

# Procesos peligrosos de trabajo del mototaxista

por Ana Virginia Tovar Alvarado

Desde la pandemia del COVID-19 ha proliferado ocupaciones que representan un peligro para la ciudadanía y el trabajador. Por ejemplo, el uso de motocicleta como herramienta de trabajo que se expandió en todo el mundo bajo la figura de servicios a domicilio o *delivery* y como transporte público. A pesar de ofrecer una oportunidad de empleo que ayuda a enfrentar las medidas económicas, el trabajador se expone a peligros y riesgos asociados que comprometen su salud, seguridad e integridad física en el entorno donde se desempeña.

Entre los peligros latentes los más evidentes y graves son los relacionados con la colisión entre vehículos, atropellos contra los peatones, caídas y deslizamiento por mal estado de la vía, condiciones climáticas adversas y el más grave aún, es la imprudencia, impericia e inobservancia del trabajador, transeúnte y trabajadores del volante.

De manera, que, a pesar de ser un medio de transporte rápido y ágil, los peligros latentes en el entorno de trabajo traen consecuencias letales que pudiese desencadenar una serie de lesiones, muertes, discapacidades y costos económicos elevados que impactan tanto en la economía del trabajador como del Estado<sup>1</sup>.

En este contexto, es preciso analizar los peligros y riesgos asociados a esta actividad, con el fin de proponer medidas preventivas para eliminar, mitigarlo o crear una conciencia ciudadana, a través de la participación de los trabajadores, empleadores y autoridades. A los efectos del presente estudio, las interrogantes planteadas que serán aclaradas en el transcurso de la investigación, son las siguientes: ¿Cuáles son los peligros y riesgos asociados al trabajo que desempeñan los mototaxistas?; ¿Cuáles son los tipos de accidentes más frecuentes?; ¿En qué medida se emplea el uso de equipo de protección personal?; ¿Cuál es la percepción de los usuarios y ciudadanía en relación al nivel de seguridad o inseguridad en el uso de mototaxi?

El objetivo principal de la investigación es analizar los peligros y riesgos asociados del mototaxista, a fin de sensibilizar a la población objeto y la colectividad sobre la adopción de medidas preventivas que fortalezcan su seguridad vial y salud laboral. Los objetivos específicos se centran en identificar los peligros y riesgos específicos del trabajador mototaxista y describir la percepción respecto al cumplimiento de normativa general y específica sobre la materia.

---

<sup>1</sup> Al respecto el Gobernador del estado la Guaira se refirió públicamente al alarmante incremento de accidentes en los últimos meses, precisando que "más del 80% de los casos atendidos en emergencias están relacionados con accidentes en motos," los cuales afectan "principalmente a jóvenes entre 17 y 40 años." Disponible en: <https://ultimasnoticias.com.ve/la-guaira/anuncian-sanciones-a-motorizados-para-reducir-accidentes-en-la-guaira/>

## MATERIALES Y MÉTODO

El estudio fue de tipo mixto, ya que se combinan los enfoques cuantitativo y cualitativo, por cuanto se tuvo una visión general de los tipos de siniestralidad y los procesos peligros, además, los datos recopilados permitieron conocer desde sus experiencias el grado de peligro en el ejercicio de la labor. En cuanto al nivel se plantea realizar una investigación descriptiva, ya que se caracterizó los peligros y riesgos asociados a los que se enfrentan los mototaxistas, los usuarios del servicio, así como también, sus condiciones de trabajo. Igualmente se trata de una investigación de campo y bibliográfica por cuanto se recolectaron los datos directamente de la realidad del trabajador y se recopiló las distintas fuentes de información sobre el tema.

La población en estudio estuvo constituida por todos los trabajadores del sector. Se seleccionó una muestra en el área metropolitana de Caracas conformada por mototaxistas, usuarios y ciudadanía en general. Cabe destacar que de acuerdo a las cifras que maneja el Instituto Nacional de Tránsito Terrestre existe en la Ciudad de Caracas un parque automotor de mil quinientos motocicletas aproximadamente.

Los instrumentos a utilizar se basaron en dos cuestionarios estructurados y con preguntas semiestructuradas. El primer formulario fue aplicado a los mototaxistas y el segundo a los usuarios del servicio y ciudadanía en general. Para analizar los peligros se conformó una matriz de datos en excel que registró la información recabada que posteriormente fue organizada por categorías, de acuerdo a las preguntas planteadas. Igualmente, se empleó la herramienta de Google.forms para crear los formularios en línea y graficar los resultados obtenidos.

