

## HOMBRES, MOTOS Y RIESGO:

Androcentrismo y sexismo en el mundo de las motos.

José María Espada Calpe

### DEA y Licenciado en Antropología Social y Cultural

¿Qué significa la moto en tu vida?[1]

-Tienes el poder entre las piernas (Martin)

-Es el sentido de la vida (Malcolm)

-¡Joder! Te juro que amo a mi moto. (Jammie)

Durante el curso 1998/99 realicé una investigación sobre la relación entre las masculinidades y la conducción de motocicletas, que incluyó trabajo de campo en la Motorcycling Society de la Universidad de Kent, con el objetivo de mostrar como el sexismo afecta negativamente a los hombres y cómo se pueden abrir vías para mejorar la calidad de vida de los hombres en sí. Durante el año 2003 seguí desarrollando esta investigación con trabajo de campo en el “Poniente” almeriense. Este artículo expone algunas de las reflexiones al hilo de estos trabajos.

Felix Ortega señalaba en *‘Masculino y femenino en la identidad de la juventud española’*[2], como uno de los elementos definitorios de la masculinidad de los Jóvenes varones españoles el gusto por la velocidad, las motos y los coches. Esta pauta de consumo diferencia juega un papel importante en el proceso de generización en occidente. Luis Bonino en su artículo *‘Varones y comportamientos temerarios’*[3], desarrolla la hipótesis de que los varones que se adhieren y rigidifican los mandatos de la masculinidad hegemónica tradicional son más susceptibles a llevar a cabo comportamientos aparentemente autodestructivos como fruto de la necesidad de demostrar la condición masculina mediante pruebas y demostraciones de arrojo. He tomado estas hipótesis para aplicarlas al campo del mundo de las motos. La conducción de motos, ya sea temeraria o prudente, conlleva un alto nivel de riesgo, un gran peso económico y un cierto grado de incomprensión y prejuicios por parte del grueso de la sociedad. Mi tesis básica es que la moto constituye un elemento central de la autoestima masculina tradicional, un falo.

Mi propósito sería intentar explicar cuales son las poderosas motivaciones que llevan a los usuarios de motos a conducir, identificarse con el vehículo y en casos, con un estilo de vida, que se plantea opuesto a los convencionales y acomodados estilos mayoritarios de vida. La aceptación del riesgo no proviene de intentos autodestructivos, sino que tiene que ver con la necesidad de mantener, reforzar y adquirir el modelo hegemónico tradicional de masculinidad viril, forma parte de la cultura heterosexista occidental y sus presiones para conformarse e identificarse con el modelo hegemónico de virilidad.

También realizaré una revisión del artículo de Andrew Maxwell, *‘Motorcyclists and community in post-industrial urban America’*. La escasa bibliografía antropológica dedicada al tema resulta fuertemente androcéntrica, ya que no

sólo no contempla las presiones para identificarse con los modelos hegemónicos de masculinidad como una de las principales motivaciones latentes de los varones para ser rotundamente mayoritarios en el mundo de las motos, sino que enmascara el sexismo del mundo de la moto, y en algunos casos trata con condescendencia y paternalismo a las moteras.

- a. *Arriesgar la vida y utilizar el cuerpo como forma de probar, identificarse y adquirir masculinidades hegemónicas.*
- b. *Sexismo en textos antropológicos sobre el mundo de las motos: Revisión crítica del artículo de Andrew Maxwell 'Motociclistas y comunidad en la América urbana post-industrial'.*

### **ARRIESGAR LA VIDA Y UTILIZAR EL CUERPO COMO FORMA DE PROBARSE, IDENTIFICARSE Y ADQUIRIR MASCULINIDADES HEGEMÓNICAS.**

Durante el mes de mayo hice una salida a Hastings con algunos moteros. Me preguntaba entonces por qué las fuertes sensaciones que la velocidad nos hacía vivir durante el viaje, para ellos significaban placer y diversión, y yo lo único que podía pensar era que no quería morir. En ese viaje tomé muchas de mis mejores fotos. Creo que motivé a estos moteros a hacer las cosas más arriesgadas que nadie pudiera imaginarse con la presencia de mi cámara.

Cuando comencé a tirar fotos de moteros encontraba sumamente difícil capturar las situaciones con espontaneidad. La presencia de la cámara entorpecía la interacción, o simplemente la vehiculaba, la creaba modificando de una forma nueva el juego de actuación cotidiano de la gente. No se trataba sólo de la cámara sino del hecho de que alguien los estaba observando, alguien posiblemente tramposo, pero que les llevaba a medir sus comportamientos. Mi pasado no estaba limpio. Vendí mi moto el verano pasado, y esto es lo peor que un motero puede hacer. Pude sentir sus dudas sobre mí. Soportaba una imagen sospechosa. Me encontraba en una posición peligrosa haciendo que el grupo sintiese que su gran pasión era cuestionada por alguien perteneciente a la mayoría social. Yo podría ser un representante de esa sociedad, un espía, alguien que iba a estereotiparles de nuevo y que iba a promover renovados prejuicios. Mis objetivos no tenían nada que ver con un intento de promover nuevos 'pánicos morales y demonios populares', sino que se trataba más de un intento de comprender esta 'cultura'. Al utilizar el término 'cultura' quiero referirme a un ejercicio de comprensión y crítica -que implica autocrítica- y no siempre justificación.

He sido motero durante nueve años y sigo encontrando la 'alteridad' u 'otredad' de los moteros, estimulante. Es una interesante área de estudio. Cualquiera podría decir que están como una cabra, pero creo que esto es precisamente lo que tenemos que entender, porque esta otra 'weltanschauung' es precisamente parte de nuestra propia cultura. Para A. Maxwell lo que motiva a la gente a realizar una actividad que generalmente se percibe como extremadamente peligrosa y en la que uno se juega el pellejo, es la implicación con la moto y el sentido de comunidad entre los moteros. Esta comunidad se convierte en una herramienta efectiva de resistencia contra la fragmentación social que caracteriza la sociedad urbana post-industrial. Considero que el argumento es

parcialmente correcto pero no enteramente satisfactorio. Surge así una segunda pregunta: ¿Por qué la mayoría de los moteros son hombres? Y paradójicamente la pregunta se convierte en respuesta, o por lo menos una respuesta parcial que nos da razón de procesos sociales generales sobre ser hombre hoy en día. Los moteros pueden ser representantes de los procesos generales de producción y reproducción social de las masculinidades.

Los comportamientos de riesgo desarrollados en las modernas sociedades occidentales, específicamente la conducción de motocicletas, aportan un marco muy fructífero en el que profundizar en las subjetividades masculinas contemporáneas. La mayoría de los motociclistas son hombres. Además, las estadísticas de accidentes muestran como los hombres están implicados en accidentes consecuencia de comportamientos temerarios en mayor medida que las mujeres.

