saben cómo funciona pierde un poquito de validez. Entonces cree que los amigos influyen más...
Pues respecto al tema que se trate si es responsabilidad o si es cuidado al conducir o si es el alcance de la motocicleta, pues ya varía como del tema. [H05. Line: 364-371]

Los conductores expresan contenidos referidos a la manera en que perciben la forma de conducir de otros conductores de motocicleta, sus prácticas y la percepción de la norma. Esta información es apropiada a partir de las interacciones que establecen, sobre todo, con sus pares en el espacio público: en los encuentros y en los diálogos informales. Además, consideran que estas conversaciones se facilitan más por la cercanía y por entender sobre el tema al ser también conductores de motocicletas. Los

De pronto sí, porque si las personas conocidas conducen también moto, pues se tiene como una experiencia más, una persona que está en el mismo ecosistema, de pronto la familia lo hace por seguridad, por el bienestar, pero si no manejan moto, si no saben cómo funciona pierde un poquito de validez. Entonces cree que los amigos influyen más...
Pues respecto al tema que se trate si es responsabilidad o si es cuidado al conducir o si es el alcance de la motocicleta, pues ya varía como del tema. [H05. Line: 364-371]

contenidos que apropiamos son informales, muchos de ellos son anécdotas sobre la forma de conducir, sobre cómo se aprende a conducir, las formas de prevenir accidentes y los cuidados que se deben tener para no ser multados.

Cuando se me olvida que voy en ciudad y subo la velocidad a más de 70 kilómetros por hora. Yo trato de autorregularme y no cederme de 60 kilómetros en la ciudad y créame que no es fácil, porque a veces uno no está mirando y cuando se da cuenta va a 80, la moto no genera ruidos extraños, sino que empieza a acelerar velocidad, entonces, eso creo que es un factor de riesgo, porque después de 60 kilómetros por hora ya la moto no tiene una capacidad de frenar tan inmediata y a veces el percance ocurre en minutos y de cerca, entonces no da tiempo para uno esquivar o frenar o anticipar. De hecho al primer año de comprar la moto tuve un accidente que me incapacitó por tres meses. Entonces, cogí como la lección de andar muy despacio y tratar de anticipar qué me puede suceder en caso de que vaya a delante o alguna cosa, algún evento que yo vea en la carretera. Trato de mirar muy a delante para... [H04. Line: 41-50]

La conducta al conducir también está influenciada por las experiencias que tengan en la conducción, el tiempo que lleva manejando, la confianza que tenga en sus habilidades, así como haber tenido accidentes, haber sido

multados, etc., son situaciones que generalmente llevan a una reflexión sobre el cumplimiento de las normas y el peligro que implica no respetarlas.

En todos los casos los conductores conocen familiares y amigos que se han accidentado, estas experiencias generan reflexiones alrededor de su forma de conducir, pero también los accidentes que se comentan entre

Claro, a uno lo toca, entonces uno empieza a decir, bueno, en qué momento le puede ocurrir a uno. ¿Influencian para que manejes más despacio, tengas más cuidado? Sí claro, uno se previene, ya viendo la realidad muy cerca, ya dice bueno hay que poner más cuidadito a ver qué es lo que pasa. Eso ocurrió en la noche, también en la noche hay que ser muy cuidadoso, que la gente, por lo menos si tú notas, un viernes al final de la tarde la gente sale como afanada, no sé cuál es el afán, de ir a descansar o no sé, pero salen alocados. En estos días iba con una amiga en la moto y le dije si sentís el tráfico, se siente la diferencia del tráfico, vos sentís el ¡fuuu! Y acaso va a llegar más rápido, va a llegar a la misma distancia, la misma hora, el mismo lugar, pero eso estresa, porque la velocidad estresa, porque cualquier cosita te puede hacer fallar, entonces para prevención, conservar la derecha, mantener pendiente las velocidades, los lugares donde va, hay gente que no le importa por dónde va, la gente que no le importa si va por una unidad residencial, eso pasan al mecho o van por un colegio y pasan rápido, siempre donde hay zonas de niños hay que ir muy cuidadosos, un niño no sabe de eso, ellos se atraviesan, no saben que es una calle vehicular y se atraviesan, entonces hay que tener en cuenta eso. [M06. Line:112-126]

conocidos y los que se ven en la vía en otros conductores generan un impacto sobre la conducta al conducir. Las principales conductas que se cambian a partir de la experiencia en accidentes son: reducción de velocidad, respeto a semáforos y pares, en uno de los casos no conducir en estado de embriaguez, y tomar precauciones cuando se conduce bajo la lluvia. Las campañas de medios han construido también esas percepciones sobre todo en relación al uso del licor.

Estas experiencias producen principalmente una reflexión sobre las medidas de

Los accidentes, tantas cosas que uno ve en la calle que uno como que lo pone a pensar y uno dice no, el hecho de quedar mal, inválido, eso hace que uno como que coja conciencia que lo está haciendo mal y tanto accidente, no. Yo creo que eso es lo que más lo hace pensar a uno.
O sea, el entorno y lo que ves diariamente, es lo que te hace como que mejore ese tipo de cosas.
Sí.[H06. Line: 82-89]

seguridad y una intención de cambio en las conductas, aunque en algunas ocasiones los conductores admiten que recaen en ciertas conductas a

pesar de estas experiencias.

La flexibilización de norma y la multa

En las entrevistas surgió que, si bien se consideran relevantes las normas de tránsito, esto sucede sobre todo cuando se ha tenido alguna experiencia cercana ligada a multas y accidentes, así como experiencias de amigos, familiares y conocidos, se observa que esta relación influye en la actitud y finalmente en el comportamiento de los conductores de motocicleta.

hasta cierto punto es una manera irresponsable, porque pues sí, de pronto puede estar mal visto que vayan tres personas, pero si es una familia, un núcleo de padres y niño, hasta cierta edad podría considerarse seguro una manera de conducir con tres personas en un vehículo, pero si ya el tercer ocupante ya supera una edad para estar ahí en el vehículo pues ya es un riesgo muy alto. Igual he visto padres que adoptan medidas de seguridad que les ponen casco a los niños, de pronto es una manera de solventar un medio de transporte para movilizarse todos. [H05. Line: 314-319]

Así mismo, las ideas que surgen sobre la relevancia de las normatividad de tránsito y su cumplimiento así como una fuerte conciencia del riesgo por el hecho de

manejar moto no resulta suficiente para su cumplimiento, por lo que se presentan excusas para no cumplir la normatividad, las cuales van desde lo estético, el desconocimiento y hasta el no entendimiento de la normativa (la placa en los chalecos, la falta de recursos económicos para casco, chaleco, SOAT, etc), justificación suficiente desde la perspectiva del conductor para la acomodación de la norma según las circunstancias de cada conductor.

Frente a esto se encontró que la sanción económica es la principal razón para cumplir las normas es la posibilidad de las multas de tránsito y su costo monetario la que motiva al conductor a manejar adecuadamente. La instalación de cámaras ha incidido en que se tenga más precaución pues los conductores dicen estar siempre pendientes de no cometer infracciones en los lugares en que han sido instaladas. Hombres de mayor edad y mujeres tienden a tener una mayor percepción de necesidad de la normatividad y las experiencias anteriores les dan mayor conocimiento de las normatividades sobre las características del casco, el uso del chaleco

Experiencias anteriores y creencias personales

En esta categoría se confirma la relación entre las experiencias anteriores y creencias personales con la autoeficacia o percepción de las habilidades propias al conducir. Hay una relación de la autoconfianza con creencias sobre la conducta y experiencias

Ando más rápido y respeto las señales
Más que antes...
Exactamente
¿qué cree que ha hecho que estas habilidades mejores?
Por ejemplo por qué ahora respeta más las señales que antes.
Básicamente porque hoy en día hay mucho control de tránsito, de policía, entonces si uno comete una infracción, si uno se pasa un semáforo en rojo uno no sabe quién lo está viendo por ahí, hoy en día están las cámaras, entonces por ley y por cumplir la norma uno tiene que respetar las señales.
¿Por eso, si no hubiera tanto control estuviera igual que antes?
Pues de pronto sí, pero eso llevaría a caos, accidentes.
[H02. Line: 59-70]

anteriores. Vuelven a ser relevantes las percepciones que tienen los conductores sobre las normas y su cumplimiento, lo que esta mediado principalmente por los controles que han implementado las autoridades de tránsito.

Los accidentes, tantas cosas que uno ve en la calle que uno como que lo pone a pensar y uno dice no, el hecho de quedar mal, inválido, eso hace que uno como que coja conciencia que lo está haciendo mal y tanto accidente, no. Yo creo que eso es lo que más lo hace pensar a uno.
O sea, el entorno y lo que ves diariamente, es lo que te hace como que mejore ese tipo de cosas.
Sí. [H06. Line: 82-89]

Los entrevistados resaltan las diferencias entre la conducta cuando se está empezando a conducir y cuando se tiene más experiencia, por lo que juega un papel principal la experiencia en el desarrollo de autoconfianza en estas

habilidades. Como se mencionaba en la categoría de experiencias anteriores, los accidentes o eventos al conducir dan más seguridad en las capacidades que se desarrollan. Como se mencionaba en esa categoría, no son sólo las experiencias personales las que inciden en el comportamiento sino también las que se observan en la vía como los accidentes o las experiencias de conocidos.

9. Discusión

9.1 Hallazgos principales

Uso del casco

Frente al uso del casco se encontraron opiniones a favor y en contra: mientras se ve como una medida de seguridad necesaria, también se expresa un sentimiento de incomodidad debido al calor y a la limitación visual que produce en los conductores, especialmente en el caso de las mujeres, ya que lo estético juega un papel importante, puesto que su uso implica la posibilidad de que el maquillaje se corra y de que el cabello tome una forma no deseada o se desordene.

Estos mismos hallazgos los encontraron dos estudiantes argentinas en un estudio llamado “*Actitudes hacia el uso del casco en motociclistas de la ciudad de Mar del Plata*”, donde buscaron explorar los componentes cognitivos, afectivos y conductuales de las actitudes hacia el uso del casco en conductores de moto.

Como parte de las respuestas relacionadas con el confort de usar el casco, “primaron argumentos basados en el clima y la incomodidad, seguidos por la reducción de la audición-visión y la estética. En cuanto a la categoría patrón de uso, el argumento más utilizado fue el no uso en viajes de corta distancia, seguido por otras cuestiones como el olvido, el apuro y la circulación por espacios sin controles policiales”. (Bongiorno V. y., 2013)

Es relevante mencionar la diferencia notable entre el tipo de casco que usa el conductor y el que usa el acompañante, ya que en el primer caso el conductor busca que su casco cumpla con la norma, mientras que para el acompañante no.

Influencia de experiencias anteriores o cercanas

Para el grupo de mujeres participantes resulta muy significativo conocer a alguien que haya estado involucrado en un accidente, así como presenciar accidentes de tránsito en los que se encuentren implicados motociclistas. Estas situaciones generan un gran impacto en ellas, generando sentimientos de ansiedad y tristeza al pensar en el impacto emocional para la familia del motociclista involucrado y por las consecuencias del accidente. Estos sentimientos de ansiedad y tristeza, aunados al sentimiento de temor ante la posibilidad de vivir la misma situación, generan que su actitud en el momento de conducir motocicleta se oriente a mantener una conducta prudente, responsable y ceñida a las normas establecidas por la Ley.

En el caso de los hombres los accidentes influyen su comportamiento dependiendo de la magnitud de las consecuencias del mismo, y en el caso de experiencias cercanas de accidentes, dependerá de qué tan cerca haya vivido la situación, que tanto recuerde y de la cercanía que se tenga con la persona que sufre el accidente, mientras que para las mujeres la magnitud del accidente no es tan significativo, para las mujeres que conducen motocicleta el hecho de haber tenido un accidente ya genera un gran impacto, así mismo con relación a las experiencias de personas cercanas que han sufrido accidentes.

En un estudio realizado en la ciudad de Medellín por estudiantes de la Escuela de Ingeniería de Antioquia sobre la percepción de los motociclistas sobre la reglamentación vial y su relación con la accidentalidad, se encontró que “los motociclistas que conducen contrario a la norma tienen mayores participaciones en el caso de no haber sufrido incidentes de tránsito. Sin embargo, en los casos de haber sufrido uno o más accidentes, la participación de quienes conducen como dicta la norma son menores”. (Ortiz Grisales Yuleimy, 2013)

Importancia de cumplimiento de la norma

Para los participantes el incumplimiento de la normatividad es justificado ante situaciones consideradas como extraordinarias como el entorno por el que se transita, recorrer grandes distancias en corto tiempo, dirigirse tarde a un compromiso o el tráfico en horas pico, ante lo que se justifican para superar el límite de velocidad permitido, zigzaguear, cruzar con la luz del semáforo en rojo, invadir el carril exclusivo del MIO, transitar por aceras o ir en contravía.

De igual forma, en el citado estudio realizado por estudiantes de la Escuela de Ingeniería de Antioquia, quienes “sufrieron más de cuatro accidentes fueron los motociclistas que zigzaguean en la vía con un 29,4 %, seguido de aquellos que no conducen a las velocidades permitidas con un 8,5 %, y de los que no realizaron curso teórico-práctico con un 8,0 %”. (Ortiz Grisales Yuleimy, 2013).

En contraste con lo mencionado por los participantes se observa que las conductas de incumplimiento que son manifestadas por los participantes y que son justificadas ante situaciones específicas, son algunas de las que causan el mayor número de accidentes, al igual que la ausencia de una capacitación formal, lo cual también se evidenció en los resultados ya que la mayor parte de los participantes había aprendido a manejar motocicleta a través de un familiar o amigo que conduce motocicleta.

Influencia de la opinión de otros

La opinión de familiares cercanos como mamá, papá, esposa, hijos, hermanos e incluso primos influyen de gran manera a los conductores de moto, resaltando algunas diferencias. Tanto los participantes casados como los solteros y sin diferencias significativas entre hombres y mujeres o entre rangos de edad, resaltan que la persona más significativa y atenta de los riesgos de conducir motocicleta son las madres o la pareja, quienes constantemente

hacen recomendaciones o advertencias en relación con no exceder el límite permitido de velocidad.

Este hallazgo es importante para proponer estrategias de prevención que involucren a la familia, como la que a comienzos del año 2016 se desarrolló a nivel nacional por la Agencia Nacional de Seguridad Vial llamada “*Que no sea la última vez*”, basada en las medidas de precaución que toma un conductor teniendo en cuenta la importancia que tienen para ellos personas cercanas como familiares y amigos.

De igual forma, se observó que, al llevar como pasajero a algún familiar, el comportamiento de conducción puede variar, pues procuran ser más precavidos e ir a bajas velocidades, en especial cuando los acompaña su madre, esposa o hijos.

Los participantes consideraron que los hombres tienen conductas de mayor riesgo y que se dejan influir más por los amigos, mientras que existe la percepción de que las mujeres son más precavidas y responsables para manejar y que reciben una mayor influencia por parte de la familia.

Influencia del tiempo conduciendo moto

Los participantes consideran que con el paso del tiempo se familiarizan con la moto y ponen en práctica lo aprendido, es decir la repetición y la constancia son elementos que permiten desarrollar las destrezas necesarias para obtener una mayor pericia al conducir.

Mencionan que con el tiempo también aprenden el significado de las señales de tránsito, lo que puede sugerir que los conductores muchas veces cuando compran la moto solo han aprendido el manejo mecánico, pero desconocen las reglas que rigen la forma adecuada de conducir su vehículo en la ciudad.

