

COMUNICACIONES Científicas y Tecnológicas ANUALES 2024

Docencia
Investigación
Extensión
Gestión



DOCENCIA
INVESTIGACIÓN
EXTENSIÓN
GESTIÓN

DIRECCIÓN GENERAL

Decano de la Facultad de Arquitectura
y Urbanismo - UNNE
DR. ARQ. MIGUEL A. BARRETO

DIRECCIÓN EJECUTIVA FAU UNNE

Secretaría de Investigación,
DRA. ARQ. VENETTIA ROMAGNOLI

COMITÉ ORGANIZADOR

MG. ARQ. HERMINIA ALÍAS
DG CÉSAR AUGUSTO
ARQ. MARÍA VICTORIA CAZORLA
ESP. PROF. CECILIA DELUCCHI
MG. ARQ. ANNA LANCELLE SCOCCO
MG. ARQ. PATRICIA MARIÑO
DG ANÍBAL PAUTAZZO
LIC. LUCRECIA SELUY
DG LUDMILA STRYCEK

CORRECCIÓN DE TEXTO

IRINA WANDELOW

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN

LARA MEYER

COORDINACIÓN EDITORIAL Y COMPILACIÓN

DRA. ARQ. VENETTIA ROMAGNOLI

EDICIÓN

Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Universidad Nacional del Nordeste
(H3500COI) Av. Las Heras 727 •
Resistencia • Chaco • Argentina
Web site: <http://arq.unne.edu.ar>

ISSN 1666-4035

Reservados todos los derechos.
Resistencia, Chaco, Argentina. Octubre 2025

La información contenida en este volumen es absoluta responsabilidad de cada uno de los autores. Quedan autorizadas las citas y la reproducción de la información contenida en el presente volumen con el expreso requerimiento de la mención de la fuente.

PRÓLOGO

Este nuevo número de las Comunicaciones Científicas y Tecnológicas Anuales, que contiene los trabajos presentados a las Jornadas de Comunicaciones Científicas y Tecnológicas 2024, organizadas por la Facultad de Arquitectura y Urbanismo en octubre de ese año, representa un paso más en el proceso de crecimiento de este espacio de difusión e intercambio que disponen los docentes, investigadores, becarios, estudiantes de grado y posgrado, no docentes y la comunidad académica en general perteneciente a nuestra facultad, otras unidades académicas de la Universidad Nacional del Nordeste y de la región, para dar a conocer sus producciones. Estas jornadas se nutren de trabajos realizados en los campos de Docencia, Investigación, Extensión, Gestión, y abarcan una amplia variedad temática, referida a las distintas áreas de las carreras de Arquitectura y de Diseño Gráfico como así también de la oferta de posgrado de esta casa de estudios. La consolidación y crecimiento de este espacio se ven reflejados en el volumen de producción que en estos últimos años se ha sostenido y acrecentado de manera sostenida, y que se plasman tanto en el material que contiene este nuevo libro como también en los contenidos de la revista institucional ADNea, que al igual que en los últimos 12 años publicará este año una selección de los mejores trabajos

presentados en estas jornadas. Ambas publicaciones son producciones periódicas de la Editorial de la FAU. La importante producción evidencia el compromiso e interés que tiene la comunidad académica de nuestra facultad por compartir los resultados de sus actividades anuales tanto al interior de la FAU como al medio social en general, lo cual es valorado institucionalmente desde la perspectiva de que constituye un excelente ámbito de conocimiento y reflexión sobre las prácticas propias y de los demás colegas en general, que redundan en el continuo mejoramiento de la calidad de la facultad. A su vez, también es una excelente vidriera para mostrar la producción de lo que anualmente se realiza en las carreras de grado y posgrado que se imparten en nuestro ámbito. La edición 2024 de las jornadas se desarrolló con sesiones presenciales y exposiciones de poster de los trabajos en los pasillos de la FAU, con un alto grado de compromiso y participación de la comunidad académica. Por todo lo expuesto, quienes organizamos estas jornadas y dirigimos los pasos institucionales actuales de la facultad agradecemos esta labor realizada y alentamos a todos los docentes, investigadores, becarios y estudiantes de grado y posgrado de nuestra casa de estudios a continuar por esta senda de crecimiento y consolidación institucional.

TAXONOMÍA DE LA MOTO. REVISIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS Y DE LAS PRESTACIONES DE UNA MOTO

RESUMEN

En esta presentación se hace foco en el objeto motocicleta desde una mirada amplia de la movilidad, al ver los conflictos y la problemática en las ciudades donde la moto ha surgido como gran protagonista de los cambios en la movilidad cotidiana en las ciudades, acompañando un crecimiento continuo en la movilidad urbana a escala global. La idea de taxonomía que utilizamos tiene la intención de desglosar el artefacto "híbrido" a fin de aportar al entendimiento de los cambios en las formas de gobernos (religancia), que responden a los cambios sociales y culturales en las ciudades de estudio.

PALABRAS CLAVE

Moto; taxonomía; movilidad; ciudad.

ARTÍCULOS INVESTIGACIÓN 003

**Bennato, Aníbal;
Caballero, Nicolás.**

arqbennato@hotmail.com

Docente-investigador, auxiliar de primera en Arquitectura V, UPC, FAU-UNNE.

Docente-investigador, adjunto en Arquitectura I, UPC, FAU-UNNE.