Es entonces cuando la construcción social de las diversas masculinidades, y las relaciones entre los modelos hegemónicos y subordinados devienen en un marco válido de comprensión sobre las poderosas motivaciones que explicarían el gusto y la atracción masculina hacia las motos. Felix Ortega expuso con relación a los jóvenes españoles de mediados de los 90, que –mientras que el alcohol parece haber dejado de ser un objeto de consumo, cuando menos, exclusivamente masculino-, otros objetos de consumo y valores asociados a éstos, surgen como elementos típicamente definitorios de la masculinidad común. Los coches, las motos y el gusto por la velocidad son algunos de estos valores consumícticos. Todos los indicadores disponibles son totalmente concluyentes. La investigación de Ortega muestra que la mayoría de los hombres (por encima del 90%) están altamente implicados con cualquier cosa que tenga que ver con la conducción. Así la pasión por conducir resulta más atractiva para los chicos. Esa es la razón por la que ellos comienzan a conducir antes, tienen coche o acceso al coche paterno antes. Ser propietario de una moto es un deseo ampliamente satisfecho por los padres.

Además los chicos disponen de más dinero, de normas horarias menos estrictas y de un menor control de su sexualidad y amistades. Podríamos decir, que a grandes rasgos, las normas parentales les dan un mayor margen de autonomía y una menor sobreprotección frente a sus hermanas. Dentro del ocio que se comparte con las chicas existen además patrones de consumo claramente diferenciados. Principalmente los chicos dedican una mayor parte de su presupuesto a bebidas y tabaco, a cines y espectáculos y a invitar a amistades, mientras que las chicas se centran más en objetos de uso personal y comidas. En relación al consumo de alcohol, son los chicos los principales consumidores, aventajando las chicas a éstos, levemente en el consumo de tabaco.

Los comportamientos de riesgo con motos no provienen de intentos auto-destructivos. Se tratarían de comportamientos identificados con la masculinidad hegemónica en la que los hombres deben negociar su condición mediante demostraciones públicas, y pueden ser entendidos como formas mediante las que los hombres pretenden conservar y salvar su propia imagen en el ámbito público –entendiendo por público no únicamente situaciones con presencia de otros sino situaciones en las que se actúa en referencia a otros-. Los hombres no solo pueden usar sus cuerpos sino que coquetean con el riesgo ya que ‘deben’ hacerlo para ser considerados ‘hombres’. Los daños que en ciertos casos ocurren

como consecuencia de los comportamientos de riesgo son consecuencias no deseadas de diferentes intentos de probar y afirmar la virilidad.

No todos los modelos de masculinidad hegemónicos o tradicionales llevan sus mandatos a extremos auto-destructivos pero en los extremos de la sumisión al modelo hegemónico tanto de feminidad (anorexia) como de masculinidad (accidente laboral, accidente de coche o moto, accidente en práctica deportiva de riesgo, adquisición de ETS o SIDA por no utilizar preservativos, peleas cuando no su participación en ejércitos y conflictos armados, o en grupos violentos o paramilitares...) existe una elevada susceptibilidad a poner la vida al servicio de la afirmación de género, elevando este rasgo de la subjetividad al principal rasgo identitario de la persona. En el caso de las mujeres existen estudios sobre como la anorexia viene provocada por una adhesión a los modelos de belleza femenina y que cómo éstos están en función de los hombres y llevan a la autodestrucción o negación de sí mismas. En el caso de los hombres, las exhibiciones de audacia están en relación a mostrar a otros hombres su virilidad. Evidentemente estoy simplificando aquí en cuanto a las diferentes formas en que hombres y mujeres se conforman a los modelos, simplemente quiero subrayar que en ambos casos estos modelos benefician a los varones y sitúan a las mujeres como objetos sexuales y a los hombres como sujetos en lucha entre sí.

En los modelos tradicionales de masculinidad existe una relación íntima entre las definiciones sociales de la hombría y su autoestima. La masculinidad no está dada en la condición biológica sino que debe ser probada por la adquisición de la condición masculina (=humana) mediante ritos de paso. La masculinidad está siempre en manos del reconocimiento y la aprobación social. La adherencia con las definiciones sociales hegemónicas de la masculinidad es necesaria bajo el riesgo de estigmatización. La masculinidad puede ser perdida si no se cumple con los roles básicos asignados socialmente. Las motos serían potentes medios para mostrar y construir esta adherencia.

Por ejemplo, cualquier tipo de cuestionamiento de la condición masculina (ya sea negando su heterosexualidad –marica-, o su arrojo –medianena-) es experimentado como un ataque a la persona en global, a su condición humana, como puede observarse en la frase de una de las ilustraciones del texto: ‘No balls, no falls’; significando que si no hay cojones, no eres lo suficientemente hombre y consiguientemente no mereces reconocimiento ni respeto, si no tienes caídas o simplemente arriesgas con la moto. La masculinidad es corrientemente identificada con una sexualidad heterosexista y homofóbica. E.S. Person expuso como fenómeno central, que la sexualidad consolida y confirma el género en los hombres, mientras que puede ser un rasgo de identificación más variable en las mujeres. Aunque suele estigmatizarse a las lesbianas como marimachos y no femeninas. Las formas en que la sexualidad confirma el género varían y mientras en las mujeres ciertas preocupaciones centrales giran entorno a decencia/no decencia y placer/peligro; en los varones giran entorno a competencia/no competencia y miedo a la homosexualidad y respuestas agresivas a muestras afectivas entre los varones. La masculinidad hegemónica se expresa a través de la sexualidad del hombre contemporáneo. El hombre que se vive como incompetente sexualmente pone en peligro su

identidad y también su sexualidad. La eficiencia sexual cuenta como uno de los pilares de la identidad masculina heterosexual[11].

Mi tesis es que las motos son herramientas para una autoestima dentro de los modelos hegemónicos tradicionales de subjetividad masculina. La moto es un 'falo', una herramienta de placer, una herramienta de auto-estima, y un medio fundamental con el conseguir reconocimiento social. El exhibicionismo de los moteros y su audacia en la conducción convierte a las motos más en símbolos que en meros medios de transporte. Las motos representan la independencia, el riesgo y la valentía, status y poder. Esta esfera simbólica está relacionada con el individualismo, el heroísmo y la agresividad. Andrew Maxwell afirma que implicarse con la moto demanda asertividad incluso en las formas más tranquilas y sofisticadas de conducción. Algunos moteros se refieren también a este individualismo en el sentido de que la moto es 'un excelente vehículo para auto-expresarse'. Se apoya en la idea de que las motos son vehículos más accesibles y tienen un tamaño más personal en comparación con los coches. Pero estos argumentos no son más que mistificaciones que conllevan una ideología 'psicologista' del individuo. Habitualmente, las grandes compañías ofrecen accesorios para personalizar o 'customizar' las motos y evidentemente influyen poderosamente en los significados asociados con los accesorios y las motos a través de sus campañas de marketing y la imagen del producto que venden. El 'mundo de las motos' es un mundo altamente comercializado.