Igualmente, la mayoría de los participantes manifestaron que aprendieron a conducir a través de la enseñanza de algún familiar o amigo que tiene moto, y es a partir de este acercamiento inicial que empieza a desarrollar sus habilidades para conducir motocicleta. Esta cualificación es básica y parte de los conocimientos limitados de una persona quien posiblemente aprendió a conducir de la misma forma, por lo que no se profundiza en la enseñanza de las normas de tránsito o en la comprensión de la señalización, al contrario, los conocimientos que se transmiten se relacionan con el funcionamiento de la motocicleta, la pérdida del temor a transitar entre los vehículos y el cumplimiento de las normas orientado a evitar las sanciones o multas.

La misma problemática fue encontrada en el estudio realizado en Medellín donde el 59,3 % de los encuestados que no realizaron curso, aprendieron a conducir por su cuenta.

Medios de comunicación

El acceso a la información relacionada con accidentes y recomendaciones para manejar adecuadamente se da principalmente a través de las redes sociales como Facebook y WhatsApp, en donde a través de grupos de familiares, amigos o grupos de motociclistas, se comparten imágenes explícitas de personas involucradas en accidentes o de las consecuencias de los accidentes, así como videos de campañas nacionales o extranjeras sobre situaciones que se busca prevenir, las cuales se relacionan con no conducir a alta velocidad, no conducir en estado de alicoramiento, no zigzaguear, no usar los dispositivos móviles mientras se conduce, respetar la cebra, el semáforo en rojo, no transitar por las aceras y respetar al peatón, sin embargo se hace referencia que muchas de las campañas se encuentran orientadas a los conductores de automóviles.

Los participantes hicieron referencia a ocho campañas específicas que resultan significativas en la medida que hacen referencia explícita a los accidentes, las

consecuencias y representa situaciones cercanas a la cotidianidad de los conductores, involucrando a personas (familia y amigos) y sentimientos (vergüenza, tristeza e impotencia) significativos en las situaciones. Las campañas fueron: Campaña de las estrellas negras, Campaña de Inteligencia Vial, Campaña Si va a tomar no maneje, entregue las llaves (La Tengo Viva), Campaña No abandones a tu ángel de la guarda (la velocidad mata), Campaña El vivo bobo, Campaña Mi familia me espera de AKT, Campaña Ser buena onda siempre está de moda, Campaña No sea tan burro: respete las señales de tránsito.

COMPORTAMIENTO DE LOS CONDUCTORES DE MOTOCICLETA EN LA CIUDAD DE CALI

3. Contexto: Riesgos propios de un entorno social con bajos niveles en educación vial, infraestructura escasa o deteriorada y escaso control del cumplimiento de las normas. Alto índice de accidentalidad y mortalidad de conductores y pasajeros de motociclistas. Riesgo centrado en las consecuencias económicas de no cumplir con la normatividad. Conocimientos y desarrollo de habilidades ligados principalmente al ejercicio práctico. Familiares, Amigos y Medios de comunicación como principales fuentes de información.

2. Causas:

Actitudes relacionadas con sentimientos de inseguridad en el uso de la motocicleta, de libertad y satisfacción, de placer por la velocidad, menor tiempo en desplazamientos.

Percepción baja del riesgo de accidentalidad frente al incumplimiento de las normas y al uso de las medidas de protección reglamentarias.

Pocos conocimientos y habilidades de conducción.

Ausencia de experiencias propias y cercanas de accidentes facilita comporta. de riesgo.

Grupos estereotipados como los que producen los accidentes (jóvenes, conductores imprudentes de motocicleta y conductores de automóvil). Grupos estereotipados como más prudentes.

Motivaciones personales que justifican el cumplimiento o incumplimiento de la norma.

Referentes de información e instrucción poco adecuados o insuficientes.

Prácticas de conducción imprudentes, incumplimiento de las normas de tránsito, no uso o uso inadecuado de medidas de protección.

2. Referentes:

La familia, Mamá y pareja son dos referentes significativos para el/la conductor(a) de motocicleta, así como familiares que también conducen motocicleta.

Los grupos de pares pueden influir en la adopción de comportamiento de riesgo o comportamientos de prevención. Grupos de Moteros, de motociclistas o Moto clubs.

El Ministerio de Transporte, La Secretaría de Tránsito, la policía, los Guardas de tránsito y escuelas de conducción en gran medida son referentes de vigilancia y control más no de formación o educación vial.

Los Medios de comunicación como la televisión, radio, prensa y redes sociales, son agentes de información y median entre la transmisión de hechos relacionados con accidentes de tránsito y la transmisión de campañas de sensibilización y prevención de accidentes, pueden incitar a la realización de comportamientos.

1. Fenómeno: Comportamiento de los conductores de motocicleta en la ciudad de Cali

6. consecuencias:

Negativas: Provocar un accidente, Morir, atropellar a alguien, producirle la muerte a otros, quedar discapacitado, pagar multa, altos costos médicos, perder el vehículo, causarle un dolor a la familia.

Positivas: Reducción del riesgo de sufrir o provocar un accidente, reducción índice de mortalidad por accidentes de tránsito en motociclistas, mejora de la movilidad de la ciudad, seguridad para conductores, pasajeros y peatones, tranquilidad para la familia res y amigos.

2. Acciones:

Cumplimiento de la norma por temor, incumplimiento de la norma ante situaciones específicas que lo justifican.

Acciones protectoras y conducción prudente

Participación en grupos de motociclistas.

No asistir a escuelas de formación vial.

Mayor trayectoria y obtención de habilidades mientras más se practica la conducción.

Imprudencia al conducir

Motivación para conducir una moto reside en ser un vehículo económico y rápido.

9.2 Aporte del modelo teórico utilizado

El Modelo Integrado de Comportamiento (***Integrated Behavioral Model –IBM-***) seleccionado como marco teórico de esta investigación, fue útil a la hora de identificar los aspectos de la realidad sobre los que se enfocó el estudio, permitiendo entender de manera lógica los comportamientos de los motociclistas, para reconocer los aspectos que promueven cambios de comportamiento en las personas, constituyéndose en el lente con el que se realizó la aproximación a la realidad a través de la utilización de las categorías de análisis pre-establecidas por este Modelo (***Actitud experiencial, actitud instrumental, norma normativa, norma descriptiva, control percibido y auto-eficacia***).

Este modelo fue clave en el entendimiento del fenómeno ya que abarca todos los aspectos que pueden influir en la toma de decisiones de un conductor en cualquier tipo de vía, como los personales, los sociales y los del medio ambiente, aspectos que precisamente lo diferencian de otros modelos que se basan sobre todo en los aspectos personales únicamente.

10. Limitaciones y fortalezas del estudio

En cuanto a las fortalezas, estas radican precisamente en la metodología implementada, debido a que permitió comprender las formas en que los conductores asumen comportamientos de riesgo de forma individual como los comportamientos asumidos por los motociclistas y las percepciones respecto de las normas, la importancia de explorar las emociones de los conductores lo que piensan y orienta sus acciones, reconociendo que las personas manejan una serie de emociones que median sus comportamientos, algunos predecibles y comprensibles relacionados con su modo de vida, otros son determinados por el entorno y sus necesidades individuales, la influencia que tiene la familia y el grupo de amigos en la adopción de comportamientos seguros, así como la modificación de los comportamientos basados en experiencias vitales propias o de allegados.

El modelo teórico utilizado constituye otra de las fortalezas, al permitir identificar los aspectos de mayor relevancia y enfocarse en las actitudes (experiencial e instrumental), las normas (normativa, descriptiva), el control (percibido) y la auto-eficacia; así mismo la rigurosidad con la que se recogió, organizó, procesó y analizó la información, lo que confiere mayor solidez a los resultados del estudio, siendo útil para realizar recomendaciones en política pública.

Con respecto a las limitaciones, la naturaleza metodológica del estudio y el alcance del mismo es limitada, ya que no permite hacer generalizaciones sobre la totalidad de la población de conductores de motocicletas, siendo esta su principal debilidad. Aclarando que el objetivo no está orientado a explicar el fenómeno, por el contrario el estudioso se centra en comprender el fenómeno.

De igual forma, se puede ver como otra limitación el que el modelo no tenga en cuenta los rasgos de personalidad de los conductores, los cuales pueden influir en su comportamiento. Esto le daría más fuerza a este y permitiría hacer un

análisis más completo de cada persona. Este aspecto se podría estudiar a través de test psicológicos que evalúen los rasgos de cada persona.

Otro de los aspectos que se podría considerar en este tipo de estudio es la influencia que sobre los comportamientos puede tener el entorno y sus relacionamientos; para lo cual sería necesario integrar otros referentes teóricos de análisis como el ECO 2, dado que comprende la Epistemología de la complejidad, que permite explicar como las personas se comportan en las relaciones comunitarias y los escenarios relacionales, e integra la ética comunitaria, que permite comprender como se suceden los fenómenos sociales.

11. Implicaciones en salud pública

Entre las implicaciones de salud pública que otorgan los resultados de esta investigación se encuentra la necesidad desarrollar intervenciones **orientadas a estimular capacidad de introspección frente a los comportamientos de riesgo que se asumen y las prácticas de autocuidado, las cuales deben apelar a los sentimientos de amor familiar, al reconocimiento del otro como ser humano, quien no solo es un conductor de motocicleta o automóvil, es un hijo, esposo, padre de familia, compañero de trabajo, entre otros.** La experiencia que debe ofrecer la intervención debe ser vivencial y cercana a las experiencias de los participantes; estas pueden ser simulaciones en tiempo real en las que pueden participar de estas familiares y amigos.

De igual forma, las estrategias de prevención de lesiones en motociclistas deben ir dirigidas no solo a promover y hacer cumplir normas como el uso de medidas de protección tales como el uso del casco, chaleco reflectivo, etc. sino también a la promoción y prevención a través del fomento del desarrollo de habilidades de protección y de autocuidado. Esto implica, que además de definir normas o leyes de tránsito, realizar campañas a través de los medios de comunicación con mensajes dirigidos no solo a los motociclistas per se, sino también a las personas de la familia más significantes para ellos (ellas).

De esta forma estos familiares ayudarán en el cuidado, control y observancia de las normas por parte de los motociclistas, en la misma forma que muchas campañas han sido dirigidas a los niños para que sean ellos quienes eduquen a sus padres en el tema del reciclaje, protección del medio ambiente, entre otros.

Por otra parte, el generar estrategias de intervención (campañas de prevención) basadas en evidencia, permite implementar políticas públicas efectivas que contribuyan realmente a reducir el problema. Esta investigación

permitió identificar aspectos que pueden ser tomados en cuenta para planear estas intervenciones.

Es importante que este tipo de estudios le den mayor importancia a cualificar los comportamientos alrededor de una comprensión social del evento, más que a cuantificar cuántos y cuáles fueron los resultados de los eventos de accidentes de tránsito en las vías; toda vez que los estudios que se limitan a cuantificar los eventos, no profundizan en aquellos aspectos que pueden resultar de mayor relevancia al momento de planificar las intervenciones y hacer de estas experiencias significativas para el aprendizaje y reaprendizaje de comportamientos de los conductores.

12. Propuesta de futuros estudios emergentes de esta investigación

- Estudio comparado sobre la incidencia en la forma de conducir de motociclistas que han recibido capacitación en escuelas de conducción formales y capacitación no formal.
- Estudios sobre conocimientos de normas de tránsito entre conductores de motocicleta en la ciudad de Cali, teniendo como base el código nacional de tránsito y demás reglamentaciones existentes.
- Diseño de estrategias preventivas para reducir el número de accidentes de tránsito en conductores de motocicleta, teniendo como base la importancia de personas influyentes como familiares y amigos.
- Estudio de tipo comportamental psicológico donde se estudien los comportamientos teniendo como base los diferentes rasgos de personalidad de las personas al conducir.
- Estudios orientados a conocer la influencia de los determinantes sociales en el comportamiento de riesgo de los conductores de motocicleta en la ciudad de Cali.
- Comportamientos de riesgo como manifestación de la afectación de la salud mental.

13. Bibliografía

Ander-Egg, E. (1995). *Técnicas de investigación social*. Buenos Aires: Lumen Argentina.

Bongiorno, V. F. (2013). *Actitudes hacia el uso del casco en motociclistas de la ciudad de Mar del Plata*.

Bonilla Castro, E. y. (1997). *Más allá del dilema de los métodos. La investigación en Ciencias Sociales*. Bogotá D.C.: Norma.

Cali, A. d. (2015). *Cali como vamos*. Cali: Alcaldía de Cali.

Carvajal Burbano, A. (2010). *Elementos de la investigación social aplicada*. Cali: Universidad del Valle.

Cathy Turner, R. M. (2002). Injury and risk-taking behavior—a systematic review. *Accident Analysis and Prevention*.

Cerda, H. (1992). *Los elementos de la investigación*. Bogotá: El Buho.

Cerda, H. (2013). *Los elementos de la investigación*. Bogotá D.C.: El Buho.

Chen, C.-F. (2009). Personality, safety attitudes and risky driving behaviors—Evidence from. *Accident and Analysis Prevention*.

Cheng ASK, N. T. (2010;42(4):1250–6.). Development of a Chinese Motorcycle Rider Driving Violation Questionnaire . *Accident Analysis & Prevention*.

Colombia. (s.f.). Ley 1090 de 2006. Congreso de la República de Colombia. Diario Oficial No. 46.383 de 6 de septiembre de 2006.

Elliott, M. A. (2009). Predicting motorcyclists' intentions to speed: Effects of selected cognitions from. *Accident Analysis and Prevention*.

Espitia V, V. L. (2008). Efectos de las intervenciones diseñadas para prevenir las muertes de motociclistas en Cali, Colombia (1993-2001) . *Salud Pública de Mexico*.

Fishbein, M. (2008). *A Reasoned Action Approach to Health Promotion*.

Forensis, I. N. (2014). *Forensis*. Bogota, Colombia.

Glanz, K. R. (2008). *Health behavior and health education : theory, research, and practice*.

Gomez Gregorio, G. F. (1996). *Metodologia de la Investigación Culitativa*. España: Aljibe.

Gruber, R. (2001). *La etnografía, metodo, campo y reflexividad*. Bogotá D.C.: Grupo Editorial Norma.

Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, F. d. (2010). *Forensis 2010, Datos para la vida*.

Jinn-Tsai Wonga, Y.-S. C.-H. (2009). Determinants behind young motorcyclists' risky riding behavior. *Accident Analysis and Prevention*.

Julio de Carvalho Ponce, D. R. (2010). Alcohol- related traffic accidents with fatal outcomes in the city of Sao Paulo. *Accident Analysis and Prevention*.

Martin Fishbein, P. (2008). *A Reasoned Action Approach to Health Promotion*. NIH Public Access, 15.

Ministerio de Transporte de Colombia. (2004). *PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL Hacia una Nueva Cultura de la Seguridad Vial*. Bogotá.

Montano, D. K. (2008). The theory of Reasoned Action, the Theory of Planned Behavior, and the Integrated Behavioral Model. . En K. M. Glanz, *Health behaviors and health education: Theory, research and practice*.

Moreno M., H. (2011). *Modelos educativos pedagógicos y didácticos* (Vol. I). Bogotá: Ediciones S.E.M.

Niño Rojas, V. M. (2011). *Metodología de la Investigación*. Bogotá: Ediciones de la U.

OMS. (2004). *Informe Mundial sobre Prevencion de Traumatismos Causados por el Transito*. Ginebra.

OMS. (2009). *Helmets: A Road Safety Manual for Decision Makers and Practitioners*. Ginebra.

OMS. (2015). *Diez estrategias para preservar la seguridad de los niños en las carreteras*.

OPS. (2001). *Manual de Comunicación Social para programas de promoción de la salud de los adolescentes*. Washington.

Organizacion Mundial de la Salud. (2013). *Informe sobre la situacion mundial de la seguridad vial 2013*. Ginebra, Suiza.

