

PRENDAS DE PROTECCIÓN PARA MOTOCICLISTAS
“ROUTE”

KELLY JOHANA SALAZAR MENESES

Luz Arley Espinosa Moreno
Asesora de proyecto de grado

INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA PASCUAL BRAVO
FACULTAD DE PRODUCCIÓN
MEDELLIN
2013

PRENDAS DE PROTECCIÓN PARA MOTOCICLISTAS
“ROUTE”

KELLY JOHANA SALAZAR MENESES

Proyecto de grado para optar al título de Diseñadora textil y producción de moda

Luz Arley Espinosa Moreno
Asesora de proyecto de grado

INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA PASCUAL BRAVO
FACULTAD DE PRODUCCIÓN
MEDELLIN

2013

Nota de aceptación:

Firma del presidente del jurado

Firma del jurado

Firma del jurado

Medellín, 12 Junio de 2013

AGRADECIMIENTO

A todas aquellas personas que
creyeron en mí y me apoyaron en
este proceso de formación
académica.

CONTENIDO

LISTA DE TABLAS	9
LISTA DE FIGURAS	10
RESUMEN.....	14
INTRODUCCIÓN.....	15
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.....	16
1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	16
1.2 FORMULACIÓN	17
2. JUSTIFICACIÓN	19
3. OBJETIVOS.....	21
3.1 OBJETIVO GENERAL	21
3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	21
4. REFERENTE TEÓRICO.....	22
4.1 HISTORIA DEL CASCO	22
4.2 HISTORIA DE LAS CHAQUETAS DE MOTOCICLISTA.....	25
4.2.1 La International A7	26
4.2.2 La historia de Barbour	27
4.3 TIPOS DE CHAQUETAS DE MOTO.....	28
4.3.1 Chaquetas Touring.....	28
4.3.2 Chaquetas Aventura.....	29

4.3.3	Chaquetas Sport, Deportivas o racing	30
4.3.4	Chaquetas Ventiladas o de verano.....	30
4.3.5	Chaquetas Cruiser	31
4.3.6	Chaquetas Urbanas	32
4.3.7	Chaquetas de Lluvia.....	32
4.3.8	Chaqueta Enduro	33
4.4	MATERIALES PARA LAS CHAQUETAS DE MOTORISTAS.....	34
4.5	REGLAMENTACIÓN DEL CHALECO O CHAQUETA PARA MOTOS.....	34
4.6	ACCIDENTALIDAD VIAL	35
4.6.1	Problema de Salud Pública mundial	35
4.6.2	Estadísticas de la accidentalidad en motoristas	36
4.6.3	Los accidentes en moto consumiendo gran parte de la capacidad médica	38
4.6.4	Traumas físicos más frecuentes de las personas accidentadas ...	40
4.6.5	Principales lesiones de los accidentes motociclísticos.....	41
4.6.6	Traumatismo en accidentes de motociclistas	41
5.	METODOLOGIA	46
5.1	TIPO DE ESTUDIO.....	46
5.2	PLAN DE TRABAJO	46
5.3	PLAN DE ANÁLISIS.....	46
6.	RESULTADOS.....	47
6.1	ANÁLISIS DE LA ENCUESTA	47
6.2	DESARROLLO IDEA DE NEGOCIO “ROUTE”	54
6.2.1	Nombre de la empresa “ROUTE” Prendas de protecció	54

6.2.2	Logo	54
6.2.3	Misión.....	55
6.2.4	Visión	55
6.2.5	Valores Corporativos	55
6.2.6	Políticas Corporativas	56
6.2.7	Objetivos	56
6.2.8	Definición de la marca (producto)	57
6.2.9	Ventajas competitivas	57
6.2.10	Grupo social al que está dirigido el producto	58
6.2.11	Papelería Corporativa	58
6.2.12	Etiqueta.....	61
6.2.13	Marquillas.....	61
6.2.14	Competencias	62
6.2.15	BOCETOS.....	63
6.2.16	Orden de diseño de prototipo	68
6.2.17	Fichas técnicas	69
6.2.18	Presupuesto de Prototipo	72
6.2.19	Proveedores de insumos.....	73
6.2.20	Ficha de proveedor	74
6.2.21	Plan comercial de la futura empresa	74
6.2.22	Ingeniería de proyecto.....	76
6.2.23	Estudio organizacional	78
6.2.24	Matriz DOFA	85
6.2.25	Estudio Legal	86

7. RECURSOS.....	88
8. CRONOGRAMA.....	89
CONCLUSIONES	90
RECOMENDACIONES.....	91
REFERENCIAS	92
GLOSARIO	97
ANEXOS	100

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Proporción del estrato socioeconómico, según las necesidades del motorista en una prenda de protección. Medellín, 2013.	50
Tabla 2. Orden de diseño de prototipo.	68
Tabla 3. Presupuesto de prototipo.	72
Tabla 4. Cargo de Diseñador patronista	79
Tabla 5. Cargo de Asistente de diseño	80
Tabla 6. Cargo de Cortador	80
Tabla 7. Cargo de Confección Operarios	81
Tabla 8. Cargo de Empacador	81
Tabla 9. Cargo de Vendedor	82
Tabla 10. Cargo de Oficios Varios	83
Tabla 11. Cargo de Gerente.	83
Tabla 12. Cargo de Administrador	84
Tabla 13. Cargo de Auxiliar contable	84
Tabla 14. Cargo de Secretaria	85
Tabla 15. Relación de recurso humano y técnico.	88
Tabla 16. Cronograma de actividades.	89

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Localización de las lesiones según la zona del cuerpo afectada.....	17
Figura 2. Primeros cascos en la historia.	23
Figura 3. Cascos reglamentarios actualmente.	24
Figura 4. Chaqueta International A7.	27
Figura 5. Diseño de chaqueta Touring	29
Figura 6. Diseño de chaqueta Aventura.....	29
Figura 7. Diseño de chaqueta Sport	30
Figura 8. Diseño de chaqueta Ventilada	31
Figura 9. Diseño de chaqueta Cruiser.....	31
Figura 10. Diseño de chaqueta Urbana	32
Figura 11. Diseño de chaqueta de Lluvia.....	33
Figura 12. Diseño de chaqueta Enduro.....	33
Figura 13. Localización de las lesiones.....	40
Figura 14. Choque frontal contra un obstáculo	41
Figura 15. Traumatismos en accidentes de motociclistas	43
Figura 16. Traumatismo.....	44
Figura 17. Proporción de las personas encuestadas según el estrato socioeconómico. Medellín, 2013.	48
Figura 18. Proporción de los aspectos a proteger con prendas de protección. Medellín, 2013.....	48
Figura 19. Proporción de las necesidades del motorista en una prenda de protección. Medellín, 2013.	49
Figura 20. Proporción de los materiales preferidos en las prendas de protección. Medellín, 2013.....	50

Figura 21. Proporción de los aspectos a proteger del cuerpo según, los materiales preferidos en las prendas de protección. Medellín, 2013.....	51
Figura 22. Proporción de lugares de compra para las prendas de protección. Medellín, 2013.....	52
Figura 23. Proporción de la disponibilidad de pago de los motoristas por las prendas de protección. Medellín, 2013.....	53
Figura 24. Proporción del estrato socioeconómico según, la disponibilidad de pago de los motoristas por las prendas de protección. Medellín, 2013.	53
Figura 25. Proporción de marcas de prendas para motoristas preferidas por ellos para las prendas de protección. Medellín, 2013.	54
Figura 26. Logo de la empresa “Route”	54
Figura 27. Papelería comercial	59
Figura 28. Papelería empresarial.....	60
Figura 29 Etiqueta de la prenda.....	61
Figura 30. Marquillas de la prenda.....	61
Figura 31. Marquilla Garra	62
Figura 32. . Marquilla RH	62
Figura 33. Logo de Pigmalion	62
Figura 34. Logos de SHAFT, Alpinstars, Bacing Fox.	63
Figura 35. Boceto de pantalón.....	63
Figura 36. Boceto de pantalón.....	64
Figura 37. Boceto de pantalón.....	64
Figura 38. Boceto de pantalón.....	65
Figura 39. Boceto de chaqueta.....	65
Figura 40. Boceto de chaqueta.....	66
Figura 41. Boceto de chaqueta.....	66
Figura 42. Boceto interior chaqueta.....	67
Figura 43. Boceto de prototipo.....	67
Figura 44. Ficha técnica del prototipo	69
Figura 45. Ficha técnica parte interior del prototipo.	70

Figura 46. Ficha técnica de muestra de telas del prototipo.	71
Figura 47. Ficha de proveedor.	74
Figura 48. Flujograma de procesos	76
Figura 49. Descripción de la planta.	77
Figura 50. Líneas de autoridad.	79

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1. Encuesta aplicada a motoristas.	100
---	-----

RESUMEN

En este proyecto se contó con cifras que maneja el Fondo de Prevención Vial en promedio, en Colombia se registran 450 accidentes cada día, que causan 13 víctimas fatales. De esas 13 víctimas, 5 son motociclistas. También, indica que la mitad de los conductores de motocicletas colombianos muertos no fueron atropellados por otro conductor, sino que murieron por caídas contundentes o choques contra objetos fijos y que de estas caídas pueden tener consecuencias físicas como lesiones de fracturas de brazos y piernas, rotura de costillas, cadera y clavícula

Se realizó un estudio descriptivo caracterizando las necesidades de los motoristas en cuanto a las prendas diseñadas para su protección mediante una encuesta y como resultado se obtuvo que la totalidad de las personas encuestadas consideran de suma importancia que las prendas usadas por los motoristas, tengan las debidas medidas de protección para las diferentes partes del cuerpo que se exponen ante una eventual lesión a causa de una caída en las motocicletas.

Con el fin satisfacer la necesidad de proteger los motoristas se busca desarrollar una idea de negocio llamada ROUTE del sector de textil/ confección dedicada al diseño, producción y comercialización de prendas de protección que minimicen los efectos derivados de los accidentes de tráfico con implicación de motocicletas y ciclomotores además de contribuir a la solución de un problema de reconocida connotación social y económica, abriría espacios para la generación de empleo.

Palabras claves: Seguridad, Protección, Diseño, lesión, Calidad, Motorista.

INTRODUCCIÓN

En Colombia las motocicletas son uno de los principales sistemas de trasportes para la población general, ya que implica una baja inversión, bajos costos de mantenimiento y disminución de tiempo en materia de movilidad; pero los estudios demuestran que este medio de transporte es bastante peligroso dado el alto número de accidentalidad y muertes causados por el uso de motocicletas.

Dado el alto índice de accidentalidad a causa de colisiones en motocicletas este trabajo busca estructurar y consolidar una idea de negocio, mediante la creación de una empresa la cual basa su negocio en el diseño, producción y comercialización de prendas de protección para motociclistas.

La idea del producto nace tras ver el problema de falta de protección para los motociclistas, lo que nos lleva a realizar un estudio entre varios motociclistas respecto a sus necesidades de protección frente a los posibles accidentes en moto. Como resultado se encontró viable comenzar a estructurar el producto con base en el mercado objetivo, sus necesidades de protección, materiales, motivos de compra entre otros aspectos los cuales permiten definir las especificidades necesarias del producto a ofrecer y la mejor forma de llegar al cliente.

Finalmente para realizar los bocetos finales de las prendas fue necesario realizar una investigación, con respecto a cada una de las prendas de protección que hoy en día hacen parte del atuendo de protección de un motociclista. Para esto se investigó en fuentes históricas los diseños, historias y diferentes materiales en los cuales se han producido dichas prendas; y con base en esta información se determinaron diseños, materiales, prendas, entre otros aspectos los cuales permiten consolidar y definir los productos vendidos por la empresa a crear cuyo nombre comercial es ROUTER.

1. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Las cifras de las lesiones sufridas por los motociclistas en accidentes de motocicleta o ciclomotor van en aumento dado que en el 2012, en Colombia hubo 5.704 víctimas por accidentes de tránsito y 2.212 de ellos viajaban en una moto. En el 2011, 2.274 conductores de motocicletas murieron en las calles colombianas.

Cifras que maneja el Fondo de Prevención Vial que en promedio, en Colombia se registran 450 accidentes cada día, que causan 13 víctimas fatales. De esas 13 víctimas, 5 son motociclistas. También, indica que la mitad de los conductores de motocicletas colombianos muertos no fueron atropellados por otro conductor, sino que murieron por caídas contundentes o choques contra objetos fijos. (Loaiza, 2.012)

Como consecuencias físicas, las lesiones más comunes son: fracturas de brazos y piernas, rotura de costillas, cadera y clavícula, ver Figura 1. Algunas pueden superarse con tratamiento como fisioterapias, cirugías y masajes, pero otras pueden ser incapacitantes de por vida.

Los motoristas deciden ponerse a los mandos de su moto, sin recapacitar en lo más mínimo en la peligrosidad que conlleva el no ir correctamente protegido.

Equiparse puede salvarte la vida; Esta frase implica el uso del casco como equipamiento obligatorio de cualquier conductor de ciclomotores y motocicletas, pero también puede considerarse la utilización de chaquetas, pantalones adecuados para la práctica de este deporte, hobby o simplemente necesidad.

Cualquier deportista de élite sabe que eso es totalmente necesario y no sólo el uso del casco, sino aun más, la utilización del traje protector, debido a las frecuentes lesiones que sufren todas las partes del cuerpo. Esa misma filosofía debe ser llevada a los demás usuarios de motocicletas y ciclomotores

Figura 1. Localización de las lesiones según la zona del cuerpo afectada.



Fuente: Halifax cobija, 2013

1.2 FORMULACIÓN

Más que buscar culpables y armar una polémica innecesaria, hay que entender que en los accidentes de tránsito donde se ven involucrados los motociclistas, estos siempre llevan la peor parte, pues es su propio cuerpo el que recibe el impacto del choque. Caso contrario ocurre con los carros, que tienen elementos que ayudan a amortiguar un golpe a través de los elementos de seguridad pasiva. La idea de desarrollar prendas que minimicen los efectos derivados de los accidentes de tráfico con implicación de motocicletas y ciclomotores, aunque no es nueva, es un campo poco explorado y que puede convertirse, a la vuelta de pocos años, en una fuente que, además de contribuir a la solución de un problema de

reconocida connotación social y económica, abriría espacios para la generación de empleo.

Con el fin satisfacer la necesidad de proteger los motociclistas se busca desarrollar una idea de negocio llamada ROUTE del sector de textil/ confección dedicada al diseño, producción y comercialización de prendas de protección como chaquetas, pantalones, para motociclistas. Estas prendas buscan brindar seguridad, diseño confort y calidad, son prendas personalizadas, las cuales tienen como valor agregado para el cliente ya que en su interior lleva el nombre del cliente y su RH.

Estas prendas son caracterizadas por brindar protección, seguridad, diseños, calidad y elementos que facilitan el desempeño de sus labores entre ellos tenemos:

- Sistema de impacto: Nuestras prendas tienen protección contra impacto (caídas) en diferentes zonas del cuerpo como: pecho, espalda, codos y rodillas.
- Sistema ajustable: En cuello y cintura.
- Impermeable: resistente al agua.
- Bolsillos utilitarios: Nuestras prendas cuentan con bolsillos utilitarios que le permiten guardar todos sus objetos sin problema
- Reflectivos: Para mejor visibilidad en la noche.
- Personalización de prendas: Nombre del cliente y RH en un bolsillo interior. Esto como valor agregado a la prenda

2. JUSTIFICACIÓN

La alarma social y el malestar generalizado por parte de la ciudadanía y de las administraciones e instituciones, de las asociaciones de motoristas. Ante el aumento de los accidentes de tráfico en los que se ven involucrados vehículos de dos ruedas a motor (motocicletas y ciclomotores), ha propiciado un movimiento de búsqueda y aplicación de soluciones que contribuyan a evitar y reducir el número de lesiones en los moteros ocasionadas en los accidentes con participación de dichos vehículos, y en el caso de que estos se produzcan, que las lesiones sufridas por los implicados sean mínimas.

Bajo esta perspectiva, los fabricantes, las federaciones y asociaciones moteros, los entes deportivos y en general, todos aquellos que posean alguna relación con el mundo de las dos ruedas, se han puesto manos a la obra y dentro de sus competencias y capacidades están buscando distintas soluciones a tan grave problema.

Como solución se busca la creación y desarrollo de una empresa del sector textil/confección, la cual se dedica al diseño, producción y comercialización de prendas de protección para motociclistas. Estas prendas son personalizadas, con características, propiedades especiales que brindan máxima protección y seguridad; así mismo diseño y elementos que facilitan el desempeño de sus labores. Para esto pensamos equiparnos con las maquinas más apropiadas para la realización efectiva de esta labor y con los materiales nacionales de la más alta calidad con el fin de apoyar no solo la industria colombiana en nuestro sector si no también en los sectores asociados a nosotros respecto a abastecimiento de materias primas y comercialización de nuestros productos.

Este proyecto cuenta con fondos de inversión privada, sus mayores beneficiarios son los moteros; además, la población al largo plazo se verá afectada

positivamente por la generación empleo y las buenas condiciones de trabajo que se esperan brindar en esta.

En esta empresa se espera comenzar con el diseño, la fabricación y comercialización de chaquetas y pantalones el cual es un producto ya existente en el mercado, por lo cual tendremos que implementar una estrategia de penetración de mercado para iniciar a comercializar este producto, teniendo en cuenta como primordial la protección del motociclista, el diseño calidad y comodidad en nuestros productos.

3. OBJETIVOS

3.1 OBJETIVO GENERAL

Realizar un estudio que permita ofrecer a la empresa Route del sector textil / confección, una alternativa en relación con las prendas de seguridad para motociclistas.

3.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Efectuar búsqueda de información en entidades relacionadas con el mundo de las dos ruedas y entre los propios motoristas para conocer sus requerimientos y sentar las bases de las soluciones a proponer.
- Realizar estudio de necesidades (textiles a emplear, adaptabilidad y confort de la prenda, dispositivos fiables y fáciles de activar).
- Indagar sobre otros mecanismos de apoyo a la prenda (elementos complementarios que puedan aportar seguridad y funcionalidad como espumas rígidas y otros dispositivos).
- Concebir los primeros bocetos de diseño y, sobre esa base, considerar los más viables a desarrollar.