Prácticamente todo sobre las motos está diseñado para la exhibición: los sonidos, las fachadas barrocas de algunas motos, y las formas de conducción son concebidos como un espectáculo. Conducir es actuar. Las velocidades desarrolladas, la imagen de la moto, el tipo de sonido de los sistemas de escape[12], son buscados para asegurar la atención de los espectadores. No sólo las carreteras, sino bares, pubs, discotecas, entradas del lugar de trabajo, garajes, gasolineras, concentraciones de motos, 'rallies', carreras... son los habituales lugares de encuentro y exhibición. La exhibición pública tiene una doble función en la autoestima masculina. Como símbolo de poder económico y status las motos refuerzan la autoestima del propietario, basándose más en valores o 'logros sociales' (poder económico, status, prestigio social basado en cualidades de competitividad) que en logros afectivos u otro tipo de reconocimientos sociales que no estén asociados con los roles masculinos tradicionales. Gran parte de las prácticas en relación a las motos podrían caracterizarse con el concepto Vebleniano del consumo ostentoso.

Es así como he intentado mostrar en mi reportaje fotográfico 'Motos, hombres y riesgo', este coraje masculino. Esta valentía o coraje se desarrolla en dos escenarios. La conducción temeraria, o incluso simplemente la conducción, y en segundo lugar la posesión de una motocicleta lleva asociado un alto peso económico -vestimenta especializada, accesorios, impuestos, gasolina, seguros, mantenimiento, la moto en sí... - que hacen que el propietario dedique gran parte de sus recursos a la moto. En este sentido la moto es un objeto de lujo magnifico para mostrar el status económico, por otro lado existen propietarios que no tienen un poder económico muy alto pero que trabajan muy duro para mantener un objeto que para muchos de ellos es lo máspreciado en su vida. A.Maxwell da cuenta de estos fenómenos de dos maneras. Una es que examina la media de ingresos anual de los motociclistas norteamericanos. La media de los moteros es sensiblemente más alta que la media de la población general (\$33.200 frente a \$28.900). Y sobretodo, la media de ingresos anual de los miembros de la 'Asociación Americana de Motociclistas' es de \$57.300. En segundo lugar, Maxwell da cuenta de la siempre masculina identificación y preocupación por el trabajo como símbolo de status. Sus informantes a menudo habla de la ansiedad asociada a la pérdida del trabajo o producida por movimientos laterales o de bajada en la escala social. Cita entonces un famoso dicho: 'Trabajar para conducir, conducir para trabajar'[15]. Las motos son máquinas muy caras. El mantenimiento de los costes para los moteros son un peso económico muy alto que garantiza que el propietario tiene una situación

económica acomodada o que se deja la piel en mostrar un supuesto poder económico. Habría que matizar ya que existen motos de diversa cilindrada pero en general cada propietario adapta motos de distintos precios y prestigio a los entornos sociales a los que pertenece. Así un alto ejecutivo mostrará una moto de gran cilindrada con orgullo, mientras un adolescente de barrio se mostrará orgulloso con su scooter.

Pero para Andrew Maxwell existen tres tipos de ideas estereotipadas, que han sido creadas y difundidas por el periodismo sensacionalista y que no responden a la realidad de los moteros:

- ☞ - Los moteros no son, fueron o potencialmente pueden ser rebeldes moteros fuera de la ley.
- ☞ - Los moteros no son varones de clase media que están intentando revivir su juventud al tomar la decisión de hacer una inversión en una cara moto (generalmente una Harley-Davidson). A este grupo se le ha asignado el nombre de 'rubbies' jugando con el sonido de la palabra 'yuppies', y señalando su alto poder adquisitivo, su falta de lazos familiares y de pareja y su búsqueda de aventura y eterna juventud.
- ☞ - Y el tercer estereotipo que Maxwell ataca sería que los motociclistas son unos irresponsables que aman el riesgo y que como tal se merecen sufrir accidentes.

De estos tres estereotipos, que Maxwell plantea como falsos, no puedo aceptar como estereotipo más que el primero, pero en cualquier caso no creo que la cuestión sea estar de acuerdo o no, para mí el problema es más radical y pasa por formular correctamente el problema, y para mi lo problemático del artículo de Maxwell es que pretenda hacer un retrato robot que retrate a un motero medio, que finalmente deforme una realidad que por diversa no se atenga a medias (pongamos que porque la varianza sea muy alta). ¿Tiene alguna utilidad hacer un retrato de un motero medio, de la sociedad norteamericana? Si bien hay una perspectiva de fondo que a mí parece acertada: evitar cierto peligro de la antropología que es la exotización; sin embargo falta en este artículo la descripción en sí... Maxwell nos dice que 'NO' son los moteros pero jamás intenta describirnos quiénes son, y mucho menos intenta hacer un análisis epistemológico de sus presupuestos teóricos, de su metodología de investigación, ni de las hipótesis de las que parte para formular su investigación.

Y volviendo al tercer de sus 'estereotipos' por combatir, Maxwell acepta que la conducción de motos implica unos riesgos mayores frente al coche pero expone que no hay estudios sobre seguridad en la conducción de motos y la visión de los moteros como unos locos por el riesgo responde a los estereotipos creados por los automovilistas, ya que para él los moteros son unos incomprendidos y la sociedad no conocen quiénes son en realidad. Para reforzar la idea del estereotipo cita como los automovilistas suelen referirse a las motos como 'matacicletas' [16]. No negaré que existan grados altos de desconocimiento sobre la seguridad en la conducción de motos en la población general pero no puedo apoyar la idea de que no exista un grupo amplio de motociclistas que juegan con su vida y la de los automovilistas con gran asiduidad y que los moteros encuentran especial placer en aterrorizar a los automovilistas. Lo cual no significa que sea justificable ni una condena ni una absolución para todos los motociclistas, o ni siquiera para aquellos que disfrutan de poner en peligro a otros vehículos.