Organización Mundial de la Salud. (2015). *Informe sobre la situación de la seguridad vial en la región de las Americas*.

Ortiz Grisales Yuleimy, R. F. (2013). *Análisis de la percepción de los motociclistas sobre la reglamentación vial y su relación con la accidentalidad en Medellín*. Medellín.

Ranney ML, M. M. (2010). Correlates of motorcycle helmet use among recent graduates of a motorcycle training course. *Accident Analysis & Prevention*.

Rodriguez, A. (2005). *Categorías de análisis. Documento de trabajo Curso Diseño Etnográfico*. Cali: Universidad del Valle.

Sampieri Hernandez, R. F. (2010). *Metodología de la Investigación (Quinta Ed.)*. Mexico DF: McGraw-Hill.

Teddlie Ch, Y. F. (2007). Methods sampling. Typology with examples. *J Mix Methods Res.*, 77-100.

Zamani-Alavijeh F, N. S. (2010). Zamani-Alavijeh F, Niknami S, Bazargan M, Mohamadi E, MontazerRisk-Taking Behaviors among Motorcyclists in Middle East Countries: A Case of Islamic Republic of Irán. *Traffic Injury Prevention*.

Anexo No. 1

Consentimiento informado entrevistas



Factores que influyen en los comportamientos de riesgo en la conducción de los motociclistas de Santiago de Cali

CONSENTIMIENTO INFORMADO

INVITACION A PARTICIPAR EN UN ESTUDIO DE INVESTIGACION:

Estimado(a) Participante:

Soy estudiante de la Maestría en Salud Pública de la Universidad del Valle y como parte de los requisitos de mi trabajo de tesis para obtener el título de Magister adelantaré una investigación sobre la caracterización de los comportamientos al conducir motocicleta en la ciudad de Cali. El objetivo del estudio es *caracterizar los factores que influyen en los comportamientos de riesgo en la conducción de los motociclistas de Santiago de Cali*.

Usted, como usuario de la motocicleta como vehículo de transporte, ha sido seleccionado para participar en esta investigación a través de una entrevista que le tomará aproximadamente 45 minutos. La información obtenida a través de este estudio será mantenida bajo estricta confidencialidad y su nombre no

será utilizado. Usted tiene el derecho de retirar el consentimiento para la participación en cualquier momento. El estudio no conlleva ningún riesgo ni recibe ningún beneficio. No recibirá compensación por participar. Si tiene alguna pregunta sobre esta investigación, se puede comunicar con el investigador principal al 300 6602237.

Jose Fernando Ríos E.

Investigador principal

¿Cuáles son algunas de las cuestiones generales que usted debe saber sobre los estudios de investigación?

Se le solicita que participe en un estudio de investigación. La participación en este estudio es voluntaria. Si Ud. así lo desea, puede negarse a participar, o puede retirar su consentimiento para participar en el estudio, por cualquier motivo, sin sufrir sanciones.

Los estudios de investigación están diseñados para obtener nueva información. Es posible que esta nueva información ayude a las personas en el futuro. También es posible que Ud. no reciba ningún beneficio directo por participar en este estudio de investigación. En algunos estudios pueden existir riesgos asociados con la participación en estudios de investigación.

Los detalles sobre este estudio se analizan a continuación. Es importante que entienda esta información de modo que pueda decidir con la información

suministrada si desea o no participar en este estudio de investigación. A usted se le entregará una copia de este formulario de consentimiento.

Si Ud. tiene alguna pregunta respecto a este estudio en cualquier momento, por favor no dude en preguntar al investigador que realiza esta entrevista.

¿Cuál es el objetivo de este estudio?

El objetivo de este estudio de investigación es obtener información sobre como factores del comportamiento humano influyen en la conducción de motociclistas de Santiago de Cali.

Se le pide que participe en este estudio porque su opinión como conductor de motocicleta en la Ciudad de Cali es esencial para poder entender cuáles son las experiencias de los individuos en las vías de la ciudad y cuáles son sus percepciones sobre los comportamientos de riesgo y de protección al conducir.

¿Cuántas personas participarán en este estudio?

Si decide participar en este estudio, usted será uno(a) de entre aproximadamente 16 personas que participaran en el total de las entrevistas.

¿Cuánto tiempo participará en este estudio?

Para este estudio le pedimos solamente un poco menos de una hora de su tiempo con el fin de discutir algunas preguntas sobre lo que significa para usted ser conductor de motocicleta en la Ciudad de Cali.

¿Cuáles son los posibles beneficios por participar en este estudio?

La investigación está diseñada para beneficiar a la sociedad mediante la obtención de nuevos conocimientos. Es posible que no se beneficie personalmente por su participación en este estudio de investigación.

¿Cuáles son los posibles riesgos o molestias que implica la participación en este estudio?

Su participación en esta entrevista no presenta mayores riesgos para usted. Sin embargo si usted se siente incómodo(a) discutiendo algún tema y desea no participar en la entrevista es libre de hacerlo en cualquier momento.

¿De qué manera se protegerá su privacidad?

Los participantes **no** serán identificados en informes o publicaciones para este estudio. Usted no tiene por qué dar su nombre si no lo desea. Solamente le pediremos que identifique su ocupación. Los registros de información que obtengamos de estas entrevistas serán utilizados solamente para recolectar los temas de discusión y no serán divulgados a ninguna otra institución o persona. La información recolectada y grabada será solo analizada por dos participantes de este estudio y nadie más tendrá acceso directo a ella.

¿Recibirá algo por participar en este estudio?

Su participación en este estudio es netamente académica por lo cual no recibirá compensación alguna

¿Le costará algo la participación en este estudio?

No existirá ningún costo para usted por participar en este estudio.

¿Qué sucede si desea formular preguntas sobre este estudio?

Usted tiene el derecho a preguntar y a que le respondan cualquier duda que tenga acerca de esta investigación. Si tiene preguntas o inquietudes, por favor póngase en contacto con el investigador mencionado en la primera página de este formulario.

¿Qué sucede si usted desea formular preguntas sobre sus derechos como participante de una investigación?

Toda investigación realizada con voluntarios humanos es examinada por un comité de ética que trabaja para proteger sus derechos y su bienestar. Si tiene preguntas o inquietudes acerca de sus derechos como sujeto de una

investigación, puede ponerse en contacto, de manera anónima si lo desea, con el Comité de Institucional de Revisión de Ética Humana (CIREH) de la Universidad del Valle (Dirección: Calle 4B # 36-00 Edificio Decanato, Teléfono: 518-5677).

He leído el procedimiento descrito arriba. El investigador me ha explicado el estudio y ha contestado mis preguntas. Voluntariamente doy mi consentimiento para participar en el estudio de Jose Fernando Ríos E. sobre “Factores que influyen en los comportamientos de riesgo en la conducción de los motociclistas de Santiago de Cali”. He recibido copia de este consentimiento.

Firma del participante

Fecha

Firma testigo

Anexo No. 2

Instrumento Entrevista a Expertos

**ANEXO No VARIABLES DE EXPOSICIÓN QUE PUEDEN INFLUIR SOBRE EL
COMPORTAMIENTO:**

Influencia de aspectos demográficos	
Preguntas	- ¿Sexo? - ¿Cuántos años tiene? - ¿Cuál es su estado civil? - ¿Cuál es su nivel académico? - ¿En qué Municipio Vive? - ¿En qué barrio vive en este municipio? - ¿Con quién vive?

**ANEXO No CATEGORÍAS Y SUBCATEGORÍAS DE ACUERDO CON EL MODELO
INTEGRADO DE COMPORTAMIENTO (INTEGRATED BEHAVIORAL MODEL –
IBM):**

Categoría: Actitud hacia la conducta	
Subcategoría: Actitud experiencial a la idea de realizar una conducta	
Preguntas	- ¿Qué aspectos de una motocicleta la hacen más segura con relación a un vehículo de cuatro ruedas? - ¿Cuáles la hacen más insegura? - ¿Cómo se siente usted cuándo respeta las normas de tránsito? - ¿Cómo se siente usted cuándo no respeta las normas de tránsito? - ¿Cómo se siente usted cuándo usa medidas de seguridad? - ¿Cómo se siente usted cuando no aplica medidas de seguridad?
Subcategoría: Actitud instrumental sobre los comportamientos	

Preguntas	- El consumo de licor no afecta las habilidades de conducción de la motocicleta. - El uso del casco solo es necesario cuando se conduce fuera de la ciudad, dentro de la ciudad las velocidades no son tan altas como para utilizar el casco todo el tiempo - Algunos motociclistas no cuentan con el seguro obligatorio contra accidentes, es decir el SOAT, ¿considera usted que es importante tener el SOAT? ¿Por qué si o no? - Algunos conductores de moto solo usan el casco en horas diurnas, y no en la noche, ¿qué opinión tiene acerca de este comportamiento? - ¿Sabe usted como reconocer cuando un casco cumple con los requisitos de seguridad exigidos por las autoridades de tránsito? ¿El casco que usted utiliza cumple con estos requisitos? - Hay otras medidas de seguridad exigidas por las autoridades de tránsito, como el uso del chaleco reflectivo, el número de la placa de la moto en el casco y chaleco, ¿considera usted que estas medidas son necesarias? ¿Por qué? ¿Sigue usted estas medidas?
------------------	--

Categoría: Norma percibida	
Subcategoría: Norma normativa	
Preguntas	- ¿Sabe si sus familiares y amigos se han visto involucrados en accidentes de tránsito donde haya estado comprometido un conductor o una conductora de moto? - ¿Considera que estas experiencias influenciaron en Ud. y en su forma de conducir? ¿De qué manera? - ¿Considera usted que su familia puede influir en su forma de conducir? - ¿Considera usted que la familia puede aprobar o

	desaprobar algunos comportamientos del conductor de la moto, de tal forma que lo influyen positiva o negativamente? - ¿Cree usted que los conductores de moto que tienen una familia se comportan diferente al conducir la moto, en comparación de las personas solteras o sin ninguna responsabilidad familiar?
Subcategoría: Norma descriptiva	
Preguntas	- ¿Cómo considera usted es percibida la conducción de los motociclistas por parte de los otros usuarios de las vías? - ¿Considera usted que el uso que la persona le da a la moto afecta la forma de conducir? ¿Por qué? - Las personas que utilizan la moto como su vehículo de trabajo, por ejemplo, vendedores, mensajeros, etc, quienes se movilizan todo el tiempo por las vías de la ciudad y aun fuera de ella ¿Considera usted que ellos tienen otras formas de conducir la moto u otras habilidades? - ¿Cree que asumen riesgos diferentes a otros conductores? - Para muchos conductores la moto es el vehículo de transporte de toda la familia, lo cual los obliga muchas veces a conducir con exceso de cupo. ¿Cuál es su opinión sobre esta costumbre? - ¿Cuál es su opinión de la forma de conducir motocicleta por parte de otros grupos como los jóvenes, las mujeres y las personas mayores? - ¿Cuál es su opinión al respecto? - ¿Considera usted que la aprobación o no de ciertos comportamientos por parte de los amigos es aceptada por el conductor de la moto, por ejemplo el no conducir la moto si ha consumido licor, etc.? ¿Qué le dicen sus amigos que son también conductores de moto acerca de

	su forma de conducir? - ¿Cree usted que los amigos pueden ejercer más influencia sobre los conductores de la moto que la familia? ¿Por qué si o no?
--	--

Categoría: Agenciamiento Personal	
Subcategoría: Control percibido	
Preguntas	- ¿Cuándo usted va de afán para el trabajo, una cita, o algún evento en particular, cómo conduce? (Dejarlo que hable libremente, al final explorar los siguientes aspectos si es que no los ha mencionado: velocidad, zig-zag, contravía, usa el andén, pasa los semáforos en rojo) - ¿Cómo cree usted que afecta la señalización, iluminación y demás aspectos físicos de las vías la conducción de la moto?
Subcategoría: Autoeficacia	
Preguntas	- ¿Cuáles cree que son sus mayores habilidades - ¿cuáles las menores? - ¿Han mejorado o han empeorado con el paso del tiempo? - ¿Qué cosas han hecho que sus habilidades se modifiquen?

Influencia de aspectos culturales en relación con conducir motocicleta y experiencias significativas	
Preguntas	- ¿Desde cuándo conduce motocicleta? - ¿Cómo aprendió a conducir moto? - ¿En promedio cuántas horas en días laborales conduce la motocicleta? - ¿Durante el tiempo que ha estado conduciendo la moto, se ha visto involucrado(a) en algún tipo de accidente? (en caso de si, explorar cuántos)

	Hábleme de esta(s) experiencia(s) ¿Qué significaron para usted estos accidentes? ¿Le dejaron alguna enseñanza? Hábleme de esto.
--	---

Influencia de los medios de comunicación	
Preguntas	- A menudo se observa en las películas, telenovelas u otros programas, comportamientos de riesgo por parte los conductores, incluyendo los motociclistas. ¿Cree usted que esta situación puede influir en la conducción de los motociclistas, en el sentido de tratar de imitar dichos comportamientos? - Los medios también son utilizados para informar acerca de campañas de prevención y educación en general. ¿Recuerda usted alguna campaña sobre prevención de accidentes de motociclistas que se haya presentado en los medios de comunicación de la ciudad? ¿Cuál o cuáles? ¿Cuál era el mensaje principal de la campaña? - ¿Cuál medio de comunicación usted utiliza más frecuentemente? - ¿En qué horario los utiliza? - ¿En qué lugar utiliza más frecuentemente los medios de comunicación?

Anexo No. 3

Aprobación Comité de Ética

Comité Institucional de Revisión de Ética Humana

Facultad de Salud



ACTA DE RENOVACIÓN DE APROBACIÓN N° 012-012

Proyecto: FACTORES QUE INFLUYEN EN LOS COMPORTAMIENTOS AL CONDUCIR DE MOTOCICLISTAS EN CALI, COLOMBIA.

Sometido por: MARIA FERNANDA TOVAR / JOSE FERNANDO RIOS

Código Interno: 116-012 **Fecha en que fue sometido:** 14 05 2012

El Consejo de la Facultad de Salud de la Universidad del Valle, ha establecido el Comité Institucional de Revisión de Ética Humana (CIRESH), el cual está regido por la Resolución 008430 del 4 de octubre de 1993 del Ministerio de Salud de Colombia por la cual se establecen las normas científicas, técnicas y administrativas para la investigación en salud; los principios de la Asamblea Médica Mundial expuestos en su Declaración de Helsinki de 1964, última revisión en 2002; y el Código de Regulaciones Federales, título 45, parte 46, para la protección de sujetos humanos, del Departamento de Salud y Servicios Humanos de los Institutos Nacionales de Salud de los Estados Unidos 2000.

Este Comité **certifica que:**

1. Sus miembros revisaron los siguientes **documentos** del presente proyecto:

- | | |
|---|---|
| ☒ Resumen del proyecto | ☒ Protocolo de investigación |
| ☒ Formato de consentimiento informado | ☒ Instrumento de recolección de datos |
| ☐ Folleto del investigador (si aplica) | ☒ Cartas de las instituciones participantes |
| ☐ Resultados de evaluación por otros comités (si aplica) | |

2. El presente proyecto fue evaluado y aprobado por el Comité:

3. Según las categorías de riesgo establecidas en el artículo 11 de la Resolución N° 008430 de 1993 del Ministerio de Salud, el presente estudio tiene la siguiente **Clasificación de Riesgo:**

☐ SIN RIESGO ☒ RIESGO MÍNIMO ☐ RIESGO MAYOR DEL MÍNIMO

4. Que las **medidas** que están siendo tomadas para proteger a los sujetos humanos son adecuadas.
5. La forma de obtener el **consentimiento** informado de los participantes en el estudio es adecuada.
6. Este proyecto será **revisado nuevamente** en la próxima reunión plenaria del Comité, sin embargo, el Comité puede ser convocado a solicitud de algún miembro del Comité o de las directivas institucionales para revisar cualquier asunto relacionado con los derechos y el bienestar de los sujetos involucrados en este estudio.
7. **Informará** inmediatamente a las directivas institucionales:
- Todo desacato de los investigadores a las solicitudes del Comité.
 - Cualquier suspensión o terminación de la aprobación por parte del Comité.
8. **Informará** inmediatamente a las directivas institucionales toda información que reciba acerca de:
- Lesiones a sujetos humanos.