4. REFERENTE TEÓRICO

4.1 HISTORIA DEL CASCO

Es curioso que históricamente el ser humano se haya preocupado más de protegerse la cabeza para hacer la guerra que para divertirse.

Según casi todos los historiadores, posiblemente el casco militar fuera el primer “complemento” que se diseñó para el combate militar y sin embargo hasta los 50 no se empezó utilizar como prenda de protección en la conducción de motocicletas.

En 1926 The Cromwell Helmet Company (compañía fundada en 1924 dedicada a la producción de cascos para soldados y trabajadores) fabricaron el primer casco para motocicleta.

Estos primeros cascos estaban contruidos de capas de sarga de algodón y fibras de coco entretelidas, prensadas y mezcladas con una resina, impermeabilizadas con shellac (una pintura natural del sudeste asiático).

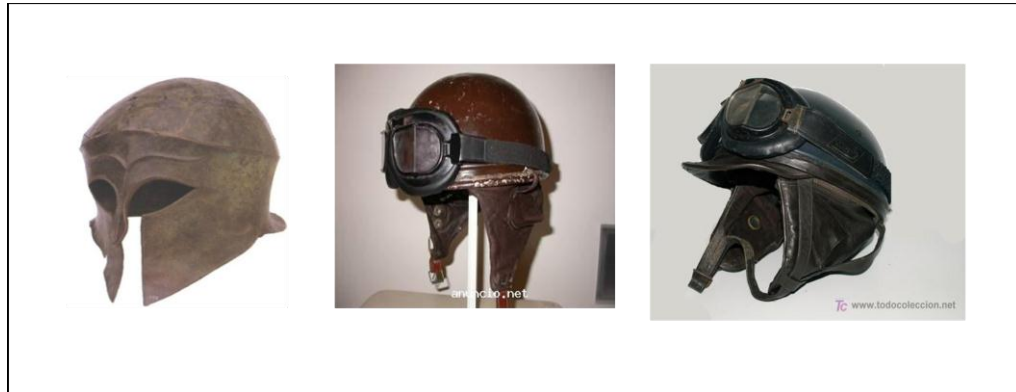
El aumento de la velocidad venía acompañado del aumento del número de accidentes mortales por lo que sobre el año 1950 aparecieron los primeros cascos fabricados en serie. Bajo el cuero, se incluían un forro de otros materiales como el cartón piedra, el corcho o “papengus” (pulpa de madera prensada). Era poco resistente, pero bastante elásticos por lo que amortiguaban algo los impactos, ver figura 2.

En 1957 la Fundación Snell (homenaje a William “Pete” Snell, un piloto surafricano que murió como consecuencia de las heridas sufridas en la cabeza en un accidente) estableció las primeras normas de homologación del casco de motocicleta.

El gobierno americano vio la necesidad del uso del casco, y en 1958 los agentes de la California Highway Patrol empezaron a usar casco (en lugar de la gorra de

plato) con la esperanza de sembrar el ejemplo entre los motoristas de California. (Lozada, 2013)

Figura 2. Primeros cascos en la historia.



Fuente: Lozada, 2013

El Dr. Cairns utilizó para su estudio a los motoristas del ejército inglés, y ya en 1941 recomendó que los pilotos debieran llevar casco. En 1946 publicó un segundo estudio en el que certificaba que los motoristas, que habían seguido la recomendación de 1941, habían sufrido menos heridas y de menor consideración que los que no utilizaban casco. No obstante la recomendación de Cairns no fue obligación hasta 1973 en Francia y Reino Unido, 21 años después de su muerte. Y eso que en 1953 un investigador de la Universidad del Sur de California, Charles F. Lombard, de la Fuerza Aérea Norteamericana patentó el diseño que actualmente conocemos de los cascos. Una cáscara exterior ligera pero muy resistente y una parte interior acolchada, más blanda, que disipe el golpe antes de llegar al cráneo, ver figura 3. La producción de estos cascos se inició rápidamente al ser adoptados por muchos deportistas del motor e incluso algunos ciclistas, pero hasta 1957 esta fabricación de cascos no fue normalizada ni estandarizada por la Fundación Snell, cuyo nombre se eligió en homenaje a William “Pete” Snell,

un piloto surafricano que murió como consecuencia de las heridas sufridas en la cabeza en un accidente.

Gracias a los esfuerzos de esta fundación actualmente hay normas tales como la DOT y ANSI América Latina y el Euro CEPE. Aunque en estos momentos la norma ECE es la que se usa en Europa y define los estándares de calidad y seguridad casi en exclusiva.

Figura 3. Cascos reglamentarios actualmente.



Fuente: Moto pasión, 2.008

Estudiando estas normas podemos asegurar que la vida útil de un casco se limita a cinco años, pero no desde su compra si no desde la fecha de su fabricación. Este periodo de tiempo se ha determinado estudiando la influencia que tiene la grasa del pelo, las lociones y los perfumes en la estructura del propio casco, así como la degradación de los materiales al ser expuestos a las inclemencias del medio ambiente. Puede parecer demasiado corto este periodo de vida útil, pero hay que recordar que en caso de accidente es lo único que hay entre nuestra cabeza y el duro asfalto. Por eso las liquidaciones de fin de temporada deben vigilarse con mucho cuidado, porque puede que nuestro casco este demasiado cerca del final de su vida útil al haber permanecido demasiado tiempo en la estantería.

También debemos recordar que un casco ha de ser de la talla adecuada, ya que si es demasiado grande o no va convenientemente sujeto puede ser tan peligroso

como si no lleváramos casco. La mejor manera de comprobar si el casco es de nuestra talla es cuando tras varios días de uso se acomoda perfectamente a nuestra cabeza. Los materiales influyen mucho en el precio final y la calidad, pero debemos recordar que el casco ha de estar convenientemente homologado para garantizarnos su perfecto funcionamiento en caso de accidente. (Moto pasión, 2.008)

4.2 HISTORIA DE LAS CHAQUETAS DE MOTOCICLISTA

Casi siempre que ha habido motos, se han producido las chaquetas de cuero de Motocicleta. Las chaquetas de la motocicleta empezaron a evolucionar a partir de las chaquetas de aviador que llevaban en la Primera Guerra Mundial y la Segunda Guerra Mundial los pilotos de combate. Las chaquetas tenían cuellos estrechos y estaban fijos en la parte delantera con botones. En ese momento, todas las chaquetas eran de Cuero de piel de caballo, porque no había una gran cantidad de este material debido al número de agricultores que solían tener caballos. Con el tiempo, los botones de la chaqueta de la motocicleta fueron reemplazados por una cremallera. Después de La Segunda Guerra Mundial, los aviadores comúnmente llevó a las motocicletas como una manera de recuperar la alegría que experimentaron los pilotos. Ellos continuaron llevando sus chaquetas de aviador mismo, mientras que a bordo de motocicletas.

Marlon Brando epítome de la chaqueta de cuero de la motocicleta cuando apareció en la película de 1953 "The Wild One", sobre dos pandillas de motociclistas rivales. Desde entonces, chaquetas de cuero se convirtió en sinónimo de motocicletas. La chaqueta de cuero también se convirtió en un símbolo de estatus para las multitudes en bruto que desafió las convenciones sociales como se muestra en muchas de las primeras películas con las bandas de motociclistas. Pronto chaquetas para niños de motocicletas empezaron a aparecer en las escuelas. De hecho, por lo que la chaqueta representaba, la mayoría de las

escuelas públicas prohibían a los estudiantes usar Ropa de la motocicleta en las escuelas.

Conforme pasó el tiempo, el mismo aspecto y tacto de las chaquetas de cuero se mantuvo. No se uso la chaqueta para calentar, se puso para estar a la moda con la gente en bicicleta. Todos los motociclistas que viajaban con los clubes lucían la chaqueta para crear un sentido de camaradería y pertenencia. Esta misma actitud hacia la ropa de la motocicleta todavía existe.

La chaqueta de cuero negro histórica sigue siendo la forma más popular de la ropa de la motocicleta y es improbable que pasen de moda. Sin embargo, los diseños de chaqueta de cuero y las modas son cada vez más ecléctica e individualista. Por lo tanto, los diseñadores de ropa y accesorios son la creación de más variedades con el fin de mantenerse al día con las tendencias de moda actuales. Pero el sentimiento histórico derivado de la original chaqueta de aviador, que se convirtió en motocicleta chaqueta permanecerá en los corazones de los ciclistas durante generaciones. (Prmob, 2.013)

La seguridad de las motocicletas y montar equipos han evolucionado a lo largo de los años también. Ha habido chaquetas de cuero de la motocicleta casi tan largo como ha habido motocicletas. En la Primera Guerra Mundial los pilotos llevaban chaquetas de cuero para mantener el calor durante el vuelo, ya que sus cabinas no calentaban. Este fue el comienzo del estilo de la chaqueta llamada la chaqueta de bombardero. Estas chaquetas tienen los cuellos más altos de la banda, con los puños y la cintura con bandas con banda.(Megazine.co, 2.004)

4.2.1 La International A7

Es la original chaqueta de motorista en algodón encerado que aún hoy se sigue fabricando a mano en South Shields, en las instalaciones de Barbour, manteniéndose prácticamente inalterada a lo largo de casi 60 años tras recorrer un camino que la ha llevado a ser uniforme de guerra, prenda deportiva oficial del

enduro europeo, y chaqueta casual definitiva para el motorista moderno de aspiraciones clásicas.

El Tejido De La Perseverancia, la International A7 es la original chaqueta de motorista en algodón encerado que aún hoy se sigue fabricando a mano en South Shields, en las instalaciones de Barbour, manteniéndose prácticamente inalterada a lo largo de casi 60 años tras recorrer un camino que la ha llevado a ser uniforme de guerra, prenda deportiva oficial del enduro europeo, y chaqueta casual definitiva para el motorista moderno de aspiraciones clásicas, ver figura 4.

Figura 4. Chaqueta International A7.



Fuente: Motologías. 2.010

4.2.2 La historia de Barbour

Comienza en 1894 cuando John Barbour establece su primer taller dedicado a la venta de ropa para marineros y cazadores en South Shields. Rápidamente se hizo de buena reputación por la calidad de sus prendas y con el cambio de siglo los productos de Barbour comenzaron a exportarse a otros países. En 1909 Barbour fabricó su primer traje de motorista que desarrollaría y perfeccionaría durante la Gran Guerra, el famoso BeaconSuit adaptado a las dos ruedas¹. Pero fue en 1936 cuando el International comenzó a concebirse; En un principio fue producido en forma de mono, de traje en un sola pieza, para los International SixDaysTrials

celebrados ese año y con el estallido de la Segunda Guerra Mundial se generalizó su uso en brigadas motorizadas, aviadores y miembros de la marina. Durante el conflicto, el capitán de submarinos y reconocido motorista George Phillips se dirigió a la compañía y la persuadió para que modificara el mono a dos piezas combinado para sus tropas. Así, poco después del fin de la guerra, en 1947, Barbour introdujo el traje International de dos piezas para la población civil, aunque fue la chaqueta la prenda que sin lugar a dudas destacó hasta llegar a nuestros días. Fue severamente usado por probadores profesionales de motocicletas, pilotos, militares y policías motorizados. Y por supuesto, extremadamente popular entre motoristas que lo vistieron a diario para sus trayectos al trabajo, salidas de fin de semana, o largas aventuras en moto. La revista The Motor-Cycle lo calificó entonces como el mejor y más robusto traje británico de motorista. (Motologías. 2.010)

4.3 TIPOS DE CHAQUETAS DE MOTO

Existe todo tipo de chaquetas dependiendo del uso que se le vaya a dar, desde gruesas y pesadas hasta finas y ligeras, impermeables o no, con o sin forro térmico y de muy diversos materiales.

4.3.1 Chaquetas Touring. Son chaquetas diseñadas para viajar durante largas distancias y ofrecer el máximo confort. Suelen ser prendas polivalentes y aprovechables en diferentes condiciones para adaptarse a los imprevistos de un viaje, con protecciones, forros térmicos desmontables, aberturas de ventilación y variedad de ajustes. Unas todo en uno.

Una buena chaqueta touring incluye una membrana impermeable, suele estar fabricada en materiales textiles y puede ser tanto corta como de corte largo tres cuartos, ver figura 5.

Figura 5. Diseño de chaqueta Touring



Fuente: About.com/ motos. 2.013

4.3.2 Chaquetas Aventura. Son chaquetas diseñadas normalmente para motos tipo trail y la práctica de esa disciplina entre on-road y off-road. Son chaquetas ligeras, con muchas aberturas de ventilación y multitud de bolsillos, ver figura 6. Además, las hay diseñadas también para largos viajes de aventura, incluyendo forros tanto térmicos como impermeables.

Figura 6. Diseño de chaqueta Aventura



Fuente: About.com/ motos. 2.013

4.3.3 Chaquetas Sport, Deportivas o racing. Son chaquetas muy específicas fabricadas en cuero, cortas y muy ajustadas. Muy confortables sobre la moto pero algo incómodas cuando no estamos sobre ella, ver figura 7. Son chaquetas muy seguras ya que el cuero ofrece la máxima resistencia ante la abrasión y cuentan con generosas protecciones, siendo ideales para motos deportivas. Por otro lado, no ofrecen posibilidad de ventilación, no son impermeables y por lo general no incorporan forros térmicos desmontables.

Figura 7. Diseño de chaqueta Sport



Fuente: About.com/ motos. 2.013

4.3.4 Chaquetas Ventiladas o de verano. Están diseñadas para climas muy calurosos. Son chaquetas muy ligeras, fabricadas con materiales perforados que permiten el paso del aire y una gran ventilación con la que aliviar el calor, ver figura 8.

No incorporan ninguna membrana impermeable y aunque sí cuentan con protecciones la resistencia de sus materiales a la abrasión es muy reducida.

Figura 8. Diseño de chaqueta Ventilada



Fuente: About.com/ motos. 2.013

4.3.5 Chaquetas Cruiser. Están diseñadas para los usuarios de motos cruiser o custom. Son prendas fabricadas en cuero, generalmente en negro, y entre la resistencia de la piel y sus protecciones son chaquetas muy seguras, ver figura 9. Son modelos donde el diseño está especialmente cuidado, como en este tipo de motos, y aunque no son impermeables algunas sí ofrecen la posibilidad de un forro térmico desmontable.

Figura 9. Diseño de chaqueta Cruiser



Fuente: About.com/ motos. 2.013

4.3.6 Chaquetas Urbanas. Son chaquetas especialmente pensadas para la ciudad, ofrecen un diseño elegante y confortable que permite combinar los transportes en moto con el resto de vida normal en la ciudad, como una prenda de ropa más, ver figura 10.

Son chaquetas que no aparentan ser chaquetas de moto, pero incorporan protecciones y forros térmicos desmontables. Su objetivo es pasar desapercibida como una chaqueta de vestir más y son muy comunes entre los scooters.

Figura 10. Diseño de chaqueta Urbana



Fuente: About.com/ motos. 2.013

4.3.7 Chaquetas de Lluvia. Por lo general están pensadas para cubrir otras chaquetas, están realizadas en materiales impermeables y su función es la de impedir el paso del agua en caso de lluvia, ver figura 11.

Ya que se suelen usar con otras chaquetas su protección es mínima, no cuentan con forros térmicos y sus materiales son muy ligeros.

Figura 11. Diseño de chaqueta de Lluvia



Fuente: About.com/ motos. 2.013

4.3.8 Chaqueta Enduro. Son chaquetas muy específicas diseñadas para la práctica de off-road con motos de enduro. Están fabricadas con materiales resistentes y ligeros, no impermeables y sin forros térmicos, ver figura 12.

Suelen incluir varios bolsillos, aberturas de ventilación, mangas desmontables y aunque algunas incorporan protecciones muchas prescinden de ellas para ser utilizadas sobre petos completos de protecciones para uso off-road. (Ruiz. R, 2.013)

Figura 12. Diseño de chaqueta Enduro



Fuente: About.com/ motos. 2.013

4.4 MATERIALES PARA LAS CHAQUETAS DE MOTORISTAS

En la memoria subliminal el término “ropa de moto” se relaciona inmediatamente a “cuero”. Esto tiene su razón de ser porque históricamente este material se usaba para fabricar equipaciones de motorista por su buena capacidad de resistencia a la tracción y la abrasión, pero la realidad es que tanto para la lluvia como para el frío el cuero (y la piel en general) es uno de los peores materiales que se pueden usar. Protege poco o nada del frío, absorbe mucha agua, seca lentamente, se cuartea y pierde cualidades rápidamente con la humedad.

Actualmente contamos con tejidos revolucionarios de última generación, pero ya desde principios de siglo la prenda más conocida para protegerse del frío, y sobre todo de la lluvia, en moto era el conocido Barbour. Se trataba una chaqueta de tres cuartos fabricada en tejido de algodón al que se le aplicaba una buena capa de grasa de caballo o similar. De esta forma, se impermeabilizaba y se convertía en un excelente cortavientos, a la vez de tacto confortable, pero en su contra estaba que la grasa manchaba y olía bastante (lógicamente) hasta que se secaba. Además, al ser de algodón, lo cierto es que su capacidad de protección en caso de caída era muy reducida.