Podría citar el caso de 'Jerome' uno de mis informantes en la Universidad de Kent, que encontraba especial placer en tomar las curvas pegado a los coches mientras conducía a su misma velocidad; y sólo después de la curva y después de haber asustado al conductor y pasajeros, decidía adelantar dando gas a final de curva. Por supuesto esto ocurría en carreteras sin arcén, sin visibilidad y de doble sentido, porque sino no tenía gracia. En cualquier caso este fenómeno no es algo anecdótico pero tampoco aplicable a todos los moteros. Valorar en qué medida este rasgo

puede ser característico es una tarea a realizar todavía. En cierta manera Maxwell reconoce este especial placer que un grupo bastante amplio de moteros tiene en fastidiar a los automovilistas:

*Posando, manteniendo una pose, en el caso de los conductores de motos custom, por ejemplo, implica la suposición de la admiración por parte del público. Él o ella asumen que alguien, frecuentemente desconocido, les presta atención y esa atención supone una aprobación. Aunque en ciertos casos la desaprobación es igualmente deseable (p.291)[17]*

-  
La imbricación entre heterosexismo, demostraciones de habilidad y poder, enmarcan, en mi opinión, el contexto del uso de motos. Conducir puede ser una experiencia muy satisfactoria, puede ser una práctica muy segura y no necesariamente tiene por qué estar vinculado a comportamientos de riesgo aunque la realidad muestra que de hecho existe esta relación. Sin embargo, los moteros son conscientes del factor inevitable de riesgo que está implicado en el uso de las motos y que es necesario aceptar. Esto no significa decir que los accidentes están siempre causado por la imprudencia de los moteros.

A partir de esta introducción sería necesario comenzar a desglosar entornos sociales y grupos que conducen motos, las características de las redes de moteros y el significado que da cada agregado social implicado a la conducción a su actividad. En este sentido me referiré al artículo de Andrew Maxwell para criticar aproximaciones mistificante y reduccionistas de las distintas formas de comprender el uso de motos. Mi interés será discernir hasta que punto el uso de motos sirve como apoyo a la reproducción de visiones androcéntricas y sexistas, así como para ilustrar nuevos procesos de afirmación de masculinidades discriminatorias hacia las mujeres y agresivas hacia los hombres. Poseer una moto aporta refuerzos a hombres con relación a su autoestima, comprender estas motivaciones ayudaría a la toma de conciencia de los propios hombres sobre las limitaciones y problemas que acarrea la adhesión a unos modelos que les benefician pero sólo relativamente, dado que los costes personales pueden ser muy altos: altos niveles de estrés o accidentes con consecuencias muy graves. Sobre todo, desde un punto de vista eudemonista, cabría considerar que una auténtica felicidad solo cabe con justicia y ésta está más que en entredicho con el sexismo actual de los varones occidentales, y entre ellos los moteros.

## **B. SEXISMO EN TEXTOS ANTROPOLÓGICOS SOBRE EL MUNDO DE LAS MOTOS: REVISIÓN CRÍTICA DEL ARTÍCULO DE ANDREW MAXWELL ‘MOTOCICLISTAS Y COMUNIDAD EN LA AMÉRICA URBANA POST-INDUSTRIAL’.**

**-Introducción.**

**-Los moteros como víctimas.**

**-Auto-justificándose como motero.**

**-Paternalismo y sexismo en la aproximación a las mujeres en el mundo de la moto.**

**Introducción.**

En la percepción común de la población el uso de motos tiene una alta carga simbólica como una actividad arriesgada. Ningún motero suele negar el riesgo que implica la conducción, aunque suelen enfatizar los elementos de seguridad frente a otros vehículos y se plantea que conducir motos no es mucho más arriesgado que otras actividades[18]. Evidentemente, los y las moteros no están locos ni el uso de motocicletas está sancionado socialmente más allá de un incremento del precio de los seguros y cierta mala fama y rechazo por parte de los conductores de vehículos de cuatro ruedas. Mi centro de interés gira entorno a cuáles son las fuerzas positivas, las motivaciones y valores que hacen atractiva la moto a sus propietarios y propietarias por encima de todos los inconvenientes, qué hace que el riesgo no sólo no sea vivido con miedo sino que precisamente sea lo que hace atrayente la conducción de motos. Mis tesis dan un peso fundamental a los valores asociados a masculinidades hegemónicas tradicionales. La construcción social de diversas masculinidades y las relaciones de la masculinidad hegemónica con las subordinadas[19] puede mostrarse como un marco válido para entender las potentes motivaciones que explican el gusto masculino por las motos y la velocidad.

Sin embargo para **Andrew Maxwell** lo que motiva a la gente a realizar una actividad que es generalmente percibida como extremadamente peligrosa y en la que uno arriesga la vida y la integridad física, es que la implicación y el sentido de comunidad de los moteros, unidos por lazos de solidaridad, les permite resistir a la fragmentación del globalizado y capitalista final de siglo. Esta solidaridad se propone es inclusiva de diferentes grupos sociales (rompiendo las barreras de género, edad, raza, posición social)[20]. El autor reconoce una diversidad de estilos de vida dentro del mundo de los moteros e intenta atacar los prejuicios y estereotipos contra los moteros como seres antisociales, y que son promovidos de forma decisiva por los medios de comunicación de masas y el periodismo. Para Maxwell la imagen de los moteros como seres antisociales responde a una minoría que no es representativa del motero medio, al que él pretende defender de los estereotipos y prejuicios en virtud de su condición de experto. Discutiré aquí el artículo de A.Maxwell intentando extraer algunas conclusiones sobre su discursividad dentro del contexto de una lucha política por la definición de las prácticas asociadas a este vehículo y las enmarcaré en las dinámicas de reproducción social de la subordinación de las mujeres.

### **Los moteros como víctimas. Reclamación de aceptación de los moteros como una comunidad cohesiva e inclusiva.**

*‘Dadas presiones externas en forma de incomprensión del público, de políticas de acoso y discriminación, y las fricciones internas... ¿Cómo es que los moteros han seguido conduciendo durante los últimos treinta años?.’ (p.286).[21]*

*‘Argumentaré que en contra de la incomprensión general, el motociclismo es un elemento fundamental en la vida de los americanos comunes, y que han persistido conduciendo durante varias décadas’ (p.265)[22]*

Comparto con Maxwell un cierto punto de partida, que es el intentar comprender qué hace a los moteros persistir en una práctica que parece llena de tantos inconvenientes y dificultades. Pero a la hora de situar cuáles son estas dificultades e inconvenientes, y de intentar entonces explicar cuáles son los procesos que hacen que el balance de elementos positivos y negativos se decline por los primeros, diferimos. Para Maxwell los inconvenientes están fuera



de la práctica en sí, y los puntos positivos son bien sabidos para los que cómo él participan del motociclismo. En mi caso creo que la interacción entre el público y los actores situados en esta arena son de otro carácter. Si bien podríamos coincidir en contemplar en cierta manera a los hombres como víctimas, en el caso de Maxwell son víctimas de la incompreensión social y la marginación, mientras que yo no considero que estén siendo marginados y sólo en ciertos casos los podría considerar víctimas de un sistema sexista internalizado que les puede llevar a la autodestrucción o a sufrir graves daños físicos y/o psíquicos. Desde mi punto de vista el androcentrismo no es positivo para los varones.