INTRODUCCIÓN

El presente texto surge de la presentación realizada durante el 8º Ciclo de debate sobre la ciudad y el espacio público 2024. La ciudad y la moto¹, en el marco de las actividades del proyecto de investigación “Espacio público y movilidad cotidiana. Uso masivo de la moto en el Gran Corrientes-Gran Resistencia”². Se trata de una actividad de investigación donde se produce material que alimenta el debate y la temática que se investiga, al tiempo que se difunde y se pone en agenda la problemática estudiada. El presente texto surge inicialmente como parte de la presentación más amplia, realizada por el equipo del PI, en el 8º encuentro del Ciclo de debate, que muestra un abordaje preparatorio centrado en el objeto-moto como preferencia creciente de movilidad en nuestras ciudades y de las motivaciones que llevan a los usuarios de motos a conducir, identificarse con el vehículo y, en casos, con un estilo de vida, como relaciones sociales o vínculos entre cuerpos metálicos y de carne³ (WRIGHT, 2020), conformando prácticas e imaginarios urbanos, una identidad social, como parte de una cultura vial.

OBJETIVOS

En este marco, ¿por qué presentar o hacer una taxonomía de la moto?

El título hace referencia a una taxonomía; sin embargo, ¿es posible plantear, como lo hacemos con el reino animal, una taxonomía de los objetos, en este caso de la moto? En el reino de los objetos-motos, ¿podemos distinguir rasgos que las agrupan por géneros o especies? ¿Podemos pensar que algunas de ellas tienden a extinguirse, mientras que otros se multiplican y/o incluso producen “nuevas especies”?

La moto parece estar creciendo en la evolución de los objetos de movilidad, encontrando un nicho de proliferación en simbiosis con su usuario, en las calles y espacios públicos de nuestras ciudades, siendo esta la línea de abordaje del texto que busca esclarecer algunas ideas sobre el fenómeno.

PROBLEMÁTICA

Las ciudades no se hacen sólo para habitarlas, sino para viajar por ellas.

García Canclini (1997)

La moto ha surgido como gran protagonista de los cambios en la movilidad cotidiana en las ciudades, en diversas partes del mundo, acompañando un crecimiento continuo en la movilidad urbana a escala global y que es cada vez menos sustentable debido a las emisiones de CO₂, poluciones diversas y congestión en aumento: los financiamientos públicos tradicionales devienen insuficientes y la equidad social en materia de movilidad deja mucho

que desear. El encarecimiento tendencial de los combustibles provoca la saturación de las redes de transporte público o de alternativas privadas y estimula la búsqueda de medios más accesibles. La mirada que se pretende construir sobre el objeto-moto se enmarca dentro del entendimiento que va más allá del medio por el cual se realiza este determinado desplazamiento, para entenderlo como una práctica social que tiene en cuenta al sujeto, sus experiencias y significaciones.

Por otra parte, la notoriedad pública del tema fue impulsada posiblemente por el uso masivo de la moto y el creciente número de siniestralidad vial donde interviene una moto. La mayoría de los siniestros viales en nuestro país se producen por fallas o defectos en la conducción, o por comportamientos no adecuados en la dinámica del tránsito, además de otros factores asociados a las deficiencias de la infraestructura.

1. Declarado de Interés Institucional por el CD de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo (Res-2024-116-CD-ARQ#UNNE).

2. PI22G001 (Res. 2023 – 137-CS). Dirigido por la Dra. Arq. Laura Alcalá y por el Arq. Ezequiel Ledesma, periodo 2023-2026.

3. Los primeros son nuestros cuerpos carnales en-situación, en su performance vial, mientras que los cuerpos metálicos son aquellas estructuras de integración humano-mecánica donde condensamos existencialmente el esquema corporal y la identidad social.

En nuestro país se ha tendido a pensar que la sola mejora de las condiciones materiales (mejores vehículos, más multas, más y mejores rutas y asfalto) solucionaría la problemática de la seguridad vial y su funcionamiento. Además, en regiones como la nuestra, en que se ubica entre las de menores recursos, se agrava esta situación. Sin embargo, para hacer efectiva una mejora en la conducta vial de los ciudadanos se debe poner en marcha un verdadero proceso de transformación cultural.

Podemos entender la movilidad como una construcción social y cultural. Un recurso importante para comprender los problemas y desnaturalizar las conductas habituales es la posibilidad de adoptar diferentes puntos de vista frente a una determinada realidad.

En esta presentación se hace foco en el objeto motocicleta, teniendo en cuenta que forma parte de un ciclo que asumió una mirada amplia de la movilidad, al ver los conflictos y la problemática de diferente modo, desde la óptica de los peatones, de quienes conducen vehículos livianos o de los automovilistas, de autoridades del Estado, de ONG, de médicos y especialistas de salud, de geógrafos, urbanistas, etc., teniendo un amplio espectro de opiniones y reflexiones.

¿Por qué la moto? Cuando surgió el ferrocarril, pocos advirtieron que estos anunciaban una revolución del desplazamiento, de las ciuda-

des y del conjunto de actividades económicas, se pensaba que se trataba de un perfeccionamiento de los medios de transporte (un tren de diligencias). Ahora bien, la aparición numerosa de la moto en la ciudad, anuncia cambios en los modos de movilidad urbana, en los comportamientos y actitudes de viaje?

A priori, dado que la investigación está en curso, se hace evidente que la accesibilidad al objeto-moto por un gran sector de las comunidades se ve reflejada en su presencia en las calles de las ciudades en estudio. El concepto de accesibilidad que proponemos está asociado a la movilidad urbana cotidiana (JIRÓN Y MANSILLA, 2013A). La accesibilidad se destaca como un concepto clave al momento de estudiar la movilidad, describiendo las posibilidades de acceder a actividades, servicios, personas y lugares, lo que podríamos denominar gestión de proximidades⁴.