## RESULTADOS Y DISCUSIÓN

### A. Análisis de los resultados preliminares de las encuestas dirigidas a los mototaxistas (Formulario N°1)

El análisis de los resultados proporcionados, extraídos de una muestra de 17 respuestas, revela un panorama particular del trabajador que se desempeña como mototaxista o que utiliza la moto como herramienta de trabajo, con importantes implicaciones para la Seguridad y Salud Laboral (SSL).

#### 1. Perfil sociodemográfico y laboral

Los datos arrojaron un perfil del encuestado que no se corresponde con el mototaxista tradicional, sino más bien con una población profesional que ha adoptado el mototaxismo o el uso de la motocicleta como actividad secundaria o alternativa quizás como consecuencia de la situación económica o la necesidad de un ingreso rápido y ágil, tal como se plantea al inicio de esta investigación.

- Sexo y edad: Existe una distribución equitativa de género, con 9 Femenino y 8 Masculino. La mayoría de los encuestados se concentra en el rango de 41-60 años (10), seguido por 26-40 años (4) y Más de 61 años (3). Esto indica una población trabajadora adulta o de mediana edad, lo cual puede influir en la percepción de los riesgos disergonómicos y la necesidad de ingresos.
- Trabajo en línea de mototaxi (Formalidad): La inmensa mayoría, 13 de 17, respondió "No" a trabajar en una línea de mototaxi formal. Esto sugiere que el segmento analizado opera principalmente de manera independiente/informal o solo utiliza la moto para diligencias laborales, lo que implica una menor cobertura de seguridad social y nula aplicación de un Programa de Seguridad y Salud en el Trabajo (PSST) por parte de un empleador.

- Otras ocupaciones o profesiones: Este es el punto más relevante. Un alto porcentaje tiene profesiones formales: abogado, enfermera, docentes, ingenieros y especialistas en seguridad industrial. Esto refuerza la hipótesis de que esta actividad es un mecanismo de pluriempleo o supervivencia económica para profesionales, exponiéndolos a los riesgos del mototaxismo además de los de su profesión principal. El resto de los encuestados, además de ejercer como mototaxistas, tienen las siguientes ocupaciones: amas de casa, artesano, conductores de vehículos, mensajero y servidor público.

## 2. Identificación de peligros y riesgos asociados

- Riesgos disergonómicos: Un alto porcentaje de los encuestados respondieron sufrir de movimientos repetitivos, posiciones y posturas inadecuadas (12 de 17). Estas respuestas quizás se atribuyen a que la mayoría de los encuestados se concentra en el rango de 41-60 años (10 de 17).
- Riesgo psicosocial: El segundo riesgo asociado está representado por un número significativos de encuestados que respondieron tener sobrecarga de trabajo y relaciones interpersonales inadecuadas (10). Sobre este aspecto, un comentario de un mototaxista sobre el "maltrato de algunos choferes de vehículos, verbal y hasta físico" expone un riesgo psicosocial crítico de violencia vial que va más allá de la simple "relación interpersonal inadecuada".
- Riesgos químicos/ambientales: Se mencionan "Gas, H2s, Contaminación" por una encuestada, reconociendo la exposición a contaminantes atmosféricos y gases vehiculares.
- Riesgos viales específicos: Otros riesgos asociados tenemos el "riesgo de colisión por derrame de aceite o gasoil en el pavimento" y los "Conductores imprudentes". Esto confirma que los peligros del medio ambiente de trabajo (vialidad y comportamiento de terceros) son percibidos como graves.
- Riesgo organizacional: La mención de "No disponer de protocolos y/o recursos en caso de una emergencia o desastres socio naturales". Subraya la falta de estructura y planificación en este tipo de trabajo informal.

