

Trayectorias laborales de motoqueros en Capital Federal (2014- 2017)

# Acelerando la moto

“No nos para nadie ni la lluvia ni el trueno.  
El trabajo es duro pero poco el sueldo  
Documentos, pizza, valores, remedios.  
Kamikazes del asfalto.  
Ningún carril es el nuestro.”  
(Fragmento de la letra del Rock del motoquero.  
Autor anónimo)

En este artículo, elegimos escribir sobre los motoqueros porque consideramos que el trabajo con la moto es representativo de una forma de trabajo informal que surgió a mediados de los '90 dentro de un contexto de grandes transformaciones en el mercado del trabajo cuyas características principales fueron la inestabilidad, la precariedad laboral y el desempleo. Nos interesa problematizar tres cuestiones que están presentes en el imaginario de ser motoquero: el trabajo como refugio, la posibilidad de ser cuentapropista y el cooperativismo como una forma de militancia y de organización política. **¿Qué es ser motoquero?** ¿Cuáles son las condiciones del trabajo del motoquero? **¿Se puede pensar en una identidad motoquera?** Esos son los interrogantes principales que acompañaron el desarrollo de las entrevistas. Para delimitar nuestro objeto de estudio, tomamos la definición de motoquero que surgió de las propias entrevistas en las cuales se los definía como “aquellas personas que utilizan a la moto como una herramienta de trabajo”.

En ese sentido tuvimos en cuenta para realizar este trabajo una doble perspectiva: por un lado, las subjetividades de los trabajadores de la moto a la hora de autodefinirse y por el otro lado, su condición laboral. La investigación se realizó durante los años 2014-2017. Para llevar a cabo este artículo utilizamos herramientas metodológicas de carácter cualitativo, como fueron las entrevistas

en profundidad que realizamos a los seis motoqueros. La observación participante en marchas, asambleas y reuniones que tuvimos en sindicatos y cooperativas, el análisis de fuentes primarias y secundarias que abarcan desde las leyes vigentes que regulan la actividad motoquera hasta periódicos en los cuales se los menciona. Una forma de darle un ordenamiento conceptual a nuestro trabajo fue sistematizar las entrevistas en tres tipos de trayectorias laborales entendiendo a las mismas como una construcción teórica de carácter de tipo ideal que nos permite delimitar y sistematizar las entrevistas realizadas para la investigación y lograr de esta manera una mayor precisión analítica: Los que se bajaron de la moto, los que no se bajaron, y la moto política.

## La moto política

***Definimos a la moto política a aquella que es utilizada no solamente como una herramienta de trabajo sino también como parte de su militancia política.***

Fue un lunes a la noche del mes de mayo, que llegamos a la cooperativa ubicada en el barrio de Villa Crespo. Los motoqueros estaban en plena asamblea, lo que significó que no nos pudieran atender y que por una cuestión de principios organizativos no podíamos formar parte de la misma. Sin embargo, los compañeros decidieron que uno de ellos sea el responsa-

ble de darnos respuestas a nuestras preguntas en un bar ubicado en Acevedo y Corrientes. Es por todo eso que Marcelo está frente a nosotros en la mesa y nos cuenta que tiene 28 años. La cooperativa donde trabaja, se inició en su momento como *“una contención hacia los compañeros para conseguir trabajo”*.

En seguida, nos relata la historia del surgimiento de la cooperativa, contando una anécdota donde *“un día vino un pibe en bicicleta, tenía un cliente en una pequeña casa de ropa en Palermo y había otro compañero que tenía un cliente que vendía telas en Villa Crespo”*. De esta manera, se fue desarrollando la cooperativa bajo una lógica, según sus palabras: *“de cliente a cliente”* y ***“no con la lógica de que el cliente mío es mío y de nadie más sino de que el cliente mío es de todos.”***

En la actualidad, esta cooperativa cuenta con 10 integrantes, aunque generalmente este número se va modificando con la entrada y salida de los motoqueros. Entre los que se encuentran: *“los que dejan un tiempo y vuelven y aquellos que permanecen por poco tiempo”*.

En relación a las condiciones de trabajo Marcelo señala que *“la cooperativa a pesar de que no cuenta con un “patrón”, no hay una exigencia en cuanto a los tiempos laborales y uno establece pautas con los clientes. El trabajo sigue teniendo su precariedad debido a que tenemos que trabajar en días de lluvia con los riesgos que implica manejar con esas condiciones climáticas, no tenemos un sueldo fijo, solo obtenemos la ganancia por lo que trabajamos y el dinero obtenido, en su mayoría debe utilizarse para pagar el alquiler del espacio que ocupa la cooperativa. En el caso de que un compañero de trabajo se accidente, nos organizamos para sostenerlo económicamente.”*

Marcelo compara los riesgos laborales que existían en el 2001 en relación al presente. Para él, la cantidad de accidentes de trabajo disminuyó y lo refuerza comentando la lectura de un artículo sobre la estadística anual de accidentes de motos. Según Marcelo, la cantidad de muertes no es *“significativa cuantitativamente”*, justificando que esa cifra se reduce al motoquero que trabaja en mensajerías, cometiendo imprudencias en sus viajes, acelerando la velocidad para llegar con los tiempos estipulados, esquivando colectivos y coches”.

La organización de la cooperativa consiste en realizar un trabajo de 8 horas de viajes y trámites, para concluir la jornada en una reunión laboral que denominan *“mesa territorial”* donde se nuclean otras cooperativas del barrio con el fin de organizar actividades, recreativas o gremiales. Además es importante mencionar que de manera quincenal o mensual, se realizan asambleas. Estas reuniones asamblearias son consideradas *“el órgano máximo de decisión”* que tienen ellos y pueden tener hasta cuatro horas de duración. Sobre dichas reuniones, Marcelo considera que los motoqueros que asisten *“somos todos iguales, somos todos laburantes”* y en la misma, se plantean *“todas las cuestiones de para donde se encara la cooperativa”*. Considera que muchas veces el trabajo presenta riesgos como accidentes de tránsito, por *“situaciones que tenes que acelerar o acelerar porque te cierra un cliente”*. En sus palabras expresa estos peligros de manejar de manera imprudente, donde *“muchas veces te la jugas”*.