La accesibilidad también significa poder acceder (o adquirir) este medio de transporte, sobre todo teniendo en cuenta al cuadro socioeconómico de las ciudades del NEA donde centramos nuestros estudios de la movilidad.

En ese sentido, las posibilidades de acceso van a ser relevantes dado que permiten comprender desigualdades y/o exclusión social en los desplazamientos de quienes habitan la ciudad, puesto que nos permite ampliar la perspectiva sobre las nociones de

desigualdad socioespacial e incluso segregación social. ¿Es entonces el fenómeno de la masividad del objeto-moto parte de un indicador que nos permite describir la calidad de vida urbana o la cohesión social y el grado de integración socioespacial garantizando el derecho a la movilidad de las personas en la ciudad? Como dato cuantitativo del fenómeno, podemos citar, en el caso del Área Metropolitana del Gran Resistencia (AMGR), que desde el 2007 a abril de 2024 se han inscripto 540.752 motos (TABLEAU PUBLIC, 2025) en los registros de motovehículos, una relación de 2,5 habitantes por moto, mostrando un crecimiento significativo.

DESARROLLO

Presentamos aquí los ítems contenidos en la exposición en el ciclo debate, se mantiene la misma estructura a fin de continuar el hilo conductor propuesto, haciendo los ajustes necesarios para darle formato de texto publicable.

4. El concepto mismo de "movilidad", que se ha impuesto recientemente en sustitución de los términos "transporte", "desplazamiento", "tráfico" o "circulación", es un buen indicador de los cambios en el abordaje de esta problemática. Por movilidad se entiende el movimiento físico (real o potencial) de personas y objetos organizado por regulaciones, normas y saberes, y realizado a través de medios, redes e infraestructuras.

5. Se busca superar la mirada física locacional, dado que conciben a la accesibilidad como un problema de distancia entre puntos, donde las principales barreras eran la lejanía, el tiempo y los costes que implica el desplazamiento.

Diferencias entre ciclomotor, motoneta y motocicleta

Los artefactos técnicos son tratados como textos que tienen que ser leídos, esto es, textos escritos por la pluma de diseñadores y productores para ser descifrados por las interpretaciones de sus potenciales usuarios y compradores.

Diego Lawler (2003, p. 52)

Es común llamar "moto" a todo lo que vemos en la calle que tenga dos ruedas y motor, aunque podemos distinguir varios tipos diferentes en este primer desglose de la taxonomía. La moto como artefacto técnico ha pasado primero por la mente de un diseñador, que lo imagina, lo forja, lo materializa y cuya manipulación luego estará sujeta a las consideraciones de los usuarios (SALAZAR (2014).

Una bicimoto, un ciclomotor, una motoneta y una motocicleta tienen al menos cuatro aspectos generales donde distan diferencias entre ellas, más allá de que sean vehículos de dos ruedas con motor.

Principales diferencias:

Motor: la primera y más clara distinción que se intuye desde el nombre de los grupos de máquinas es el motor. Los ciclomotores no superan los 50 cc y, según la ley argentina, no pueden sobrepasar los 50 km/h, mientras que las motocicletas van desde los 50 cc hasta los 1.200 cc. Muchos confunden ciclomotor con scooter, pero este tipo de moto suele tener mayor cilindrada.

Estética: es fácil reconocer un ciclomotor por su tamaño reducido, que es inclusive más chico que una moto de cilindrada pequeña. Además, las ruedas son más finas y alargadas. Por su parte, las motocicletas tienen variados tamaños y estilos diferentes.

Utilidad: si bien ambos están pensados como medios de transporte, las distancias a recorrer son diferentes. El ciclomotor está pensado para uso urbano y desplazamientos cortos, mientras que hay motos preparadas con comodidades varias para hacer miles de kilómetros.

Reglamentaciones: para manejar un ciclomotor, se necesita ser mayor de 16 años, siendo la edad mínima para sacar la licencia A1, que permite manejar este tipo de vehículos, mientras que las motos tienen diferentes tipos de registros según su cilindrada y pueden conducirse a partir de los 18 años, entre otras cuestiones.

Sin embargo, teniendo todas esas diferencias, estos vehículos están dentro de las regulaciones de la Ley Nacional de Tránsito. Por lo tanto, al conducir un ciclomotor o una motoneta, se deben cumplir con el uso de casco e indumentaria, además de llevar los papeles y el seguro al día.

Existen varias formas de clasificar los vehículos de dos ruedas, en principio vamos a clasificarlas según una tipología de vehículo:



Figura 1. Tipologías de vehículos con moto de dos ruedas. Fuente: elaboración propia con base en imágenes de internet.

Características de los ciclos

Las bicicletas eléctricas tienen pedales, un motor eléctrico y no tienen más de 750 watts. En este mismo grupo podemos incluir a las motos eléctricas con potencia de 1 KW.

Existen diferentes tipos de bicicletas eléctricas:

Tipo 1: el motor se activa cuando el conductor pedalea. El motor también tiene un límite de 32 kilómetros por hora.

Tipo 2: igual que el tipo 1, pero el motor puede impulsar al conductor sin ningún pedaleo.

Tipo 3: igual que el tipo 1, pero tiene un velocímetro y el motor tiene un límite de 50 kilómetros por hora.