-

## 3. Impacto en los demás y conciencia ciudadana

La respuesta a la pregunta ¿indique en qué medida puede usted afectar a los demás? revela una alta conciencia sobre la responsabilidad individual y colectiva en el espacio público y la seguridad vial. Al respecto, el comentario de la profesora universitaria destaca el impacto de la "conducta adecuada o no" en la "consciencia colectiva de la ciudad" (violencia *versus* cordialidad y límites). Igualmente, varios encuestados (principalmente hombres mayores) identifican su potencial de daño a través de la imprudencia vial ("ignorar el paso peatonal", "no respetar los semáforos", "si andas comiéndote los semáforos..."). Esto confirma que el factor humano (imprudencia e inobservancia de la normativa) es un peligro auto-reconocido por los trabajadores del sector, en línea con las estadísticas de siniestralidad del INTT.

También se observa en un encuestado, la diferencia que hace del "motorizado padre de familia y que trabaja con su moto día a día en una línea" que "respete más y abuse menos" y el "resto de motorizado que se dedican a otras cosas", sugiriendo la necesidad de formación vial y regulación para los nuevos ingresos.

### B. Análisis de los resultados preliminares de la encuesta dirigida a los usuarios del servicio de mototaxi (Formulario N° 2)

El presente análisis se basa en las respuestas proporcionadas por los usuarios (60 en total entre pasajeros y ciudadanía en general) respecto a su percepción del servicio de mototaxi, centrándose

en la frecuencia de uso, la seguridad percibida, la siniestralidad experimentada y, fundamentalmente, las conductas de riesgo observadas, enmarcadas en el contexto de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SST).

### 1. Perfil del usuario y razones de uso

- Perfil: La muestra de usuarios es mayoritariamente femenina (33 menciones) y se concentra en el rango de edad entre 41 y 60 años, siendo la ocupación predominante el empleado público.
- Frecuencia de uso: La mayoría utiliza el servicio "varias veces al mes" (28 menciones), mientras que un número mínimo lo utiliza "a diario" (8 menciones). Sin embargo, un gran segmento (24 menciones) responde "nunca", lo que indica que una parte importante de los encuestados evalúa el servicio desde una perspectiva ciudadana o de "observador vial" más que como cliente habitual.
- Razón principal de uso: La rapidez (17 menciones) es el principal motivo para utilizar el servicio de mototaxi, seguida por la economía (4 menciones) y la necesidad de otra opción de transporte (7 menciones). Esto confirma el valor social del servicio, que es la agilidad, aunque la SST advierte que la rapidez excesiva es el principal riesgo vial.

### 2. Percepción de seguridad y siniestralidad

a. Nivel de seguridad percibida (Escala 1 al 5): La percepción general de seguridad es notablemente baja.

- Muy Inseguro (1): 20 menciones.
- Inseguro (2): 11 menciones.
- Moderado (3): 18 menciones.
- Seguro (4 y 5): 11 menciones.

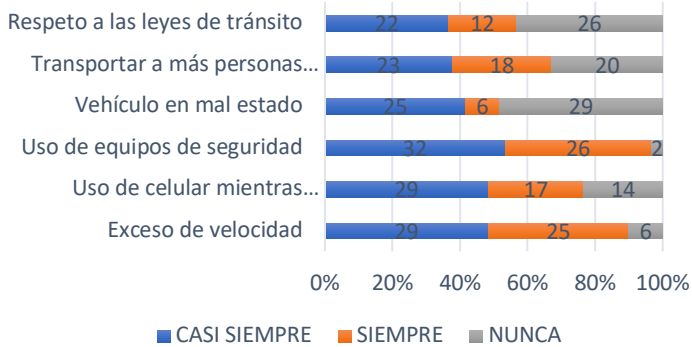
En conclusión, el 52% de los usuarios/observadores califican el servicio como inseguro o muy inseguro (calificación de 1 o 2). Sin embargo, se observa un peligro moderado representado por un 18 menciones. Esta baja percepción es una alerta roja sobre la calidad del servicio en términos de seguridad.

- b. Experiencia de Peligro (Siniestralidad): La experiencia de peligro es alarmantemente alta:
- 40 encuestados (67%) han experimentado o presenciado una situación de peligro al usar o interactuar con el servicio de mototaxi.
  - El peligro más recurrente es el accidente de tránsito (28 menciones), lo que se alinea con la LOPCYMAT (Art. 69) al tipificar los accidentes por ocasión del trabajo. También se reportan agresiones, robos, entre otros.

### 3. Frecuencia de observación de conductas de riesgo

El análisis de las conductas de los mototaxistas confirma que los peligros viales y de seguridad son el principal problema, vinculando la falta de respeto a las leyes de tránsito con la siniestralidad.