Actualmente, casi todas las prendas invernales tienen una capa externa de Cordura, que es un tipo de nylon, pero de fibras más gruesas unas 6 ó 10 veces más resistentes. Como buena base plástica se puede impermeabilizar por dentro y sellar los cosidos, además de secar rápido y poder lavarse sin problemas en la lavadora. Eso sí, hay que seguir ciertas precauciones como no acercarlo a una fuente de calor muy fuerte (calefacción o chimenea) y no aplicar detergentes muy agresivos o disolventes. (Tienda BMW. 2.013)

4.5 REGLAMENTACIÓN DEL CHALECO O CHAQUETA PARA MOTOS

El Ministerio de Transporte no ha reglamentado las características del chaleco para moto, por lo cual se debe tener en cuenta lo establecido en el artículo 94 del

Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002), que establece que los conductores de motocicletas y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa. (Min transporte. 2.013)

4.6 ACCIDENTALIDAD VIAL

4.6.1 Problema de Salud Pública mundial. La ONU declaró en el 2002 la accidentalidad de motos como un problema mundial de salud pública. En regiones como la Comunidad Europea no está permitido que la gente utilice motocicletas con elementos que no brinden protección. Allí no está permitido vender cascos que no cumplan con las normas mínimas de seguridad, mientras que acá cualquier persona que traiga un contenedor de cascos chinos, que se venden a 30 mil pesos, hace que la norma se cumpla con facilidad y sin control, independiente de que los cascos no brindan ninguna protección.(Ruta N. 2.010)

La accidentalidad vial es un problema de salud pública mundial, que cada año cobra más víctimas mortales, y deja más lesionados y discapacitados, con sus consecuentes efectos económicos, psicológicos y sociales. En los últimos cinco años los motociclistas se han convertido en la población más vulnerable por accidentes de tráfico en Medellín, por encima incluso de los peatones, los cuales afectan especialmente a la población masculina entre los 20 y 29 años, en su mayoría de los estratos socioeconómicos 1, 2 y 3.

Aunque el formato de reporte de accidentes no clasifica las lesiones por tipo o gravedad, diferentes estudios coinciden en afirmar que la mayoría de lesiones en accidentes con motos implican traumas craneoencefálicos con diferentes niveles de gravedad, heridas, fracturas o mutilaciones de extremidades superiores e

inferiores, fracturas del esternón y costillas, y lesiones pélvicas con posibilidad, en la mayoría de los casos, de invalidez permanente. En Bogotá, según el Comité de vigilancia epidemiológica de lesiones de causa externa, el 78% de los fallecidos en accidentes motociclísticos en 1997 sufrieron trauma craneoencefálico. Se estima que los cascos tienen una eficacia de un 29 por ciento en la prevención de las lesiones fatales en general y 67 por ciento en la prevención de lesiones del cerebro para los motociclistas. Información sobre la gravedad y el tipo de lesiones podría resultar muy útil para la toma de decisiones y diseño de estrategias en prevención y tratamiento. La exposición al tráfico es reconocido por la OMS como el principal factor de riesgo de accidentes. Para esto es fundamental planificar los núcleos de población y contar con un sistema de transporte público económico y de calidad que permita ofrecer una alternativa atractiva frente al uso de las motos y los vehículos particulares en general. El Estudio en Profundidad de Accidentes de Motocicletas realizado en el Reino Unido (MAIDS) encontró que, en general, la tasa de muerte y heridas severas en motocicleta es aproximadamente 16 veces mayor que la de carros y pasajeros, y que en 1999, los motociclistas tuvieron una probabilidad de morir o de sufrir lesiones severas 28 veces mayor que la de conductores de auto en Gran Bretaña.

Diferentes estudios confirman la velocidad como otro de los principales factores que elevan el riesgo de accidentes y la gravedad de las lesiones.

Según la Dirección General de Tráfico de España, una reducción en la velocidad media de solo el 10 % supone un 40 % menos en accidentes mortales. (Cardenas, 2007)

4.6.2 Estadísticas de la accidentalidad en motoristas. Hay 3,2 millones de motos en el país. Accidentes causan 6 veces más lesiones que los carros

"Con la moto se gana el pan pero se pierde la vida", sentencia Mary Bottagisio directora de la Liga contra la Violencia Vial y una de las personas que más conoce del drama de la accidentalidad en motocicletas en el país.

Indisciplina social, falta de amor por la vida, falta de medidas de control, irresponsabilidad personal y de las propias autoridades, cada quien tiene una forma de justificar el drama que día tras día, hora tras hora enluta un hogar colombiano y convierte en "cementorios" a calles, avenidas y carreteras del país.

Las cifras son escalofrantes desde donde se les mire. La mayoría de los muertos son hombres entre los 18 y los 33 años. También asombran las estadísticas del Instituto Nacional de Medicina Legal que totalizó, en 2010, su último informe actualizado, en 45.022 accidentes, en los que los motociclistas "aportaron" el 44,% de las víctimas. En los hechos, 2.212 perdieron la vida y 17.525 resultaron heridas, muchas de ellas con mutilaciones de extremidades.

Las cifras de 2011 no se conocen, pero como dato preocupante, el número sigue en ascenso, según los primeros informes regionales sobre el problema.

En los semáforos de las principales ciudades las motos forman enjambres; en el país circulan entre 3 y 3,2 millones. En ellas, señala la Andi, se movilizan 4,5 millones de personas. Para 2020, un estudio de la Universidad de los Andes estima que serían 6 millones.

Sus dueños las ven como un medio económico de transporte porque mientras un pasaje en Transmilenio cuesta 1.750 pesos por 1.500 pesos diarios se puede pagar la cuota de una moto que, además de ser un bien, es considerada en algunos sectores sociales como un sinónimo de ascenso.

Otra de las ventajas que le ven sus dueños es que son pequeñas, lo que permite manipularlas más fácilmente, meterse en medio de un taco y, a veces, hay quienes hasta las suben a los andenes para andar más rápido. (El Colombiano, 2.013)

Las cifras de la crisis: 3132 heridos y 23 muertos en lo que va corrido del año, en accidentes que involucran a motociclistas.

Pese a las campañas y medidas de prevención adelantadas por el Tránsito de Medellín para disminuir los accidentes de motociclistas en la vía, el irrespeto por

las normas, la falta de precaución e impericia para circular, alarman a la ciudad con 4.123 accidentes en lo que va del año.

La autopista Norte, la zona del parque Juanes, la Terminal de Transporte del Norte, la avenida Oriental y la autopista Sur (entre las calles 33 y 10), son los sectores de la ciudad donde se han presentado mayor números de accidentes.

Doris Muñoz, líder de Educación y seguridad vial de el Tránsito de Medellín, advierte que la mala conducta de los motociclistas es la principal causa de que las cifras de accidentalidad estén disparadas. 3.132 heridos y 23 muertos es el balance durante los primeros tres meses del año.

Además de los 958 casos donde solo se presentaron daños en el automotor.

Otro aspecto que preocupa a la líder Muñoz, es la poca formación de los conductores antes de enfrentarse a la vía. "Muchas personas están saliendo a conducir sin conocer la normatividad, las señales de tránsito y cómo manejar de forma segura, lo que aumenta los accidentes", indica.

Por ahora, Carlos Alberto Marín, subsecretario de Control del Tránsito, resalta que en el 2012 se invertirán 2.900 millones de pesos en campañas preventivas, además se reforzarán los controles.

Sin embargo se pide mayor compromiso a los conductores, por ejemplo con el uso del casco. El Tránsito indica que aunque éste no disminuye los riesgos de accidentalidad, aumenta las posibilidades de sobrevivir ante un golpe.

La funcionaria Muñoz resalta la importancia de no verlo como un escudo contra las multas sino a favor de la vida. (Colorado. P, 2.013)

4.6.3 Los accidentes en moto consumiendo gran parte de la capacidad médica.

Los accidentes de motoristas están consumiendo gran parte de la capacidad médica y de las entidades que atienden emergencias. Las 1.714 personas atendidas en Policlínica por accidentes de tránsito durante el primer semestre consolidan una tendencia que, de no ser revertida, obligará a la sección de

ortopedia del San Vicente Fundación a mantenerse firme en la misión eterna que promete su nombre.

Amputaciones, pacientes desfigurados, parapléjicos o con graves secuelas neurológicas son frecuentes. Tanto que López Valencia calcula que cerca de un cuarto de las camas del centro médico más importante del departamento están siendo ocupadas por motociclistas.

En promedio, el hospital está atendiendo cerca de diez urgencias médicas diarias con motivo de los accidentes de tránsito. En la mayoría de estos accidentes está involucrada, por lo menos, una moto.

"Es tanto el trauma que no podemos hacer muchas cosas más", asegura. Hasta nueve de cada diez personas que acuden a sus especialistas lo hacen por haber sufrido un accidente sobre dos ruedas.

En cuanto a la atención en la Unidad de Cuidados Intensivos (UCI), el asunto no mejora. Para Diego Duque Ossa, coordinador de la Policlínica y las UCI del San Vicente, el motociclismo se ha convertido en un "problema de salud pública" que aporta el mayor número de pacientes con las peores complicaciones.

"Estos pacientes sufren muchos traumatismos con pérdidas sanguíneas importantes, que requieren reposiciones agudas", asegura este especialista que ve agravada la situación por tener una red de urgencias municipal disfuncional y colapsada.

Esta alta demanda de sangre también la ha detectado la Cruz Roja. Los accidentes de tránsito comparten el primer lugar junto a los heridos por arma blanca o de fuego, dentro del escalón de las emergencias que más hemocomponentes requieren.

Juan Camilo Olarte, coordinador de salud de la seccional departamental, explica que esta demanda está contribuyendo a la escasez del líquido vital.

"El impacto que tienen los accidentes de tránsito es alto", comparte José Valencia, capitán del Cuerpo de Bomberos de Medellín, "siendo un 70 u 80 por ciento de los accidentes de la parte de atención de bomberos. De este porcentaje por ahí un 80

por ciento son accidentes donde se encuentra involucrada por lo menos una moto".

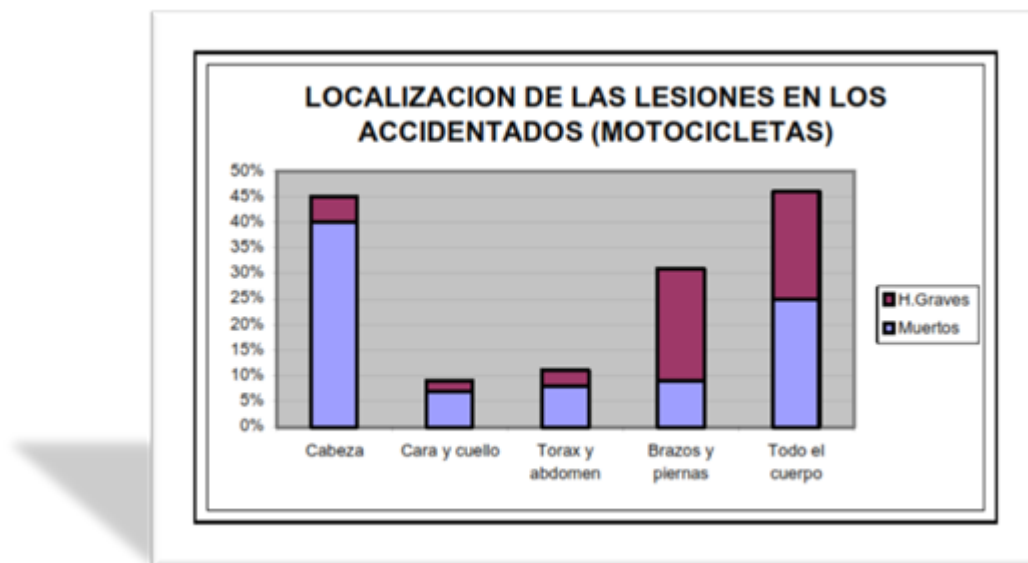
La alerta la emite también Carlos Alberto Velásquez, director de seguridad y ambiente de Sura, ARP. "A unos diez años el impacto va a ser alto", calcula Velásquez en cuanto a la fuerza laboral.

"Las personas van a sufrir las consecuencias de ese accidente. Van a empezar a sentir la merma y eso va a impactar inclusive parte de la productividad de las empresas", pronostica. (Montoya. J, 2.011)

4.6.4 Traumas físicos más frecuentes de las personas accidentadas.

Las zonas del cuerpo principalmente afectadas por un accidente de moto se pueden agrupar en cabeza, cara y cuello, brazos y piernas, tórax y abdomen y por último, aquella tipología de accidentes cuyas consecuencias suponen magulladuras de diversa consideración en la práctica totalidad del cuerpo.ver figura 13.

Figura 13. Localización de las lesiones



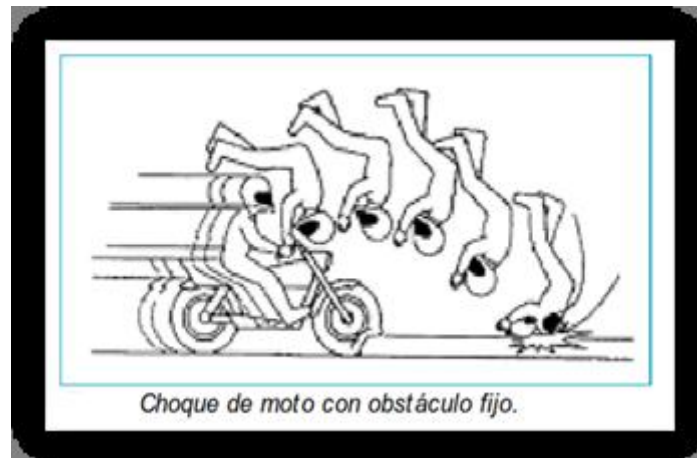
Fuente: Monografías.com, 2.013

4.6.5 Principales lesiones de los accidentes motociclísticos

Las principales lesiones consisten en contusiones, erosiones y fracturas de miembros inferiores, que se pueden producir por diferentes causas como impacto directo contra otro vehículo, por caída y golpe en el momento de deslizarse por el suelo o salir proyectados por el aire. (27)

En el caso de choque frontal contra un obstáculo fijo al salir proyectado el conductor por el manillar (dado que el centro de gravedad suele estar situado algo detrás del eje delantero) ver figura 14. se produce lesiones en la columna torácica debido a su disposición cifótica, que se exagera en el momento de la desaceleración siendo la máxima curvatura entre T4 y T7

Figura 14. Choque frontal contra un obstáculo



Fuente: Monografías.com, 2.013

4.6.6 Traumatismo en accidentes de motociclistas. Si analizamos las estadísticas correspondientes a los muertos y heridos graves ocurridos en accidentes de motos en función del lugar del cuerpo afectado por el accidente, se pueden realizar las siguientes consideraciones:

En primer lugar destaca el escaso porcentaje de heridos graves que se producen cuando el miembro afectado es la cabeza, de tal manera que de la totalidad de los accidentes que afectan a este miembro degeneran en un 5% de heridos graves , siendo el resto de los accidentes mortales.

Otro aspecto importante es destacar la gran cantidad de accidentes que tienen consecuencias que medicamente pueden considerarse que afectan a la totalidad del cuerpo, en cuyo caso, prácticamente la mitad de las veces los traumatismos degeneran a fallecimiento y la otra mitad se traduce en heridos de consecuencias graves.

Los miembros que menos lesionados presentan estadísticamente, son los que hacen referencia a la cara y cuello, sin embargo, es de destacar que prácticamente el 75% de las veces que este miembro se vea afectado supone fallecimiento del conductor.

Situación similar ocurre cuando las lesiones afectan al tórax y al abdomen, en proporciones de heridos graves y fallecimientos muy similares.

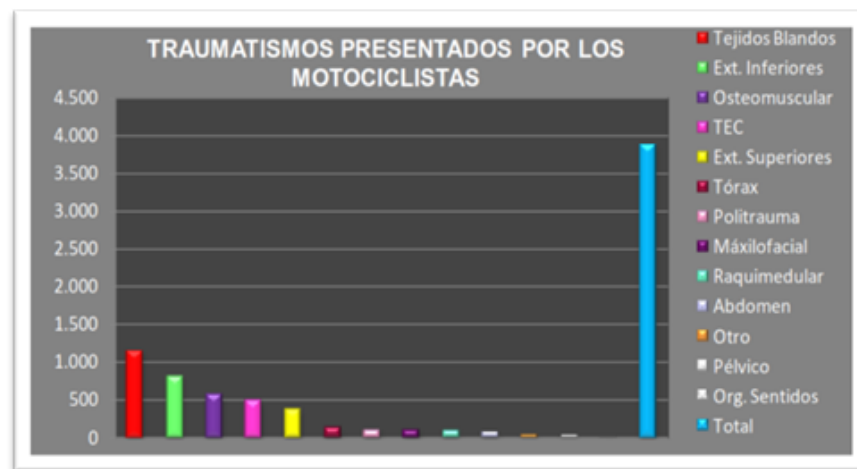
Sin embargo, el único elemento que supone un mayor porcentaje de heridas graves y fallecimientos, como es lógico, se produce cuando las lesiones afectan a las extremidades del cuerpo.

Según datos de la Organización Mundial de la Salud, cada día, hasta 140.000 personas se lesionan en las carreteras y calles del mundo. Más de 3.000 mueren y unas 15.000 quedan discapacitadas de por vida. Las cifras resultan alarmantes y aún lo son más las tendencias observadas. Si persisten, para el 2020 se estima un crecimiento en un 60%, con lo que los traumatismos por accidentes de tránsito se habrán convertido en un factor principal de la carga mundial de morbilidad y lesiones (ocuparían el tercer lugar en una lista de las 10 enfermedades o traumas más frecuentes).

Según un estudio realizado sobre traumatismo en accidentes de motociclistas atendidos por el cuerpo oficial de bomberos Medellín en 2008, Ver figura 15; Se

puede observar que el mayor trauma que se presenta es el de Tejidos Blandos, lo que indica que en la mayoría de las colisiones moto-carro este es el sistema más afectado en los motociclistas con una población de 1.146 personas de 4.115 que se tomaron como muestra para la investigación, representando esto un 29,60%.