Características de los ciclomotores

Los ciclomotores (llamados así porque eran inicialmente bicicletas con motor y pedales) son vehículos de dos ruedas generalmente equipados con pedales y un motor de baja potencia que proporciona un medio de transporte económico (50 cc o incluso más pequeño). Sin embargo, hoy en día, los ciclomotores tienen un marco de paso con o sin pedales.

Tienen una capacidad de velocidad muy baja, por lo que no deben conducirse en ruta. No pueden estar a la par del tráfico convencional, porque pondrían en riesgo la seguridad del con-

ductor. Aun así, son perfectas para las calles o vías poco transitadas. El motor de un ciclomotor está diseñado para ayudar al ciclista mientras pedalea y proporciona sólo una parte de la potencia. Pueden estar equipados con un sistema eléctrico básico, pero muchos aún pueden conducirse con el sólo uso de los pedales.

Características de las motonetas

Una motoneta tiene el mismo chasis en donde uno puede colocar los pies y ruedas más pequeñas como un ciclomotor, pero tiene un motor más poderoso, de 50 cc hasta 250 cc (incluso hay modelos de mayor cilindrada). Las motonetas generalmente tienen transmisiones automáticas y vienen con luces, luces direccionales. Usan un sistema de carga eléctrica, que prende las luces, el sistema de encendido y recarga de la batería. En comparación con las motocicletas, son más maniobrables debido a sus bajas velocidades.

Tienen una combinación de transmisiones automáticas y manuales. La automática o CVT es la favorita de los modelos más nuevos debido a su facilidad de uso. Son eficientes en combustible, livianas y fáciles de manejar. A diferencia de los ciclomotores, muchas motonetas tienen motores lo suficientemente grandes para los viajes diarios.

Las motonetas ofrecen mayor movilidad, alcanzan mayores veloci-

dades y tienen buen rendimiento de gasolina. Por ejemplo, una motoneta de 150 cc alcanza una velocidad máxima de 95 km/h y rinde hasta 110 km/h, mientras que una motoneta de 250 cc puede alcanzar 120 km/h. Sin embargo, es posible que en autopistas no se permita o esté restringida su circulación.

Características de las motocicletas

Las motocicletas se distinguen por su diseño. El motor y el tanque de gasolina están enfrente y entre las rodillas del conductor. Las motocicletas generalmente tienen una transmisión manual, en la cual los conductores necesitan usar un embrague y hacer cambios de marcha. Se producen para fomentar velocidades más altas, con un equipamiento mejorado para su aceleración y control. Las motocicletas generalmente tienen llantas de 16 pulgadas, y el conductor se sienta en posición vertical con su espalda perpendicular a la carretera.

Las motocicletas por lo general tienen un tamaño de motor que les permite compartir las vías con otros vehículos motorizados.

La mayoría tiene sus motores instalados en el medio del marco, debajo del tanque de gasolina, en lugar de estar sentados en suspensiones traseras como las motonetas.

Por otro lado, cualquier vehículo con ruedas de más de 16 pulgadas es

una motocicleta, mientras que las motonetas y ciclomotores tienen ruedas que miden desde 10 hasta menos de 16 pulgadas.

CATEGORÍAS

Más allá de las características técnicas esbozadas en los párrafos anteriores, podemos establecer también una clasificación por diseño y categorías que nos serán de mayor utilidad para entender en parte cómo este objeto-moto es una alternativa tan elegida en los últimos 20 años en la movilidad de nuestras ciudades, agrupándolas según su diseño, potencia y usos específicos.

La industria de los vehículos de dos ruedas engloba actualmente una cantidad considerable de modelos

que se ajustan o modifican los estándares habituales en los que se encuentran divididas las principales categorías. Las podemos definir entre motos de mayor o menor cilindrada, las motos para usos profesionales o como medio utilitario de transporte, o los modelos de gran tamaño con diseños que escapan de lo convencional.

Una taxonomía de la motocicleta urbana podría estructurarse en función de estas diferentes características y atributos que son relevantes para su uso en entornos urbanos principalmente.

Las cinco columnas de la tabla permiten ver una clasificación de su diseño y potencia en correspondencia con ciertos requerimientos normativos, usos y usuarios.

Características técnicas

Otros criterios de clasificación que podríamos incluir en esta taxonomía serían:

- 1. Motorización: motocicletas de combustión interna (gasolina) y motocicletas eléctricas.
- 2. Según su capacidad del motor: baja cilindrada (por ejemplo, 50 cc a 250 cc), cilindrada media (por ejemplo, 250 cc a 500 cc) o alta cilindrada (por ejemplo, más de 500 cc).
- 3. Las características de seguridad: motocicletas con sistemas avanzados de frenado (ABS), motocicletas con control de tracción, motocicletas con sistemas de iluminación LED o motocicletas con sistemas de control de estabilidad.
- 4. Tecnología y conectividad: las que tienen sistemas de navegación integrados o conectividad Bluetooth para dispositivos móviles, las que vienen con pantallas táctiles o tableros digitales.

TIPO	CILINDRADA	LICENCIA	USO	USUARIO
SCOOTER		A1	TRAVESIA URBANA	ENTUSIASTAS
CUB (Cheap Urban Bike)	BAJA 50cc a 200cc	1.1 CICLOMOTORES 50cc 4kw 1.2 MOTOCICLETA 150cc 11kw 1.3 MOTOCICLETA 150a300cc 11a20kw 1.4 MOTOCICLETA +300cc +20Kw	CARRETERA	URBANOS
NAKED		A2	CAMPO	VIAJEROS (LD)
ENDURO	MEDIA 200cc a 500cc	2.1 TRICICLOS Y CUATRI CICLOS 300cc 20Kw 2.2 TRICICLOS Y CUATRICICLOS +300cc +20Kw	PISTA	AVENTUREROS
TRAIL / TURISMO	ALTA + 500cc	A3		AFICIONADOS / COLECCIONESTAS
CUSTOM (Choppers)		TRICICLOS Y CUATRICICLOS CABINADOS		
DEPORTIVAS (Super bike)				

Figura 2. Categorización de motos. Fuente: elaboración propia.