El autor del artículo intenta hacer una caracterización de los moteros en la que oscila por distintas formas de definición. Atiende desde su punto de vista las visiones exteriores e interiores. Intenta trazar los límites que delimitan la comunidad atendiendo a la negociación intra y extragrupal. Comienza intentando romper con los estereotipos exteriores sobre los moteros como seres al margen de la ley, como seres peligrosos y antisociales[23], analiza tanto las imágenes construidas desde la segunda guerra mundial en EE.UU. como las sensaciones de discriminación y las políticas de las organizaciones de consumidores de motos frente a la discriminación.

Dibuja a los moteros como una comunidad en lucha, cohesionada[24] y persistente en su lucha por conducir motos, practica que ha sido socialmente estigmatizada fruto de los estereotipos promovidos por los medios de comunicación[25]. En este sentido parece teorizar según el mismo modelo tomado por teorías americanas de las comunidades discriminadas por razones étnicas, o de preferencia sexual. El modelo americano de lucha contra la discriminación que ha triunfado entre gays y lesbianas, ha sido el de creación de una comunidad segregada en la que refugiarse y apoyarse para luchar por la aceptación social y el reconocimiento. Si bien se ha mostrado una poderosa herramienta para la consecución de derechos civiles para estos grupos, querer pasar por el aro de este modelo de comunidad a la comunidad motociclista me parece una tomadura de pelo. Los moteros pueden estar mal vistos por ciertos sectores sociales, pero ni hay legislaciones que les nieguen el derecho a adoptar, a casarse, o a montar en moto en público o en urinarios públicos, pocas familias echan a sus hijos o hijas de casa porque se hayan comprado una moto, y no conozco de ningún país donde los grupos reaccionarios apaleen motociclistas, donde se diga que los motociclistas sufren de pandemias por su fallo moral de conducir motos o que exista la pena de muerte para los que monten en moto.

Por otro lado, las organizaciones de motociclistas giran entorno a distintos modos de entender el uso de motos: desde la industria con todas sus ramificaciones, a asociaciones de consumidores, hermandades, asociaciones que contemplan su práctica como un hobby, asociaciones de trabajadores con motos, grupos deportivos, grupos deportivo-comerciales, grupos identificados con ciertas marcas o modelos, grupos de las fuerzas de orden público o del ejército que utilizan motos, grupos juveniles con una estética determinada en la que la moto constituye un elemento central, etcétera.

Andrew Maxwell sitúa como modelo de referencia de la comunidad a la Asociación Motociclista Norteamericana (AMA). Hace un rápido repaso a la historia del boom del consumo de motos en EE.UU. a partir de los años 60. La rápida expansión del mercado de las motocicletas se debió a diversos factores: el nuevo acceso a máquinas baratas y potentes provenientes de Japón –que trajo consigo una nueva concepción del motero ya no más identificada con el ‘bad boy’-, a un ambiente de crítica radical de la cultura, de descrédito de las instituciones y de inestabilidad económica y política que invitó a refugiarse en mundos privados. El grueso de los moteros llevaría conduciendo

desde aquellos años, dando una media de 21 años conduciendo). Los procesos macro de fragmentación por la reestructuración del capital en los años 80 explicarían por qué no es una comunidad localizada sino que se constituye en su interacción en el viaje para Maxwell. Es cierto que es observable como la solidaridad entre moteros se percibe con mayor facilidad en las carreteras que en los entornos urbanos, se podría citar el caso de la ‘obligación’ de asistencia al motero con problemas mecánicos o el saludo, que Maxwell señala, pero de ahí a hablar de una comunidad creo que existe un salto. Por otro lado su discursividad es poco clara en cuanto a la relación de los procesos de expansión del capitalismo y los motociclistas. Una de sus tesis parece consistir en que los moteros resisten los procesos de fragmentación porque sus actividades forman parte precisamente de la cultura comercial capitalista y participan del capitalismo[26]. Su mundo no es viable sin las inversiones y apuestas del capitalismo en la energía de los hidrocarburos, en las infraestructuras de carreteras y en grandes compañías multinacionales de motos, con el marketing asociado, etc.

Con esto y otros datos podemos inferir que para Andrew Maxwell los moteros son ‘viajantes’. Básicamente son propietarios de motos de gran cilindrada que utilizan las motos en viajes de larga distancia y que tienen una fuerte identificación personal con la moto, de manera que consideran este tiempo montando en moto como la parte importante o significativa de su vida. Pero esta definición es excluyente y contradice sus propias proclamas de cómo la posesión de una moto unifica e integra a la comunidad[27]. Intenta matizarse señalando que: ‘(...) *sería inapropiado sugerir que la comunidad motociclista esta siempre tranquila, confiable y armoniosamente unida entorno a un grupo central de valores. Existe frecuentemente, un considerable nivel de sospecha y desconfianza*’.[28] Pero cuando pretende desarrollar los motivos de diferenciación interna y conflicto, los trivializa remitiéndonos a las discusiones sobre si los moteros se saludan o no entre sí cuando circulan por las carreteras[29], si las motos japonesas son mejores o peores que las americanas y a las discusiones relacionadas con el ruido de los silenciadores y del uso del casco. El autor contextualiza esta última discusión en el americano debate entre la santificación de los derechos individuales y los derechos de la sociedad. Los dos grupos en pugna serían ‘bad boys’ (Harley, customs) y ‘good boys’ (sportbikes, turismo). Ambos proclaman la seguridad de sus prácticas. Unos plantean que una moto ruidosa es el mejor seguro y alerta para el resto de automovilistas (legitimando así su negativa a usar casco, no atendiendo al problema del ruido y el rechazo social que provoca hacia los moteros, y situando a los coches como el peligro y principal enemigo al mismo tiempo que se niega la posibilidad de sufrir caídas en solitario). Otros defienden el uso de casco al mismo tiempo que acepta la inevitabilidad de sufrir accidentes y ataca el uso de silenciadores muy ruidosos, abanderándose así como el lado sensato de los moteros frente a los ataques de la sociedad[30]. Pretende también tratar el papel del género y la raza en los encuentros de moteros, pero este punto lo desarrolla posteriormente y yo lo así lo haré también.