Aunque en el balance, nos expresa que *“este trabajo posee más cualidades positivas que negativas”* y él, lo ve reflejado *“en el local de la cooperativa donde poseen un sillón, pueden mirar televisión o tomarse un café para distenderse”*. Estos aspectos, se refuerzan cuando en sus comienzos no contaban con este espacio de trabajo y debían reunirse en la plaza y cuando llovía, se refugiaban en el techo de un bar.

En referencia a los peatones y su relación con otros medios de transporte, nos confiesa que existen distintos tipos de miradas sobre ellos, hay autos que *“te cierran la ventanilla”*, las mujeres *“se agarran las carteras”*. Y esta reacción, provoca que el motoquero se acostumbre a vivir estas situaciones con cierta naturalidad. Esta estigmatización social, según él, la viven *“desde el año 2008, 2008-2009 donde empiezan con la caracterización del delincuente que usa moto como motochorro”*. Marcelo lo relaciona: *“con la propuesta presentada por el PRO, en la capital federal como la prohibición de acompañante, en zonas comerciales y en el microcentro; y la cuestión del chaleco en el año 2010”* Nos comenta que ante los proyectos de ley presentados, SIMECA luchó pero no obtuvo los resultados esperados.

En cuanto a la situación en la Provincia de

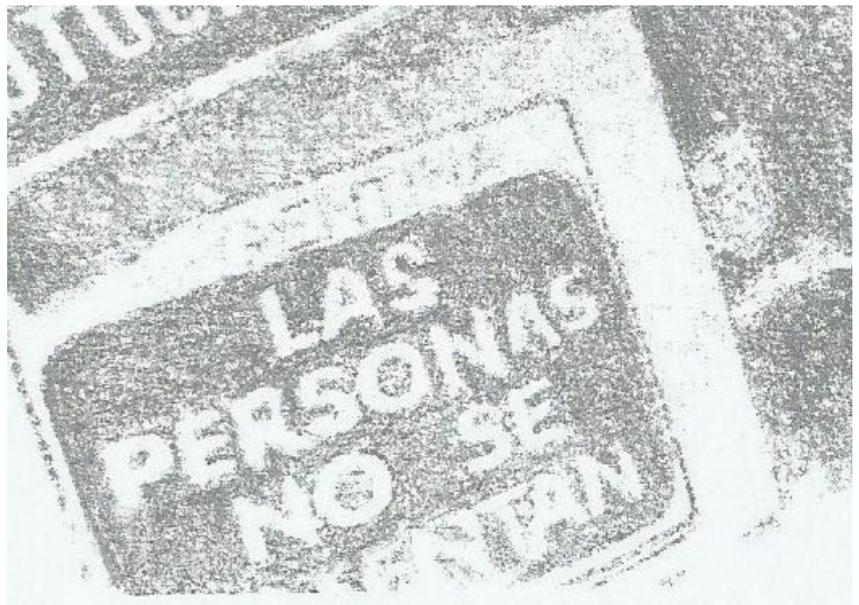
Buenos Aires, expresa que *“ante un decreto tenes que ponerte el chaleco con tu número de patente y el casco con tu número de patente pero eso después lo tiene que decidir cada municipio, el municipio de Vicente López ya se puso en regla con eso y ya están parando motos...”* Y nos comenta que el único municipio que puede tomarse como un ejemplo positivo es el caso de ***“Bahía Blanca que por el Consejo del Deliberante votó no estar en esa norma discriminatoria hacia los motoqueros. Es el único caso, que por suerte en Bahía Blanca no nos ven como delincuentes.”***

Por último, Marcelo relata que en los recorridos con la moto, hay una identificación entre motoqueros donde se miran, se realizan señas y en ocasiones, mantienen conversaciones aisladas sobre el clima o el tiempo de trabajo que les falta. Para él, es importante tener en cuenta la cuestión generacional, ya que los “nuevos motoqueros” ante un accidente no suelen “parar la moto” para ayudarte, mientras que las generaciones anteriores se solidarizaban: *“vos estás en la fila de un banco sacas dos números para el otro que viene atrás.”* Estos códigos, según Marcelo, *“son los viejos códigos que tenemos nosotros.”*

Para realizar la segunda entrevista tuvimos que ir hasta la Asociación Sindical de Motoqueros que se encuentra en el barrio de Constitución, ubicado en la calle Carlos Calvo 921. La misma posee un marcado perfil peronista y eso se puede ver cristalizado en su logo que los identifica en la misma página de internet, ya que lleva la frase: *“volveremos”* en la cual refleja su adhesión a los gobiernos kirchneristas durante el período 2003-2015.