5. La eficiencia energética: bajo consumo de combustible (en general o en comparación con vehículos mayores) y las motocicletas eléctricas con autonomía adecuada para el uso urbano, sólo para hablar de algunos de sus atributos técnicos principalmente.

Teniendo en cuenta lo anterior, la moto aparece como una opción más económica en función del bajo consumo de combustible (más en relación con la alternativa auto). Como señala Ledesma, "las principales razones que estas personas

exponen respecto al uso de la moto son la "economía" y la "practicidad"; "la moto es más económica y más práctica" (LEDESMA, 2023).

1. Bajo costo de mantenimiento.
2. Bajo costo de seguro.
3. Más barato que el auto y TP.

Cuenta con una accesibilidad económica asociada al financiamiento a largo plazo, además posee bajos costos de funcionamiento y mante-

nimiento. Las motos varían ampliamente en precio, desde económicas scooters hasta motos de lujo.

Las marcas más elegidas son Honda, Motomel, Zanella, Guerrero, entre otras, todas ellas de cilindrada de 110 cc (y hasta 250 cc), con una capacidad de tanque de combustible total estimada en 3,80 l y con una autonomía promedio a los 50 km por litro de combustible (190 km entre carga de combustible a tanque lleno).

Tabla 1 **Análisis económico**

Tabla : Comparación de Precios Entre los Diferentes Tipos de Transportes a Mayo del 2024

Descripción:	Motocicleta	Transporte público	Automóvil
Costo del Combustible/ Boleto	\$ 1005 / litro nafta súper YPF	Boleto común: \$590 Estudiantil: Gratuito*	\$ 1005 / litro nafta súper YPF
Autonomía del Vehículo	1 Litro / 50 km		8 litros/ <u>100Km</u>
1 persona (4 viajes por día x 5,5 días laborales)	Recorrido aproximado: 149 km semanales, equivalentes a \$2994.9	Se utilizan en total 22 pasajes equivalentes a \$12980	Recorrido aproximado: 149 km semanales, equivalentes a \$ 11979.6
Padre (4 viajes por día x 5,5 días laborales). Madre (4 viajes por día x 5,5 días laborales). Hijos (Gratuito).	\$ 2994.9 (Una moto) \$ 2994.9 (Una moto) Total (2 motos) \$5989.8	Padre: \$12980 Madre: \$12980 \$ 25960 (los dos padres)	\$11979.6 (un automóvil) \$14974.5 (un automóvil + una motocicleta) \$23959.2 (dos automóviles).

(*) Se debe realizar el trámite en las oficinas del transporte público, presentando constancia estudiantil para tener aprobado el boleto gratuito, de todas maneras, los resultados de la encuesta demuestran que si el bien el transporte público llega hasta el barrio donde viven, el mismo no resuelve sus necesidades cotidianas de desplazamiento, por lo que se debe considerar que los hijos vayan acompañados por sus padres en una moto y no en el transporte de pasajeros.

Fuente: Elaboración Propia

Respuesta y adaptabilidad a las necesidades de movilidad urbana

Lina Posada⁶ afirma que “el costo no debería ser el factor decisivo para elegirla. Apunta que lo primero que se debe preguntar a un cliente es ¿para qué quiere usar la moto? y lo segundo, ¿cuál moto es capaz de manejar? Necesidad y habilidad son de los principales factores”.

En cuanto a las habilidades necesarias para operar una moto, las de características más elegidas en la actualidad son las que tiene cierta facilidad de manejo, dado que por ejemplo no sea necesario hacer cambios, liberando la mano izquierda del manillar y dejándola disponible para cargar bolsas, incluso niños.

1. Comodidad y ergonomía: motocicletas con posición de conducción erguida, motocicletas con asientos cómodos para el conductor y el pasajero, motocicletas con espacio de almacenamiento incorporado (baúles, compartimentos debajo del asiento).

2. Maniobrabilidad y agilidad: motocicletas con un peso ligero, motocicletas con un radio de giro reducido, motocicletas con una altura de asiento baja para facilitar el manejo en el tráfico urbano.

Versatilidad/tamaño: el tamaño de una moto permite maniobrar, esquivar los obstáculos que se presentan en la calle y el tránsito atascado. Por su peso, es posible bajar y caminar llevándola al costado (casi como una bicicleta) y transitar pasos peatonales. Es fácil de estacionar, como hemos verificado en diversos lugares, dado que puede pasar por una

puerta común y dejarse dentro de cualquier espacio, como sucede en muchos hogares.