Casi al final del texto expone su tipología (Motorcycles and people) que constaría de: ‘cruisers’ llamadas comúnmente en España ‘customs’ o ‘chopper’; ‘sportbikes’, llamadas comúnmente en España ‘deportivas’, ‘pepinos’ o ‘batidoras japonesas’; y ‘touring and sport touring bikes’, también llamadas ‘dressers’ y en España denominadas ‘motos de viaje’[31]. A cada subtipo le corresponde un tipo de moto que está diseñada para un tipo diferente de conducción y que resulta en un rasgo de identificación de cada subgrupo, pero según el autor a todos les corresponde una funcionalidad de exhibición pública, y reconocimiento (ya sea positivo o negativo)[32]. Como seguiré analizando, de esta forma excluye muchos uso de las motos y construye una categoría de motero medio, que resulta fuertemente discriminatoria. Básicamente es discriminatoria porque al construir esta categoría del motero medio y asignando a ésta una esencia o ethos, resulta la exclusión de todos aquellos que usando motos no se

identifican su requerimiento de implicación con la moto. De nuevo casi como en las primeras teorizaciones sobre la homosexualidad, todos aquellos que utilizan la moto como un hobby, como un deporte, como una forma de transporte, o como una forma de ganar dinero, no son moteros porque no han internalizado el 'ethos' característico o han hecho una internalización parcial. Por su interés reproducen el pie final al que relega, lo que para mí es muy expresivo de sus presupuestos ideológicos:

*'No trato de sugerir que cualquiera que compre y conduzca una moto es un motociclista. Ser meramente propietario no es equivalente de, ni resulta necesariamente en ser un motero. Para algunos y en contra de la naturaleza de la máquina y de la relación de uno con ella, la propiedad y la conducción de una moto es más un hobby que un estilo de vida. Para tales personas la internalización del 'ethos' es incompleta, parcial e instrumental, y es expresada por ejemplo durante los fines de semana y en ciertas situaciones para la gestión de la apariencia.'* (Pie final nº10)[33]

Durante el texto intenta hacer una definición del motero por exclusión. Montar en moto no sería ni una afición, ni un deporte (dejando de lado una parte importantísima de la industria, imagen y gente que construye, forma parte y se mueve en el mundo de las motos, y dejando de lado fundamentalmente todo lo que se refiera a las motos trail, motocross o de trial.) De hecho afirma que para el motero medio conducir no es un deporte borrando así cualquier diferenciación interna y un alto porcentaje de las actividades de la moto. Y si hay algo que evita fundamentalmente es centrarse en uno de los elementos centrales y que la moto es un negocio, es un mercado de consumo en el que se mueve un volumen económico muy importante como el mismo reconoce y al que apela para atacar la desatención de las ciencias sociales hacia este mundo.

Construye la idea de un 'ethos' motociclista sobre la idea de una identificación del motociclista con la máquina, de una fusión de máquina y conductor en interacción con el medio en el viaje de larga distancia. Quedarían fuera todos aquellos que no se identifiquen como pertenecientes a la comunidad de los moteros, que no posean motos de viaje de larga distancia o que utilicen la moto para actividades lucrativas (o para actividades lucrativas de transporte y no de imagen, matizaría).

De hecho, el uso de motos para el autor no es un hobby porque es un estilo de vida, pero se practica en el tiempo libre y él mismo analiza las dinámicas de trabajo, tiempo libre y peso económico de mantenimiento de la moto. Aporta como apoyo a su idea de las motos como estilos de vida, que gente que ha perdido su trabajo sin posibilidades reales de viajar en moto lo sigue realizando, vive para la moto a pesar de no tener dinero para las actividades necesarias de la vida cotidiana. Esta aparente contradicción, es posible gracias a las sensaciones de libertad y de felicidad personal por esta 'sensación de libertad' (las comillas son mías) que el motero experimenta.

Pero la propia sorpresa que el autor expresa es una forma de llamarnos la atención sobre las fuertes motivaciones que llevan a los moteros a continuar 'en la carretera' por encima de todo tipo de costes personales y renuncias. Con lo cual enfatiza que existen fuertes satisfacciones personales en el hecho de conducir que compensan todos los inconvenientes, discriminaciones y frustraciones provenientes de una sociedad alienante. Pero sitúa los inconvenientes y problemas siempre fuera de la actividad de la conducción de la moto, negando que simplemente conducir una moto implica unos niveles de riesgo altos y un peso económico muy fuerte. Mediante sus propios ejemplos queda patente que él es profesor universitario y que está dando por supuesto un mundo de seguridad económica, una sociedad fordista que se está viniendo abajo pero a la que él pertenece y queda patente que la realidad general del propietario de motos medio americano es más que solvente que la media de la población, y que las motos se convierten en muchos casos en objetos de lujo, y en útiles herramientas de 'distinción' con las que mostrar el poder económico y la independencia, ya sea fingida o real. Él mismo aporta datos sobre el elevado nivel socioeconómico de los moteros en EE.UU.[34]

### Sobre estereotipos y prejuicios

Por otro lado al utilizar los conceptos de estereotipos y discriminación basada en el estereotipo (prejuicio deberíamos decir), se está apuntando a una serie de teorizaciones que tuvieron gran predicamento en los años 60 pero que incluso hoy en día están en declive en la Psicología Social. El estudio de las formas en que construimos inferencias sobre las acciones de los otros y las propias, el análisis de la atribución causal y más recientemente el 'análisis de discurso'[35], ha llevado a romper con la moderna y etnocéntrica idea de que existe una forma correcta de percibir las intenciones de los otros y de que existe gente con estereotipos y personas "desprejuiciadas". Básicamente toda inferencia causal tiene una apoyatura en estereotipos y prejuicios. Por ejemplo, recientemente se están rescatando las teorías de Gustav Ichheiser. Este autor parte de la 'imagen del otro' para analizar los 'malos entendidos'. Las personas piensan que perciben las cosas tal como son (sin problematizar), pero están percibiendo bajo unos supuestos. Este autor distingue entonces entre expresión e impresiones. La expresión relaciona las tendencias internas con las manifestaciones. Las impresiones se refieren al significado de las manifestaciones vistas desde fuera. Ambos están socialmente contruidos y son el terreno de los malos entendidos. La incoherencia se suele comprender como un error pero Ichheiser expuso que el error es una fuente de conocimiento. Hablar de falsas interpretaciones supone dar por supuesto que existen interpretaciones correctas, de esta manera la tradición en psicología social (especialmente en la cognitiva que habla de sesgos), naturaliza éstas. Para Ichheiser los malos entendidos son hechos sistemáticos propios de la naturaleza humana, y los enmarca en el contexto social: se trata de sesgos ideológicos, propios de nuestra cultura. De esta forma intenta explicar como la psicología a naturalizado y asumido el individualismo que es propio de nuestra cultura, sobreestimando así la unidad de la persona, su coherencia y estabilidad. De hecho la psicología se alinea constantemente en el marco de la salud y de la intervención, sus objetivos están mediados por la eficacia y la operacionalidad del conocimiento, intentando predecir. Pero Ichheiser diría que la persona no es idéntica a lo largo del tiempo y el espacio, y que el individualismo lleva a situar en la persona el locus de la responsabilidad y de la acción, siendo funcional a un sistema capitalista que necesita de sujetos predecibles. De hecho, ya Weber había situado en la ética protestante y el espíritu del capitalismo, en su liberalismo está atención al individualismo.