Fue a eso de las tres de la tarde que nos encontramos con Ariel quien tiene 36 años, es motoquero y trabaja

en el sector de prensa de la Asociación Sindical de Motociclistas y mensajeros. Ni bien nos sentamos en una de las oficinas, nos señala que *“ASiMM cuenta con más de 4.500 afiliados en la Ciudad y provincia de Buenos Aires. El sindicato agrupa a los trabajadores que realizan sus tareas laborales utilizando como herramienta una moto, triciclo, ciclomotor, cuatriciclo, bicicleta y/o todo vehículo de dos ruedas que realice gestiones, entregas y retiro de sustancias alimenticias y elementos varios de pequeña y mediana paquetería en cualquiera de los vehículos citados en un plazo menor a las 24 horas.”* Los medios de comunicación que utilizan para difundir su trabajo de acción sindical son una página de internet y el dominio creado en la red social Facebook, donde



confeccionan una serie de rankings para identificar, en sus propios términos: las peores agencias, las peores empresas de reparo a domicilio, los peores patrones y denunciar a los compañeros laborales sobre actitudes que perjudiquen a sus propios compañeros motoqueros. Otra peculiaridad de sus medios de difusión son las constantes citas sobre Perón y Evita, reforzando la idea de que ***“la unión, hace la fuerza”*** para avanzar en la regulación y erradicar de esa manera lo que ellos consideran el trabajo en negro. Ariel nos comenta que el gremio lleva ya cuatro años desde su normalización y que va a haber elecciones en diciembre para elegir a las autoridades que los representen. Nos cuenta entusiasmado que *“la participación para las elecciones suele ser muy alta. De hecho, en las últimas elecciones, los representantes del gremio ASiMM obtuvieron el 98% de los votos.”*

En Mayo de 2016, la Asociación Sindical de Motociclistas Mensajeros y Servicios (ASiMM), que conduce Marcelo Pariente, logró que la legislatura apruebe la ley que regula su actividad “En el marco de la resolución de la COMISION NACIONAL DE COMUNICACIONES que definió el concepto de mensajería urbana, y le dio una identificación propia dentro de la actividad postal en

general; esta ley la reconoce formalmente y la incorpora al código de tránsito y transporte de la ciudad, algo por lo que venimos peleando hace muchos años”, (Marcelo Pariente, Secretario General del sindicato – página de ASIMM) Esta medida tiene como fin erradicar la precarización laboral en las mensajerías. Aunque también reconocen que aunque se haya aprobado la medida para regular este trabajo, la misma no se aplica como debería y tiene poca difusión con lo cual, los abusos de las empresas de mensajería siguen existiendo.

En su pelea por conquistar derechos que regulen la actividad de los motoqueros, el sindicato promueve el conocimiento de estas leyes, aunque reconocen que en el trato entre el dueño de la agencia y el motoquero, la informalidad permite que se produzcan muchos abusos por parte de la empresa, incluyendo amenazas de despido. También menciona que “esta asociación realiza actividades sociales, desde entrega de guardapolvos y útiles a los alumnos de las escuelas públicas, hasta organizar un festejo del “día del niño” con entrada gratuita para sus afiliados.”

Ariel nos explica que “el gremio busca la profesionalización de su actividad realizando cursos de capacitación y de certificación nos da la posibilidad de ser reconocidos como trabajadores calificados por el MTEySS, lo que nos pone en condiciones inmejorables para avanzar en la categorización y el escalafonamiento de nuestra labor.”

Para Ariel la asunción de Macri como Presidente de nuestro país perjudicó al gremio y al conjunto

de los motoqueros en general. Expresa que “la gestión macrista ya en la ciudad había reforzado la idea del motochorro y la propuesta del uso de pecheras en el motoquero. Luego de mirar su celular y encontrar mensajes que no había visto, nos comenta que lo lamenta pero tiene que cumplir con otros compromisos. Antes de despedirse nos deja este comentario “El gobierno de Macri implica un gran retroceso para todos nosotros para erradicar la estigmatización sobre el motoquero vinculado con un motochorro por los medios de comunicación dominantes”.

## El que ya se bajó de la moto

**La trayectoria laboral que definimos como “el que se bajó de la moto”, tiene que ver con aquellos que decidieron abandonar el trabajo de motoquero con el fin de encontrar un trabajo que presente mejores condiciones económicas y laborales.**

Cristian y Bruno son estudiantes del profesorado IES N° 1 Alicia Moreau de Justo. Cristian estudia el profesorado de Historia y Bruno en el de Letras. Gracias a conocidos que se desempeñan como alumnos y profesores en esa institución, pudimos acceder y hablar con ellos en distintos días de la semana.

Cristian nos cuenta que tiene 33 años y actualmente no trabaja de motoquero. Cuando comienza la entrevista, nos comenta que trabajando en la moto se hace difícil lograr estabilidad laboral e identifica que fue un proceso donde



tuvo que transitar por varios trabajos de mensajería donde el aporte era en negro y en sus palabras: “una vez estuve dos meses sin cobrar”. Al principio, cuando vivía con su familia, el dinero le alcanzaba para pagar en cuotas su propia moto y para salidas nocturnas. Cristian también expresa la dificultad que tiene conseguir un trabajo fijo en mensajería, tal es así que cuando logra obtener un puesto laboral en Philips, lo relacionaba como “un premio”. Al recordar aquellos días de motoquero, ríe y reflexiona. Su trabajo en la moto lo realizó entre los 26 y los 28 años. Y reconoce que no volvería a trabajar con la moto porque tenía que “correr mucho” para llegar a cumplir con su trabajo y así, su labor se tornaba agotadora y estresante. También observa aspectos positivos de ese trabajo, como “el no estar encerrado en una oficina otorga una sensación de libertad, donde no hay nadie que te controle.” A pesar de que no le preguntamos sobre el tema, destaca por sobre todas las cosas, a la amistad que logró con muchos de sus compañeros relatando incluso casos de solidaridad donde se cubrían para poder estudiar, en caso de enfermedad o si estaban muy cansados y sobre todo, si se les pinchaba la moto en la calle. En relación a los motoqueros, Cristian destaca que entre sus pares había “identificación absoluta como grupo” donde inclusive la visión de algunos medios de comunicación era resignificada desde el humor expresando que “nos boludeábamos como motochorros, esa clasificación estigmatizadora que nos hacían, nosotros la reivindicábamos”. Otro de los aspectos positivos que el identifica es el prestigio que obtenía con las chicas donde con una moto uno “se puede ganar una minita” aunque la contraparte negativa era la inestabilidad, la precariedad laboral y la incertidumbre de cobrar cuando trabajaba en negro. Por último, Cristian decide hablar sobre el papel de la policía a la que considera nefasta y antes de despedirse nos regala una anécdota “lógicamente siempre tenía que arreglar con ellos cuando me querían sacar la moto, una vez me pasó eso que tuve que arreglar porque crucé con la barrera baja, los hijos de puta me sacaron 150 pesos, pero llegaba tarde”.