Figura 15. Traumatismos en accidentes de motociclistas



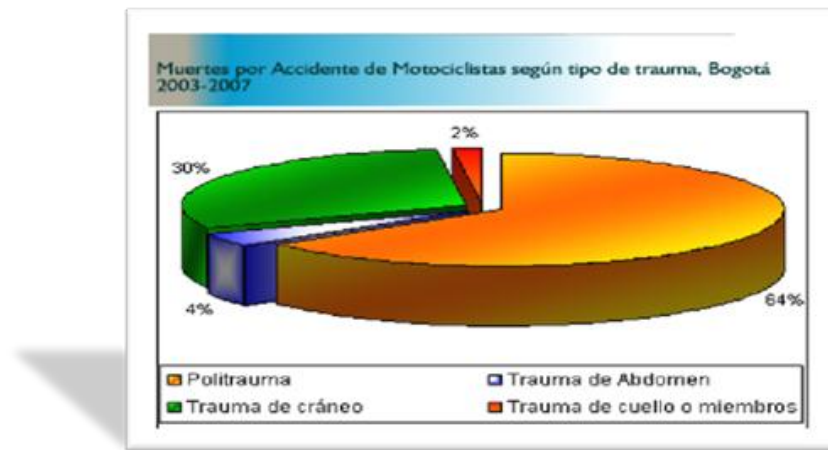
Fuente: Monografías.com, 2.013

Comparando las estadísticas con las de otras ciudades podemos observar en Bogotá en el período de 2003 – 2007 el traumatismo que más se presentó en los motociclistas fue el politrauma representado con un 64%, contrario a la ciudad de Medellín donde en el año 2008 el traumatismo más frecuente fue el trauma de tejidos blandos con un porcentaje de 29.60.ver figura 16.

Existe un enorme conglomerado de accidentes de tránsito, tanto a nivel mundial como nacional, estos ocasionan un enorme problema para todos los sectores en especial para la salud porque a diario resultan miles de lesionados y otras tantos muertos por estas causas. Sin embargo se habla de la palabra accidente como si este no fuera previsible, como si fuese un suceso inevitable y al cual no

pudiéramos hacer frente sino hasta después que sucede. Y no es así como funcionan las cosas, estos accidentes son completamente evitables si todos asumimos la responsabilidad que nos corresponde al momento de estar en la vía y aprendiendo a valorar nuestra vida y la de las demás personas.

Figura 16. Traumatismo



Fuente: Monografías.com, 2.013

Dentro de todos estos "accidentes" sobresalen las motocicletas que por ser un medio rápido y económico de movilizarse se ha transformado en una moda hacer uso de ellas, convirtiéndose en la principal causa de lesionados y fallecidos cuando nos referimos a los accidentes de tránsito.

Pero cabe destacar que para que ocurra un incidente de este tipo no basta únicamente con la presencia de la motocicleta, para ello deben haber ciertas condiciones como la irresponsabilidad del conductor que muchas veces toma la moto de forma temeraria creyéndose el dueño de la vía, los demás vehículos que circulan, la infraestructura, y otros aspectos como el clima y la visibilidad.

Los traumas ocasionados en un "accidente" afectan principalmente a personas entre 15 y 44 años lo que produce un doble impacto para la economía de un país, por un lado se incurre en gastos para la rehabilitación de las lesiones o para cubrir los funerales en caso de que la persona hubiese fallecido, y por otro lado la persona involucrada en el accidente pudo haber sido una persona que se encontraba económicamente activa (con un trabajo estable) por lo que afecta al país y a la familia que depende del sustento de la persona que sufre el accidente. En el ámbito del trabajo resulta importante resaltar que existen empleos que exponen a las personas a ser partícipe de un accidente como es el caso de los que trabajan entregando cosas a domicilio que por llevar una lucha contra el tiempo aumentan el riesgo de sufrir un percance que puede resultar fatal en la vida de la persona que por andar trabajando se expuso al peligro de un "accidente".

La probabilidad de morir en un "accidente" de motocicleta es mayor debido a las características que presenta este medio de transporte, en el cual el conductor (y acompañante en caso que lo haya) está completamente expuesto al exterior, sin ningún tipo de protección en el vehículo que pueda recibir el golpe en el caso que se produzca un choque y esto lo demuestran las estadísticas de la policía nacional en donde a pesar que las motocicleta no ocupan el primer lugar en cuanto a número de accidentes si lo hacen en el número de fallecidos y lesionados. (monografías.com, 2.013)

5. METODOLOGIA

5.1 TIPO DE ESTUDIO:

Se realizó un estudio descriptivo porque en este proyecto se caracterizaron las necesidades de los motoristas en cuanto a las prendas diseñadas para su protección mediante una encuesta.

5.2 PLAN DE TRABAJO:

- Diseño y elaboración de encuesta
- Aplicación de la encuesta
- Análisis de la encuesta
- Elaboración de bocetos para futuras prendas
- Elaboración de prototipo

5.3 PLAN DE ANÁLISIS

Se realizó un análisis univariado y bivariado para el análisis de las características necesidades de los motoristas en cuanto a las prendas de protección. Se elaboraron tablas y gráficos que mostraran los porcentajes y proporciones para el análisis de las características de las prendas de protección.

6. RESULTADOS

6.1 ANALISIS DE LA ENCUESTA

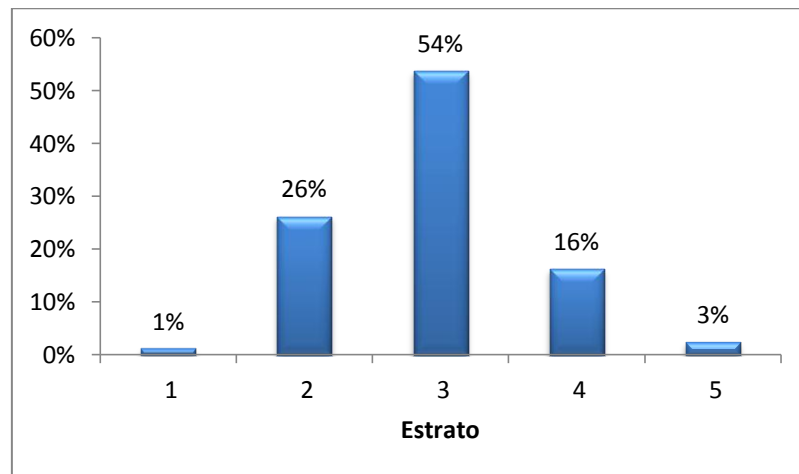
Se aplicó una encuesta, ver anexo 1, a 80 motoristas seleccionados aleatoriamente, en un concurrido sector de la ciudad, con el propósito de indagar sobre sus intereses en cuanto a las prioridades de las áreas del cuerpo a proteger; así, como las preferencias en cuanto a materiales y sitios de adquisición de las prendas de protección. La mayoría de ellos pertenecía a los estratos socioeconómicos 2,3 y 4 con el 26%, 54% y 14% respectivamente, ver figura 17.

La totalidad de las personas encuestadas consideran de suma importancia que las prendas usadas por los motoristas, tengan las debidas medidas de protección para las diferentes partes del cuerpo que se exponen ante una eventual lesión a causa de una caída en las motocicletas.

Se encontró que la mayoría de los motoristas encuestados, el 47% de ellos buscan cuando usan una prenda de protección que este diseñada con prioridad para el pecho, seguido de un 29% que prefieren proteger la espalda ante otras partes del cuerpo expuestas al hacer uso de las motocicletas como son cuello y rodillas, ver figura 18.

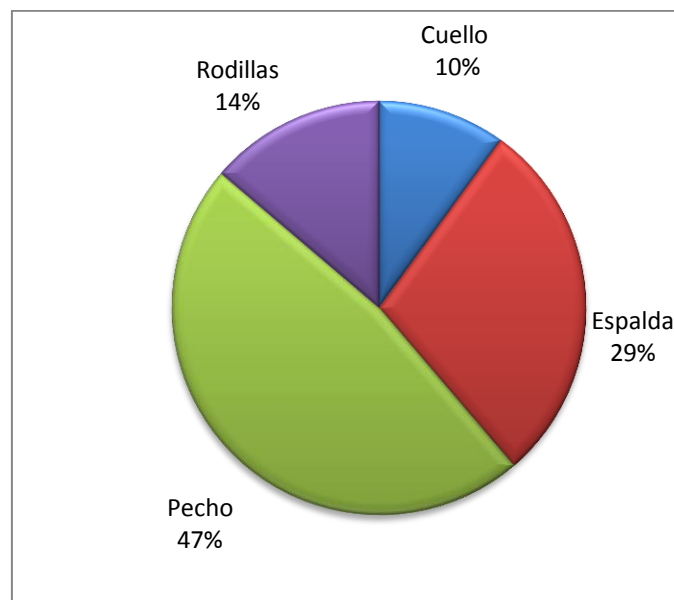
Según la encuesta realizada, cuando una persona adquiere un prenda para motoristas busca principalmente seguridad (71%), seguido de la funcionalidad (10%) y el diseño (8%); un aspecto a resaltar es que solo el 1% de las personas encuestas buscan buenos precios en la prenda, lo cual indica que la mayoría de las personas están dispuestas a adquirir la prenda, sin importar el costo con tal de que les brinde la protección necesaria ver figura 19,

Figura 17. Proporción de las personas encuestadas según el estrato socioeconómico. Medellín, 2013.



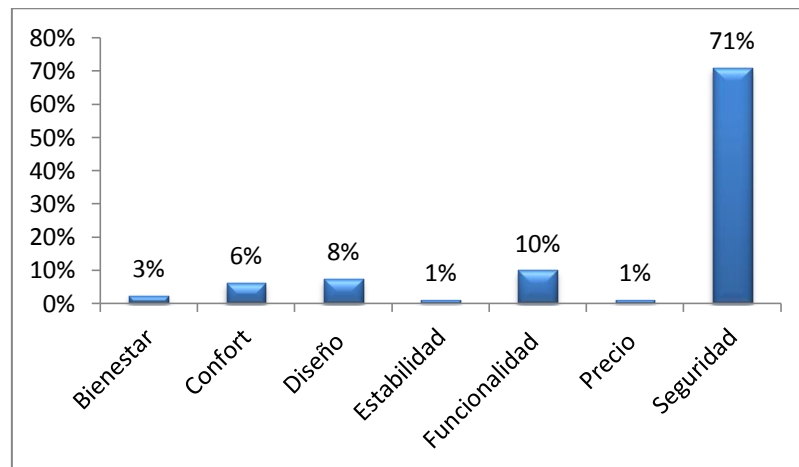
Fuente: Encuesta aplicada a los motoristas. Medellín, 2013.

Figura 18. Proporción de los aspectos a proteger con prendas de protección. Medellín, 2013.



Fuente: Encuesta aplicada a los motoristas. Medellín, 2013.

Figura 19. Proporción de las necesidades del motorista en una prenda de protección. Medellín, 2013.



Fuente: Encuesta aplicada a los motoristas. Medellín, 2013.

Al indagar sobre las necesidades en la prenda del motorista según el estrato socioeconómico de este se observó, que para los estratos 2, 3 y 4 (21%, 35% y 14% respectivamente) es claro que se busca primero la seguridad; en los estratos 4 y 5 el diseño no tiene importancias significativas mientras, que en los estratos 2 y 3 el 3% de los motoristas encuestados es su necesidad a suplir con la prenda de protección, ver tabla 1.

En cuanto a materiales de las prendas de protección los motoristas prefieren en un 36% el cuero como materia predominante en la prenda, ver figura 20, lo cual concuerda con los análisis anteriores, donde se observa una preferencia por la seguridad sin importar su costo, dado que al elaborar un prenda de protección en cuero elevaría considerablemente los costos comparado con los de las prendas elaboradas en otros materiales como son lonas, sintéticos e impermeables; este último también muestra un alto porcentaje de preferencia en el motorista para la elaboración de la prenda de protección, lo cual es predecible debido a que el

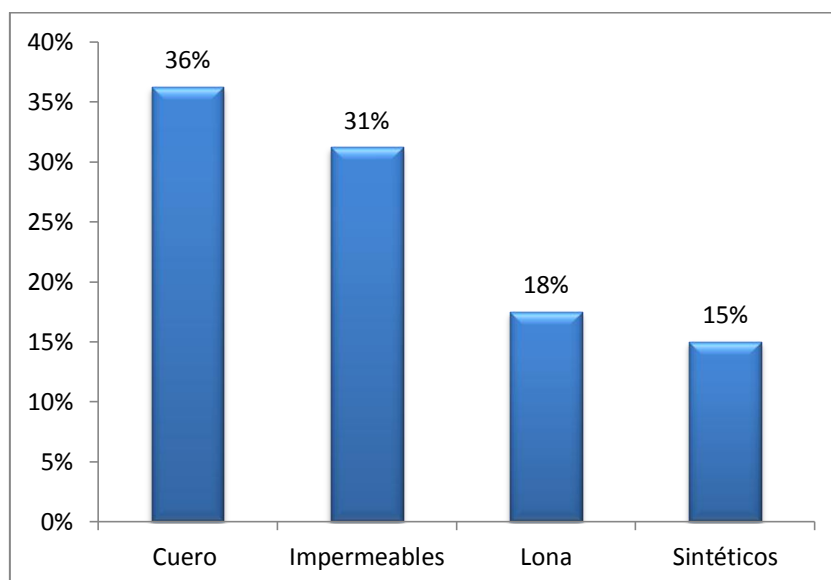
motorista siempre está expuesto además de las posibles lesiones a las inclemencias del clima.

Tabla 1. Proporción del estrato socioeconómico, según las necesidades del motorista en una prenda de protección. Medellín, 2013.

Estrato	Bienestar	Confort	Diseño	Estabilidad	Funcionalidad	Precio	Seguridad	Total general
1	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	1%
2	0%	1%	3%	0%	1%	0%	21%	26%
3	3%	5%	3%	1%	6%	1%	35%	54%
4	0%	0%	0%	0%	3%	0%	14%	16%
5	0%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	3%
Total general	3%	6%	8%	1%	10%	1%	71%	100%

Fuente: Encuesta aplicada a los motoristas. Medellín, 2013.

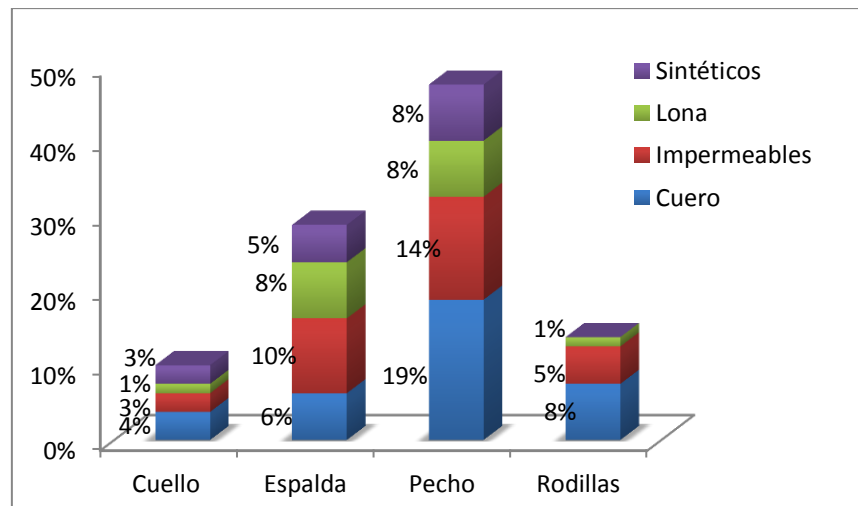
Figura 20. Proporción de los materiales preferidos en las prendas de protección. Medellín, 2013.



Fuente: Encuesta aplicada a los motoristas. Medellín, 2013.

Como ya se mencionó anteriormente, los motoristas buscan proteger principalmente su pecho y espalda prefiriendo para ambos materiales como el cuero y los sintéticos; lo mismo ocurre con cuello y rodillas, ver figura 21. El cuero es un material que a pesar de brindar un diseño más exclusivo y elegante también puede generar mayor protección ante otros materiales como son las lonas y los sintéticos, que poseen la ventaja de ser más económicos, pero menos fuertes a la hora de un impacto.

Figura 21. Proporción de los aspectos a proteger del cuerpo según, los materiales preferidos en las prendas de protección. Medellín, 2013.

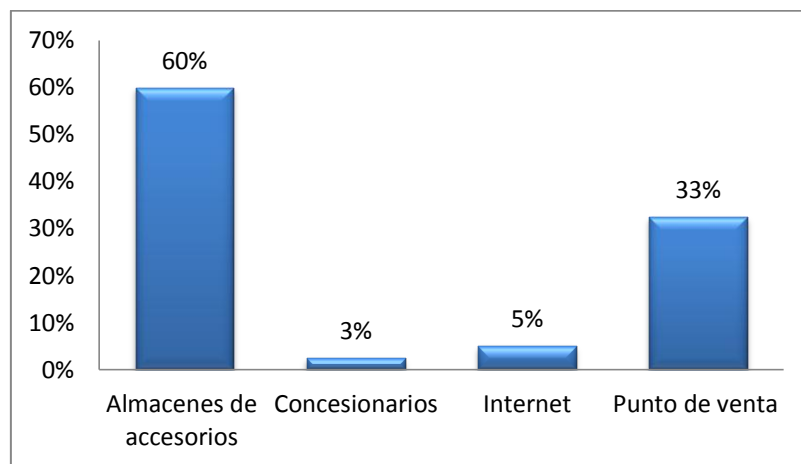


Fuente: Encuesta aplicada a los motoristas. Medellín, 2013.

Se indagó en los encuestados, sobre donde les gustaría adquirir con más facilidad las prendas de protección y el 60% de ellos prefieren adquirirlas en los almacenes de accesorios, seguido por el 33% que prefieren los puntos de venta, ver figura 22; los concesionarios y las compras por internet no fueron tan apreciadas por los encuestados.

En cuanto a la disponibilidad económica de los motociclistas para adquirir las prendas de protección se observó que el 59%, la mayoría de ellos están dispuestos a pagar entre \$100.000 y \$ 200.000 pesos por una prenda de protección que le brinde la seguridad que necesita; un 33% estaría dispuesto a pagar entre \$ 250.000 y \$ 500.000 pesos, ver figura 23.