Versatilidad/carga: puede transportar más de dos personas, admite el transporte de bultos, herramientas, mochilas, etc., incluso es posible tener un tráiler de carga. Uno de los aspectos más destacables de su adaptabilidad es que permite encadenar viajes, es decir, recorridos de múltiples destinos, sin esperas ni trasbordos al no depender de los recorridos fijos (como el transporte público), de las demoras, etc. Inclu-

6. Experta en motos y editora de La revista de motos, en entrevista de Jennyfer Solano Betancourt (La República, 2023).

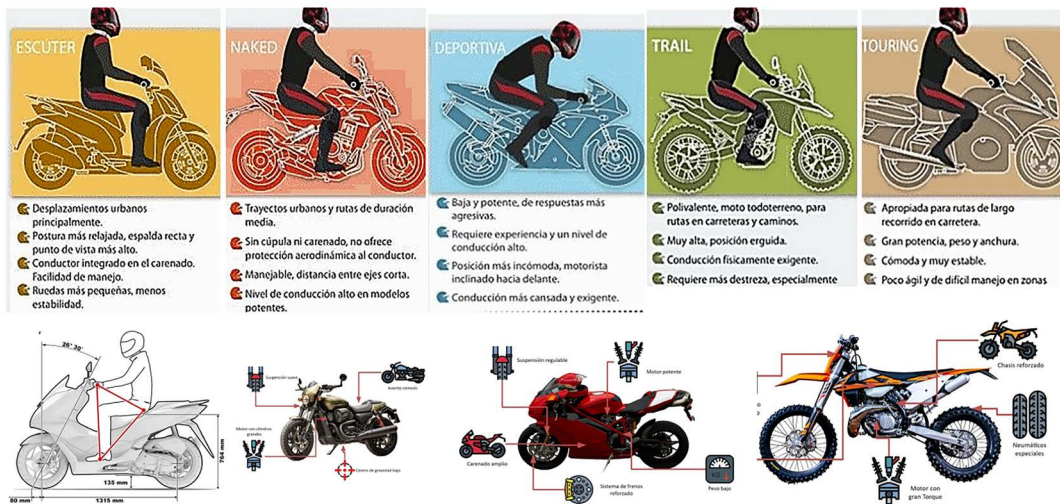


Figura 3. Fuente: elaboración propia.

so, reconfigurar recorridos según necesidades cambiantes. Puede convertirse en una herramienta de trabajo, es una oportunidad de trabajo (delivery, motomandados, etc.) También puede ser un elemento de paseo, la moto establece una relación con el ambiente y el disfrute del paisaje más directo. Mucho del imaginario asociado a la moto tiene que ver con el espíritu aventurero y su búsqueda de emociones, la sensación de libertad y velocidad que solo una moto puede brindarles.

Tiempos: una moto puede cubrir largas distancias en relativamente corto tiempo y poder superar las malas condiciones de urbanización de las calles.

Velocidad: muy similar a la de un auto, sobre todo en ambientes urbanos donde las velocidades en avenidas no superan los 60 km/h y en calles 30 km/h.

Rapidez: 1. Mayor a la de un auto al poder mantener una marcha más constante en el tráfico o en condiciones de infraestructura vial deficiente y de estacionamiento fácil; 2. Mayor a la del transporte público, teniendo en cuenta las detenciones en las paradas y las demoras; 3. Mayor a la de la bicicleta. 4. Puede avanzar entre vehículos en retenciones o en anchos reducidos de calles.

Como se puede apreciar, se han listado una serie de condiciones favorables que la movilidad en moto

resuelve en la ciudad. Algunos autores locales han destacado también aspectos positivos sobre la movilidad en motocicleta (ALCALÁ Y SCORNIK, 2015; ALCALÁ Y LEDESMA, 2017; ALCALÁ, 2021; LEDESMA, 2022), frente a las negatividades que suelen asociarse generalmente al uso de la moto en el tránsito urbano, por ejemplo, “en parte de los discursos y las desatenciones de las academias locales, la destacan solamente en términos negativos, como protagonista y responsable del incremento de incidentes viales y de un tránsito más inseguro e intranquilo como resultado para cualquier viandante” (LEDESMA, 2023).

La moto y el usuario

Hay quienes distinguen al “motociclista” del “usuario de moto” (Todo RIESGO, 2023). Un motociclista tiene el hábito del uso de un casco que proteja adecuadamente su vida y una vestimenta que lo resguarde de lesiones abrasivas, mientras que un usuario de moto, en términos generales, llegó al vehículo con un criterio económico: por su costo, financiamiento y mercado, y bajos requisitos para obtener la licencia, particularmente en los de menor cilindrada. En muchos casos, la moto es un medio de transporte no sólo personal, es del grupo familiar, en los que a veces sólo uno o dos tiene licencia y no suelen ser conscientes de su vulnerabilidad vial transportando o trabajando.



Figuras 4, 5 y 6. Fuente: elaboración propia.

Sin embargo, en ambos casos se desarrolla una relación cuerpo y mental que va a caracterizar los modos en que vamos a satisfacer nuestras necesidades cotidianas vitales al movernos en las calles de la ciudad.

En esta relación entendemos que la elección del objeto va a estar signada por la conjunción de necesidades (de movilizarse en los espacios urbanos) y habilidades (de manejo y control), no tanto de preferencias (de gusto), sino de opciones reales de acceder al mismo (físicas, eco-

nómicas) y estará atravesada por los imaginarios y significaciones donde las apropiaciones tácticas que sus ciudadanos tejen en el plano de lo político-territorial.

Si bien estas apropiaciones se establecen en el plano individual, los imaginarios urbanos involucran la apropiación mental por parte de los grupos sociales que habitan la ciudad, del entorno construido en tanto soporte físico de sus experiencias y prácticas cotidianas. Implica el modo en que la experiencia física del vivir la ciudad suscita en sus habitantes una serie de imágenes, representaciones, evocaciones y narrativas que alimentan el plano de lo simbólico. (DELFINO, INARDI Y RESNIK, 2013).