Bruno se presenta diciendo que tiene 24 años, que es estudiante de Letras en el profesorado y que va a tercer año, que está de novio con Maia, se ríe. Después se pone serio “Comencé a trabajar de motoquero por la noche a los 16 años, un vecino amigo me prestaba

*la moto para laburar. Bah en realidad nunca tuve una continuidad sostenida con ese trabajo y a los 18 años dejó de trabajar con la moto.”*

Ante la pregunta sobre qué es ser motoquero, Bruno nos responde que es aquel que vive arriba de la moto, “por sentido de pertenencia, por ponerse camperas de cuero, eso es también ser motoquero pero no necesariamente laburar arriba de la moto.” En esta definición sobre ser motoquero, Bruno también destaca el sentido de lealtad y pertenencia de grupo que según él los representa tanto en lo que se refiere a la lealtad al trabajo, al compañerismo y “al compartir con el otro, unas mismas condiciones de trabajo.” El trabajo de motoquero para Bruno tuvo sus ventajas y desventajas. Las desventajas se relacionan a que el trabajo según él, era en negro, de noche y si tenía algún accidente con la moto, los empleadores “no lo cubrían en nada”. Los aspectos positivos se relacionan a la tranquilidad de estar solo y que a la noche, el tránsito disminuye considerablemente. La mayoría de sus trabajos fueron de delivery y en menor medida, de mensajería. Bruno se detiene a contarnos detalles de lo que significa trabajar de delivery, nos comenta que “lo positivo de ese empleo es el dinero que te haces en el día con la propina porque el sueldo fijo del delivery suele ser escaso. Las horas de trabajo no se excedían entre cuatro y seis horas. Cuando comenzó a estudiar, los tiempos para el trabajo y el estudio ya no le alcanzaban. Y como no le gustaba trabajar de día con la moto porque viajaba al centro y manejaba otros tiempos, con lo cual su trabajo se tornaba más peligroso. Decidió optar por otro tipo de trabajo. En la actualidad sigue teniendo amigos motoqueros de aquellos tiempos en los que laburaba en la moto. Le dicen que “Macri pone trabas a los motoqueros porque ya no pueden estacionar en cualquier lado, tienen que estacionar en ciertos lugares, que están preestablecidos y el uso de chaleco y la patente en el casco. Se trata de una persecución a los compañeros motoqueros para que no se nos vea como motochorros...”

Bruno reivindica el papel que tuvieron durante la crisis del 2001 donde fueron “todo un caballito de batalla, una base de resistencia ante la represión policial. Nos comenta que hace poco, el 20 de diciembre realizaron un acto en el lugar donde mataron a Gastón Rivas y él fue. “Rivas es todo un emblema del motoquero en el 2001.” También nos comenta que en los motoqueros predomina el trabajo de autogestión y que los mismos están

En relación a la cuestión de género, Bruno nos menciona que no vio mujeres trabajando arriba de una moto, en sus recorridos, porque según él, las mujeres no abundan en este tipo de trabajo. Luego, al reflexionar sobre la edad para dejar de trabajar en la moto sostiene que “hay una edad en que los motoqueros, si bien todavía siguen trabajando arriba de la moto...buscan salir”. Bruno piensa que cuando sean mayores, tengan su familia, no van a querer correr riesgos por accidentes en la calle. “Hay una búsqueda de trabajo más estable”. Aunque él conoce a un compañero de unos 50 años que no se piensa bajar de la moto.

Al referirse a la actualidad, Bruno nos señala que los motoqueros vivenciaron “cambios reales en las condiciones de trabajo” donde “también se vieron beneficiados”. Para finalizar la charla con nosotros, nos cuenta dos anécdotas que le sucedieron arriba de la moto: “la mala es que me chocó una ambulancia y luego la misma me llevó. Y una buena como divertida fue, que un día llevo un pedido trabajando en el Oeste, en una pizzería en Haedo y me paga un chabón y veo alguien adentro de la casa conocido. Era Javier Martínez, que estaba con Pajarito Zaguri y Alejandro Medina...así que bueno, estoy orgulloso porque le di una pizza a Pajarito Zaguri que ya se nos fué.”

## Los que no se bajaron de la moto

**La trayectoria laboral que definimos como “los que no se bajaron de la moto” está relacionada con la idea del motoquero que utiliza la moto como instrumento de trabajo desde hace un tiempo determinado y a pesar de poseer años de experiencia y una edad determinada siguen trabajando con la moto.**

Jeremías tiene 36 años en el momento de la entrevistanos cuenta que en un principio utilizaba la moto para ir al supermercado en el cual era repositor. Luego al ser despedido, comenzó a trabajar en la moto con su primo que era dueño de una mensajería La misma tiene 15 motoqueros y se trabaja de lunes a viernes. Cuando le consultamos acerca de su trabajo y las distancias que recorre día a día con su moto, nos cuenta que trabajamos con una cartilla de clientes con diferentes tipos de pedidos como trámites bancarios, trasladar sobres y enviar regalos durante las fiestas de fin de año. Las distancias que recorremos no se limitan a la

capital federal, sino que también realizamos recorridos por la provincia de Buenos Aires, una vez fuí a La Plata y a otro compañero le tocó ir a Lujan.