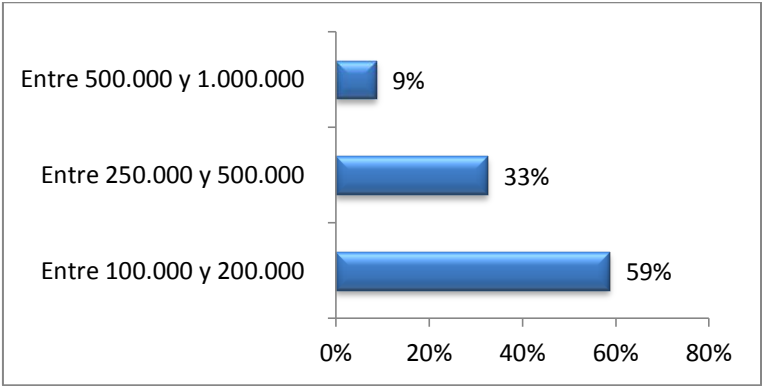
Figura 22. Proporción de lugares de compra para las prendas de protección. Medellín, 2013.



Fuente: Encuesta aplicada a los motoristas. Medellín, 2013.

Se observó, que las personas encuestadas el 29% no prefieren ninguna marca en especial para las prendas de protección; sin embargo dentro de los que si prefieren alguna marca se posiciono con un 24% de preferencia las prendas de la marca SHAFT, seguido de la marca ALPINESTARS y FOX con el 13% y 10% respectivamente, ver figura 25.

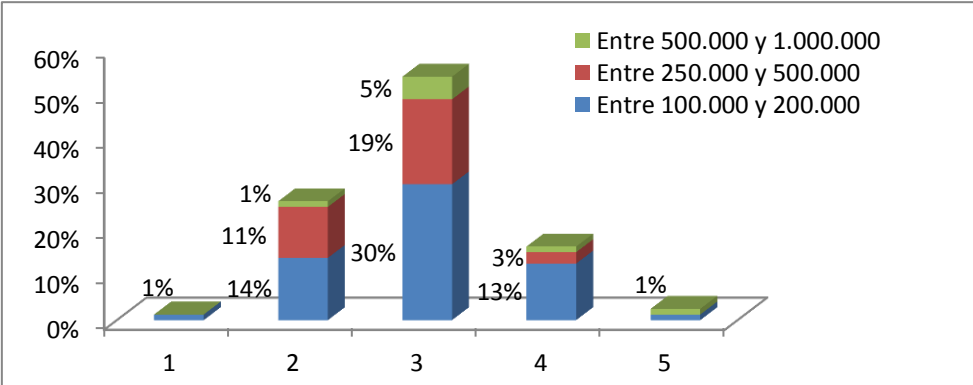
Figura 23. Proporción de la disponibilidad de pago de los motoristas por las prendas de protección. Medellín, 2013.



Fuente: Encuesta aplicada a los motoristas. Medellín, 2013.

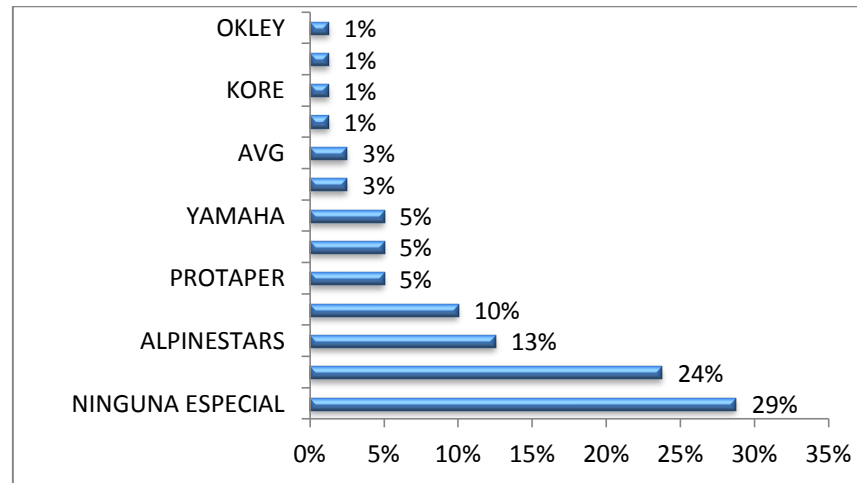
Según el estrato socioeconómico los motoristas tampoco escatiman en gasto en cuanto a las prendas de protección se trata, dado que en el estrato 3 el 30% de ellos están dispuesto a pagar entre \$100.000 y \$ 200.000 pesos; un 5% en este mismo estrato pagaría más de \$ 500.000 por las prendas. Los estratos 4 y 5 a pesar de suponerse tienen mayor capacidad económica no estarían dispuestos a invertir gran cantidad de dinero en las prendas, ver figura 24.

Figura 24. Proporción del estrato socioeconómico según, la disponibilidad de pago de los motoristas por las prendas de protección. Medellín, 2013.



Fuente: Encuesta aplicada a los motoristas. Medellín, 2013.

Figura 25. Proporción de marcas de prendas para motoristas preferidas por ellos para las prendas de protección. Medellín, 2013.



Fuente: Encuesta aplicada a los motoristas. Medellín, 2013.

6.2 DESARROLLO IDEA DE NEGOCIO “ROUTE”

6.2.1 Nombre de la empresa “ROUTE” Prendas de protecciónn

6.2.2 Logo

Figura 26. Logo de la empresa “Route”



6.2.3 Misión. Somos una empresa dedicada a diseñar producir y comercializar prendas de protección para motociclistas. Entregados a satisfacer las necesidades de nuestros clientes mediante la aplicación de estándares de calidad.

Contamos con un equipo humano capacitado y comprometido en la elaboración de nuestras prendas, con materiales de alta calidad, resistencia durabilidad y sobre todo protección para nuestros clientes.

6.2.4 Visión. Ser en el 2016 una empresa líder en la fabricación y comercialización de prendas de protección para motociclistas que cumplan con eficiencia y eficacia los requerimientos de las nuevas marcas del sector.

6.2.5 Valores Corporativos. En “ROUTE” estamos convencidos que lo primero que se le debe brindar a nuestros clientes es protección y calidad.

Por ello cada uno de nuestros trabajadores se entrega en su labor y de esta manera los usuarios que adquieren nuestros productos se sienten satisfechos de utilizarlos y saben que pueden confiar en ellos

Los clientes que distribuyen nuestras prendas saben que los usuarios que los adquieren regresan satisfechos.

6.2.5.1 Respeto. Significa valorar a los demás, acatar su autoridad y considerar su dignidad. El respeto se acoge siempre a la verdad; exige un trato amable y cortés; el respeto es la esencia de las relaciones humanas, de la vida en comunidad, del trabajo en equipo, de la vida conyugal, de cualquier relación interpersonal. El respeto es garantía de transparencia. (Valor del respeto, 2.009)

6.2.5.2 Calidad humana. Surge de una especial combinación de orgullo y de humildad. Nace del orgullo de ser quiénes somos y de lo que hacemos, y de la humildad de reconocer que aún podemos mejorar. Más allá del eslogan, la calidad humana es una filosofía, una actitud, un estilo de vida. (Ética humana, 2.013)

6.2.5.3 Puntualidad. Es la obligación para terminar una tarea requerida o satisfacer una obligación antes o en un plazo anteriormente señalado o hecho a otra persona. (Wikipedia, 2.013)

6.2.5.4 Cumplimiento. Realización de un deber o de una obligación (wordreference.com, 2.013)

6.2.6 Políticas Corporativas

- Calidad del producto
- Precio
- Seguridad
- Confott
- Exclusividad
- Secreto

6.2.7 Objetivos

6.2.7.1 Objetivo General. Ser una empresa representativa del mercado de prendas de protección para motociclistas a nivel nacional, para el año 2016 con miras al mercado internacional, además que contribuya al desarrollo social del país.

6.2.7.2 Objetivos Específicos

- Contribuir al crecimiento y desarrollo del sector manufacturero en Colombia, específicamente en Antioquia.
- Establecerse como la principal empresa nacional de innovación en diseño y protección para prendas de motociclista.
- Crear una de las empresas más importantes del mercado nacional mediante la implementación de marketing a productos.

6.2.8 Definición de la marca (producto). Para satisfacer la necesidad de proteger los motociclistas se ha pensado en la creación de productos como chaquetas, pantalones con propiedades especiales que brindan protección y seguridad. Caracterizadas por sus diseños calidad y elementos que facilitan el desempeño de sus labores entre ellos tenemos:

- Personalización de prendas: nombre del cliente y RH en un bolsillo interior.
- Sistema de impacto: nuestras prendas tienen protección contra impacto (lesiones) en diferentes zonas del cuerpo pecho, espalda, codo, rodillas
- Sistema ajustable: en cuello y cintura
- Impermeable: resistente al agua.
- Bolsillos utilitarios: nuestras prendas cuentan con bolsillos utilitarios que le permiten guardar todos sus objetos sin problema
- Reflectivos: Para mejor visibilidad en la noche

6.2.9 Ventajas competitivas

- Exclusividad en las prendas

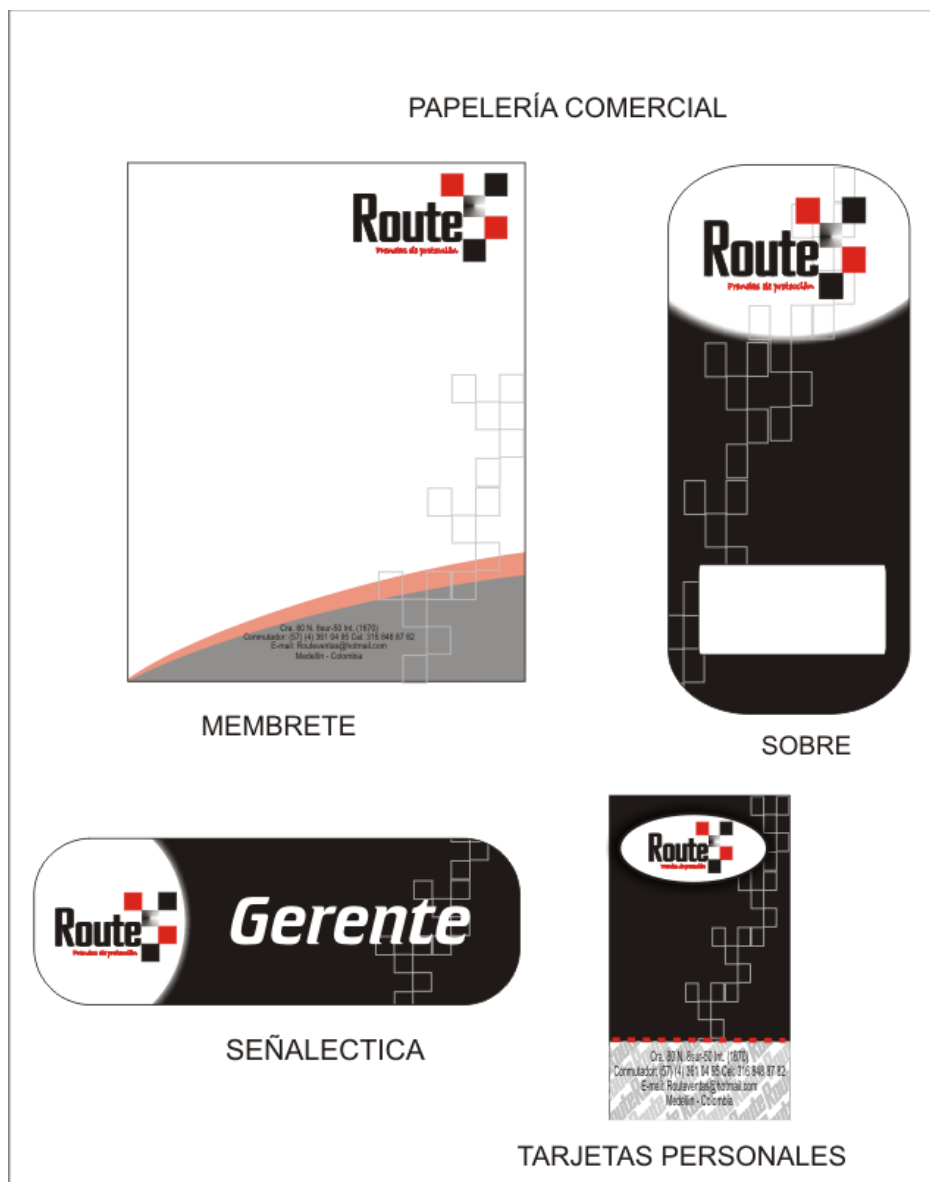
- Flexibilidad en diseño y producción la cual permite la personalización en las prendas: Nombre del cliente y RH.
- Sistema de impacto: Nuestras prendas tienen protección contra impacto (lesiones) en diferentes zonas del cuerpo: pecho, espalda codo, rodillas.
- Excelente servicio al cliente.

6.2.10 Grupo social al que está dirigido el producto. Estas prendas de protección están dirigidas a moteros los cuales viajan en estos vehículos ya sea por necesidad o hobby y se encuentran expuestos a posibles lesiones. Ubicados en los estratos 2,3 y 4

6.2.11 Papelería Corporativa.

6.2.11.1 Papelería comercial. Está integrada por el membrete para los oficios, sobres, señalética y tarjetas personales.

Figura 27. Papelería comercial



6.2.11.2 Papelería empresarial. Está integrada por factura, reembolso y recibo de caja el membrete para los oficios, sobres, señalética y tarjetas personales.

PAPELERÍA EMPRESARIAL

RECIBODECAJA			
			
Cra. 80 N. 8sur-50 int. (1670) Commutador: (57) (4) 361 04 95 Cel: 316 848 87 82 E-mail: Routeventas@hotmail.com Medellín - Colombia			
FECHA:	\$ _____		
RECIBIDO DE:			
LA SUMA DE \$			
DIRECCIÓN:	TELÉFONO: _____		
POR CONCEPTO DE:			
No. FACTURA	VALOR FACTURA	DESCUENTO	VALOR RECIBIDO
_____	_____	_____	_____
CHEQUE: ☐	No. CUENTA	BANCO	VALOR
TARJ. CREDITO: ☐	_____	_____	_____
TARJ. DEBITO: ☐	_____	_____	_____
EFFECTIVO: ☐	RECIBIDO POR: _____		

REEMBOLSO DE CAJA CHICA			
No. _____			
CUIDAD Y FECHA:	FONDO FIJO:		
RESPONSABLE:	MENOS Efectivo y cheques:		
PAGOS EFECTUADOS DE:	Vales provisionales		
AL:	Estampilla y otros:		
VALOR DEL REEMBOLSO			
Diferencia (+/-):			
CONTRIBUYENTE No.	PAGADO	POR CONCEPTO DE	VALOR
_____	_____	_____	_____
Elaborado por:	Sección	Revisado	Aprobado
Pagado con cheque No.	Banco	Efectivo	Fecha Recibo al Reembolso

RECIBO DE CAJA

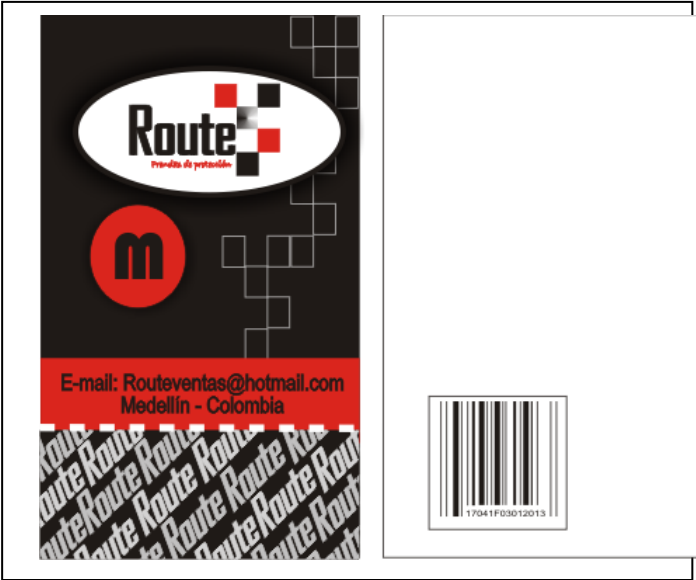
REEMBOLSO

				
Cra. 80 N. 8sur-50 Int. (1670) Commutador: (57) (4) 361 04 95 Cel: 316 848 87 82 E-mail: Routeventas@hotmail.com Medellín - Colombia				
FACTURA		No. _____		
CONTADO ☐		CREDITO ☐		
NOMBRE:	ORDEN DE COMPRA	FECHA: día / mes / año		
NIT/C.C.	TELEFONO	VENDEDOR	FECHA VENCIMIENTO: día / mes / año	
DIRECCIÓN:				
REF.	CANTIDAD	DESCRIPCIÓN	VALOR UND.	VALOR TOTAL
SUBTOTAL \$				
FLETES \$				
IVA \$				
TOTAL \$				
NOTA: ESTA FACTURA DE VENTA SE ASIMILA EN TODOS SUS EFECTOS A LA LETRA DE CAMBIO SEGÚN ARTÍCULO 774 DEL CÓDIGO DE COMERCIO				
Firma del comprador (o representante legal)				

FACTURA

6.2.12 Etiqueta

Figura 29 Etiqueta de la prenda



6.2.13 Marquillas

Figura 30. Marquillas de la prenda



Marquilla de lavado

Marquilla de talla

Figura 31. Marquilla Garra

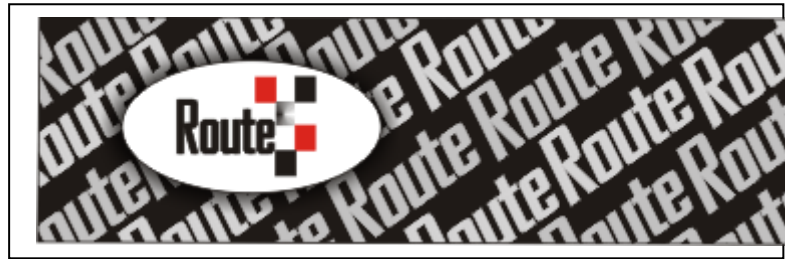


Figura 32. . Marquilla RH



Fuente: Diseñado por el autor

6.2.14 Competencias

6.2.14.1 Competencia directa:

Figura 33. Logo de Pigmalion



Fuente: Diseñado por el autor

Importadoras de este mismo tipo de producto de marcas internacionales.

Figura 34. Logos de SHAFT, Alpinestars, Bacing Fox.