Anexo No. 4

Instrumento de consentimiento informado



Factores que influyen en los comportamientos de riesgo en la conducción de los motociclistas de Santiago de Cali

CONSENTIMIENTO INFORMADO

INVITACION A PARTICIPAR EN UN ESTUDIO DE INVESTIGACION:

Estimado(a) Participante:

Soy estudiante de la Maestría en Salud Pública de la Universidad del Valle y como parte de los requisitos de mi trabajo de tesis para obtener el título de Magister adelantaré una investigación sobre la caracterización de los comportamientos al conducir motocicleta en la ciudad de Cali. El objetivo del estudio es *caracterizar los factores que influyen en los comportamientos de riesgo en la conducción de los motociclistas de Santiago de Cali*.

Usted, como usuario de la motocicleta como vehículo de transporte, ha sido seleccionado para participar en esta investigación a través de una entrevista que le tomará aproximadamente 45 minutos. La información obtenida a través de este estudio será mantenida bajo estricta confidencialidad y su nombre no será utilizado. Usted tiene el derecho de retirar el consentimiento para la participación en cualquier momento. El estudio no conlleva ningún riesgo ni recibe ningún beneficio. No recibirá compensación por participar. Si tiene alguna pregunta sobre esta investigación, se puede comunicar con el investigador principal al 300 6602237.

Jose Fernando Ríos E.
Investigador principal

¿Cuáles son algunas de las cuestiones generales que usted debe saber sobre los estudios de investigación?

Se le solicita que participe en un estudio de investigación. La participación en este estudio es voluntaria. Si Ud. así lo desea, puede negarse a participar, o puede retirar su consentimiento para participar en el estudio, por cualquier motivo, sin sufrir sanciones.

Los estudios de investigación están diseñados para obtener nueva información. Es posible que esta nueva información ayude a las personas en el futuro. También es posible que Ud. no reciba ningún beneficio directo por participar en este estudio de investigación. En algunos estudios pueden existir riesgos asociados con la participación en estudios de investigación.

Los detalles sobre este estudio se analizan a continuación. Es importante que entienda esta información de modo que pueda decidir con la información suministrada si desea o no participar en este estudio de investigación. A usted se le entregará una copia de este formulario de consentimiento.

Si Ud. tiene alguna pregunta respecto a este estudio en cualquier momento, por favor no dude en preguntar al investigador que realiza esta entrevista.

¿Cuál es el objetivo de este estudio?

El objetivo de este estudio de investigación es obtener información sobre como factores del comportamiento humano influyen en la conducción de motociclistas de Santiago de Cali.

Se le pide que participe en este estudio porque su opinión como conductor de motocicleta en la Ciudad de Cali es esencial para poder entender cuáles son las experiencias de los individuos en las vías de la ciudad y cuáles son sus percepciones sobre los comportamientos de riesgo y de protección al conducir.

¿Cuántas personas participarán en este estudio?

Si decide participar en este estudio, usted será uno(a) de entre aproximadamente 16 personas que participaran en el total de las entrevistas.

¿Cuánto tiempo participará en este estudio?

Para este estudio le pedimos solamente un poco menos de una hora de su tiempo con el fin de discutir algunas preguntas sobre lo que significa para usted ser conductor de motocicleta en la Ciudad de Cali.

¿Cuáles son los posibles beneficios por participar en este estudio?

La investigación está diseñada para beneficiar a la sociedad mediante la obtención de nuevos conocimientos. Es posible que no se beneficie personalmente por su participación en este estudio de investigación.

¿Cuáles son los posibles riesgos o molestias que implica la participación en este estudio?

Su participación en esta entrevista no presenta mayores riesgos para usted. Sin embargo si usted se siente incómodo(a) discutiendo algún tema y desea no participar en la entrevista es libre de hacerlo en cualquier momento.

¿De qué manera se protegerá su privacidad?

Los participantes **no** serán identificados en informes o publicaciones para este estudio. Usted no tiene por qué dar su nombre si no lo desea. Solamente le pediremos que identifique su ocupación. Los registros de información que obtengamos de estas entrevistas serán utilizados solamente para recolectar los temas de discusión y no serán divulgados a ninguna otra institución o persona. La información recolectada y grabada será solo analizada por dos participantes de este estudio y nadie más tendrá acceso directo a ella.

¿Recibirá algo por participar en este estudio?

Su participación en este estudio es netamente académica por lo cual no recibirá compensación alguna

¿Le costará algo la participación en este estudio?

No existirá ningún costo para usted por participar en este estudio.

¿Qué sucede si desea formular preguntas sobre este estudio?

Usted tiene el derecho a preguntar y a que le respondan cualquier duda que tenga acerca de esta investigación. Si tiene preguntas o inquietudes, por favor póngase en contacto con el investigador mencionado en la primera página de este

formulario.

¿Qué sucede si usted desea formular preguntas sobre sus derechos como participante de una investigación?

Toda investigación realizada con voluntarios humanos es examinada por un comité de ética que trabaja para proteger sus derechos y su bienestar. Si tiene preguntas o inquietudes acerca de sus derechos como sujeto de una investigación, puede ponerse en contacto, de manera anónima si lo desea, con el Comité de Institucional de Revisión de Ética Humana (CIREH) de la Universidad del Valle (Dirección: Calle 4B # 36-00 Edificio Decanato, Teléfono: 518-5677).

He leído el procedimiento descrito arriba. El investigador me ha explicado el estudio y ha contestado mis preguntas. Voluntariamente doy mi consentimiento para participar en el estudio de José Fernando Ríos E. sobre “Factores que influyen en los comportamientos de riesgo en la conducción de los motociclistas de Santiago de Cali”. He recibido copia de este consentimiento.

Firma del participante

Fecha

Firma testigo

Anexo No. 5

Características de los sujetos participantes en el estudio

CARACT/ID	SEXO	EDAD	E. CIVIL	NIVEL EDUCATIVO	LUGAR DE RESIDENCIA	CON QUIEN VIVE
H01	M	29	Soltero	Universitario	Dapa	Vive padres
H02	M	22	Soltero	Bachillerato	Belalcázar	Vive solo
H03	M	26	Soltero	Técnico	Los Alcázares.	Vive solo
H04	M	53	Separado.	Universitario	Jamundí.	Vive hija
H05	M	25	Soltero	Técnico	Limonar	Vive familia
H06	M	25	Soltero	Técnico	Calipso	Vive padres
H07	M	27	Casado	Tecnólogo	Barrio La Estación, La Cumbre Valle	Vive esposa/hija
H08	M	42	Casado	Universitario	Candelaria Ciudad del Campo	Vive familia
M01	F	28	soltero	Bachillerato	Torres de Comfandi	Mama /hijo
M02	F	37	Separada.	Universitario	No informa	Mama / hija
M03	F	29	Soltera	Universitario	Aranjuez	Vive sola
M04	F	25	Soltera	Tecnólogo	Calipso	Vive padres
M05	F	32	Soltera	Técnico	Floralia	Mama
M06	F	39	Soltera	Técnico	Torres de Comfandi	Vive familia
M07	F	45	Soltera.	Técnico	Altos de Santa Elena.	Vive con hijos
M08	F	23	Soltera.	Técnico	Paso del comercio.	Vive padres

Anexo No. 6

Aprendizaje, experiencia y uso de la moto

CARACT/ID	QUIEN ENSEÑA A CONducIR	REALIZA CURSO	EXP. MANEJO	USO MOTO
H01	Mi papá	NO	Entre 4 ó 5 años	principalmente para trabajo,
H02	mi hermano mi cuñado me	NO	8 años	principalmente para trabajo,
H03	un curso	SI	3 años.	Estudio, trabajo. Para pasear.
H04	AMIGOS	NO	15 años	Trabajo.
H05	Con un curso. Y empíricamente.	SI	6 años	Trabajo y paseo.
H06	Hermano.	NO	3 años	Estudio, trabajo.
H07	SOLO	NO	7 años	Estudio, trabajo
H08	Solo	NO	15 a 16 años	Trabajo, diversión.
M01	una amiga	NO	7 a 8 años	principalmente para trabajo,
M02	Un familiar	NO	17 años,	Trabajo.
M03	Hermana, Y empírico.	NO	12 años	Estudio, trabajo. Para pasear.
M04	Por una amiga.	NO	11 meses	Estudio y trabajo
M05	mi hermana	NO	2 meses	trabajo y asuntos personales
M06	el hermano mayor	NO	19 años	Medio de transporte a cualquier lugar
M07	Compañero de trabajo	NO	6 años	Medio de transporte a cualquier lugar
M08	primo, Y curso	SI	1 mes	Para el trabajo.

Anexo No. 7

Antecedentes de accidentes e influencia

Cod.	EXPERIENCIA DE ACCIDENTES	INFLUENCIA AL CONDUCIR
H001	NO	Si, claro, porque muchos accidentes en la mayoría son por la velocidad, o sea si vos vas muy rápido no alcanzás a reaccionar, si vas muy rápido y te toca frenar la moto, puede ser cualquier moto, pero si va muy rápido la moto no va a frenar como un carro, que en menos de un metro se puede detener, una moto no, una moto vos frenás o se te desliza si está mojado o te vas de frente y uno se da cuenta de eso, primero, porque digamos ve los accidentes o le pasan por el lado o los amigos te cuentan o los familiares te cuentan, no mirá que iba ahí y frené y la moto se me deslizó. ¿Pero entonces eso si influye...? Claro. Con el ejemplo de los otros. Claro, uno ve y es que este 'man' anda muy rápido y si andan rápido no va a tener reacción. Digamos que ese es como el ejemplo más claro.
H002	SI 2. 1 POR EXCESO DE VELOCIDAD Y HABILIDAD PARA ESQUIVAR REDUCTOR DE VELOCIDAD Y ENDEREZAR LA MOTO. EL OTRO POR CULPA DEL CONDUCTOR DEL CARRO QUE LO CERRÓ	No. O como me dijiste ahora, por un tiempo y después vuelve... Exactamente. Uno cuando se accidenta uno dice, -uy no vuelvo a hacer eso- pero uno como que vuelve y pierde el miedo a estrellarse, vuelve a lo normal.
H003	SI. 1 POR DISTRACCIÓN Y FALTA DE HABILIDAD SE CAE. 2 POR DISTRACCIÓN Y	Bueno, no, porque cuando ocurrió ese accidente yo estaba muy pequeño y nunca pensé que fuera a tener moto.

	CHOCA CONTRA OTRO CARRO MAL ESTACIONADO. 3 Y 4 POR LA VIA MOJADA Y FALTA DE HABILIDAD	
H004	1	NR
H005	2. IMPRUDENCIA POR SALTAR UN PARE SE DIO DE FRENTE CON UN CARRO EL 2DO.por condiciones de la vía perdí el control y pues simplemente me caí.¿qué tenía la vía, mal iluminada? No, es un daño en la bancada, un altibajo que tiene la vía, entonces, de pronto por la velocidad y presencia de la curva perdí el control.	¿Qué significaron para usted esos accidentes? No, en ese momento nada porque no conducía, era muy pequeño. ¿y ahora los de tus amigos o los tuyos? Y ahora qué significaron....ehhh, elementos que tengo que tener en cuenta cada vez que salgo. ¿le dejaron alguna enseñanza? Pues digamos que sí. Pues hábleme de esa enseñanza. No, pues de la precaución al manejar, al pasar por determinados sitios donde no se tiene visibilidad de las otras vías o el sentido de los carros. ¿considera que esas experiencias influyeron en usted? Sí. ¿de qué manera? Sí, pues el tomar precauciones a la hora de manejar en algunas circunstancias especiales.
H006	NO	¿Qué significaron para usted esos accidentes, le dejaron alguna enseñanza? Sí, porque los dos primeros iban a gran velocidad. Uno por coger la curva muy acostado y no frenar, entonces eso, la velocidad es uno de los factores que implica más en los accidentes de tránsito y el otro pues que también llevaba mucha velocidad y no alcanzó a frenar. Entonces a recapacitar de estar llevando la velocidad que sea la adecuada...

		Sí. Pues de esas tres que yo me he dado cuenta es un año hacia acá. Pues no precisamente esas tres, pero sí de terceros, de otras personas que no conozco que voy por las calles y miro; eso uno lo conlleva pues a reaccionar a estarse metiendo por los carros, a esperar a ser prudente.
H007	SI 2. CAIDA POR EXCESO DE VELOCIDAD Y CONDICIONES DE LA VIA ARENA Y ACEITE EN EL PISO	Claro, a manejar a la defensiva y con precaución, disminuir la velocidad, no exceder la velocidad y tener en cuenta las señales de tránsito. ¿considera que estas experiencias han influido en usted y su forma de conducir? Claro, sí. ¿de qué manera? No pues a tomar todas las precauciones para evitar esos accidentes.
H008	SI VARIOS. UNO me estrellé contra otra moto, el man iba borracho,	Claro, yo tengo amigos, compañeros de la universidad que, o sea, ¿le puedo contactar una anécdota? Sí, sí claro. Un compañero de la universidad un sábado saliendo yo le dije que lo llevaba a la casa, llegó y me dijo yo con vos no me voy, porque vos sos muy loco, yo tenía una T70, una moto pequeña y con el amigo que se fue era lo que uno llama el conductor excelente, manejaba por la derecha, y hace mucho tiempo, manejaba por la derecha, manejaba súper despacio y en un accidente que tuvieron un señor los arrojó el amigo perdió la pierna, eso me dejó muy marcado. Él va a mi casa o yo lo llamo, pero le queda a uno el... Se acuerdan de él...