Se desprecian así los aspectos que no concuerdan con la identidad personal (Por ejemplo, los estudios de disonancia cognitiva que enfatizan la necesidad de coherencia lógica). Windisch desde otro enfoque coincidiría con Ichheiser en

que las formas cotidianas de explicar los fenómenos no guardan necesariamente una lógica formal pero que a pesar de ello son perfectamente efectivos. Por otro lado y más relacionado con el juego de las máscaras interaccionistas, Ickheiser señala que la psicología no solía atender tanto a que los sujetos forman parte del contexto, de la situación así como que los sujetos son diferentes en las diferentes situaciones institucionalizadas, de forma que varían las expectativas recíprocas y en cada contexto se mantiene una relación focal diferente.

El énfasis en el concepto de 'éxito/fracaso' que hace la psicología supone una fuente de errores mediada por la mitología burguesa del éxito y del mérito personal. Se instituye así una meritocracia en la que los resultados de la acción son debidos a los méritos de los individuos y no a factores situacionales. Imbuidos en nuestra cultura en una mitología de la felicidad donde si uno hace lo que 'debe' hacer, tiene que necesariamente tener éxito, de manera que si uno no tiene éxito es que no ha obrado correctamente (sería entonces un desviado). La exteriorización (impresión) de felicidad o del pesimismo cumple entonces funciones diversas según los valores culturales vigentes. En un mundo mediado por la injusticia y cruzado por vectores de poder, el estereotipo supone una forma de blindar la propia imagen y la autoestima. Pero los estereotipos ya no pueden ser sesgos de ciertas clases de personas que no han alcanzado un desarrollo intelectual y moral superior, sino que es un factor de "malos entendidos" en cierta manera universal. El buen 'conocimiento' consistiría en la capacidad de poner en cuestión los propios prejuicios y marcos de interpretación (obvios, no problemáticos). Pero se trata de una cuestión de grados de flexibilidad-rigidez entorno a la autoreflexividad. A su vez, nuestros marcos simplificadores están mediados por las relaciones en las que estamos insertos, por el contexto. En una situación de grave conflicto existe una menor capacidad de distanciamiento que en una situación distendida.

De este esquema teórico podríamos subrayar el intento de superar los extremos del círculo de la interpretación, en el que discursividades diferentes resultarían absolutamente inasequibles e incommensurables, se legitimarían por sus propias normas; y el círculo de la universalidad, donde todo es commensurable gracias a una razón universal. En la vida cotidiana se nos plantea la unidad (univocidad) como un 'desideratum moral', pero lo evidente es la pluralidad. Ser consciente de que hay personas y situaciones que nos resultan opacos, incomprensibles sería un paso hacia una actitud democrática.

Habitualmente se da la tendencia a moralizar situaciones de incomprensión, de malos entendidos, situaciones de desacuerdo. Y esto es creo lo que Andrew Maxwell está haciendo en lugar de intentar desentrañar las dinámicas sociales entorno a la moto. Cuando se refiere a estereotipo señala en ocasiones las respectivas formas despectivas que tienen conductores de motos y coches para referirse entre sí, pero su núcleo central gira entorno a los estereotipos externos hacia los moteros y el nefasto papel de los medios de comunicación. En las conclusiones reiterará este esquema teórico apuntando que el público general necesita de éstos para poder dar una respuesta sobre cuestiones que desconoce y que son de gran complejidad:

*'Los límites que delimitan la comunidad frente al resto de la sociedad son erigidos y mantenidos también por aquellos que no montan en moto. Es central a este proceso el acto de estereotipación realizado por los medios de comunicación. Como mecanismo que posibilita a la gente simplificar las dificultades comprendidas en una consideración rigurosa de las complejidades que entrañan las diferencias ( y mientras tanto también definir en parte la naturaleza de la diferencia), la estereotipación provee respuestas preparadas y frecuentemente incorrectas sobre quiénes son los motociclistas y por qué conducen.'* (p.293)[36]

### **Auto-justificándose como motero.**

*‘¿Qué ha hecho conducir durante los últimos treinta años a los motociclistas? (...) Las motos son máquinas que encienden pasiones. La gente las ama o las odia. Aquellos que las aman conducen porque es divertido. Las sensaciones físicas son comparables con aquellas experimentadas cuando se monta en bici. Los niños intuitivamente lo saben, y automáticamente saltan del asiento trasero de los coches cuando un motociclista pasa. También otra parte de la respuesta de por qué la gente conduce tiene que ver con el hecho de que la moto es un excelente vehículo para auto-expresarse[37]. La auto-expresión a través de las motocicletas se deriva de su accesibilidad. La escala de la moto es mucho más personal que la de un coche. Una moto puede ser fácilmente modificada para expresar la individualidad del propietario. A través del uso creativo de los accesorios los moteros pueden fácilmente convertir su moto en una exclusiva afirmación rodante sobre quiénes son, o quiénes se imaginan ser. Otra razón muy importante que es frecuentemente señalada, para conducir es que montar en moto le da a uno sensación de libertad, puedes salir de la rutina y el estrés de la vida cotidiana. Pero la necesidad de libertad ha sido tomada en un nuevo sentido’. (p.286-297).*

El autor en su apartado donde trata la tensión entre una concepción de la moto como medio de transporte o como estilo de vida toma una estrategia discursiva que consistiría en explicar el uso de las motos mediante razonamientos psicologicistas, afirmando y haciendo propio el discurso de ciertos moteros. A.Maxwell nunca entra a analizar con profundidad las razones que los moteros aducen como motivaciones que les llevan a identificarse como tales. Maxwell señala entre las razones que hacen de la conducción de motos un estilo de vida y no un mero medio de transporte, que conducir es divertido, que las motos frente a los coches son un excelente medio de auto-expresión por su tamaño más humano o personal, y que da al motero una sensación de libertad que le libera de las presiones y el estrés de la vida cotidiana. Su argumentación se limita a hacer afirmaciones sin ningún tipo de apoyatura o quizá su apoyatura sea su observación del trabajo de campo, pero en ese caso tendría que dar cuenta sobre cuando se produjeron esas observaciones, que reflexiones surgieron, que preguntas, por qué eligió esas respuestas, que base teórica esta utilizando y como intentó confirmar sus ideas. Que afirme que las motos son máquinas que encienden pasiones puede ser una afirmación aceptable siempre y cuando no se quiera decir que para toda persona, en toda sociedad y en todo tiempo, es un enunciado válido. Que constituya una pasión sería conflictivo en cualquier caso. La segunda frase es más explícita: La gente las odia o las ama. Sencillamente una afirmación inaceptable y tautológica.