6.2.14.2 Competencia indirecta. Fabricantes de chaquetas genéricas (normales), los cuales pueden llegar a representar un producto sustituto de nuestro producto.

6.2.15 BOCETOS

Figura 35. Boceto de pantalón

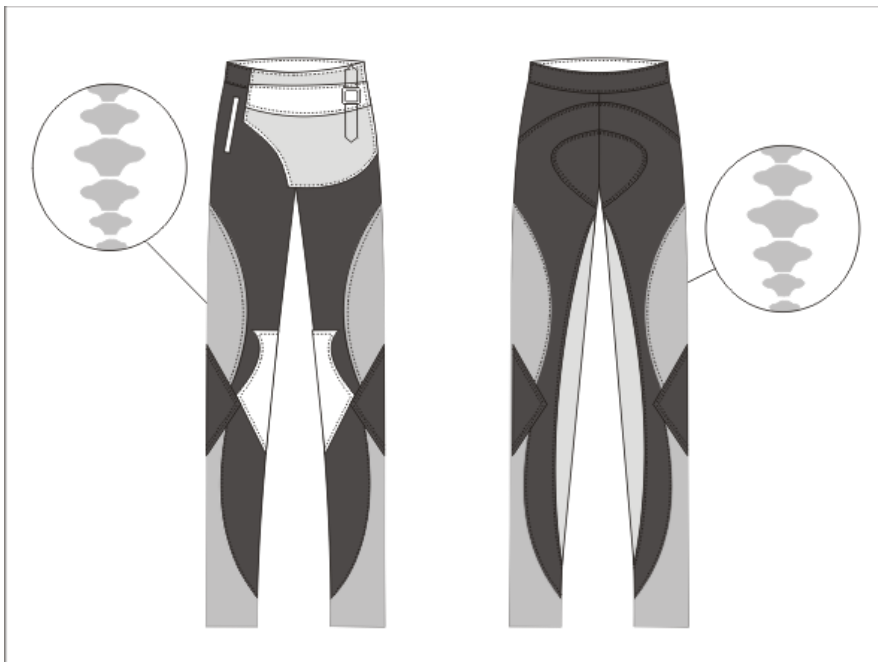


Figura 36. Boceto de pantalón.

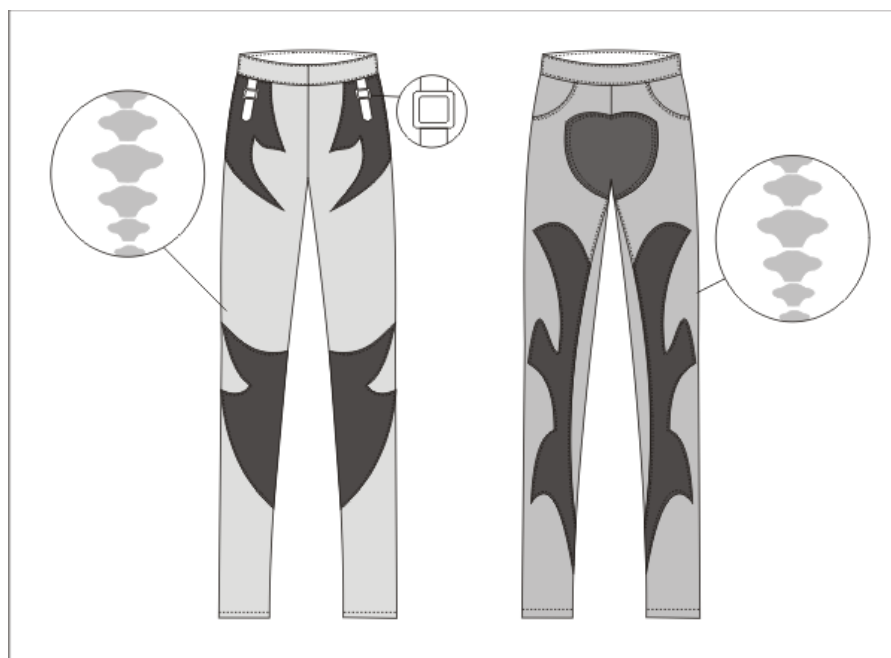


Figura 37. Boceto de pantalón.

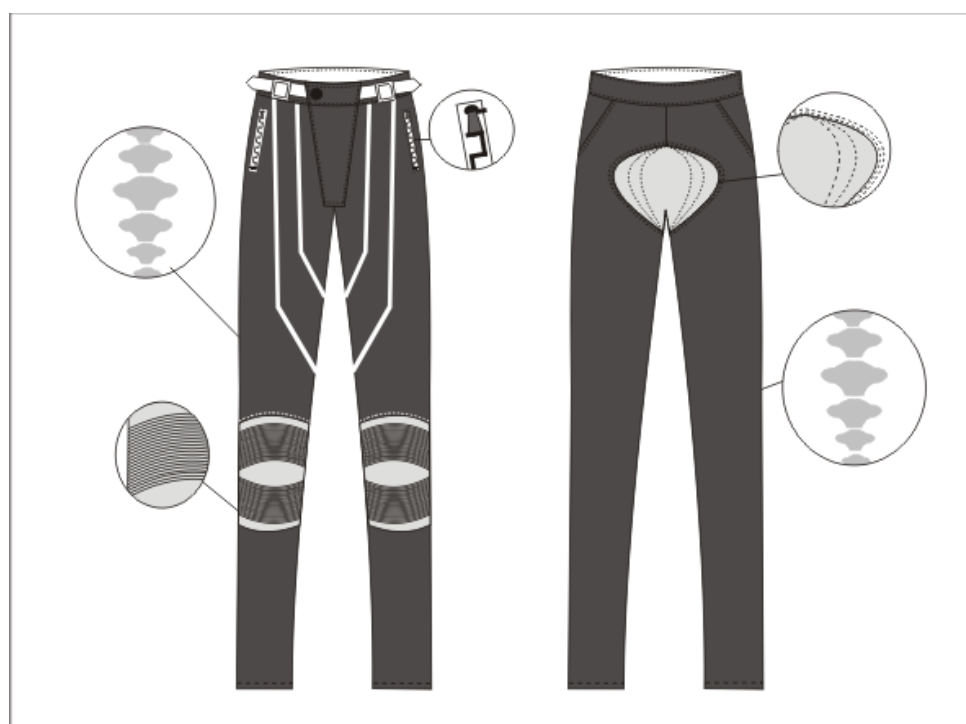


Figura 38. Boceto de pantalón.

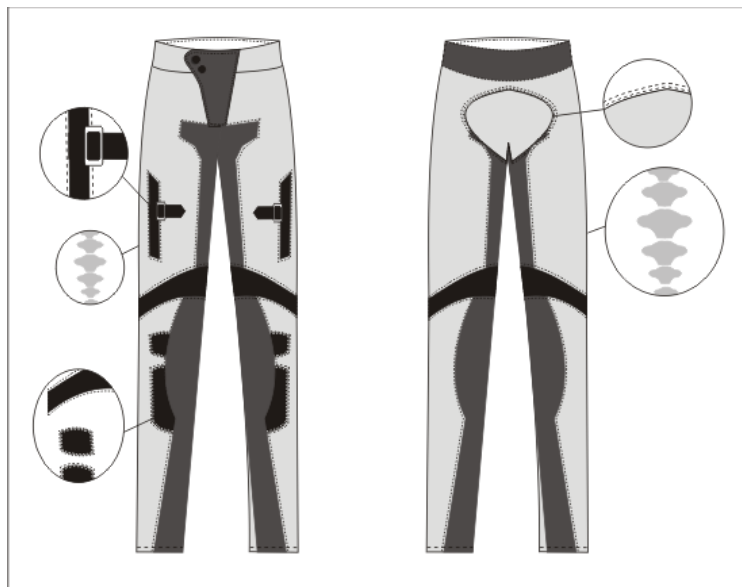


Figura 39. Boceto de chaqueta.



Figura 40. Boceto de chaqueta.



Figura 41. Boceto de chaqueta.



Figura 42. Boceto interior chaqueta.

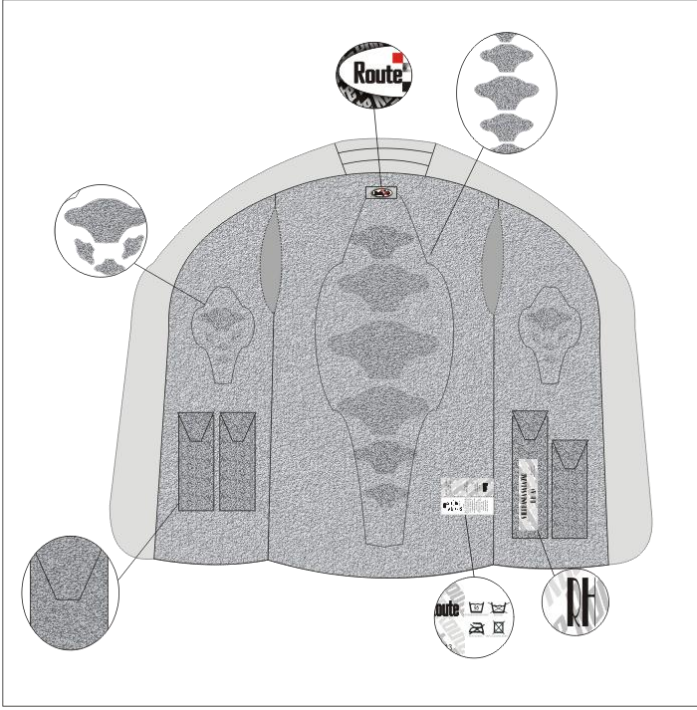


Figura 43. Boceto de prototipo.



6.2.16 Orden de diseño de prototipo

Tabla 2. Orden de diseño de prototipo.

 ORDEN DE DISEÑO REFERENCIA 1F03012013 NOMBRE DE LA PRENDA CHAQUETA DISEÑADOR JOHANA SALAZAR FECHA 31/05/2013				
CODIGO	MATERIA PRIMA	DESCRIPCION	CANT/UN	GAMA COLORES
015M21	Tela principal	Maya deportiva	2 metros	
J500	Otras telas	Lona impetmeable	2 metros	
M600	Otras telas	Tempestad impermeable	1 metro	
K700	Otras telas	Yumbo lon	2 metros	
CODIGO	INSUMOS	DESCRIPCION	CANT/UN	ORIENTACIONES/COMBINACIONES
	Etiquetas	Exterior	1	Vertical
	Marquillas	Talla	1	Horizontal en posterior
		Composición de telas	1	Al costado en interior
		Instrucciones de lavado	1	Al costado en interior
		Garra	1	Al costado en exterior
		RH	1	Lado izquierdo en el interior
				PROCESOS
569600	Cierres	Cierre nylon separable	1	FUSIONADO X
569501	Cierres	Cierre continuo nylon	1	
5856-1	Broches	Broche tic tac	16	
REF.36	Cinta reflectiva	Cinta reflectiva	1	
SEG-02	Sesgo	Sesgo empitado reflectivo	1	
APTAN60 PURPURA	Hilo	Hilo aptam	1	

6.2.17 Fichas técnicas

Figura 44. Ficha técnica del prototipo

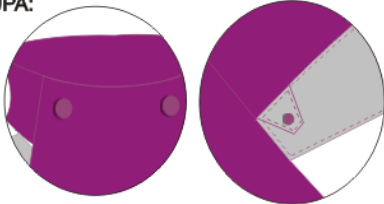
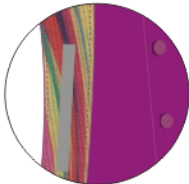
FICHA TÉCNICA			
	FECHA: Mayo 31/ 2013		REF: 1F03012013
	LINEA: mixta		
	DISEÑADOR: Johana Salazar		PROVEEDOR: Stephania salazar
DELANTERO		POSTERIOR	
			
LUPA:		LUPA:	
			
LUPA:		LUPA:	
			

Figura 45. Ficha técnica parte interior del prototipo.

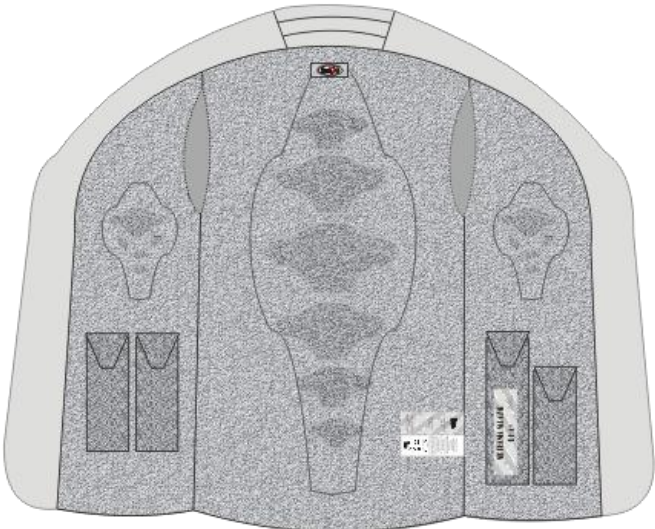
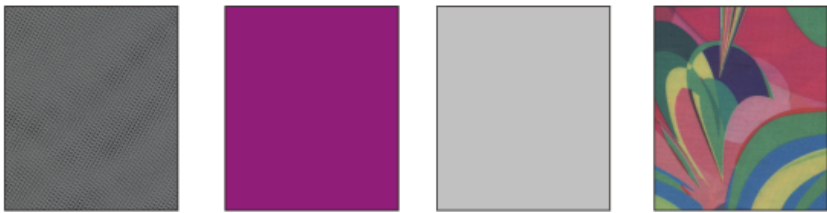
FICHA TÉCNICA			
	FECHA: Mayo 31/ 2013		REF: 1F03012013
	LINEA: mixta		
	DISEÑADOR: Johana Salazar		PROVEEDOR: Stephania salazar
PARTE INTERIOR 			
LUPA:  		LUPA:  	
LUPA: 		LUPA: 	

Figura 46. Ficha técnica de muestra de telas del prototipo.

MUESTRA DE TELAS 						
TELAS	TELAS	CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	ANCHO	TOTAL TELA	YUMBOLÓN
	Malla deportiva	015M21	Deportiva	1.50	2.00mt	2.00mt
	lona grabada	J500	impermeable	1.50	2.00 mt	
	Tempestad	M600	impermeable	1.50	1.00 mt	
HILOS	MAQUINA	AGUJA	AMARRE	CÓDIGO COLOR	CALIBRE	OBSERVACIONES
	plana	90	Poliéster 60	0259 purpura	Poliéster 60	
	fileteadora	90	Poliéster 60		Poliéster 60	
INSUMOS	INSUMO	CÓDIGO	CANTIDAD	INSUMO	CÓDIGO	CANTIDAD
	cierre Naylon sep	569600	1	cierre cont Naylon	569501	1
	broches	5856-1	16	sesgo empitado	seg.02	1 pieza
	cinta reflectiva	ref.36	1 pieza	hilo Aptan 60	aptan 60 purpura	1 pieza
ETIQUETAS	ETIQUETA	MARQUILLA	GARRAGARRA	ETQ. DE LAVADO	ETQ. DE RH	
	X	X	X	X	X	
tallas	MASCULINO			FEMENINO		
	M			S		
	L			M		
	XL			L		

6.2.18 Presupuesto de Prototipo

Las materias primas con las que trabajaremos son de alta calidad y resistentes a la roci n. Lonas, cuero, riatas, herrajes, Lafayette, malla, broches.

Tabla 3. Presupuesto de prototipo.

HOJA DE COSTOS					
REFERENCIA	<u>1F03012013</u>				
FECHA	<u>31/05/2013</u>				
RESPONSABLE	Johana Salazar				
TALLAS					
PROCESOS		PROVEEDOR		VR TOTAL	
TRAZO Y CORTE		Todo Digital		5,000	
FUSIONADO		Todo Digital		6,000	
PRECONFECCION		Rosalba Meneses		40,000	
TERMINACION					
SUBTOTAL					
MATERIA PRIMA	NOMBRE	PROVEEDOR	CONS/UNID	VR. PROMEDIO	VR. TOTAL
Tela principal	Malla Deportiva	Textiles tenerife	2	7,000	14,000
lona	lona impermeable	Mundial de lonas	1.7	10,000	17,000
tempestad	Tempestad	Todo tapicero	1	16,000	16,000
Hilo	Aptan	Todo tapicero	1	4,500	4,500
Cierre Separable	eka	Todo tapicero	1	1,500	1,500
Cierre continuao	eka	Todo tapicero	1	1,000	1,000
Cinta reflectiva	Cinta reflectiva	Mundial de lonas	5	700	3,500
Sesgo reflectivo	Sesgo reflectivo	Mundial de lonas	10	700	7,000
Etiqueta		Johana salazar	1	3,000	3,000
Marquillas RH		Johana salazar	1	700	700
Instrucción de lavado		Johana salazar	1	700	700
Garra		Johana salazar	1	700	700
Tallas		Johana salazar	1	700	700

HOJA DE COSTOS						
REFERENCIA	<u>1F03012013</u>					
FECHA	<u>31/05/2013</u>					
RESPONSABLE	Johana Salazar					
TALLAS						
PROCESOS		PROVEEDOR		VR TOTAL		
TRAZO Y CORTE		Todo Digital		5,000		
FUSIONADO		Todo Digital		6,000		
PRECONFECCION		Rosalba Meneses		40,000		
TERMINACION						
SUBTOTAL						
MATERIA PRIMA	NOMBRE	PROVEEDOR	CONS/UNID	VR. PROMEDIO	VR. TOTAL	
Composicion de telas		Johana salazar	1	700	700	
Broches	Broche ticta	Bombay	16	400	6,400	
SUBTOTAL					128,400	
TOTAL					128,400	
COSTOS FIJOS					49,000	
COSTO TOTAL					177,400	
PRECIO DE LISTA					248,360	
PRECIO PUBLICO					283,840	

6.2.19 Proveedores de insumos

- Mundial de lonas
- Curcueros
- Peletería todo tapicero
- Mundo herrajes
- Cacharrería Bombay

6.2.20 Ficha de proveedor

Figura 47. Ficha de proveedor.