		Uy claro
Cod.	EXPERIENCIA DE ACCIDENTES	INFLUENCIA AL CONDUCIR
M001	SI RESVALO EN LA LLUVIA POR PISAR LA CEBRA	Sí, yo siempre que paso me da mucha tristeza ver eso y mucho susto y trato como de evitar las cosas que pueda saber que pasan en el instante.
M002		Precisamente eso, porque uno siempre dice, no pero él tiene que hacer el pare y uno sigue, pero por eso han pasado los accidentes en mi casa. Los accidentes han sido, porque se confían que ellos llevan la vía, ellos siguen derecho, pero el carro, los taxis, los buses no hacen el pare y se lo llevan a uno por delante, entonces yo siempre hago el pare o voy despacio. Y quién se ha accidentado tu familia Sí, un primo, pero nada grave. Precisamente por eso, porque un conductor se comió el pare y se lo llevó por delante.
M003	SI VARIOS. 1 POR DESGASTE DE LOS FRENOS 2. POR IMPRUDENCIA PROPIA Y DE OTRO CONDUCTOR por error de otro conductor y también en parte mía porque arranqué rápido y la personas, un taxista se orilló y me hizo un frenón inesperado. Te cerró... No, íbamos por el carril, pero el taxista frenó a coger una carrera y entonces ahí cometió esa imprudencia y yo por venir rápido me di contra ese taxi	Claro, porque además de todo, fuera de mi familia también hace poco vi una chica que se metió debajo de un camión, iba en moto y no sé qué habrá pasado, pero el caso fue que quedó la moto parada y ella quedó metida de para atrás y no sé si murió, entonces, el ver yo todo eso me dio como mucho miedo y estar más pendiente pues de todo mi alrededor y de mi para yo saber cómo conducir.
M004	SI 1 Hay una parte que es muy oscura, que no tiene pare ni	Sí, totalmente. ¿de qué manera? Como te decía ese tipo de susto lo

	nada. Bajé con mis compañeras que iban en otras motos, cogí velocidad porque era de bajada y cuando subí de nuevo había un policía que no se alcanzaba a ver, entonces alcancé a frenar, sin embargo cuando pasé encima la moto saltó y pues me hizo a mí desnivelar y ahí caí.	hacen como recapacitar, entonces, en ser uno más prevenido, en tener más conciencia. Y cuando vas así rápido en la moto... Pues muchas veces cuando me levanto tarde y tengo que estar a las siete y media en punto en el trabajo, entonces, esas cositas uno las debe mejorar. Y ahí no se acuerda de los accidentes... Jajajaj, sí me acuerdo...Jajajaja
M005	SI 1POR UNA PERSONA POR ROBAR LA HIZO ACCIDENTAR	Sí, no querer tener moto, sino, carro, total. Ve que la moto es un vehículo inseguro... Sí, total, porque a veces la imprudencia no solamente es en uno, sino en otras personas y a diario uno ve accidentes de moto, entonces, la verdad si, por todos esos accidentes le cogí como respeto, miedo andar en moto, entonces, la verdad quiero salir de ella.
M006	NO	Claro, a uno lo toca, entonces uno empieza a decir, bueno, en qué momento le puede ocurrir a uno. ¿Influencian para que manejes más despacio, tengas más cuidado? Sí claro, uno se previene, ya viendo la realidad muy cerca, ya dice bueno hay que poner más cuidadito a ver qué es lo que pasa. Eso ocurrió en la noche, también en la noche hay que ser muy cuidadoso, que la gente, por lo menos si tu notas un viernes al final de la tarde la gente sale como afanada, no sé cuál es el afán, de ir a descansar o no sé, pero salen alocados. En estos días iba con una amiga en la moto y le dije si sentís el tráfico, se siente la diferencia del tráfico, vos sentís el ¡fuuu! Y acaso

		va a llegar más rápido, va a llegar a la misma distancia, la misma hora, el mismo lugar, pero eso estresa, porque la velocidad estresa, porque cualquier cosita te puede hacer fallar, entonces para prevención, conservar la derecha, mantener pendiente las velocidades, los lugares donde va, hay gente que no le importa por dónde va, la gente que no le importa si va por una unidad residencial, eso pasan al mecho o van por un colegio y pasan rápido, siempre donde hay zonas de niños hay que ir muy cuidadosos, un niño no sabe de eso, ellos se atraviesan, no saben que es una calle vehicular y se atraviesan, entonces hay que tener en cuenta eso.
M007	NO	Pues en estos días yo venía casualmente por la calle quinta cerca al batallón y el semáforo estaba en rojo, el semáforo cambió y arrancamos y un motociclista venia atrás de una camioneta y él se confió que la camioneta iba a seguir pues a mayor velocidad y la camioneta frenó de un momento a otro y el tipo se fue contra el vidrio trasero de la camioneta, se abrió la ceja, bueno!! No, yo vi eso y casi que no puedo conducir, casi que no puedo seguir, eso me impacta y me pone nerviosa. Claro, históricamente cuando ha pasado con algún familiar o un amigo cercana eso te ha hecho... Claro, cuidarse uno mismo, ser más precavido. Con esas experiencias. Claro, con las experiencias de los demás y lo que ves.
M008	NO	Mira desde que la esposa de mi primo

		me conto eso lo que trato de hacer es que siempre las motos tienen que ir por la derecha, no? Entonces trato de ir por la derecha mas no cerrada a la derecha. No tan pegada. Eso, porque entonces ellos están barriendo las calles es más fácil que yo me pueda chocar, en cambio si voy por la derecha pero dejándole un buen espacio no voy a tener esa dificultad, eso es lo que me ayudado.
--	--	--

Anexo No. 8

Codificación axial

CATEGORIA	SUB CATEGORIA	CONCEPTOS	TEXTO	PROPIEDADES	DIMENSIONES	MEMOS
-----------	------------------	-----------	-------	-------------	-------------	-------

Actitud hacia la conducta			
Actitud experiencial			
Sentimientos Víctima	Emoción	No es más insegura, la moto bajo ningún punto de vista es insegura, lo que pasa es que te da sensación de libertad porque tenés el viento y no sé hay algo encantador en ella es como esas sensación de libertad y segundo como son tan pequeñas y pueden pasar por lugares estrechos para uno es muy favorable encontrarse con un trancón de un kilómetro y pasarle por un ladito, entonces eso da ventaja, pero de seguridad no tiene seguridad que para choques, que cuando hay lluvia en ningún momento la moto es seguro. H04	
		Me siento bien, porque puedo decir al respetar las normas de tránsito puedo evitar ser víctima de un accidente o yo ocasionarle un accidente a alguien. [H02. Lines 202 -203]	
emociones negativas		emociones positiva	
los accidentes y a sus consecuencias, ser víctima o victimario		intensas frente a otros conductores de autos y motos	

		Seguridad conducir familia	No me he accidentado la primera vez en mi vida, gracias a Dios. Es aprender a cuidarse. Una vez yo vi una esquelita y yo lo aprendí. Uno siempre el quinto elemento a la hora de conducir, uno mira quién va a delante y qué está haciendo ese que va a delante, quién viene atrás y qué pretende hacer y siempre te salen las sorpresas, vos conducís y sale la sorpresa... entonces es como estar pendiente mucho del entorno... no entretenerse... Evito mi choque y obviamente le estoy evitando el choque a él... Lo otro es ver a ese otro como una familia... qué pensará de quien va aquí. No ven al motociclista como si fuera un ser humano, sino una cosa... cuando vas en moto, por ejemplo ahora que hicieron el margen derecho me fascina... uno ya anda relajado porque sabe que es por ahí y que si pasa algo ahí ya estoy libre de cabo como dicen, porque usted se metió. M06	implicaciones al ser conductor de motocicleta	la familia como referente - autocuidado	
		Accidentes	Me atemoriza mucho cuando... los buses o taxis están atrás tuyo y empiezan... a pitarme... pongo nerviosa por eso. M07	actitud de prevención	La relación con los conductores de otros vehículos	
		lesiones	me da como nervios, porque la gente no piensa en el que va delante. H03	consecuencia	conducir motocicleta	

		Derechos	es más fácil que uno se muera en una moto que en un carro... se supone que así sea una moto yo tengo derecho a ir por mi carril... no respetan porque es un vehículo más chiquito, pero es más peligroso andar en una moto esa moto es desprotegida. [M02. Line 221 - 241]		conocimientos sobre los derechos	
		Cuidado, respeto normativa	Bien, me siento bien, porque siento que no me va a llegar la multa, entonces siempre trato de ser muy cuidadoso con los semáforos, con las cámaras. [H03 Lines 230 -231]			
			Eso es una tranquilidad, es tranquilidad total, yo usualmente no lo hago, me da pánico que venga un carro y me levante, sobre todo cuando estoy en la vía del mío que van y vienen no lo hago, pero es una tranquilidad. Eso no quiere decir que no le vaya a pasar un accidente, pero el haberlo hecho me ha permitido que en tres años, mientras yo he conducido no he tenido accidente. [M02 Lines 183 - 186]			
			No, no es un sentimiento que cambie, porque tiene que ser un comportamiento básico, antes me ofusca que hayan quienes no las cumplen, pero hacerlas bien, no. [H05. Lines 260 - 261]			
		Satisfacción	Pues mira yo me siento muy bien, porque lo estoy haciendo por mí, me entiende... yo me siento bien cuando las cumplo. [M03 Lines 218 - 224]			
			Se siente súper bien, claro que sí, o sea se está obedeciendo a las instrucciones y bueno, eso hace una mejor conducción en la calle, más seguridad y es chévere hacerlo. [M05. Lines 191 - 192]			

		Cumplimiento	Pues, la marcación me parece que igual está en la placa, pero si es una ley hay que cumplirla, pero no me parece que haga falta una placa más. Pero sí, el chaleco me parece importante más que todo en la noche, muchas veces en la lluvia la gente no ve, entonces, es importante, pero lo de la marcación de la placa si me parece como redundante. H03			
		Seguridad	Me siento segura, cómoda. [M08. Lines 171 - 175]			
			Cuando no cumplo las normas me siento Mal... Pienso que soy irresponsable porque me puede llegar a pasar algo, algo a mí, estoy violando una norma y obvio me van a castigar por eso con una multa. M01			
			El chaleco no, no me parece que el chaleco sea garantía de seguridad... De pronto obvio que la moto tenga luces, pero el chaleco... no me parece que sea funcional. M02			
			Pienso, 'juemadre, cometí una infracción' uno no sabe quién lo vio, de pronto atrás viene un guarda persiguiendo... por el afán cometí una infracción y mire la infracción lo que me cuesta... O que se pudo cometer un accidente... Sí, un accidente. H02			
		Sanciones y multas	la foto multa... uno casi siempre piensa en un accidente cuando ve otro accidente, por lo menos... porque uno dice 'juepucha' si estuviera uno en esa posición, pero por lo general uno siempre está pensando en una multa, en salvarse de la multa, en el guarda, pero de resto no. H03	favorece el comportamiento de respeto por la norma al conducir	condicionantes para el comportamiento	
			Nunca lo he hecho, precisamente porque soy muy temerosa. M02			

		necesidad de medidas de protección	No son necesarias, porque para mí y para mi criterio... para mí eso más que todo es para sacar multas a los motociclistas. Solamente sería necesario el casco... Sí las sigo por evitar multas, pero no porque yo quiera. H06			
		La norma	Así no vengan vehículos yo tengo que respetar las normas de tránsito, entonces mire que con una cosa tan insignificante como usted pasarse y por ningún lado viene carros y yo me siento culpable. H04			
		Características de los implementos de seguridad - el casco y su utilidad - el chaleco y su utilidad	no me siento mal pues porque como lo he dicho antes la inseguridad, lo que si respeto 100% son los semáforos peatonales... No es porque yo quiera, sino porque algo me influye a hacerlo.H06			
			Bien, mucho más seguro, más tranquilo. H01			
			Pues porque sé que es el que tiene que ir completamente a las orejas, que se puede desabrochar esto aquí. Sé que hay unos que van completos, tapando la boca... yo uso uno más abiertico, sé que cumple, que sirve, que por eso no me van a multar ni nada de eso. M01			
			Responsable. M01			
			Me siento bien, me siento protegido.H02			
		uso chaleco - uso casco	Pues, yo no sé qué tan necesario... la mayoría no cumplen esas normas, yo veo que la placa no es la misma paca de la del casco. Supuestamente por identificación pero eso no se está cumpliendo bien... Si eso ya se está viendo mucho... yo cumplo con la norma.M07	Fuerte sentimiento de seguridad	Medidas de protección	

		Me siento seguro y a pesar de que tenga todas mis cosas en regla, pues no me gusta que me vayan a parar, pero igual si lo llegan a hacer tengo todos mis papeles en regla, mi chaleco, mi casco, todo. H03			
		con el casco estoy cuidando mi vida, con el chaleco me siento encartado... no hace nada simplemente evitarse una multa. H05			
		Me siento tranquilo, me siento seguro, respeto mi vida y respeto la de los demás H07			
		Me parece que estoy cumpliendo con mi debe... estoy un poco más segura. M04			
		mi casco, mi chaleco, siempre salgo así, ya es algo como mecánico, ya uno está concientizado. H08			
		voy a salir preocupado, porque me va a coger un guarda y me va a partir. H01			
		rabia cuando hacen... por lo menos motociclistas que exponen la vida de ellos y la de uno... por uno paga todos, a veces hay motociclistas que si conducen de una manera que no... H03			
		Pues no soy muy amiga del casco, me parece que da calor, es fastidioso, M01			
		Los reglamentarios, claro. Ya uno sabe casco cerrado... yo tengo un casquito no reglamentario... pero el trámite no está molestando todavía en estos momentos.			
		Se va uno incómodo, porque primero uno no sabe quién casi no vea y de pronto lo pisan y segundo le da uno miedo que vaya un guarda por ahí y lo parta. M08			

		control	Inseguridad... no lo he hecho, pero sí me dan nervios, por lo menos cuando ando con mi hermano que ese sí es más loco, ese anda a una velocidad más rápida y está en amarillo... hay la fotomulta, regalar la platica con eso voy y me compro algo, da incertidumbre. M06			
			siempre que uno no tiene algo, siempre le caen, entonces... sí se siente maluco, porque si te falta un bombillo, por eso te multan. H03	temor por no cumplir	mecanismos desde instituciones	
			Preocupado, porque si lo paran a uno lo multan. Pero lo haces más por la multa que por otra cosa... No, el casco lo hago por seguridad, el chaleco si es por evitar una multa. H05			
			no se siente mal porque puede presentarse algún problema, aumentan las probabilidades de un accidente. H07			
	Actitud instrumental	Prevención de accidentes	Pues no lo he hecho, pero me imagino que debe sentirse muy inseguro, porque incluso cuando... sin casco, que no debería ser, pero vos sentís que estás desprotegido, si me caigo me golpeo ahí. M06			
			Bien, o sea, si uno las respeta usted se evita accidentes.M01			
			Cuando voy de afán pues a mucha velocidad y puede uno cometer imprudencia, exceso de velocidad, pasarse un semáforo, de pronto no ver a un peatón, estrellarse con algún vehículo H07			
		Comportamientos imprudentes	A mí me gusta andar rápido... no es bien ni mal... la velocidad lo lleva a uno a cometer muchos errores, un accidente, uno llevarse a alguien por delante. H02	consecuencia	incapacidad, muerte, costos económicos	
			pues si ando rápido posiblemente, sí puede pasar algo. M03			