El tiempo que se emplea en el trabajo de Jeremías, evidencia una práctica laboral que posee sus dificultades y riesgos en los recorridos habituales. “En el día a día el tiempo es clave”, por eso nos confiesa que realiza pedidos constantemente sin respetar las normas viales y en ocasiones, cruzando el semáforo en rojo. Cuando se le acumulan los trámites bancarios retira un número en un banco y luego sale con la moto para realizar otros trámites. Luego de transcurrido un tiempo, vuelve a la sucursal bancaria y espera el turno que retiro anteriormente. En este caso, “el propio trabajo implica jugar con el tiempo y organizarse”.

En cuanto a la relación con sus compañeros y otros motoqueros que no pertenecen a la mensajería, Jeremías expresa que el trabajo de motoquero posee un sentido muy fuerte de compañerismo y unión. El trato entre nosotros siempre es cordial en lo cotidiano. Aún así, duda de que el compañerismo suceda en las mensajerías más grandes y pone como ejemplo: el hecho de hacer un asado, todos estén presentes en las reuniones o quedarse charlando cuando termina la jornada de trabajo, no lo veo tan fácil de hacer en una empresa grande donde todo es más impersonal. Jeremías reivindica la camaradería entre los motoqueros” me pasaron miles de veces de preguntar por una calle y ver como los locos se detienen y sacan la Guía T para guiarme o cuando hay un choque, es raro ver pasar a un motoquero y que no pare si te pasó algo.

La relación del motoquero con los “otros medios de transportes”, principalmente, el taxi y el colectivo, suele ser complicada para él. Entre los taxistas y el colectivo, siempre está la fama de que el motoquero hace todo mal y ellos no. Muchas veces nos mandamos mal pero ellos también. Muchas veces quise pasar con la moto entre el medio de dos vehículos, y ellos no me permitían y encima me cerraban el paso.

Con respecto al propio trabajo a Jeremías le resulta dinámico, no se aburre nunca. Pasan chicas, hombres discutiendo, siempre algo nuevo pasa. Nos confiesa que cada vez se cuida más cuando hay tráfico y con las multas. Sobre la edad límite para trabajar con la moto, Jeremías habló el tema con sus compañeros y ellos piensan que la idea de ser un cadete a los 50 años no es agradable.

**Estaría mucho mejor progresar laboralmente, no como los motoqueros conocidos que llegando a esa edad, son conscientes de que cada vez que pase más el tiempo están más expuestos a que la calle cambia y que se pueden accidentar.** Las condiciones de trabajo presentan sus dificultades en esta época porque la demanda de trabajo disminuyó mucho, pero eso pasa como cualquier trabajo, el de un kiosquero, de un remisero, concluye Jeremías antes de despedirse de nosotros.

Daniel tiene 48 años, lo dice orgulloso mientras nos saluda y nos cuenta que tiene cuatro hijos y nos muestra orgulloso las fotos de color de sus dos nietos que lleva en la billetera. A la nena le dice Luli y tiene dos años según él y al bebe gordo y cachetón que vemos en la imagen, tiene ya un año y asegura que es igual a él por más que se llame Roberto. La entrevista se hace un miércoles en un bar ubicado en la Avenida Córdoba y Junin, mientras brindamos con una cerveza nos cuenta que comenzó a trabajar allá por el 97 en mensajería utilizando una bicicleta al principio (se ríe con fuerza y nos hace tentar también a nosotros) y al año, adquirió una moto sin saber manejar. Al mes siguiente ya circulaba lo más bien con la moto para enviar y llevar pedidos. A partir de ese momento, siempre utilizó la moto para trabajar. Su primera experiencia laboral con la moto era de manera independiente manejando una agenda con clientes propios.

Nos dice que en esa época había más posibilidades de trabajar con ese formato y que a uno le iba bastante bien, sacaba su buena moneda. Él sostiene que actualmente la demanda de trabajo disminuye porque hay más motos, más bicicletas, en síntesis, hay más oferta, más rivalidad. En esa competencia que nos cuenta Daniel, gana el que oferta un servicio más completo al cliente y con mejor precio. Nos asegura que después de estar casi veinte años arriba de la moto, se manejan de otras formas los tiempos, y ya no se realizan ciertos trámites como en los bancos o en la AFIP, donde la tecnología ganó terreno y si bien implica una ventaja, también significa menos trabajo. Daniel nos confiesa que cuando trabaja con la moto se siente libre para manejar sus propios tiempos y recorridos. Esta libertad implica riesgos y él ve la calle cada vez más complicada. Por un lado, esto se manifiesta en que la ciudad creció y creciendo la cantidad de autos que provocan un mayor tránsito. Por otra parte, cada día se respe-

ta menos ciertas conductas del manejar, *todo el mundo cada día anda más apurado*. Con respecto a esto, nos cuenta que el mismo bajó un cambio y que si hay que hacer un viaje a la luna, ya no lo acepta. Entre risas, explica que selecciona los viajes, que si la zona es complicada por los robos, opta por no tomarlo, y si el viaje se tiene que realizar igual, ya tiene previsto en qué horario pasar por ahí como una estrategia ante la inseguridad.

Daniel expresa que si bien hay códigos con aquellos motoqueros que vienen trabajando de esto hace mucho tiempo, también nota que se van perdiendo. ¿Es una cuestión de edad? Él cree que no, que es un cambio de época. Le pasó una vez al dejar la moto y pasaron dos motoqueros grandes, y vieron el casco y ya se lo querían llevar. En el día a día, tampoco ve muchos códigos en el propio laburo, él lo relaciona con un clima de desconfianza. Actualmente, si Daniel observa a un motoquero que tiene alguna dificultad con su moto, duda en la posibilidad de frenar y ayudarlo. Ante la propia inseguridad de las condiciones de trabajo, a Daniel se le suma la inseguridad que observa en la calle.