## CONDUCTAS OBSERVADAS



### Otros comentarios:

Categoría Temática	Problemas/Quejas Reportadas	Sugerencias/Propuestas de Solución
Control y aplicación de la Ley	No se multan las infracciones cometidas.	Aplicar multas consideradas para la toma de conciencia.
	No se aplica la ley de tránsito por parte de las autoridades competentes.	Multas efectivas para infractores.
	Hay total impunidad en sus acciones.	El estado debe colocar una regulación donde funcionarios y población cumpla a cabalidad las normativas.
	No hay control por parte de los entes de tránsito.	Establecer "DÍA DE PARADA" para todas las motos (como el "Día de parada" de carros).
	Hay mucha permisividad en el uso de motos.	
	No existe ninguna regulación porque hacen lo que quieren.	
	No se aplica la ley, mientras los funcionarios policiales viven "matraqueando" (pidiendo sobornos).	
Comportamiento del conductor	Esquivan los carros con rapidez, lo que ha ocasionado accidentes.	Debería existir seguridad vial y respetar las normas de tránsito y las velocidades permitidas.
	No respetan las luces de tránsito.	Restringir el mejor uso de este medio de transporte (crear leyes).
	No respetan a nadie cuando están en la vía.	
	Irrespetan la vía de los carros.	
Licencias y capacitación	Cualquiera les da licencia y permisos (porque pagan).	Cerciorarse de que en realidad esté capacitados para manejar motos.
	No deberían de permitir a los menores de edad manejarlos (causa de accidentes).	No darles licencia de manejos de motos a menores de edad (no tiene precaución).
		Impartir formación a las cooperativas de mototaxi avalada por el INTT y la Universidad de Transporte.
		Poner condiciones especiales de edad: Mayores de 21 y menores de 60.
Seguridad y equipamiento	Uno de los factores que aumenta los accidentes es la falta de capacitación	Los cascos deberían ser netamente integrales.

	y permisos.	
		Obligar a los vendedores de motos a vender la moto con casco de calidad y certificado.
Regulación del tránsito y vialidad	Servicio muy ideal y rápido, pero sin control.	Regular el tránsito en moto por autopistas.
	No hay regulación.	Crear un carril especial para motos.
	Regulación del Servicio	No permitir motos de baja Cilindrada (CC) en autopista.
		Regular el trabajo de mototaxistas (normar).
		Establecer horarios entre 07:00 am y 06:00 pm para transitar en zonas urbanas y restricción total en autopistas.
		Regular la tarifa del servicio (que sea seguro el viaje, pero económico).

Los resultados del cuestionario se observan que la mayoría de los encuestados han observado conductas de imprudencia, agresividad y el incumplimiento constante de las leyes de tránsito, creando un ambiente de alto riesgo para ellos mismos y para otros ciudadanos.

## CONCLUSIONES

Se concluye que la muestra seleccionada revela a trabajadores mototaxista de mediana edad, pluriempleados y operadores informales lo que evidencia una problemática socioeconómica relevante en el cual los trabajadores de la moto identifican claramente un escenario de multirriesgo, donde los peligros biológicos y disergonómicos son tan relevantes como los viales y psicosociales (sobrecarga, maltrato).

De igual manera, existe una elevada conciencia ciudadana y de responsabilidad vial entre los encuestados, quienes se reconocen a sí mismos como fuente potencial de peligro (imprudencia). Esto justifica la necesidad de medidas preventivas y formativas dirigidas al factor humano y al cumplimiento de la normativa (LOPCYMAT y Ley de Tránsito Terrestre), tal como propone el objetivo general del estudio. La falta de formalidad (mayoría no trabaja en línea) complica la aplicación de la LOPCYMAT, pues no existe un empleador directo que garantice el PSST y el suministro de equipos de protección personal (EPP).

Finalmente, observamos el uso del servicio de mototaxi como un medio de transporte esencial para la agilidad, pero se encuentra en un estado de alta vulnerabilidad e inseguridad percibida y experimentada, lo que exige una intervención urgente para mitigar los riesgos, especialmente los relacionados con la alta siniestralidad vial.

**Ana Virginia Tovar Alvarado**

Abogada. Universidad Central de Venezuela, Caracas.