[illegible]

6.2.21 Plan comercial de la futura empresa

6.2.21.1 Mezcla de mercado

6.2.21.1.1 Producto. Prendas de protección como chaquetas y pantalones con propiedades especiales que brindan máxima protección y seguridad caracterizadas por sus diseños calidad y elementos que facilitan el desempeño de sus labores entre ellos tenemos:

- Personalización de prendas: Nombre del cliente y RH en un bolsillo interior
- Sistema de transpiración: En costado sisa. Brazo, espalda, pecho.

- Sistema de impacto: Nuestras prendas tienen protección contra impacto (lesiones) en diferentes zonas del cuerpo pecho, espalda, codos, rodillas.
- Sistema ajustable: En cuello y cintura.
- Impermeable: resistente al agua.
- Bolsillos utilitarios: Nuestras prendas cuentan con bolsillos utilitarios que le permiten guardar todos sus objetos sin problema.

6.2.21.1.2 Plaza. Como canales de distribución tendremos el punto de venta que estará ubicado en las mismas instalaciones de la fábrica.

Almacenes importadores reconocidos

Alianzas con almacenes directos de las importadoras Yamaha, Suzuki, Kawasaki

6.2.21.1.3 Precio.

- Chaqueta: \$ 250.000 hasta \$1.500.000 el varía según el material puede ser lona o cuero.
- Pantalón: \$ 250.000 hasta \$1.500.000 el varía según el material puede ser lona o cuero.
- Forma de pago: Este se hará en dos contados uno a la hora de realizar el pedido. Y el otro en el momento de la entrega final del producto.
- Políticas de Descuento: Para almacenes distribuidores será de 30%; Para grupos de ruta será del 20% de descuento en pedidos superiores a 6 prendas en cualquier talla material y colores.

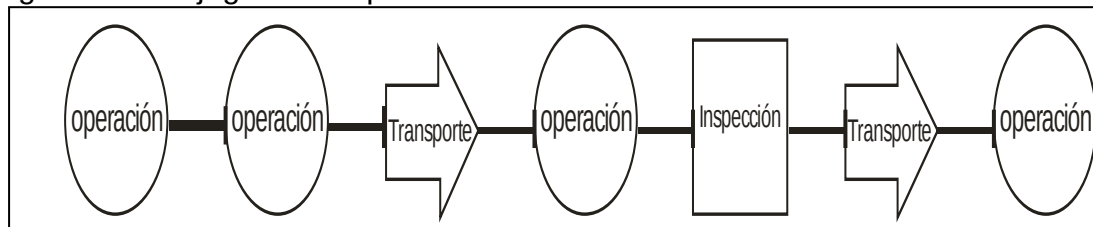
6.2.21.1.4 Promociones Se realizaran terminando temporada, es decir cada 6 meses y solo sobre las prendas existentes en inventario

6.2.22 Ingeniería de proyecto

6.2.22.1 Proceso de producción

- Diseño de prendas, Elección de telas, herrajes (insumos decorativos y funcionales).
- Realización de mordería y corte de prendas.
- Se transporta las piezas cortadas para el taller de confección.
- Se confeccionan las prendas.
- Inspección de prendas en caracteres de calidad y terminaciones.
- Empaque de producto terminado.

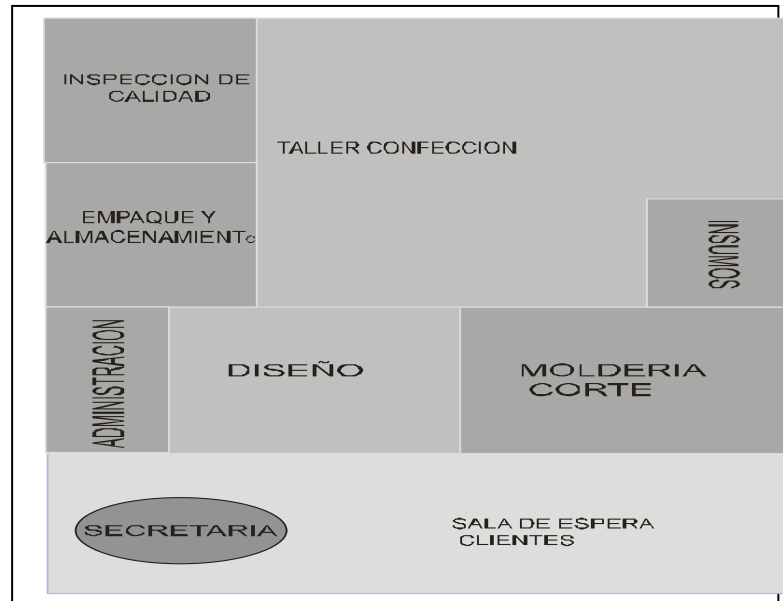
Figura 48. Flujograma de procesos



6.2.22.2 Descripción de la planta

- Ubicación: Cra79c n. 8sur- 50 interior 1670TEL: 2854536- CEL: 316 848 87 82.

Figura 49. Descripción de la planta.



6.2.22.3 Necesidades muebles y enceres

- Sala de espera: sillotería, tv, dispensador de agua, tinto.
- Secretaria: escritorio, silla, teléfono, útiles de oficina (lapiceros, hojas, agenda) talonarios de facturación, talonarios de pedidos, computador, internet.
- Administración: Escritorio, computador, papelería, silla
- Diseño: Mesa, computador, útiles de oficina.
- Molderia y corte: Mesa, silla, papel dúplex, reglas, metro, lápiz, tijeras, cortadora industrial.
- Taller de confección: Maquinas planas, maquinas fileteadoras, sillas, tijeras, pulidores, maquinas bordadoras
- Insumos: insumos textiles, herrajes, hilos, riatas, cremalleras.
- Calidad: mesa, pulidores, silla.
- Empaque almacenamiento: Silla, mesa, bolsas, estanterías.

6.2.22.4 Capacidad de producción. Inicialmente esperamos vender entre 50 a 100 prendas al mes con expectativas de incrementar las ventas entre 200 a 300 al mes.

6.2.23 Estudio organizacional

6.2.23.1 Estructura administrativo

6.2.23.2 Personal necesario para la operación

6.2.23.2.1 Producción

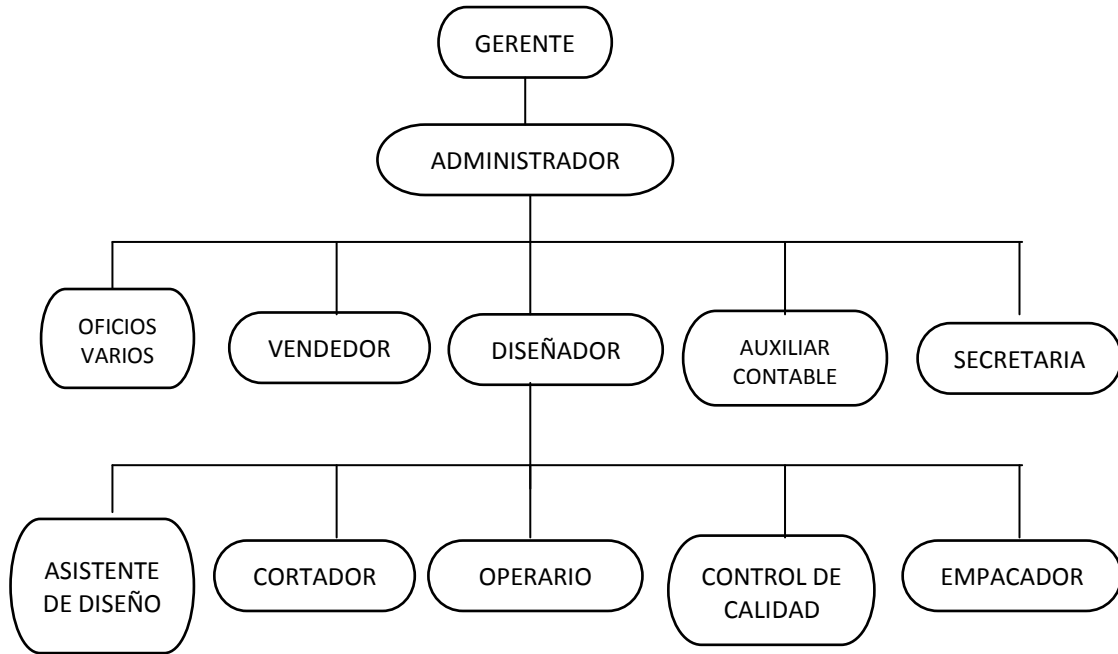
Cargo	Número de personal
Diseñador patronista	1
Asistente de diseño	1
Cortador	1
Confección Operarios	3
Control de calidad	1
Empacador	1
Vendedor	2
Oficios varios	1

6.2.23.2.2 Administrativo

Cargo	Número de personal
Gerente	1
Administrador	1
Auxiliar contable	1
Secretaria	1

6.2.23.2.3 Líneas de autoridad

Figura 50. Líneas de autoridad.



6.2.23.3 Descripción de cargos

6.2.23.3.1 Análisis de cargos (Perfil de las personas)

Tabla 4. Cargo de Diseñador patronista

Nombre del cargo	Diseñador patronista.
Descripción general del cargo	Debe ser una persona profesional en el campo del diseño y patronaje, creadora de propuestas creativas e innovadoras que continuamente este proporcionando ideas aplicables para el mejoramiento de nuestras prendas y satisfacer las necesidades de nuestros clientes.

Departamento	Creativo
Descripción del cargo	Debe diseñar (entregar propuestas), desarrollar patrones, Investigar tendencias y materiales, investigar y a su vez innovar en las tecnologías aplicables para la protección en nuestras prendas y otras funciones que le asigne su superior.
Requisitos intelectuales	Educación Básica: técnico, tecnólogo o profesional en diseño de modas.
Experiencia básica	2 años.
Aptitudes, habilidades y destrezas	Inteligente, creativo capaz de trabajar en equipo, líder, investigativo, innovador, destrezas manuales
Responsabilidades implícitas	El patrimonio de nuestra empresa, es decir, los enceres como maquinas mesas, computadores, cortadoras.
Salario	\$ 1.500.000 mensuales + prestaciones económicas

Tabla 5. Cargo de Asistente de diseño

Nombre del cargo	Asistente de diseño.
Descripción general del cargo	Debe brindar apoyo al diseñador patronista.
Departamento	Creativo
Descripción del cargo	Debe diseñar (entregar propuestas), desarrollar patrones y otras funciones que le asigne su superior.
Requisitos intelectuales	Educación Básica: técnico en diseño de modas.
Experiencia básica	1 año.
Aptitudes, habilidades y destrezas	Inteligente, creativo capaz de trabajar en equipo, líder, investigativo, innovador, destrezas manuales
Responsabilidades implícitas	El patrimonio de nuestra empresa, es decir, los enceres como maquinas mesas, computadores, cortadoras.
Salario	\$ 900.000 mensuales + prestaciones económicas

Tabla 6. Cargo de Cortador

Nombre del cargo	Cortador.
------------------	-----------

Descripción general del cargo	Es el encargado de cortar las piezas de la producción etiquetarlas para el armado.
Departamento	Producción
Descripción del cargo	Cortar, etiquetar y entregar a los operarios de confección.
Requisitos intelectuales	Técnico en corte textil y/o afines
Experiencia básica	1 Año
Aptitudes, habilidades y destrezas	Inteligente, creativo capaz de trabajar en equipo, y colaborador, debe ser una persona activa y con destrezas manuales
Responsabilidades implícitas	Cuidar los activos y bienes de la empresa.
Salario	900.000 + prestaciones económicas

Tabla 7. Cargo de Confección Operarios

Nombre del cargo	Confección operario.
Descripción general del cargo	Es la persona encargada de armar la prenda.
Departamento	Producción
Descripción del cargo	Debe armar las prendas, coser.
Requisitos intelectuales	Manejar y manipular máquinas de confección
Experiencia básica	1 Año.
Aptitudes, habilidades y destrezas	Debe manejar con agilidad maquina plana y fileteadora. Además, debe ser Inteligente, creativo capaz de trabajar en equipo, y colaborador.
Responsabilidades implícitas	Cuidar los activos y bienes de la empresa.
Salario	1 SMMLV + prestaciones económicas

Tabla 8. Cargo de Empacador

Nombre del cargo	Empacador.
Descripción general del cargo	Es la persona encargada de empacar el producto final.
Departamento	Producción

Descripción del cargo	Empacar todos los productos, verificar lo que falta, Surtir existencias, Organización de los estantes. Verificar que el producto empacado se encuentre en perfectas condiciones
Requisitos intelectuales	Educación Básica
Experiencia básica	Ninguna.
Aptitudes, habilidades y destrezas	Inteligente, creativo capaz de trabajar en equipo, y colaborador.
Responsabilidades implícitas	Cuidar los activos y bienes de la empresa. Debe empacar debidamente el producto para ser entregado al cliente.
Salario	1 SMMLV + prestaciones económicas

Tabla 9. Cargo de Vendedor

Nombre del cargo	Vendedor.
Descripción general del cargo	Debe ser una persona profesional en el campo de mercadeo e interesado satisfacer las necesidades de nuestros clientes.
Departamento	Comercial
Descripción del cargo	Vender los artículos definidos. Asistir a los clientes en sus consultas. Recepción de dineros y documentos. Verificarlos datos del cliente al momento de la venta. Verificar que el producto exhibido se encuentre en perfectas condiciones.
Requisitos intelectuales	Educación Básica: técnico o tecnólogo en mercadeo y ventas.
Experiencia básica	1 año.
Aptitudes, habilidades y destrezas	Inteligente, creativo capaz de trabajar en equipo, líder, emprendedor, innovador.
Responsabilidades implícitas	Cuidar los activos y bienes de la empresa. Debe preparar y entregar al encargado de caja los valores reunidos por transacciones de venta.
Salario	1 SMMLV mas comisiones y prestaciones económicas

Tabla 10. Cargo de Oficios Varios

Nombre del cargo	Oficios varios.
Descripción general del cargo	Debe ser un persona confiable, de buenos modales, activa y colaboradora
Departamento	Servicios varios
Descripción del cargo	Mantener aseadas las áreas de trabajo, así como el resto de las instalaciones de la planta e informar cuando esta necesite alguna reparación o mantenimiento.
Requisitos intelectuales	Educación Básica
Experiencia básica	Ninguna
Aptitudes, habilidades y destrezas	Colaborador, honesto.
Responsabilidades implícitas	Cuidar los activos y bienes de la empresa.
Salario	1 SMMLV y prestaciones económicas

Tabla 11. Cargo de Gerente.

Nombre del cargo	Gerente.
Descripción general del cargo	Es el encargado de conocer y manejar las actividades administrativas de la empresa. Dirige, guía y maneja la empresa
Departamento	Administrativo
Descripción del cargo	Revisión y manejo de las operaciones contables. Toma de decisiones. Manejo de la información.
Requisitos intelectuales	Administración de empresas.
Experiencia básica	2 Años
Aptitudes, habilidades y destrezas	Colaborador, honesto, habilidades para organizar, expresarse, y mantener relaciones personales.
Responsabilidades implícitas	Cuidar los activos y bienes de la empresa.
Salario	2.000.000 y prestaciones económicas

Tabla 12. Cargo de Administrador

Nombre del cargo	Administrador.
Descripción general del cargo	Controlar las actividades de administración de empresa, interpretando las herramientas contables y otras necesarias para garantizar la efectiva distribución y administración de los recursos materiales y financieros
Departamento	Administrativo
Descripción del cargo	Selección de personal, evaluación de desempeño laboral de los empleados estrategias de publicidad. Es el responsable de la ejecución del presupuesto
Requisitos intelectuales	Tecnología en Administración y/o afines
Experiencia básica	1 Año
Aptitudes, habilidades y destrezas	Colaborador, honesto, conocimientos en sistemas operativos y Microsoft office, habilidades para organizar, expresarse, y mantener relaciones personales
Responsabilidades implícitas	Cuidar los activos y bienes de la empresa.
Salario	1.500.000 + prestaciones económicas

Tabla 13. Cargo de Auxiliar contable

Nombre del cargo	Auxiliar contable.
Descripción general del cargo	Es el encargado del manejo contable de la empresa
Departamento	Administrativo
Descripción del cargo	Manejo de toda la contabilidad de la empresa. Encargado de hacer reportes fiscales a las dependencias del estado, hacer cierres contables del mes. Manejo de presupuesto, compras e inversiones. Control de libros contables y responsable del dinero de la empresa.
Requisitos intelectuales	Tecnología en contabilidad y/o afines
Experiencia básica	1 Años
Aptitudes, habilidades y destrezas	Colaborador, honesto, habilidades en Excel.
Responsabilidades implícitas	Cuidar los activos y bienes de la empresa.
Salario	2 SMMLV + prestaciones económicas

Tabla 14. Cargo de Secretaria

Nombre del cargo	Secretaria.
Descripción general del cargo	Ejecutar actividades pertinentes al área secretarial y asistir a su supervisor inmediato, aplicando técnicas secretariales, a fin de lograr un eficaz y eficiente desempeño acorde con los objetivos de la unidad.
Departamento	Administrativo
Descripción del cargo	Manejo de correspondencia y dependencias que ordene el jefe inmediato, redactar documento de poca complejidad, Manejo de archivo
Requisitos intelectuales	Técnica en secretariado y/o afines
Experiencia básica	1 Años
Aptitudes, habilidades y destrezas	Colaborador, honesto, habilidad para expresarse en forma verbal y escrita, destrezas en Microsoft office, internet
Responsabilidades implícitas	Cuidar los activos y bienes de la empresa.
Salario	1 SMMLV mas comisiones y prestaciones económicas

6.2.24 Matriz DOFA

D * Poco capital para adquirir insumos!	O * Pocas empresas existentes en el mercado con el mismo producto * Crédito bancario. * nuevas marcas en el mercado mas compradores.
F * Conocimiento del mercado. * Gran capacidad de diseño. * Calidad en las prendas.	A * Otros fabricantes de accesorios de gama baja

6.2.25 Estudio Legal

6.2.25.1 Tipo de sociedad.

6.2.25.1.1 Sociedad anónima simplificada S.A.S

- Capital social y número de empleados. En primer lugar, las sociedades por acciones simplificadas (S.A.S.) pueden constituirse con cualquier monto de capital social (inferior o superior a los 500 salarios mínimos, que era el tope del que hablaba la ley 1014 de 2006) y con cualquier cantidad de empleados (inferior o superior a los 10).
- Número de Accionistas. Además, las sociedades por acciones simplificadas pueden constituirse y funcionar con uno o varios accionistas (ya sean estas personas jurídicas o persona naturales
- Se creará mediante Documento Privado. Se podrá constituir con un documento privado en lugar de hacerse con una Escritura pública (según el artículo 5); esto fue, especialmente, el atractivo que tuvieron las sociedades unipersonales de la ley 1014 de 2006).
- Duración y Objeto Social. La duración de las S.A.S., al igual de lo que fueron las sociedades unipersonales, también puede ser indefinida. Además, no están obligadas como las demás sociedades reguladas en el código de comercio a tener que especificar el objeto social al que se dedicarán, pues si no lo detallan, se entenderá que la sociedad podrá realizar cualquier actividad lícita (ver numeral 5 del artículo 5 de la ley 1258 de 2008).
- Responsabilidad Solidaria. Incluso, se destaca que los accionistas de las S.A.S., al igual que los accionistas de las demás sociedades por acciones, no tendrán responsabilidad solidaria (es decir, más allá de sus aportes) en las deudas tributarias de la sociedad (ver inciso segundo del artículo 1 de la ley 1258 y el inciso segundo del artículo 794 del Estatuto Tributario). Pero ese

blindaje de no responder en forma solidaria por las obligaciones tributarias de la sociedad también se lo extendieron para el caso de las obligaciones laborales que llegue a tener la sociedad, algo que fue objetado por el Consejo Técnico de la contaduría cuando la ley era sólo un proyecto (véase documento de agosto de 2008 con observaciones del Consejo Técnico de la Contaduría al proyecto de ley por medio del cual se creaban las sociedades por acciones simplificadas).