		Uso del casco permanente	el casco es para usarlo en todo momento... no es un elemento de lujo ni es por normatividad, sino que es por seguridad... no el que utilizan solamente como para que no los moleste el tránsito, la policía. H07	seguridad	costos, salud	
			más de sentir creo que se tienen consecuencias y consecuencias negativas que puede ser una multa, accidentes... no se siente bien en su caso. M05			
		Consumo de alcohol	No sí, obvio que afecta... te tomás, digamos una o dos cervezas, y... sale en moto... te vas a marear más y estar con el casco cerrado y todo lo demás... el licor definitivamente así sea mínimo te va a hacer perder digamos un poquito de habilidad. H01	perdida de habilidades	efectos en los sentidos	
		Comportamientos de riesgo de manera consiente	Pues yo tengo entendido que si vos te tomas 4 cervezas y te paran a la prueba no te da para que te firmen un comparendo y te quiten el vehículo, porque creo que el grado es 11,0... salí tomado de aquí a Yumbo y era consciente, pero sin embargo, me fui despacio respetando las normas.H02			
			Sí, afectan... unos traguitos poquitos... eso afecta se puede distraer fácilmente, porque el trago hace que la gente se ponga alegre... Es diferente porque uno va realmente consciente de lo que va haciendo, va muy confiado, yo a veces me confío. M02			
			hasta que no le pasa a uno, uno como que no coge conciencia de que tiene que andar en unas velocidades específicas, el excederse de ello es estarse uno exponiendo a que le pase un evento y adverso... no me puedo exceder de 70, porque el percance está en cada esquina, en cada momento hay un percance y uno tiene que andar muy alerta. H07			

			pues depende del nivel de alcohol... afectan hasta el punto de no poder coordinar o quedarse dormido. H05			
			Afecta, porque de pronto no tiene los mismos reflejos, las mismas habilidades, crea como una vivencia subjetiva, no está en sus cinco cabales. Entonces, sí afecta H07			
			el licor hace que fallen muchas habilidades motrices de las personas, entonces no va a tener los mismos reflejos. M04			
			estando con todos sus sentidos y hay riesgos, imagínate uno tomado, o sea pierde estabilidad, visibilidad... completamente en contra de eso. M05			
			imagínate cómo vas a ver la calle, sí si afecta, y creo que eso es falta de conciencia que la gente dice no es igual... me imagino que el tránsito, el consumo de los alucinógenos... y eso no lo están controlando... De pronto esos accidentes que tu dices que se han vuelto a disparar puede estar mezclada un poquito esa vaina... M06			
			de alguna forma afecta, afecta muchas cosas en tu organismo... yo pienso que uno tomado fácilmente puede uno elevarse... darte sueño, perdes el equilibrio, yo no sé, muchas cosas, pero yo pienso que sí. M07			
			Uno pierde habilidad... pierde más que todo reflejos... así sea poquito, pero pierde. H08			
			uno se puede accidentar tanto en carretera como en el mismo pueblo de uno... vos mismo te podés caer, no estrellándote precisamente con alguien, si te das en cabeza el casco te puede salvar. H02			

			estoy en la casa y cojo la moto para ir a la tienda, entonces, no uso casco, pero en esa distancia puede suceder algún accidente y por no tener casco puede haber cosas graves. H03	asumen riesgo por no uso del casco		
		Importancia del uso del casco	es muy riesgoso uno andar sin casco, porque cualquier accidente eso lo protege mucho. M04	casco	decisión individual	
		SOAT como protección en caso de accidente	uno sabe que si tuvo un accidente y queda inconsciente, sabe que el guarda o el policía o alguien va a revisar su billetera y ahh, tiene seguro, lo puede llevar a una clínica. Si uno no tuviera seguro tendría problema, te llevan a una clínica, pero te saldría más caro... seguro totalmente. H01			
			si no tenía Soat me tocaba pagar a mí particular. H03			
			para evitarse problemas en un futuro, hospitalarios, para prevenir todo ese tipo de eventualidades. H07			
			te va a cubrir todos los riesgos, si atropellas a una persona, si te caes tú... la atención y servicios de salud ... y si no le va a tocar desembolsillar de su plata para todo eso, radiografías, chequeo médico, yo opino que es lo mejor pagar el SOAT... es una seguridad que uno tiene. M03			
			te estás protegiendo en el caso de que ocurra un accidente proteges a la otra persona también entonces es súper importante. Para mi es prioridad, si no tenes SOAT, guarde la moto!, no ande en ella! M07	protección	accidentes cubierto por seguro	
		documentos en regla	tienen como responder por mí, un accidente con otra persona pues tengo los papeles al día y no se me la vayan a llevar o una multa. M08			

NORMA PERCIBIDA			el casco es muy importante a toda hora... porque uno nunca va a saber cuándo va a sufrir un accidente. H02		sanciones	
			muy riesgoso ponerse a andar sin casco... Yo uso casco de día y de noche. M04			
			Sí, si el chaleco me parece, porque muchas veces los carros no los ven o vienen tomados no miran... siempre el reflectivo lo hace ver a uno. M01			
	Norma Normativa		tener más protección para el ser humano para mí sería lo ideal, pero la gente tiene unos límite y cree que con sólo el casco y el chaleco reflectivo... pero está demostrado... que las fracturas en brazos, piernas, espalda es por falta de protección H01			
		influencia positiva o negativa para conducir	la personalidad y el carácter de la persona si se deja influenciar... mi novia o con mi hermana, si voy muy rápido dirán, vamos más despacio que no tenemos afán. Para bien o para mal influenciar... H01 [...] las señoras le dicen al niño o al joven no ande tan rápido qué afán tiene o algo así, ya el problema es la persona en este caso.	alta influencia	familia, pareja, amigos	la mamá figura muy relevante
		aprobación o desaprobación de la familia	La familia puede aprobar o desaprobar cosas tuyas, por lo que me decís tu hermano..., pero igual, uno es terco lo que a uno le digan le resbala... me dice que me ve a más de 80, pero no, nunca ando a 80 siempre ando a 60 o menos... siempre que me dice le digo no, es mentira y no le hago caso. M01	importante		
			mi mamá me decía que si iba a comprar moto, comprar de una vez el ataúd... yo le quise como cambiar ese pensamiento, pero siempre está como que –... usted se va muy rápido y Dios no lo quiera le pasa algo... eso uno lo tiene presente e influye mucho.H03			

			Mi mamá cuando yo voy con ella por respeto a ella y porque ella le tiene miedo no excedo la velocidad, ni siquiera la subo a 60 kilómetros... trato de irme por el carril derecho, que por norma y por seguridad, pero también estoy como en contra de eso. H06 [...] Sí ella me dice tenga mucho cuidado en la calle o se va despacio...			
		vínculo afectivo	cuando uno lleva a un miembro de su familia como parrillero y dice, no, no ande tan rápido, no adelante, una cosa, la otra, entonces, todas esas cositas influye a que uno maneje mejor el vehículo. Ya uno se va creando esa percepción de manejar bien, de manejar prudente, porque hay una familia que lo espera. H07	cambio comportamiento	la relación que se tiene con la familia	
			mi mamá es una que siempre me dice mami ande despacio, mi hermana lo mismo... cuando estoy andando rápido yo como que recuerdo ahh, verdad que tengo que andar despacito y así, entonces sí influye lo que a uno le dicen. M03			
			mi madre, porque ella siempre dice, mucho cuidado, ahora porque va tarde no se vaya a poner a ir rápido, entonces cuando yo le acelero me acuerdo de esas palabras. M04 [...] porque la madre, la palabra de madre es profética.			
			No, para nada... son consejos que uno recibe que, claro no está de más recibirlos. Pero no influye mucho que le digan eso... Pues no, teniéndolo presente sí claro. M05			
		tipo de familia	la familia de nosotros que son como muy paternos, maternos, muy unidos, uno siempre genera como esa protección, por no darles dolor, M06	afectiva fuerte	familiar	

			mis primos... Que siempre por la , que no me vaya a meter por la mitad, que si veo un carro grande que espere, que no me ataque en el sentido de que atrás vienen mas carros y de pronto es que voy muy despacio, no ellos tienen que respetar su vía y por la que usted va, la persona tiene mucho afán que busque por otros medios como pasar. M08			
		La pareja	sobre todo mi esposa. Mi esposa es de las que volteo en la esquina y todavía me está echando bendiciones. Ella sí, mijo vaya despacio, mucho cuidado... yo donde vivo, yo tengo que pasar por el sector de la rumba que es Juanchito y la salida a las 4:30, 5:00... no falta el borracho, el acelerado, la persona que se atraviesa, ella le pone mucho cuidado. H08	relación afectiva fuerte	compañera sentimental	
		Las amistades	Eso sí, si vos tenés unas buenas amistades te dirán, parece estás tomado no andés en esa moto, seguro te levantás, seguro te vas a caer, pero no faltará el que está tomado y diga no pues echémosle otros dos a esta moto y abrámonos. H01	varia frente a la relación facilita	red de apoyo	
		Aceptación de comportamientos en el grupo de amigos	Siempre, créame que a uno le afecta más la aceptación de un parche que la misma familia. Comportamiento grupales crean mucha sinergia, o sea, el que está en ese grupito se absorbe en ese comportamiento y lo asume como propio. El comportamiento grupal es fatal sobre todo con los muchachos no tienen un liderazgo positivo, sino un liderazgo más bien como autodestructivo... ahí se lleva la gente a extremos... por seguir al amigo que es el loco... la aceptación grupal o la parte comportamental del grupo es un motivo. H04	tipo de grupo	pertenecer grupo	

			De pronto sí, porque si las personas conocidas conducen también moto, pues se tiene como una experiencia más, una persona que está en el mismo ecosistema, de pronto la familia lo hace por seguridad, por el bienestar, pero si no manejan moto, si no saben cómo funciona pierde un poquito de validez... si es responsabilidad o si es cuidado al conducir o si es el alcance de la motocicleta, pues ya varía como del tema. H05	experiencia	referentes por la experiencia en conducción de motocicleta	
		Validez	Sí influyen ellos bastante porque digámoslo así, el hecho de tu ir digámoslo así en un grupo de motocicletas para tal lado ellos van en velocidad, eso influye indirectamente en que tu lo hagas para no quedar atrás... yo tengo muchos amigos donde son motos de alto cilindraje... y eso hace que la velocidad se haga. No te dirán a ti vete a 60, 80, 90, súbale a la velocidad no, pero si ellos aceleran tu crees que debes acelerar. Sí H06			
			Ellos influyen a veces para mal para mí... he visto es que sí influye las amistades para mal... no se ponen a pensar si uno toma poquito o mucho, igual si lo llega a coger un guarda no le va a pasar a ellos... O podés tener un accidente... ellos lo auxiliarán si mucho a uno, pero ya el accidente que es... M03			
			Sí claro... yo que ando con mis compañeras, ella cada en su moto, hacele pues rápido... hay veces accede o simplemente ellas son las que se quedan y también uno se va quedando. [...] M04			
			Sí, claro, tiene influencia ahí la familia y siempre se presta para hacer algunas correcciones ahí en la familia con el motocicleta. M05			

			Creo que tiene más peso la familia. Sí, sí influye... es importante toda clase de consejos, vengan de la familia, amigos y es importante recibirlos y ponerlos en práctica... El que te diga tu amigo estás tomado, no utilices la moto... puede influir en sus casos... Influyen para manera positiva. tener más seguridad y sencillamente hacelo con cuidado. M05			
		Comportamiento riesgoso de los hombres	los hombres son como los mas loquitos, ve, vámonos de parche... Salieron sin pensar nada, si nos emborrachamos, pues nos emborrachamos y nos devolvemos llevados... es que los hombres son mucho para la farra, para la recochita, usualmente no encontrás un amigo que te diga, ve, no te pongás en esa que de pronto te pasa algo, pensá en tu familia, poquitas veces lo encontrás... usualmente las mujeres son las que te dice, cuidado... Sí, sí, usualmente en los hombres está más en el cuento de la joda y retás... A retarse, el reto, sí, vos rara vez, incluso manejando, una mujer que rete a otra mujer, en cambio el hombre sí.... El género también tiene que ver en ese tipo, yo creo que si ven las imprudencias, no sé qué tanto las estadísticas hablen de eso, que sea más entre los hombre o mujeres la accidentalidad... yo veo que los hombres son más propensos a generar accidentes. Son más los hombres y es por exceso de confianza... puede incidir a que te proteja o a que seas más loco, la embarre más... En mi caso no, mi familia ha sido un factor fundamental. M06	mayor comportamientos imprudentes	genero masculino	

		Claro, en la familia donde hay conductores que les gustan mucho tomar eso sí es muy duro... no lo dejan les cuesta dejar ese vehículo allá parqueado y uno dice, una cervecita que yo me la goce y luego me pueda costar semanas de incapacidad o el dolor de una familia, hay que compensar eso. M06			
		En los hombres sí... porque yo tengo un hermano que, pues no conduce así ebrio, pero si los amigos un día le dicen, ve vamos... Puede haber la actividad que haya y él se va con sus amigos a hacer su recocha. Yo si he visto que los amigos para los hombres jalan más. M06			
		no tanto en la forma de conducir, pero si en el que sabe que estas conduciendo y te invitan a tomar y de pronto vos podes decir “no, es que ando en moto o ando en carro” –“no pero es no mas una cerveza, no mas dos”... en ese sentido si. M07			
		No, según lo que pasa es según como uno sea, si no es demasiado débil para dejarse influencia de ellos, si... la persona si decide andar arriado, la persona que decida andar arriado quiere hacer eso, entonces que haga eso, pero yo no... dicen que pereza por que ando despacio pero es que yo no ando en competencia. Pero eso no te...No, eso no. M08			
		el pelado cuando va solo maneja de una manera muy diferente que cuando está con el grupito que van a salir... a los piques o que van al 18... con que uno solo acelere, ya todos van acelerados, por eso hay un dicho que ‘hijo cariado mata a la mamá’ eso sí más de un pelado. H08			

			en los muchachos sí, influye mucho, los muchachos piensan que cuando uno les está diciendo que manejen despacio, yo que tengo hijos así jóvenes, yo se que eso afecta. Influyen más los muchachos que uno en ellos, desafortunadamente... En mi caso la familia... No, los amigos, porque, yo no le paraba bolas. No vaya al paseo, nooo, yo prendía la moto y salía y me iba. H08			
	Norma Descriptiva	influencia familiar	Depende de cada persona, porque pienso que como en mi si influye mi familia habrá otros que a pesar de que tienen familia, les vale... es algo individual. M07	experiencia	posibilidad de influencia	
			La mayoría sí considero, porque tienen una responsabilidad, una familia, alguien por quien velar, de pronto a los otros... no tiene por quien ver, o sea no les interesa nadie, sólo ellos... es muy difícil porque uno está solo en la calle y la familia no tiene control sobre eso a menos que por alguna razón tenga el conocimiento de ello y la desaprobación está y se puede aplicar, peor pues quien maneja es el motociclista. H05			
			Lo que no se me da tan fácil, una reacción calmada cuando me equivoco, cuando el otro se equivoca. Pues que si una persona... se llega a atravesar tanto consciente como inconscientemente la manera de corregirlo es muy explosiva. H05			
			la persona que tenga digamos más que todo un padre, madre de familia, siempre tiene presente que hay alguien en la casa que lo está esperando, igual que a los padres, uno siempre tiene en mente eso, mientras que de pronto una persona que es más sola, puede llegar a pensar o a tomar más riesgo que ese tipo de personas, porque no se sienten como tan acogidos. M04			

			Se protegen más, sí. Que el soltero que es más loco, para mí sí. M06			
			el mismo motociclista es el que se hace su fama... y entonces, ahí caemos todos digamos que por uno pagan todos. H01			
			bueno es que de hecho hay mucha gente que maneja horrible en moto, yo incluso cuando voy y los veo, digo no, son brutos, entonces piensan que estorbamos y por eso yo procuro no estorbar mucho. Piensan que se atraviesan mucho, que los accidentes son por uno mismo. M01			
			muchos amigos que dicen que los motociclistas no los quieren, porque son muy arrebatados... Lo motociclistas no los quieren por imprudentes... La verdad es que el motociclista es muy imprudente, de hecho yo soy consciente que yo también. H02			
			rabia cuando hacen... por lo menos motociclistas que exponen la vida de ellos y la de uno cuando... no siempre tenemos la culpa los motociclistas, lo que pasa es que... nosotros le echamos la culpa a los ciclistas, pero absolutamente por uno paga todos... H03			
			Uno siempre ve al de la moto como el que estorba, como el que le salí a delante, como el que es el imprudente y eso no tiene tampoco falsedad eso realmente es así. Las personas se comportan muy mal conduciendo moto H04			
			yo he visto, un semáforo y arrancan como si lo estuvieran persiguiendo y cuando van ya en velocidad, empiezan a esquivar y a mi me parece que eso no es prudente H06			

			los motociclistas son muy imprudentes y eso ha influido a que cuando coja la moto, tome todas las precauciones, porque hay que ponerse en lugar del otro, H07			
		mala conducta de motociclistas	los motociclistas son muy imprudente... la mayoría sí, porque se quieren meter, esquivar, hacer culebra y se quieren sacar a un carro, luego al otro, entonces, lo que perciben es que uno es demasiado imprudente, pero no siempre es así, M03		relación con otros conductores	
			Algunos que son muy atrevidos... la gente opina que es un vehículo peligroso, que se quieren meter por cualquier lado. Para los carros es un vehículo fastidioso, porque van en carro cómodo y ellos lo sienten que pasan por acá, que pasan por allá, que se atraviesan que en los semáforos... eso se vuelve algo molesto M06			
		Imprudencia	Que son arrebatados, que son acelerados, que no les gusta cumplir ninguna norma, se pasan en rojo, que no respetan al peatón, ellos piensan eso y de las mujeres peor... tenemos la fama de que somos malas conductoras así sea en moto o en vehículo. M07	primas las necesidades individuales		
			son muy arrebatados, que las motocicletas no miran que se van metiendo sin poner cuidado. M08			
			Que somos unos atrevidos, porque nos falta educación a todos, la verdad es esa. Si porque, uno también que lo ha vivido uno da pie y muchas veces se centra... H08			