Cursante de la Especialización de Derecho del Trabajo, Universidad Central de Venezuela.

Este trabajo de investigación es parte de la monografía del Diplomado en Seguridad Industrial e Higiene Ocupacional impartido por la Universidad Bolivariana de Venezuela.

[tovaran@gmail.com](mailto:tovaran@gmail.com)

## Lista de Referencias

Castillo, Irma et.al. Condiciones de trabajo y salud de mototaxistas Cartagena - Colombia. Disponible en: [http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S0120-55522013000300012&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S0120-55522013000300012&script=sci_arttext).

Propuestas legales y participación ciudadana en el ordenamiento del transporte urbano de mototaxis. Disponible en: <https://ciencialatina.org/index.php/cienciala/article/view/3591/5430>

Boose, William. El transporte del pueblo: lo mototaxis y la movilidad cotidiana en Lima. Disponible en, <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/ensayo/article/view/28397>

Banco de Desarrollo de América Latina. La motocicleta en América Latina. Caracterización en su uso e impacto en la movilidad en cinco ciudades de la región. Disponible en <https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/754/CAF%20LIBRO%20motos%20digital.pdf>

## ANEXOS:

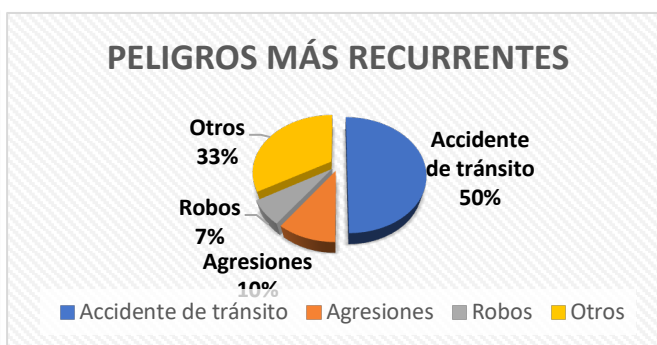
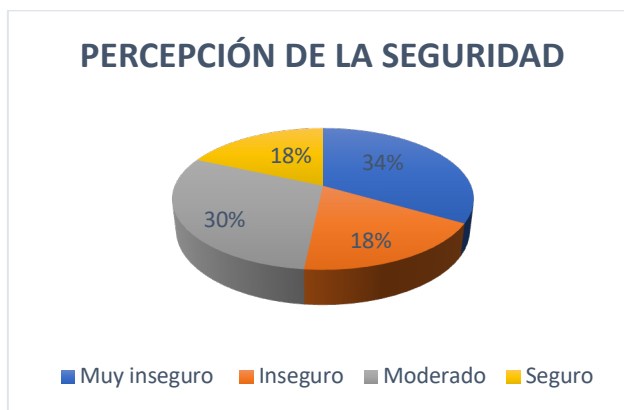
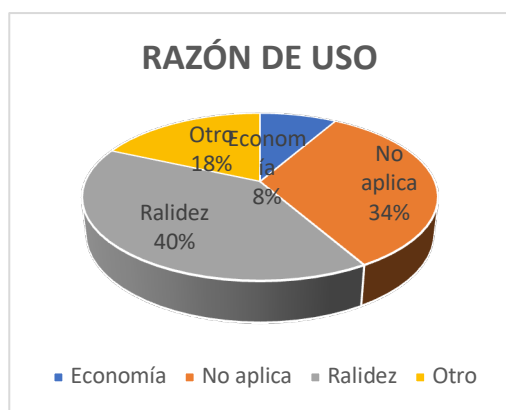
### FORMULARIO N°1:



## 6. Otros peligros

Aspecto (Categoría)	Peligro (Fuente de Daño)	Factor de Riesgo (Circunstancia que Aumenta el Daño)
Seguridad Vial y Accidentes	Hostilidad en la vía (Agresión)	Maltrato verbal y físico de choferes; vehículos que "tienden a tirarle el carro al motorizado".
	Negligencia de terceros	Presencia de conductores imprudentes en la vía.
	Superficies contaminadas	Derrame de aceite o gasoil en el pavimento.
	Entorno Vial peligroso	Condiciones generales de peligro en Calles y Avenidas (alta gravedad).
Seguridad y Preparación	Jornadas Extensas	Viajes Largos ida y vuelta a otro Viaje.
	Falta de respuesta a emergencias	No disponer de protocolos y/o recursos en caso de emergencia o desastres socio naturales.
Exposición Ambiental	Gases tóxicos	Presencia de Gas, H2s (Sulfuro de Hidrógeno) en el ambiente de trabajo/ruta.
Experiencia Laboral (Roles)	Exposición a múltiples riesgos	Experiencia en roles como escolta de camiones, que implica diversos entornos de riesgo.