6.2.25.2 Procedimientos legales para la creación de la empresa

- Crear el nombre.
- Verificar que no exista otro igual.
- En la notaria realizar la constitución de la empresa.
- Obtener en cámara de comercio certificado de existencia y representación legal.
- RUT.
- Prestaciones sociales y parafiscales 2013.
- Prestaciones sociales: Prima de servicios, cesantías, intereses de cesantías, vacaciones.
- Prestaciones en salud: Salud, EPS, ARP.
- Prestaciones parafiscales: Sena, ICBF, caja de compensación familiar.

7. RECURSOS

Tabla 15. Relación de recurso humano y técnico.

Descripción	Unidad de medida	cantida d	Valor Unitario	Financiación		Valor Total
				pascua l	Estudiant e	
Recurso Humano						
Asesor Académico		1		X		
Estudiante		1			X	
Sub total Recurso humano						
Recursos Técnicos						
impresión encuesta	Hojas	1	200		X	200
impresión a color	Hojas	15	1,500		X	22,500
impresión negro		85	200			17,000
Fotocopias encuesta	Hojas	80	50		X	4,000
impresiones a color	Hojas	10	1,000		X	10,000
CD´s	Unidad	1	1,000		X	1,000
Transporte de encuestador	pasaje	4	1,600		X	6,400
Impresión de marquillas	hojas	1	5,000		X	5,000
impresión de etiquetas		2	5,000		X	10,000
Servicio de sublimación	Hojas	2	700		X	1,400
Impresión de tarjetas personales	hojas	1	5,000		X	5,000
desarrollo de moldes protección	moldes	1	25,000		X	25,000
desarrollo de prototipo	chaqueta	1	80,000		X	80,000
Sub total Recursos Técnicos						187,500
Total						187,500

8. CRONOGRAMA

Tabla 16. Cronograma de actividades.

				
CRONOGRAMA				
Fecha: 26 de mayo de 2.013				
Responsable: Kelly Johana Salazar				
ACTIVIDAD	FEBRERO			
	S1	S2	S3	S4
Marco teórico				
Investigación del problema				
Diseño y elaboración de encuesta				
	MARZO			
	S1	S2	S3	S4
Marco teórico				
Formulación al problema				
Análisis de la encuesta				
	ABRIL			
	S1	S2	S3	S4
Desarrollo de emprendimiento				
Conclusiones y recomendaciones				
Diseño de bocetos				
	MAYO			
	S1	S2	S3	S4
Diseño papelería empresarial y comercial				
Diseño y desarrollo de fichas				
Elaboración de prototipos				
Organización con normas Icontec y Apa				

CONCLUSIONES

El 100% de las personas encuestadas manifestó la importancia de la protección del cuerpo mediante las prendas de vestir para motociclistas

El objetivo que se trazó este estudio se ha cumplido. En el informe se han planteado las bases teóricas y se han adelantado algunas ideas prácticas que permitirían a los interesados trabajar en la obtención de una prenda para los motoristas, en la que se utilicen nuevos o mejorados materiales textiles, así como otros mecanismos y dispositivos de seguridad que, integrados en la prenda, contribuyan a incrementar la seguridad en los accidentes de tráfico con implicación de vehículos de dos ruedas.

En cuanto a diseño y ergonomía, se cuenta con capacidades para elaborar bocetos, hacer diseños, generar patrones y proponer variantes de prendas, que respondan a requisitos y exigencias estéticas, de confort, ergonómicas.

Los motoristas en general están interesados en proteger pecho y espalda, además de estar dispuestos a pagar un buen precio por una adecuada protección.

RECOMENDACIONES

Se sugiere a las entidades gubernamentales hacer una revisión sobre las protecciones mínimas requeridas por ellos para el uso de las motocicletas, dado que actualmente solo se exige el casco, quedando así sin protección el resto del cuerpo.

A la industria de accesorios para motociclistas se recomienda indagar mas en el mercado de prendas de protección, dado que actualmente lo que existe es en su mayoría para los motoristas de alto cilindraje y las de bajo es mas difícil encontrar este tipo de artículos.

REFERENCIAS

About.com, motos. (1 de abril de 2.013). *Tipos de chaquetas de moto*. Recuperado 1 de abril de 2.013 de <http://motos.about.com/od/equipamiento-motorista/tp/Tipos-De-Chaquetas-De-Moto.htm>

Cárdenas, E. (1 de junio de 2.007). *Diagnóstico sobre la accidentalidad de motociclistas en Medellín entre enero de 2004 y marzo de 2007*. Recuperado 1 de abril de 2.013, de <http://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/wpccontent/Sites/Subportal%20del%20Ciudadano/Salud/Secciones/Plantillas%20Gen%C3%A9ricas/Documentos/2012/Revista%20Salud/Revista%20Vol.%202%20N%C2%B0%201/5.%20Diagn%C3%B3stico%20sobre%20la%20accidentalidad.pdf>

Colorado, P. (16 de marzo de 2.012). *Medellín 2012: más de 4.000 accidentes, 53 al día*. Recuperado 18 de marzo de 2.013 de http://www.elcolombiano.com/BancoConocimiento/M/medellin_2012_mas_de_4000_accidentes_53_al_dia/medellin_2012_mas_de_4000_accidentes_53_al_dia.asp

Definición.de. (2.008). *Definición de lesión*. Recuperado 10 de mayo de 2.013 de <http://definicion.de/lesion/>

Definición.de. (2.008). *Definición de trauma*. Recuperado 10 de mayo de 2.013 de <http://definicion.de/trauma/>

Duerto.com. (2.013). *Equipos de protección individual*. Recuperado 10 de mayo de 2.013 de <http://www.duerto.com/normativa/ropa.php>

El colombiano.com. (22 de mayo de 2.013). *Accidentes, muertos y heridos: las motos preocupan a Colombia*. Recuperado 22 de mayo de 2.013 de http://www.elcolombiano.com/BancoConocimiento/A/accidentes_muertos_y_heridos_las_motos_preocupan_a_colombia/accidentes_muertos_y_heridos_las_motos_preocupan_a_colombia.asp

eticahumana.wikispaces.com. (3 de marzo de 2.013). *Calidad humana*. Recuperado 3 de marzo de 2.013 de <http://eticahumana.wikispaces.com/file/view/CALIDAD+HUMANA.pdf>

Halifax cobija. (Marzo 10 de 2.013). *Campaña social*. Recuperado 1de abril de 2013, de http://www.cobijacol.com/index.php?option=com_content&view=article&id=27&Itemid=83

Loaiza, A. (30 de mayo de 2.012). *Sura*. Recuperado 1de abril de 2.013, de <http://www.sura.com/blogs/autos/motos-accidentes-fatales.aspx>

Lozada, R. (1 de abril de 2013). *“No quitar en caso de accidente” Entrega I: historia del casco de moto*. Recuperado 1 de abril de 2013, de <http://hittheroadmotoblog.blogspot.com/2011/08/no-quitar-en-caso-de-accidente-entrega.html>

Megazine.co. (2.012). *Chaquetas de moto A lo largo de la Historia*. Recuperado 5 de abril de 2.013, de http://megazine.co/chaquetas-de-moto-a-lo-largo-de-la-historia_1d222.html

Ministerio de transporte. (21 de mayo de 2.013). *Seguridad vial*. Recuperado 21 de mayo de 2.013. de <https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=FAQ&IFuncion=viewPreguntas&id=3>

Monografias.com. (1 de mayo de 2.013). *Monografias.com*. Recuperado 1 de mayo de 2.013 de <http://www.monografias.com/trabajos89/accidentes-motocicletas/accidentes-motocicletas2.shtml>

Montoya, J. (19 de julio de 2.011). *La integridad no monta en moto*. Recuperado 15 de mayo de 2.013 de http://www.elcolombiano.com/BancoConocimiento/L/la_integridad_no_monta_en_moto/la_integridad_no_monta_en_moto.asp?CodSeccion=337

Moto pasión. (23 de septiembre de 2008). *Breve historia del casco*. Recuperado 1 de abril de 2.013, de <http://www.motorpasionmoto.com/seguridad/breve-historia-del-casco>

Motologías. (Primavera 2.010). *El Tejido De La Perseverancia*. Recuperado 5 de abril de 2.013, de <https://sites.google.com/site/motologias/archive/01012010/el-tejido-de-la-perseverancia>

Prmob. (5 de abril de 2.013). *La historia de las chaquetas de la motocicleta*. Recuperado 5 de abril de 2.013, de <http://es.prmob.net/motocicleta-equipo-de-protecci%C3%B3n-personal/americana-de-cuero/motocicleta-557518.html>

Respetosccc.blogspot.com. (11 de junio de 2.009). *El valor del respeto*. Recuperado 5 de marzo de 2.013 de <http://respetosccc.blogspot.com/2009/06/definicion-respeto.html>

Ruta N. (12 de agosto de 2.008). *Nosotros creamos un airbag para motociclistas*. Recuperado 6 de abril de 2.013 de <http://www.rutanmedellin.org/protagonistas/Paginas/airbag-motociclistas-innovacion.aspx>

slideshare.net. (2.013). *Traumatismo Raquimedular*. Recuperado 5 marzo de 2.013 de <http://www.slideshare.net/EquipoURG/traumatismo-raquimedular-10227336>

Tienda BMW. (11 de mayo de 2.010). *Chaquetas para motoristas*. Recuperado 1 de mayo de 2.013 de <http://tiendabmw.wordpress.com/2010/05/11/chaquetas-para-motoristas/>

Wikipedia. (2.013).*Contusión*. Recuperado 15 de mayo de 2.013 de <http://es.wikipedia.org/wiki/Contusi%C3%B3n>

Wikipedia. (2.013).*cruiser / custon*. Recuperado 15 de mayo de 2.013 de http://es.wikipedia.org/wiki/Motocicleta_custom

Wikipedia. (2.013).*Definicion de abrasión*. Recuperado 15 de marzo de 2.013 de <http://es.wikipedia.org/wiki/Abrasi%C3%B3n>

Wikipedia. (2.013). *Enduro*. Recuperado 15 de mayo de 2.013 de <http://es.wikipedia.org/wiki/Enduro>

Wikipedia. (2.013). *Motociclismo*. Recuperado 15 de mayo de 2.013 de <http://es.wikipedia.org/wiki/Motociclismo>

Wikipedia. (2.013).*Puntualidad*. Recuperado 15 de marzo de 2.013 de <http://es.wikipedia.org/wiki/Puntualidad>

Wikipedia. (2.013).*Trial*. Recuperado 15 de mayo de 2.013 de <http://es.wikipedia.org/wiki/Trial>

Word Reference. (2.013). *Diccionario de la lengua española*. Recuperado 1 de mayo de 2.0013 de <http://www.wordreference.com/definicion/motorista>

Word Reference. (2.013). *Diccionario de la lengua española*. Recuperado 1 de mayo de 2.0013 de <http://www.wordreference.com/definicion/cumplimiento>

Word Reference. (2.013). *maxilofacial*. Recuperado 1 de mayo de 2.0013 de <http://www.wordreference.com/definicion/maxilofacial>

Wordreference.com. (2.013). *Diccionario de la lengua española*. Rercuperado 5 de marzo de 2.013 de <http://www.wordreference.com/definicion/conglomerado>

GLOSARIO

ABRASIÓN: Se denomina abrasión a la acción mecánica de rozamiento y desgaste que provoca la erosión de un material o tejido. (Wikipedia, 2.013) Agente de la guardia civil de tráfico que va en motocicleta.

CONGLOMERADO: Masa formada por fragmentos de diversas rocas o sustancias minerales unidos por un cemento. (Wordreference, 2.013)

CONTUSIÓN: es un tipo de lesión física no penetrante sobre un cuerpo humano o animal causada por la acción de objetos duros. (Wikipedia, 2003)

CRUISER / CUSTON: el término motocicleta custom proviene originalmente del verbo inglés to customize, que se refiere a la personalización de algo que fue creado en serie de forma industrial e impersonal. En este caso define un tipo de motocicleta que ofrece la posibilidad de personalización y modificación de acuerdo a los gustos del dueño, (partiendo casi siempre de un modelo de estilo clásico o "retro"), de tal forma que la motocicleta acaba convirtiéndose en un reflejo de la personalidad y estética de la persona que la posee. (Wikipedia, 2.013)

ENDURO: el término enduro proviene del inglés endurance (resistencia). Es una modalidad del motociclismo que se practica a campo abierto y también cubierto, es una carrera tipo rallie, en donde se realizan recorridos por rutas establecidas por la organización (o etapas) en tiempos establecidos. Entre las etapas se pueden encontrar pruebas cortas cronometradas que requieren de habilidad, destreza y velocidad sobre la moto. (Wikipedia, 2.013)

LESIÓN: se conoce como lesión (palabra derivada del latín laesio) a un golpe, herida, daño, perjuicio o detrimento. El concepto suele estar vinculado al deterioro

físico causado por un golpe, una herida o una enfermedad. (Definicion.de, 2.008)
Lesiones del cuerpo por agresiones externas.

MAXILOFACIAL: de la mandíbula y de la cara o relativo a ellas: cirujano maxilofacial. (Wordreference, 2.013)

MOTOCICLISMO: es el uso deportivo de la motocicleta. En varias modalidades, el objetivo de una carrera consiste en recorrer cierta distancia, o ir de un sitio hacia otro, en el menor tiempo posible. (Wikipedia, 2.013)

MOTORISTA: persona que conduce una motocicleta. Persona que guía un vehículo automóvil y cuida del motor. (Word reference, 2.013) Persona que practica el deporte del motorismo.

OFF ROAD: fuera de la carretera

ON ROAD: en la carretera

RACING: carreras

RAQUIMEDULAR: es aquella lesión de la columna asociada a una lesión neurológica que puede comprometer la medula espinal, raíces o cauda equina. (slideshare.net, 2.013). Riesgos para la salud o molestias vinculados al uso de prendas de protección. (Duerto.com, 2.013)

ROAD: carretera

ROPA DE PROTECCIÓN: se entiende por ropa de protección la que sustituye o cubre a la ropa personal que está diseñada para proporcionar protección contra uno o más peligros, básicamente:

TRAUMA: proviene de un concepto griego que significa “herida”. Se trata de una lesión física generada por un agente externo o de un golpe emocional que genera un perjuicio persistente en el inconsciente. *Trauma físico* está vinculado a una avería que sufre el cuerpo. Los esguinces, las fracturas y las luxaciones son ejemplos de traumas. Por lo general no suponen un riesgo de vida, aunque pueden ocasionar discapacidad en la persona. (Definición.de, 2.008)

TRIAL: es una disciplina motociclística en la que los pilotos deben superar obstáculos sin tocar el suelo con el cuerpo ni caerse. Las habilidades esenciales son el equilibrio y la planificación de los movimientos para avanzar en el recorrido.(Wikipedia, 2.013)

ANEXOS

Anexo 1. Encuesta aplicada a motoristas.

ROUTE Es una empresa que diseña, produce y comercializa prendas de protección para motociclistas. Se realiza esta encuesta con el objetivo de mejorar su producto.

Nombre: _____

Estrato: _____ Profesión: _____

1. Cree usted que es importante la protección en prendas para motociclistas?

a. SI () b. NO ()

2. Cuales son para usted los aspectos a proteger en estas prendas?

a. Pecho () b. Espalda () c. codos () d. Rodillas ()

3. A la hora de comprar prendas de protección usted busca en ella:

a. Diseño () b. Seguridad () c. Confort () d. Bienestar ()
e. Lujo () f. Estabilidad () g. Precio () h. Funcionalidad ()

4. En que materiales compraría prendas de protección?

a. Cuero () b. Lona () C. Sintéticos () d. Impermeables ()

5. Donde le gustaría adquirir estas prendas?

a. Almacenes de accesorios () b. Punto de venta ()
c. Concesionarios () d. Internet ()

6. Cuanto estaría dispuesto a pagar por una chaqueta?

a. Entre 100.000 y 200.000 ()
b. Entre 250.000 y 500.000 ()

c. Entre 500.000 y 1.000.000 ()

7. Que marca busca a la hora de comprar prendas de protección?