			Hay muchachitos que tienen una moto y andan despelucados... están en el semáforo y uno sale y están en constante aceleración y está en amarillo y de una salen y eso son los que ocasionan la mayoría de accidentes... la mujer si es como más precavida... muchas veces yo que ando en una moto grande voy despacio, voy a una velocidad normal y se pasan esas niñas en esas moticos chiquitas en pura verraca... la verdad casi no he visto personas de tercera edad manejando moto, pero pues deben haber. H01			
			hay unos que son loquitos y andan rápido y se le meten a todo el mundo y por eso son los accidentes, pero... no hay un grupo determinado, sino que por uno pagan todos. H03			
		Edad	la mayoría de la gente que manejan moto, muy imprudente, muy muy imprudente... yo si siento que hay falta de conciencia por parte de los motociclistas aquí... se pasan los semáforos en rojo... hay muchos imprudentes a la hora de manejar... Hay jóvenes que son más responsables que un viejo... yo pienso que eso es general de mujeres, es más he visto muchísimos accidentes de mujeres. desde mi pensamiento... no importa ni la edad ni sexo, nada, eso es como la conciencia que tenga cada persona. M02	diferencia	perciben que a mayor edad más prudente al manejar	
			De los jóvenes se nota mucho... como el libertinaje de creer que como van en moto son los únicos dueños y amos de la vía, porque manejan más velocidad H04			

			Las personas de mayor edad son muy precavidas, andan sin afanes, respetan las señales de tránsito... los jóvenes andan a toda, no respetan las señales de tránsito, no utilizan los elementos de seguridad, en mi caso tengo a mi hermano que no se pone un chaleco ni obligado, no respeta las señales de tránsito, sale en pura, no está pendiente de las condiciones mecánicas de la moto, todas esas situaciones hace que se puedan presentar accidentes. Las mujeres de pronto hay una percepción por los nervios puede ponerse en situaciones de riesgo o poner a otras personas en riesgo, pero es de pronto por los nervios, por querer ser prudentes cometen una imprudencia. H07			
			Los hombres me parece que son demasiado imprudentes. Las mujeres somos un poquito más como prudentes en ese sentido, aunque no todas, yo por lo menos manejaba muy rápido, pero de por sí el que siempre maneja más loco y más rápido y anda siempre esquivándose todos los carros del mundo y le pasa uno por un lado y por el otro y uno se asusta son ellos, son los hombres, entonces, por ese lado me parece que la imprudencia va más de ellos... Los jóvenes, los más adultos manejan demasiado despacio, entonces a veces uno no puede andar ni tan despacio ni tan rápido, me parece que los jóvenes, unos andan muy rápido y los señores andan demasiado despacio. M03			

			Claro, los hombres jóvenes son muy loquillos en esas motos, las mujeres no, las mayores son más prudentes, aunque también he visto jóvenes mujeres muy locas en esas motos. Son muy prudentes en extremo, andan muy despacio... los más son imprudentes son los hombres jóvenes. M04			
		Prudencia	la persona adulta tiene un poco más de prudencia siendo consciente con las normas de tránsito a un joven que es como más fresco, relajado, es más fácil un joven pasarse un semáforo en rojo a que lo haga una persona adulta, pues que tiene como una madurez más avanzada que la de un joven, entonces, pienso que se puede hacer una diferencia ahí. las mujeres, bueno, yo pienso que es muy relativo, unas que son muy prudentes como otras que no lo son. Pienso que hay un poquito de todo ahí. M05	mayor	adultos	
			Yo pienso que los jóvenes por su edad no les gusta cumplir normas y les gusta mucho la velocidad, pienso que las mujeres somos más prudentes y pienso que hay hombres ya maduros y adultos que ya van como con más calma y responsabilidad. M07			
			En mi opinión los que manejan mal pues los jóvenes. Porque ellos son muy arrebatados, a ellos no les importa, a veces no respetan los semáforos sino que también se pasan de una. M08			

			las mujeres son más cuidadosas que nosotros los hombres, los jóvenes si son muy arrebatados... estos muchachos pareciera que estuvieran compitiendo a toda hora, pero las mujeres son más cuidadosas para manejar. (los jóvenes) si son más locos. Sea la moto que sea, usted los ve en moto chiquitica y eso parece que estuvieran compitiendo, ven los accidentes y como si nada, no cogen escarmiento. H08	mayor	femenina	
		Precaución	Uno nota que el mensajero o el repartidor siempre tiene afán, porque esos son de los primeros que uno ve por los andenes pasándose. Manejan mucho más rápido... aceleran más rápido o que están atrás de uno y apenas se pone amarillo el semáforo te pitan... arranca rápido o tiene mucho afán o es o vive afanado. H01			
			la personas que utilice su vehículo para trabajar o para estudiar, lo usa de una manera más responsable, que una persona que lo utiliza para diversión... yo creo que uno es más precavido y más prevenido y es más responsable a la hora de manejar. H03			

			el que la está utilizando para trabajar es su medio para conseguir sus ingresos y pues ahí se ve mucho zigzag, se ve mucho afán y se ve mucha vaina y hasta se sobredimensiona en la parte, en la parrilla, se ve bastante la sobredimensión y el exceso de carga... Están las personas que uno ve las de seguridad, las enfermeras o las estudiantes que van en su moto en las mañanas... igual que yo, yo voy a lo mío y regreso en lo mío, entonces, pare de contar... la persona que uno siempre ve haciendo el pique, el que siempre está zigzagando, el que uno siempre lo ve sin el casco o que ve la moto como muy desmantelada para verla mas liviana, el que la tiene envenenada H04			
			o creo que el que más usa la moto es como el más aplacado, digámoslo así más prudente H06			
		Herramienta de trabajo	un mensajero, coge mucha práctica en la vía, ahí es donde aprende a hacer zigzag, a meterse por todo lado, a andar más rápido porque su trabajo lo requiere, entonces, no es lo mismo para una persona que coge eventualmente su vehículo... el uso continuo hace adquirir otras habilidades. M04	mayor habilidad	habilidades para conducir	
			No, es diferente, por ejemplo un domicilio esa gente tiene un record para entrega y vos los ves, el pollo o la droga, ellos andan a una velocidad... vos siempre los ves que van al mecho y ellos el semáforo sí se los vuela para entregar su pedido rápido y volver... entonces la diferencia si es por el trabajo. O los mensajeros, ellos manejan un ritmo de aceleración diferente a cuando uno va a trasladarse de un lugar a otro, porque ese es el día a día de ellos. M06			

			Yo creo que se vuelven más hábiles, más hábiles y más rápidos y tienden más fácil a esquivarse todo. Pero a veces son muy imprudentes. A veces como ya tienen tanta confianza creen que se pueden meter... a mi me parecen que son algo imprudentes. M08			
			sí, yo creo que están más expuestos a un accidente, pues todo el día en la calle H06			
			Sí, toman más riesgos, porque ellos están en su afán de conseguir dinero o de hacer su recorrido... entonces deben de hacer la entrega rápido, en cambio uno que vienen trabaja, sale va y almuerza y regresa, entonces, es totalmente diferente pues el uso y todo. M03			
		Riesgo	Sí, toman más riesgos, porque ellos están en su afán de conseguir dinero o de hacer su recorrido, por ejemplo en el caso de los que entregan domicilios, ellos tienen que estar todo el día en entrega, entonces deben de hacer la entrega rápido, en cambio uno que vienen trabaja, sale va y almuerza y regresa, entonces, es totalmente diferente pues el uso y todo. M07	mayor riesgo	actividad laboral	
		Sobrecupo	Una moto es para dos personas, conductor y pasajero, más no para tres ni cuatro y hay papá que si está cometiendo un error. H02	comportamiento de riesgo	transporte familiar	

			yo antes lo veía y decía qué irresponsable, pero cuando uno mira son tres o cuatro de una familia sobre todo niños, porque son dos adultos y dos niños generalmente, uno dice bueno, qué hace este cristiano para llevar a sus hijos a un médico o llevarlos al colegio, o sea cómo hace... que tengan protección, porque llevan el casco la mamá y el papá y el niño sin casco. M02			
			es una manera irresponsable... de pronto puede estar mal visto que vayan tres personas, hasta cierta edad podría considerarse seguro una manera de conducir con tres personas en un vehículo, pero si ya el tercer ocupante ya supera una edad para estar ahí en el vehículo pues ya es un riesgo muy alto. Igual he visto padres que adoptan medidas de seguridad que les ponen casco a los niños. H05			
			Me parece irresponsable... No, yo si mucho dos personas, ni siquiera soy capaz de andar con mi sobrina de cuatro años, no me parece M04			
			se pone en riesgo muchas cosas, toda una familia... mucho más con niños, o sea totalmente la prohibición de niños en moto. M05			
			está mal... la moto es solo para dos y usted quiere montar toda la familia... no se puede.. M08			
AGENCIAMIENTO PERSONAL	Control percibido		si yo veo que la vía está muy mojada.. no ando rápido... ya uno si uno tiene experiencia sabe que por mucho que frenen... no va a parar y también influye mucho los cascos... no andan con cascos... si está lloviendo no van a ver absolutamente nada... influye en que haya muchos más accidentes. H01			

		trato de llevar más cuidado y a veces trato de andar como por donde conozco porque ya sé dónde está el hueco... cuando voy por calles desconocidas a veces si me paso a veces uno va como rápido. M01			
		Cuatro y media de la mañana, viajé sin luz. Por el hecho que me decían que la carretera era muy peligrosa... Viajé en la moto, maleta, luz apagada... por esa línea yo me guiaba sin luz. H02			
		en las noches, que haya visibilidad... ni siquiera la luz de la moto te permite ver bien los huecos, te puedes caer, puedes tener un accidente, te puedes dañar la moto entonces... todo eso influye, tener una buena señalización, que haya buena luz, que las calles estén óptimas. M02			
		las vías.. muy malas... vías muy peligrosas por la cantidad de huecos, la falta de iluminación... son más riesgos... me tocó comerme ese hueco... eso le ocasiona a uno accidentes... lloviendo y se empozan, esos huecos uno no los ve... eso afecta muchísimo... con el piso mojado a mi me da mucho miedo, porque al frenar la moto tiende más a resbalar... uno maneja muy despacio o yo manejo muy despacio... es muy riesgoso... La iluminación... cuando vienes de noche de la universidad. M04			
		buena iluminación en las calles, una buena exposición de las normas de tránsito afectan y afectan para bien. M05			
		incomoda. Una calle bien pavimentada, con buena señalización, con buena iluminación vos te gozás la manejada... toca estar más pendiente del hueco, que mire la piedrita, que dónde estará la línea... Entonces que hay que bajar la velocidad Ajá. M06			

			uno maneja mejor cuando la carretera esta así como bien... mucho hueco y eso también lo que hace a uno es desestabilizarlo... uno va más despacio de lo normal... si la carretera estuviera así como usted dice personalizada, liso y todo... manejaría perfectamente. M08			
			carreteras oscuras... trayectos en los que me ha tocado irme casi a 10 y palpando, porque falta de iluminación y de señalización sobre todo... también, he visto gente cayéndose a los huecos, porque no... hay señalización, borradas, las cebras están borradas, las divisiones. H08			
	AUTO EFICACIA (CREENCIAS)	factores externos	otro vehículo que va mal a mayor... mayor probabilidad de un accidente, factores externos como el clima, todo esto influye. H07	alta relevancia	calidad de la infraestructura	
			no perder como la concentración, mientras uno va manejando. H01			
			la velocidad lo lleva a uno a cometer muchos errores, un accidente, uno llevarse a alguien por delante. H02			
			si quedo muy atrás del semáforo empiezo a esquivar carros para llegar al semáforo. H06			
			De pronto la velocidad H07			
			con el paso del tiempo va cogiendo más experiencia. H02			
		Habilidad	Creo que entre más manejo más habilidad tengo, porque creo que es la experiencia y el tiempo... yo prefiero que se me adelanten y no estar adelantando a nadie. H04		la práctica y el tiempo	

CATEGORÍAS EMERGENTES			Manejo mejor ahora. Tengo más uso de la señalización, si ha mejorado. M03			
		Pericia	Uno coge cancha. La experiencia se coge en el camino... siempre tener frente el retrovisor del que va en carro... si ese va entretenido yo me puede hacer donde sea, no me va a ver, entonces, es autocuidado... sí fijo está mirando si el celular timbró, esa fracción es la que hace el accidente... la clave es estar observando el entorno... el vehículo no se mueve solo hay que estar pendiente es del conductor. M06	desarrollo de habilidad	observa el entorno, se conoce la normativa	
			uno sabe que si vas por la derecha, aunque la norma dice que uno tiene que ir por la derecha siempre los buses y los taxis o cualquier carro siempre van a echar a la derecha para parquear, entonces uno allí donde va como, como mejorando todas esas habilidades. H01			
	MEDIOS DE COMUNICACIÓN Y CAMPAÑAS	Campañas	Ando más rápido y respeto las señales... porque hoy en día hay mucho control de tránsito, de policía, entonces si uno comete una infracción, si uno se pasa un semáforo en rojo uno no sabe quién lo está viendo... están las cámaras, entonces por ley y por cumplir la norma. H02		recordación e impacto	
			El licor altera, no sé, el cuerpo, lo pone... muchos comerciales y propagandas que dicen que el alcohol y la gasolina no es una buena mezcla, eso siempre va a ver un alto riesgo de accidentalidad. H06			
			Decía un experto de tránsito que tenían que ser cascos grandes, que cubran esta parte de la mandíbula, que sean largos atrás para que un golpe... si yo me voy de frente va a caer en mi mandíbula, mi nariz, entonces, es tapadito hasta aquí, siempre va a ver algo de protección ahí. M06			

			Yo tengo un casco que me costó 80.000 pesos... lo busque que me cubra toda, que me tape bien, que me cubra y por economía. M07			
		Persuasión	Creo que los medios de comunicación tienen más influencia en la prevención que a provocar un accidente. Por ejemplo, mostrando los accidentes... la gente toma más conciencia y cuando hay una mayor divulgación de las cifras de accidentes... va creando mayor conciencia. H07	actitud de prevención	Apela a relaciones familiares y de amistad	
			Un actor de televisión o de cine... si el tipo manejó a doscientos, como sea visto en películas, sin cascos, ah yo también puedo manejar sin casco... Los medios de comunicación o el cine si quiere aportar cosas debería de pronto ser prudente en ese sentido... así sea James Bond, que cumpla con todo... Decirle a la televisión que cuando se muestre algo, se muestre con normas y con respeto a las normas. H04			
			Personas de televisión que se paraban ponían una paletica del zigzag, que no hiciera zigzag... yo no quiero como caer en ese error. Y esas de inteligencia vial que también son como interesantes, son buenas. H01			
		Promoción	Creo que siempre he visto la del (no entiendo lo que dice en el minuto 17 con 50nsegundos) la están promocionando mucho. Pero también he visto lo del uso del casco, el chaleco. M01	comportamiento	prevención al usar medidas de seguridad	
			La del uso del casco, la de si va a tomar entregue las llaves... me han parado y yo recibí las charlas del uso del casco, lo ponen a ver un video de accidentes, al llevar el casco que podés prevenir en caso de un accidente, al no llevarlo y te golpeas qué puede suceder. He recibido charlas. Y recuerdo lo del uso de las llaves, si va a tomar entregue las llaves. H02			