Daniel opina sobre los motoqueros que recién se inician en el oficio y los observa en sus términos con ganas de comerse la calle, con mucho apuro. Él sabe que es también por la posibilidad de obtener más dinero, pero también nos aclara que si viajar constantemente con una velocidad no permitida, tu propia actividad te puede costar la vida y en esa vorágine cree que no vale la pena arriesgarse a *“romperse una gamba”*, estar enloquecido en la calle, por solamente llegar a tiempo y a destino.

Con respecto a la imagen del motochorro sostiene que es *construida por los medios de comunicación*, empieza a contarnos anécdotas de que a veces, al arrimarse a una señora, ella lo mira con cara de desconfianza. Si realiza una entrega en la puerta de una casa, esperan a que se identifique, con una marcada desconfianza. Él conoce las legislaciones vigentes y si bien no nos comenta demasiado sobre ellas, acepta la idea de la imagen del motochorro pero con la reserva de acotar, de que uno se da cuenta, cuando alguien es motoquero o no lo es, cuando uno es un laburante o un chorro.

## Analysis

El trabajo de motoquero, desde sus comienzos a mediados de los 90' fue una salida laboral frente

a la crisis económica en nuestro país que trajo como consecuencia: profundas transformaciones en el mercado laboral en un contexto en el que se produce un aumento de la pobreza, del desempleo y de la inestabilidad laboral. Este trabajo les permitió a muchos jóvenes obtener en algunos casos “un refugio” dentro del trabajo informal de manera transitoria hasta poder conseguir un trabajo con mayor remuneración y mejores condiciones laborales. En el relato de “los que se bajaron de la moto”, se percibe el trabajo de motoquero como una opción de transición en la búsqueda de oportunidades laborales más estables, sin desechar la posibilidad de volver a trabajar con la moto, siempre y cuando el mercado laboral no ofreciera otra opción más viable. También fue la posibilidad real de convertirse en un cuentapropista y en otras oportunidades permitió la conformación de cooperativas con una identidad organizacional de carácter autogestivo durante el auge y consolidación

de las mensajerías privadas. A pesar de los aspectos positivos que caracterizan al trabajo motoquero como una posibilidad laboral ante el desempleo, desde los relatos en las tres trayectorias abordadas, las condiciones laborales son identificadas con la precariedad por el peligro que presentan los recorridos realizados en relación al escaso tiempo que tienen los motoqueros para llevar a cabo su trabajo. Además, otra característica negativa del trabajo motoquero son los accidentes de tránsito que año tras año son más numerosos y esto se expresa en los relatos de Daniel y Jeremías en los cuales sostienen que el trabajo con la moto está asociado a seguir arriesgando la vida en cada recorrido. Otros datos a tener en cuenta es que en el discurso de los motoqueros está casi ausente la mujer en el trabajo con la moto, denotando que la actividad de motoquero es realizada en su mayoría por hombres. Aunque esto no quiere decir que no haya mujeres que no utilicen la moto para trabajar



u ocupen un lugar administrativo en la empresa o cooperativa, pero sí expresa que su presencia e incidencia en este ámbito laboral es claramente minoritaria. Si bien la mayoría de los motoqueros son jóvenes, hay que tener en cuenta en el análisis que algunos de “los que pasaron la edad de 40 años” siguen trabajando con la moto ante la falta de oportunidades en el mercado laboral.

Gabriela Wyczykier (2010) cuando analiza la experiencia de las fábricas recuperadas en nuestro país, considera que en la recolectivización se pueden recrear situaciones colectivas de trabajo y afrontar de esa forma riesgos materiales y culturales proveniente de la pérdida de

trabajos formales. Ese concepto de recolectivización nos sirve para comprender la solidaridad del compromiso grupal en un contexto de descolectivización y de individualismo acérrimo. La solidaridad en el caso de los motoqueros se ve cristalizada cuando se reconocen entre sí como pares y se asisten mutuamente, consultándose direcciones o intentando resolver juntos problemas técnicos de la moto, o en algún accidente en la calle. Y sobre todo cuando comparten luchas por reconocimientos y derechos en las movilizaciones. Es en la matriz territorial de la calle por excelencia donde se producen estas solidaridades.

Analizar su identidad laboral como grupo nos permite pensar no sólo en una solidaridad interna

dentro del espacio laboral sino también externa a él, reconociéndose como motoquero por más que no trabajen juntos. En ese sentido es interesante los casos de Cristian y Bruno, quienes a pesar de haber entrado como motoqueros con la idea de ser cuentapropistas o como un espacio de refugio hasta lograr un trabajo mejor, reivindiquen, no solo en términos económicos, e individuales aquella experiencia laboral sino en términos colectivos e identitarios. Ambos recuerdan como positivas aquellas prácticas de solidaridad que se daban en el trabajo de motoquero y que en su trabajo actual no existen. De los relatos de los entrevistados se desprende la idea de una pertenencia grupal, de un nosotros que permite pensar en términos ideales y reales “si nos tocan a uno, nos tocan a todos.”

Sin embargo en la mirada de Daniel se puede contraponer otra postura que en algún punto, no deja de ser interesante para poder pensar en una identidad motoquera fragmentada, mucho más compleja y heterogénea. Para él, en la actualidad, ha crecido mucho la competencia por la cantidad de oferentes motoqueros que hay y considera que muchas veces “el motoquero no se reconoce con los otros compañeros”. No ve solidaridad en sus viejos compañeros, los cuales algunos ya son dueños de agencia y “se olvidan de esos tiempos motoqueros”, ni tampoco lo ve en los jóvenes que se suman a la tarea de motoquero, por el contrario se compite cada vez más y no se respetan determinados códigos de solidaridad que antes sí estuvieron presentes. Marcelo en su entrevista también coincide con Daniel, a pesar de que hay diferencia de edad entre ambos, que con las nuevas generaciones de motoqueros se perdieron prácticas solidarias y de pertenencia colectiva. Por lo tanto hay una fragmentación real, hay competitividad y rivalidad entre los motoqueros, hay alienación, sería un error no dar cuenta de estas diferencias y plantear la experiencia de los motoqueros en términos de homogeneidad.