En este sentido, Wunenburger reconoce a lo imaginal como un conjun-

to de imágenes cargadas de valores afectivos, vividas como representaciones externas al sujeto. "Esas imágenes no son específicamente individuales, sino que hacen del objeto una experiencia común, una visión del mundo compartida por actores del mismo espacio" (WUNENBURGER, 2005, p. 147).

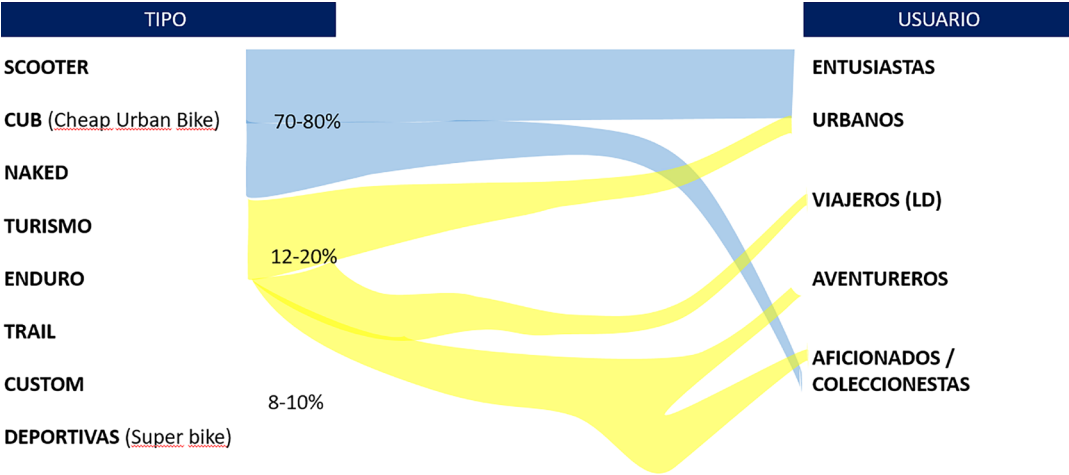
Estos conjuntos de representaciones dan forma a las maneras en que nos movemos, nuestros habitus viales, es decir, las pautas que conectan modos de ser en la calle socioculturalmente, siguiendo a Wright.

El espacio vial es un espacio reglamentado, con las políticas públicas históricas sobre este campo en particular, pero también con la modelación de la ciudadanía desde la práctica concreta.

Como dijimos al inicio, esta taxonomía de la moto debe entenderse en la relación simbiótica que este objeto establece con su usuario y en la manera que desarrolla sus hábitos y cultura vial.

¿Cómo se establece la relación usuario y moto? Lo que es innegable con respecto a los objetos es que, aparte del destino que les ha sido impuesto desde su fabricación, cada persona se los apropia al momento de su compra o adquisición. A los objetos y a los artefactos (igual que sucede con las palabras) les es transferible algo de esa personalidad, sin la cual no sería posible definir a su dueño (SALAZAR, 2014).

En un análisis exploratorio podemos hacer una caracterización preliminar del usuario:



Figuras 7. Fuente: elaboración propia.

Entusiastas: en este grupo encontramos principalmente jóvenes que suelen conformar conjuntos, variables en número, de motoqueros al modo de tribus urbanas, que se dedican a travesías viales a veces con propósitos varios, desde recreativos o con fines promocionales de ayuda social hasta prácticas propias en función de algún evento que los convoca.

Urbanos: estas personas buscan una alternativa de movilidad económica y al mismo tiempo eficiente para desplazarse por la ciudad. La moto les permite evitar el tráfico, encontrar estacionamiento fácilmente y ahorrar tiempo en sus desplazamientos diarios. Los sectores populares y de menor ingreso forman parte de este grupo a los que se suman jóvenes urbanos y profesionales que suelen optar por la motocicleta como una expresión de estilo y personalidad, ya que existen diferentes modelos y diseños para satisfacer los gustos individuales.

Viajeros (LD): viajeros y amantes de las largas travesías, un grupo de motociclistas que disfrutan de los viajes de larga distancia y las travesías en moto. Estas personas buscan motocicletas cómodas y confiables que les permitan recorrer largas distancias sin problemas. Les gusta la idea de explorar diferentes países y culturas en dos ruedas, viviendo la aventura en cada kilómetro recorrido. Para ellos, la motocicleta es su medio de transporte preferido para descubrir el entorno.

Aventureros: amantes de la adrenalina. Una de las principales características de estos motociclistas es su espíritu aventurero y su búsqueda de emociones fuertes. Estas personas disfrutan de la sensación de libertad y velocidad que sólo una moto puede brindarles. Les gusta explorar nuevos lugares, descubrir rutas pintorescas y vivir experiencias únicas en cada viaje. Para ellos, la moto es mucho más que un medio de transporte, es una forma de vida.

Aficionados/coleccionistas: entusiastas de las motos que buscan motocicletas clásicas y vintage. Estas personas tienen una pasión por los modelos icónicos de décadas pasadas y buscan revivir la nostalgia de tiempos pasados. Les gusta el estilo retro y la estética atemporal de estas motos, así como la sensación de manejar una máquina con historia. Para ellos, la motocicleta es una forma de conectarse con el pasado y ser parte de una comunidad de amantes de las motos clásicas.

CONCLUSIONES/ REFLEXIONES FINALES

¿Cuál es el valor de la movilidad?

Nada más y nada menos que la capacidad de renovar los lazos que nos vinculan unos con otros, con nosotros mismos y con la tierra que habitamos.