			De moto no. Me acuerdo de un comercial, la tengo viva, una pareja, que la sacaba del carro muerta y eso confronta a la gente que alcohol no se puede mezclar con gasolina, que hay que ser muy cuidadoso. H03	medio por el que se accede	televisión	
			Pues ahorita inteligencia vial... yo fui a hacer el curso. Si esas clases... sacaran una campaña para televisión yo creo funcionaría, porque yo me quedé impactada y yo salí de allá nerviosa. M02			
			La propaganda te deja la enseñanza que hasta 60 kilómetros es prudente y que después de 60 kilómetros el ángel de la guarda ya no nos puede seguir. H04			
			El vivo bobo de aquí de Cali, de pronto las campañas de inteligencia vial...específicamente a motociclistas no recuerdo. Las de Pirry, las de inteligencia vial. H05			
			La inteligencia vial. Ese es uno de los que creo ha influido mucho. .. El niño que está en silla de ruedas que está jugando en una pista y pues que el papá no aprende que tuvieron un accidente. H06			
			No más estrellas en la vía... que no termine en un desenlace tan fatal, entonces, tomar todas las medidas necesarias. O la del uso del casco también. H07			
			La de inteligencia vial y una... que decía, recuerda que detrás de cada motociclista hay una familia. M04			
			No, casi siempre... Recordás alguna... No, recuerdo ahorita, no he visto de eso de moto, no. M03			
			Con Pirry la que decía Buena Onda... Inteligencia vial... La de la cebra interesante M06			

			Inteligencia vial... la de Cebra, son las cebras... un programa que le regalaba un burrito al que era mal conductor, sí ese-. H08			
--	--	--	--	--	--	--

Anexo No. 9

Codificación selectiva

CATEGORIA	SUB CATEGORIA	CARACTERISTICAS	MEMOS
Actitud hacia la conducta	Actitud experiencial: Respuesta emocional del individuo ante la idea de realizar el comportamiento de conducir la motocicleta	Inseguridad en el uso de la moto por la exposición del individuo y las consecuencias de los accidentes, frustración al tener que usar medidas de protección como el chaleco, inseguridad por la infraestructura vial y la mala condición de las vías y la poca iluminación, inseguridad por los robos. Seguridad cuando se lleva mucho tiempo de experiencia en conducir moto, seguridad al utilizar el casco.	Emociones son instintos e irracionalidad, son estados de ánimo que se experimentan al manejar motocicleta (euforia, depresión, pánico, odio, pasión, frustración, paciencia, comprensión, inseguridad, seguridad
		Miedo a sufrir un accidente, miedo a las consecuencias de un accidente, incomodidad por el uso del casco, intolerancia y disgusto cuando otras personas conducen mal y no cumplen las normas de tránsito, vergüenza de ser atrapado (a) cometiendo alguna infracción de tránsito, tranquilidad cuando se cumplen las normas de tránsito. Sentimientos reacción a imágenes recuerdos o a imágenes procesos más elaborados del	Relación con experiencias de accidentes sufridos personalmente, personas cercanas o ser testigo de un accidente. TEMOR A MORIR, TEMOR A QUE LE SUCEDA LO MISMO QUE LE SUCEDIÓ A ALGUIEN QUE

		pensamiento. Es razonado y elaborado en el sentido de comprender y procesar. son el resultado de las emociones y es la autopercepción que la mente hace de un estado emocional (alegría, tristeza, miedo, rabia, amor, esperanza, solidaridad, intolerancia, desconfianza, incomodidad, vergüenza, placer, disgusto, confianza, fastidio(agradables, desagradables y neutros)	CONOCE O CONOCIÓ, FAMILIAR O AMIGO, ASI COMO CUANDO HA PRESENCIADO UN ACCIDENTE O POR EXPERIENCIA PROPIA.
	Actitud instrumental sobre los comportamientos: Creencias respecto a las consecuencias de realizar el comportamiento de conducir la motocicleta	Conductas Inadecuadas	
		Te puedes morir	
		Puedes atropellar a otros	
		De pronto no ver a un peatón	
		Estrellarse con algún vehículo	
		Puede ser multado(a) si no respeta las normas de transito	
		Si se conduce bajo efectos del alcohol se pierde habilidad	
		Eventos adversos	
		Si se conduce bajo efectos del alcohol se pierden los reflejos	
		Si conduces sin seguro la cuenta va a salir más cara en el hospital, o te pueden multar	
		Fracturas en brazos, piernas, espalda	
		Usar las medidas de protección para que no lo moleste el transito	
		Conductas Adecuadas	

		No accidentarte	
		Transportarse cómodamente	
		No tener multas	
		Mejora la movilidad en la ciudad	
NORMA PERCIBIDA	Norma Normativa: creencia de lo que las otras personas piensan acerca de cómo debería conducir la motocicleta	Novia, hermana piden que vaya más despacio si sienten que maneja muy rápido	
		Hermano dice que va a más de 80km	
		Mamá piensa que si voy tarde excedo la velocidad	
		Mamá siempre recomienda tener cuidado y que conduzca despacio	
		La familia espera que maneje bien y prudentemente	
		Mamá y hermano espera que maneje despacio	
		Familia unida no se le quiere dar un dolor se maneja con prudencia	
		Familiares que viven en la misma casa y que tienen moto le recomiendan no conducir por la mitad	
		Que cuando venga un carro grande que espere	
		Que vaya a una velocidad prudente	
		Que no me deje presionar por los otros conductores que van en la vía y con afán	
		Mi esposa espera que conduzca con cuidado	
		Algunos amigos te dirán que no manejes tomado	

		Algunos amigos beberán contigo y se subirán dos más a la moto	
		El parche espera que se imite el comportamiento del más habilidoso conduciendo moto	
		Amigos(as) o compañeros que tienen moto cuando van en grupo manejando piden que vaya más rápido	
		Se deben poner en práctica los consejos de la familia	
		Los amigos hombres incitan y retan a no cumplir las normas de tránsito	
		Las amigas mujeres son las que aconsejan tener cuidado cuando conduce	
		Se espera que los jóvenes conduzcan de manera irresponsable	
	Norma Descriptiva: percepción acerca de lo que los demás hacen al momento de conducir la motocicleta	la mayoría de las personas que conducen motocicletas manejan bien	
		algunos motociclistas manejan mal y se atraviesan	
		los conductores con familia manejan de forma prudente	
		los conductores solteros son imprudentes en su forma de manejar	
		los conductores de automóviles invaden el carril	
		quienes utilizan la moto para ir a trabajar o a estudiar conducen más responsablemente	
		algunos motociclistas rayan	

		los carros por adelantar con el semáforo en rojo	
		son muy arrebatados, porque siempre quieren esquivar los carros, llegar de primeros, cuando un semáforo está en rojo y yo de hecho lo hago, uno está atrás y uno trata de meterse entre los carros para llegar primero	
		Las personas se comportan muy mal conduciendo moto	
		a los motociclistas no les gusta cumplir normas	
		son descuidados cuando conducen	
		los conductores de automóviles, buses y taxis son tiranos con las motos	
AGENCIAMIENTO PERSONAL	Control percibido (PERCEPCION DEL RIESGO): Percepción acerca de los factores ambientales que facilitan o dificultan el comportamiento de conducir motocicleta	cuando la vía se encuentra en buen estado es seguro conducir motocicleta	
		las vías llenas de huecos pueden producir accidentes y hay que manejar con más cuidado y más espacio	
		poca señalización	
		zigzaguar por causa de los huecos	
		Hacer cruces indebidos por falta de señalización.	
		falta de demarcación en las vías	
		condiciones técnico-mecánicas inadecuadas	
		vías resbalosas por la lluvia	
		inundación de las vías que no permite ver los huecos	

		Robos	
		conocimientos insuficientes de la señalización	
		poco conocimiento de las normas de transito	
	AUTO EFICACIA (CREENCIAS): Es el grado de confianza en su habilidad de conducir la motocicleta frente a los diferentes obstáculos o retos	Entre más se conduce más experiencia se gana	
		Si se conoce la vía por la que se transita se esquivan los huecos y se anda más rápido en la moto	
		Se conduce a la defensiva	
		Se evitan los otros vehículos	
		Voy pendiente de lo que sucede con los vehículos a mi alrededor	
		Uso las medidas de protección exigidas por el transito	
		Si he tomado licor prefiero no conducir, dejo la moto	actitud de prevención
		Si no están en regla los documentos de la moto (SOAT, Técnico mecánica) la dejo en casa, me pueden multar, o puedo accidentarme o herir a alguien y el seguro no lo cubre	
		Si no cumplo con las normas evito los controles del transito	
CATEGORIAS EMERGENTES	MEDIOS DE COMUNICACIÓN Y CAMPAÑAS PREVENTIVAS	Referentes	
		Se tiene acceso a la información	
		Múltiples fuentes de consulta	
		Publicación de accidentes de transito	
		La televisión	

		Radio	
		Internet	
		Prensa	
		Redes sociales	
		En la familia se habla del tema	
		Campañas en la ciudad	
		Las campañas se orienta a la prevención de accidentes en automóviles	
		Poco reconocimiento de campañas actuales	
		Pares	
		Educación en las normas de tránsito si y no	
		Educación en el uso de medidas de protección si y no	
		Conocer de la experiencia de otros que han sufrido accidentes manejando motocicleta	
		Campañas	
		Campaña de las estrellas negras	
		Campaña de Inteligencia Vial	
		Campaña Si va a tomar no maneje, entregue las llaves (La Tengo Viva)	
		Campaña No abandones a tu ángel de la guarda, la velocidad mata	
		Campaña El vivo bobo	
		Campaña Mi familia me espera de AKT	
		Campaña Ser buena onda siempre está de moda	

		Campaña No sea tan burro: respete las señales de tránsito	
	Referentes (de dónde proviene la información)	Fuentes de información para la prevención de accidentes	Se vuelve más previsor y atento(a)
		La calle como escenario de conocimiento	
		De lo que ve en otros	
		Se adquiere la habilidad en la medida que se maneja	
		Experiencia de otros	
		Se legitima el conocimiento de otros si manejan moto	
		La familia para el cuidado	
		Familiares	
		Pares, amigos	
		Padres	
		Compañeros de trabajo	
		Autoridades de tránsito	
Prevención	Cuidado: (cómo prevenir, cómo cuidarse, en qué radica el cuidado)	El cuidado referido a lo que otros dicen	
		Padres; pareja e hijos como agentes cuidadores	
		Cuidarse referido a no tener accidentes / y no herir a otros	
		Uso de medidas de protección como parte del cuidado	
		Cumplir con las normas de tránsito como parte del cuidado	
		Las cámaras - foto multas	
		Cuidarse de los otros conductores imprudentes	
		Manejar a la defensiva	
		Mantener en buen estado la	

		moto	
		No ingerir licor	
		No consumir drogas alucinógenas	
	Concientizarse (la prevención consiste en tomar conciencia del riesgo)	Reflexionar	
		Hacerle caso a las recomendaciones	
		Pensar antes de tomar decisiones	
		Pensar en las consecuencias	
		Pensar en la familia	
Consecuencias	Riesgo (conocer y saber de los riesgos hace parte de la prevención)	Miedo a los accidentes	
		Manejar rápido por encima de 60km	
		Morirse	
		Quedar mal	
		Matar a alguien	
		Dolor para la familia	
		Gastos médicos costosos	
		Jóvenes irresponsables	
		Multas	
		Pueden llevarse la moto	
		Puedes dormirte	
		Pueden atropellarte	
		Te puedes caer por un hueco	
		Te puedes caer por una carretera mojada	
		Te puedes accidentar por falta de iluminación	
		Perder el equilibrio si consumes alcohol	
		Muchas personas conducen mal	
		Fracturas en brazos, piernas, espalda	
	Incumplimiento de las normas	No usar el casco	Se justifica ante

	(en sí no cumplir con las normas de tránsito y las medidas de protección se cataloga como riesgo)		situaciones especiales
		No usar el casco reglamentario	Depende de la distancia que vaya a recorrer
		No usar el chaleco reflectivo	
		No cumplir con la revisión tecnicomecánica	
		No cumplir con el SOAT	
		Zigzaguar	
		Exceder el límite de velocidad permitido	
		Consumir licor y conducir motocicleta	
		Consumir sustancias psicoactivas y conducir motocicleta	
	Muerte	Algunos accidentes pueden causar la muerte	
		Uno se puede morir	
		Uno puede matar a otros	
	Irresponsabilidad (la irresponsabilidad o la falta de responsabilidad de algunas personas se valora como riesgo, al no prevenir o no hacer uso de estrategias de prevención)	No cumplir las normas	se justifica incumplir las normas ante situaciones específicas
		La velocidad	
		No transitar por el carril de la derecha	
		Se conduce con pocas habilidades desarrolladas	
		No se realiza curso de conducción de motocicleta	
		No se conocen las normas de tránsito	
		Hacer cosas indebidas	
		Subirse al andén	

		No usar chaleco	
	Medio de transporte	Es una necesidad para movilizarse	
		Gasta menos tiempo en llegar al destino	
		Es más económico	
		No se queda en los trancones	
	Experiencia (conducir da mayor experiencia a las personas e incluso, les da más seguridad en sus habilidades)		
	Presión social (forma en la que se conduce se experimenta como el resultado de la presión de otros, hacia esa misma vivencia)	Incitada / Inducida	
		Los programas y películas incitan a realizar maniobras peligrosas y al exceso de velocidad	
		Patrones socioculturales	
		Presión del contexto (amigos, pares) para conducir determinada forma	los amigos te dirán hágale más rápido o dejá de ser tan lento
	Supuestos (prácticas o creencias con respecto a la conducción de motocicleta)	Prácticas de conducción	
		Hábitos	
		Incumplir normas sin ser atrapado	
		Se necesita formación	
	Promoción y Prevención (se necesita educar en la forma de conducir motocicleta)	Rol de las Instituciones	Se observa que las medidas de control como las cámaras y las sanciones como las multas o la inmovilización
		Información	
		La familia como escenario privilegiado para la enseñar a conducir adecuadamente la motocicleta	
		Se aprende de la vivencia de los otros	

		Las instituciones no cumplen con su Responsabilidad	de las motos generan un cambio en la forma de conducir de los motociclistas, en la medida que existen más controles la forma de conducir se orienta hacia la prudencia y el cumplimiento de las normas de transito
		Percepción negativa de los guardas de transito	
		Reconocimiento institucional / servicios	
		Los medios de comunicación no están dando información	
	Prejuicios / Estereotipos	Los hombre jóvenes son los más locos para manejar	
		Las personas solteras manejan más irresponsablemente	
		La moto es para andar rápido	
		Los que trabajan en la moto conducen mejor	
		Los adultos manejan mejor	
		Estereotipo de género	
		Las mujeres son torpes para manejar	
	Riesgo (la motocicleta percibida como riesgo)	En la moto el chasis es el conductor	
		Accidentes fatales	
	Instintivo (conducir motocicleta como un acto irreflexivo, circunstancial)	Conducir motocicleta como un acto en el cual priman las emociones	
		Impulsividad	
		Depende de la reacción y reflejos del conductor	

	Experiencias anteriores	Trauma psicológico	
		Muerte	
		Lesión irreparable	
		Matar a otros	
		Tristeza para la familia	

Anexo No. 10

Galería fotográfica



Fuente: Personal



Fuente: Personal



Fuente:



Fuente: Personal



Fuente: Personal



Fuente: Personal



Fuente: Personal