A lo largo de las entrevistas, los motoqueros tuvieron en cuenta en sus intervenciones el papel que cumplieron algunos medios de comunicación al informar sobre temas de inseguridad y relacionar a los mismos con el uso de la moto. En ese sentido podemos decir que los medios contribuyeron a estigmatizar la figura de los motoqueros y a su vez construyeron una etiqueta, en la cual, los que trabajan con la moto, aparecen asociados con la

figura del motochorro. El concepto de estigma desarrollado por Goffman, nos permite analizar a los grupos motoqueros a partir de los medios y el discurso del gobierno ya que le otorgan determinados signos portadores de información social. (Goffman, 1963) Etiquetándolos como motochorros mediante el reconocimiento cognoscitivo que hacen los sujetos de ellos, se va construyendo una alteridad negativa del colectivo de motoqueros. El concepto de estigma alude a la identificación social de signos negativos donde se advierte que el portador es asimilado como un criminal, una persona corrupta, ritualmente deshonrada, a quien debe evitarse, especialmente en lugares públicos. (Goffman, 1963) Esta categorización diagrama un escenario social de confrontación hacia el colectivo de los motoqueros. En términos de Goffman, el intercambio social rutinario en medios preestablecidos nos permite tratar con “otros” previstos pero la dificultad comienza cuando los agentes sociales identifican al colectivo analizado, con una identidad deteriorada asociada a la criminalidad.

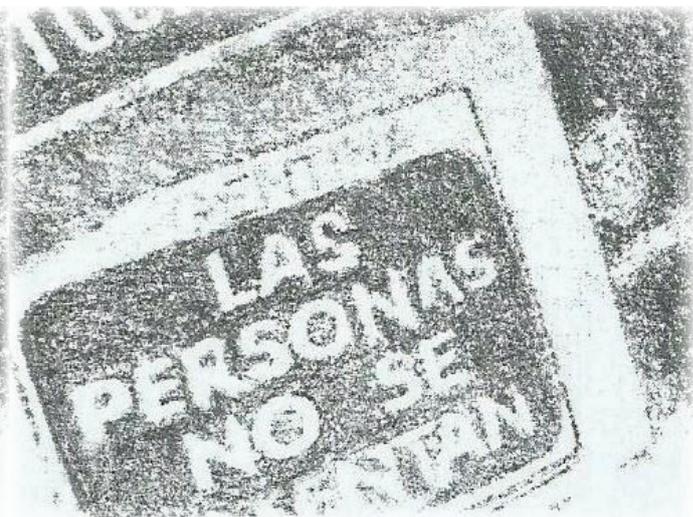
Algunos medios de comunicación formaron parte junto a la policía y al gobierno de la ciudad de Buenos Aires, de aquello que Becker define como la conformación de una cruzada moral incentivando a que haya para los motoqueros restricciones, leyes y normativas de tránsito con la excusa y el fin de, separar “al trabajador del motochorro”. Becker señala que: “La imposición de una regla se da cuando aquellas personas o grupos que quieren que la regla sea públicamente impuesta, llaman la atención de los otros sobre la infracción, ya que cuando esta se hace pública, ya no puede ser ignorada. La imposición se produce cuando alguien hace el llamado de atención.”(Becker p.124) En este aspecto, los medios de comunicación crearon un escenario de desconfianza que ayudó a reproducir una imagen de un grupo potencialmente peligroso. Construyendo una serie de sospechas desde el sentido común, desde el prejuicio, tomando algunos elementos y prácticas como “moto”, “casco”, “pasar cerca de la vereda” “ir de a dos” y volverlos negativos hasta lograr una visión estigmatizadora de todo el grupo. Esta relación entre la cruzada moral que los medios de comunicación sostienen al perseguir moralmente a los integrantes de esta actividad y su nexos político en torno a los funcionarios del gobierno de la ciudad que fomentan su excesivo control, se cristaliza en leyes que implican el uso de chalecos y casco

con el número de patentes inscripto o la prohibición del acompañante en la moto cuando circulan por zonas comerciales y en el microcentro.

Esta sospecha sistemática logró en algunos casos unir al grupo de motoqueros y motociclistas en términos defensivos, al sentirse afectados por un estado de persecución permanente, intentando des etiquetarse mediante movilizaciones en todo el país. Un ejemplo de esa lucha fueron las manifestaciones en el centro de Capital Federal bajo el lema **“las personas no se patentan”**. En las manifestaciones en las cuales realizamos observaciones participantes el discurso, notamos que en el caso de Daniel, los motoqueros estigmatizados estigmatizan a otros sujetos e intentan desmitificar los rasgos negativos que le otorgan a una identidad deteriorada por los medios de comunicación y el discurso gubernamental. Además de los casos de inseguridad registrados en la vía pública, en el cual Daniel acepta que en este contexto social se podría dar casos de robos con moto pero aclara que a pesar de la desconfianza fomentada por estos medios de información, aún así, *“uno se da cuenta, cuando alguien es motoquero o no lo es”*.