## FORMULARIO N°2



## Otras conductas observadas

ASPECTO	CONDUCTAS	CONDUCTAS ASOCIADAS
<b>Infracciones de semáforos y señales</b>	No respetan los semáforos	Incumplimiento de la Ley
	Se comen la Luz de los semáforos.	Incumplimiento de la Ley
	Infringen las señales de tránsito.	Incumplimiento de la Ley
	No respetan las señalizaciones.	Incumplimiento de la Ley
	Irrespeto por las señales de tránsito.	Incumplimiento de la Ley
<b>Conducción temeraria y abuso</b>	No respetan las leyes de tránsito.	Incumplimiento de la Ley
	Motopiruetas a todas horas / Haciendo piruetas en plena vía pública.	Temeridad
	Uso de aceras y zonas peatonales para circular.	Temeridad / Abuso
	Flujo en contra sentido.	Temeridad / Abuso
	Se meten entre los carros.	Imprudencia
	Se les atraviesan a los carros.	Imprudencia
	Abuso en impedir cambios de canal o llegada intempestiva.	Agresividad / Abuso

	No respetar el lado que tienen que tomar (izquierdo), no andar por el canal rápido, no pasarte de un canal a otro a lo loco.	Imprudencia / Desorden
	En sitios donde no hay reductores van a mil.	Exceso de Velocidad
	Hacen competencias entre ellos.	Temeridad
	Conducción inconsciente.	Imprudencia
<b>Comportamiento y actitud</b>	Imprudentes	Imprudencia
	Agresividad, competitivo, irrespetuosos.	Agresividad
	Conducta temeraria, irritación, menosprecio de los conductores.	Agresividad / Actitud Negativa
	Pelea mientras conduces / A veces discuten entre ellos por los pasajeros.	Agresividad / Desorden
	Imprudencia y agresividad contra Los conductores de vehículos carros.	Agresividad
	Prejuicio contra otros conductores.	Actitud Negativa
	No son personas.	Descalificación extrema
<b>Condición física (Consumo)</b>	Bebida con alcohol / Maniobras Indebidas, Efectos de Alcohol / Alcohol / Estado de ebriedad.	Riesgo por Consumo
<b>Condiciones y mantenimiento</b>	Mal estado de los vehículos / Motos viejas.	Riesgo Mecánico
	Motos de baja cilindradas en autopistas.	Riesgo de Flujo / Normativo
	Transporte de cilindros de GLP, sobre peso en la unidad (moto).	Riesgo Operacional
	No conocer la moto.	Falta de Conocimiento
<b>Organización y regulación</b>	Falta de organización entre ellos mismos muchas veces.	Desorden / Caos
	Se paran donde quieres / Cruces indebidos.	Desorden / Abuso
	Toma vías alternas que sin inseguras.	Desorden / Riesgo
	Muchos menores de edad con moto.	Incumplimiento Normativo
	Conocen la ciudad, pero no la ley.	Falta de Formación
<b>Riesgos y consecuencias</b>	Utilizada para el robo.	Riesgo de Seguridad Ciudadana
	Muchos accidentes por irresponsabilidad y les quedan secuelas o fallecidos.	Riesgo Alto
<b>Aspectos del servicio</b>	Tiene los cascos y no se los dan a los usuarios.	Incumplimiento de Seguridad
	Apurados.	Presión de Tiempo
	Es utilizado como medio de transporte escolar.	Riesgo para Terceros
<b>Observaciones positivas/neutras</b>	Están acatando las normas de seguridad / Están acatando las órdenes.	Excepciones Positivas
	Ninguna otra relevante (mencionado 3 veces) / Todo excelente	Ausencia de Queja
	Que son buenas pero peligrosas.	Dicotomía
	La línea que yo uso es segura, aunque he observado que muchos motorizados ponen su vida y la de otros en riesgo.	Seguridad Aislada