Georges Amar

Cuando describimos la simbiosis moto-usuario nos referimos a los cuerpos metálicos, en palabras de

Wright, que son aquellas entidades híbridas emergentes que nos relacionen con un vehículo (bicicletas, motos, automóviles, etc.), las cuales, a partir de ese encuentro, fusionan sus naturalezas separadas en un único cuerpo que puede, ahora, desplazarse por los espacios viales.

Entendemos que necesitamos gestionar proximidades físicas para satisfacer necesidades. En tal sentido, es clave conocer los patrones y necesidades insatisfechas de viajes de las personas, la disponibilidad y conveniencia de los distintos medios de movilidad.

Esta aparición del fenómeno moto se enmarca en lo que Georges Amar define como "nuevo paradigma de la movilidad", una movilidad cada vez más entendida en términos de creación de relaciones, de oportunidades y de sinergias, en el que surge el valor de religancia⁷, superando el valor de velocidad-distancia que presidía el paradigma del transporte.

El paradigma clásico, como afirma Amar, está centrado en la eficacia, la fiabilidad y la seguridad de la "gestión de flujo", concebida como flujo de partículas-pasajeros relativamente pasivas y uniformes. El nuevo paradigma de la movilidad para todos y a cada uno su movilidad

⁷. Neologismo que combina los conceptos de relation (relación) y liens (lazos).

introduce al individuo, la “persona móvil”, multimodal y comunicante, cocreadora y coproductora de su propia movilidad.

La idea de taxonomía que utilizamos tiene la intención de desglosar el artefacto “híbrido” a fin de aportar al entendimiento de los cambios en las formas de movernos (religarcía), que responden a los cambios sociales y culturales en las ciudades de estudio.

Propiciar encuentros, como el ciclo debate (donde se aglutinan geógrafos, urbanistas, organismos de Estado, ciudadanos, usuarios, etc.), generan importantes y necesarios insumos para informar el debate, dado que amplían el horizonte polifacético de la movilidad que sin duda interpelan nuestras nociones en la búsqueda por una mejor calidad de vida en nuestras ciudades.

CITAS Y REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alcalá, L. y Ledesma, E. (2017). La ciudad de las motos [Ponencia]. Primer Encuentro sobre Movilidades, Diferencias y Desigualdades Sociales en el Nordeste Argentino y Región 18 Transfronteriza. Universidad Nacional de Misiones, Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales, Posadas, Misiones, Argentina. https://www.conicet.gov.ar/new_scp/detalle.php?keywords=&id=32018&congresos=yes&detalles=yes&congr_id=7980560



Figuras 8. Fuente: elaboración propia.

Alcalá, L. y Scornik, M. (2015). Movilidad y accesibilidad en el Gran Resistencia. Principales problemas y desafíos. Revista Transporte y Territorio RTT, 13, 8-35.

Amar, G. (2011). Homo mobilis. La nueva era de la movilidad. La crujía.

Careri, F. (2016). Pasear, detenerse. Gustavo Gili.

Datos Argentina (2025). Estadística de inscripciones iniciales de motovehículos por año, mes y provincia a la que pertenece el registro seccional en el cual se inscribió el trámite. <https://datos.gob.ar/dataset/justicia-estadistica-tramites-motovehiculos>

Delfino, M. C., Inardi, M. y Resnik, L. (2013). Imaginarios urbanos. La ciudad imaginada como dispositivo proyectual. UNC. <https://rdu.unc.edu.ar/handle/11086/16508>

Lawler, D. (2003). Las funciones técnicas de los artefactos y su encuentro con el constructivismo social en tecnología. Revista Iberoamericana de Ciencia, Tecnología y Sociedad, 27-71.

Ledesma, E. (2022). Barrio, joda y desmanes. Las prácticas de los seguidores de cumbia en la ciudad de Corrientes (Argentina) [Tesis de maestría, Maestría del Programa de Posgrado en Antropología Social, UNaM, Posadas, Argentina].

Ledesma, E. (2023). Las potencialidades de la moto desde la perspectiva de sus usuarios en el Gran Corrientes y el Gran Resistencia (Argentina). XV Jornadas de la Carrera de Sociología 2023. UBA. <https://jornadas-desociologia.sociales.uba.ar/wp-content/uploads/sites/295/>

advanced-cf7-upload/Ledema_Ponencia.pdf

Salazar, C. A. (2014). Una Taxonomía de los Objetos. https://www.researchgate.net/publication/303541380_Una_taxonomia_para_los_objetos

Solano Betancourt, J. (2023). Conozca cuatro tipos de motos según las preferencias y necesidades que usted tenga. Entrevista a Lina Posada (experta en motos y editora de La revista de motos). La República. <https://www.larepublica.co/empresas/cuatro-categorias-de-motos-de-acuerdo-a-las-preferencias-y-necesidades-que-tenga-3591867>

Tableau Public (2025). Incripciones iniciales y transferencias de moto vehículos. <https://public.tableau.com/app/profile/justicia.abierte/viz/estadisticatramites-motovehiculos/Trmitesdeautomotores>

Todo Riesgo (2023). ISEV: la diferencia entre motociclistas y usuarios de motos. <https://www.todoriesgo.com.ar/sev-diferencia-motociclistas-usuarios-motos/#:~:text=Un%20motociclista%20no%20repara%20en,en%20pantal%C3%B3n%20corto%20y%20ojotas%E2%80%A6>

Wright, P. (2020). Cuerpos viales, cultura y ciudadanía: reflexiones antropológicas. Encartes, 3(5), 10-28. <https://doi.org/10.29340/en.v3n5.139>