En las tres trayectorias desarrolladas notamos la particularidad que los discursos coinciden con una idealización del pasado que atraviesa ejes relacionados a una mayor solidaridad, un mayor sentido de pertenencia en contraposición del período actual donde la fragmentación social denota una creciente individualización de las relaciones entre motoqueros, tanto en los que se bajaron de la moto como los que no se bajaron, señalando que los jóvenes ingresantes en el trabajo motoquero no poseen los valores que se mencionan. Esta idealización del pasado, no solo se puede rastrear a partir de las relaciones entre motoqueros y la brecha generacional que hay entre ellos y sus prácticas, sino que además está presente en algunas oportunidades en fragmentos de un discurso que tiende a reivindicar la participación que tuvieron los motoqueros durante los conflictos con las fuerzas policiales en los sucesos del 19 y 20 de diciembre del año 2001. En este aspecto, las entrevistas realizadas a Marcelo y Bruno sirven para ver como poseen una mirada idealizada sobre el pa-



Por estas circunstancias, se genera una resistencia de parte del motoquero a aceptar que se ligue el delito con un medio de transporte, y mucho menos al propio trabajador que utiliza este medio de transporte con el delito. Quizás lo que deberíamos preguntarnos será por qué no existe el taxichorro, el ciclista-chorro u otras figuras que pongan en relación otro tipo de transporte y la idea de delincuencia. En este sentido, nos preguntamos **¿Por qué se pondera una imagen del motochorro como idea de “inseguridad garantizada” en relación al no poder controlar su orden en el tránsito cotidiano?**

pel de los motoqueros en esos acontecimientos ya que no participaron de esos acontecimientos, sin embargo se apropian de ese hecho y lo toman con orgullo como propio y como parte de la identidad motoquera. Sin embargo como vimos a lo largo del trabajo existe una identidad motoquera que se caracteriza por su fragmentación y heterogeneidad y que de ninguna manera se podría reducir a la experiencia política de algunos motoqueros sobre los acontecimientos ocurridos en diciembre del año 2001.

# Consideraciones Finales

Para finalizar este artículo nos pareció una buena idea discutir con ellos y recibir una devolución de los propios entrevistados. Debemos confesar que las respuestas no fueron las esperadas: A Cristian le resultó interesante el artículo pero hubo aspectos que le gustaría discutirlos más adelante cuando nos juntemos porque ahora nos dijo que no tenía nada de tiempo. Bruno por su parte nos reclamó “*porque no pusimos todo lo que nos había dicho*” y que en un punto el artículo le parecía obvio y que tenía un discurso elitista. A lo que nosotros le respondimos, que por el contrario, nuestro artículo en el libro era el menos académico. De más está decir que no nos creyó. Con la moto política no tuvimos mejor suerte Marcelo le pareció “*una paja intelectual*”, lo dijo riéndose, después agregó, que en realidad le pareció serio y un poco aburrido. Ariel no nos puede recibir pero nos invitó a sumarnos a las marchas y a organizar una reunión con el secretario gremial Marcelo Pariente. Daniel cuando los llamamos por teléfono se rió y nos dijo “*les cague el libro porque me bajé de la moto, estoy en Bariloche viene a probar suerte con otras cosas, mándenlo por mail que lo voy a leer*” y nos cortó. Y por último Jeremías nos explicó que no tiene tiempo para leerlo pero prometió hacerlo, de hecho nos invitó a un asado y nos dijo que junto con los compañeros del trabajo nos iban a hacer una devolución. No le creímos lo de la devolución, pero igual agendamos para el mes de mayo lo del asado. Según la Organización “Luchemos por la Vida” se pasó de un 35% a un 39% de accidentes viales y de muertes fatales en la CABA y de ese total se puede afirmar que tuvo como víctimas un 40 por ciento a personas que viajaban en motos, Según datos de la misma organización en la ciudad de Buenos Aires cada dos horas se produce un accidente con la moto, de la cual resultan heridos y fallecidos anualmente un 40 por ciento sobre el total de accidentes que ocurren en la ciudad.. A esto debemos sumarle los datos estadísticos de CESVI que concentran la información del 60% de las com-

pañías del mercado quienes sostienen que el rango de jóvenes de entre 19 y 30 años en Argentina son los que mayoritariamente sufren accidentes de tránsito con las motos. Precisamente, en un 58%. Estos datos que no incluyen el circuito del trabajo informal de los motoqueros, refuerzan el peligro y dan cuenta que los jóvenes son los que se encuentran más expuestos a los accidentes en la calle. Las estadísticas de los accidentes en moto demuestran un aumento de conductores lesionados, año tras año. Según los datos de CESVI, desde el 2008 hasta el 2014, el porcentaje de accidentados crece entre un 2% y 3% teniendo en cuenta que en el 2008 el índice de conductores lesionados era de un 24,5%. Si bien en la en la CABA la experiencia de que gobierne el PRO es una realidad que lleva más de nueve años, podemos asegurar que en la actualidad desde la llegada de Macri a la presidencia se profundizó la crisis en el mercado del trabajo en los múltiples sectores. Por lo tanto la moto sigue siendo una alternativa ante la crisis económica, para quienes no pueden conseguir un trabajo formal, tomando de esta manera el camino que implica correr el riesgo que posee el trabajo de motoquero, aceptando sus características de inestabilidad, precariedad e informalidad. Mientras nosotros estamos terminando este artículo, continúan las movilizaciones de los motoqueros junto con los motociclistas en contra de que “*se los patente*”, siguen luchando por mejores condiciones laborales, paralelo a que se les exige cada vez más restricciones legales para poder trabajar por parte del Gobierno de la Ciudad. Finalmente y cómo dato paradójico, reclaman por una mayor seguridad para ellos, por las motos que les son robadas diariamente, mientras luchan en forma desigual por diferenciarse de quienes delinquen y contra la estigmatización de “*moto chorro*” por parte de un sector de los medios de comunicación y un fuerte sentido común que atraviesa la opinión de amplios sectores de nuestra sociedad.

**Bibliografía:** Gofman, Erving. “Estigma. La identidad deteriorada”, Amorrortu

Becker, Howard. “Outsiders”. S XXI

Rodriguez, Graciela. (2014) “De fleteros a motoqueros. Los mensajeros de Buenos Aires y las espirales de sentido”. Editorial Gorla.

**Diarios:** Diario Popular

La Nación