### **Sociocentrismo y escasa autoreflexividad.**

Me voy a detener en este párrafo para analizarlo con detenimiento pues creo que es sospechoso de sociocentrismo y de falta de reflexividad. La tesis es que las motos no son meros medios de transporte y que su uso esta cargado de contenido afectivo y simbólico. Estaría de acuerdo en el hecho de caracterizar a gran parte de los conductores de motos como pertenecientes a una ‘gemeinschaft’, a una ‘comunidad’ con la que se identifican y para

los cuales esta identificación juega un papel central en sus vidas. Incluso estaría de acuerdo en defender que ciertos grupos de moteros declaran que las motos les aportan diversión, medios de auto-expresión y sensaciones de libertad. Pero no puedo estar de acuerdo en esencializar este discurso y en justificarlo.

Para Maxwell 'los que aman las motos' (o sea, él) conducen porque es divertido y hasta 'los niños intuitivamente lo saben', ya que las sensaciones que se obtienen son similares a las de la conducción de bicis, lo cual se ve reforzado por su observación de que los niños corren automáticamente al parabrisas trasero del coche cuando una moto va a pasar el coche en el que viajan. Los niños saben lo divertido que son las motos y las aman –como queda demostrado por el hecho de mirar por la ventana trasera del coche- no sólo por observación de las veloces motos (que cuando viajan en el coche de sus papas por las carreteras del primer mundo) que les pasan, sino porque todos los niños tienen bicicleta y montan en ella y se lo pasan muy bien con ellas porque sólo la utilizan para divertirse. Y es que los niños sí que saben divertirse. Esta extraña asociación entre inocencia infantil y placer, es uno de los mundos simbólicos en los que gira el mundo de la moto. Frecuentemente, los moteros se hacen abanderados de la diversión, de la bacanal y del desenfreno. Las motos son jóvenes, y en un mundo donde la juventud se ha convertido en una exigencia, las motos sirven a fines de identificación con esta juventud.

Con estas afirmaciones, Maxwell, está negando tener que auto-explicarse y está demostrando su sorpresa ante 'los que no aman las motos' que parecen no comprender a los moteros, demostrando así no sólo su identificación con estas explicaciones, sino que parece erigirse en representante y abanderado de la lucha por la causa de los moteros incomprendidos. Al afirmar que 'hasta los niños lo saben', está sibilínamente infantilizando a los que no comparten su amor por las motos, irracionalizándolos cuando no negándoles la inteligencia. Lo que los niños saben, podemos inferir, es que las motos son divertidas y que es perfectamente justificable y éticamente legítimo amar las motos.

Tenemos así que está afirmando su identificación con valores lúdicos que son incuestionables. Pero que montar en moto en sí sea divertido me parece ciertamente discutible y cuestionable. Cuando menos es discutible que sea así de una forma esencialista y apoyaría esta afirmación en mi propio trabajo de campo en el que en varias ocasiones, viajando como pasajero en moto, tenía el convencimiento de que iba a morir en vista de la conducción temeraria del piloto. No sé si morir es divertido, pero yo no lo he experimentado así. Sin embargo, mi amigo y piloto con el que viajé estaba experimentando sensaciones placenteras. Se puede argumentar que las sensaciones que se experimentan como 'paquete' son muy diferentes que las que se experimenta cuando es uno el que conduce, pero llevo más de nueve años montando en moto y no encuentro nada que me diga que conducir motos sea divertido en sí, además de que habría que analizar cómo esta hipotética diversión motiva o no, a seguir conduciendo motos. Depende de para quién, cuándo se utilicen, en qué condiciones de uso. En la conducción de motos no reside ninguna esencia o ethos que las haga atractivas universalmente. Y es a partir de la observación de que la mayor parte de moteros son hombres desde la que parto para afirmar que este gusto masculino por las motos y la velocidad, forma parte de formas de identificación y construcción de masculinidades hegemónicas heterosexistas. En todo caso hay cientos de actividades humanas que son atractivas, divertidas y en las que no se asumen tantos riesgos. Con lo que el autor no está explicando: 1º ¿Quiénes son los motociclistas (Si es que se puede dar una respuesta sencilla a la pregunta)?, 2º ¿Qué hacen estos grupos y cual es la base de su identificación como comunidad? 3º ¿Por qué estos grupos humanos desarrollan actividades entorno a las motos y no entorno a otras actividades humanas –en su caso-?

No me he detenido aquí sobre las otras dos razones que aduce, que serían las posibilidades de expresión personal que dan las motos y las sensaciones de libertad. Pero si quería retomar aquí brevemente una serie de reflexiones al hilo del libro 'Classic Motorcycles' de Gary Johnstone. Existe una tensión básica entre los conductores de diferentes vehículos: motos, coches, camiones y autobuses. Maxwell señala la tensión básica entre coches y motos. Gary Johnstone señala como en diferentes momentos históricos coches y motos han cumplido funciones diferentes y han entrado en conflicto en distintos momentos. Me refiero básicamente a una lucha de intereses comerciales y a unas políticas que han beneficiado la expansión de medios de transporte impulsados por motores de explosión con combustibles fósiles. Gary Johnstone señala que a comienzos de siglo, ante una necesidad de medios de transporte baratos se solía recurrir a la motocicleta, pero como la revolución 'Fordista' unido a políticas de familiarización hicieron que el mercado del transporte privado fuera copado por nuevos vehículos que ofrecían una serie de comodidades superiores y a un precio comparativamente mejor. Esto hizo que en los EE.UU. y específicamente tras las dos grandes guerras la mayoría de las marcas y fabricantes de motos se hundieran y 'Indian' y 'Harley-Davidson' quedaran como únicas supervivientes, pereciendo posteriormente 'Indian'. En Europa, específicamente en Italia, las necesidades de transporte económico tras la segunda guerra mundial, llevaron a la reconversión de la industria militar en industria civil y a la creación de un nuevo tipo de motos: los scooters. Innocenti y Piaggio liderarían la producción de motos, que de nuevo eran protagonistas como medio básico de transporte. Sin embargo en el otro lado del Atlántico las motos sobrevivieron como objetos de culto y lujo. Especialmente Harley Davidson sobrevivió por un control de proveedores férreo y una política comercial agresiva. Ellos construyeron su propia imagen mítica y legendaria, pero Harley-Davidson es un invento de postguerra, mecánicamente son máquinas de calidad muy pobre y no aportaron gran cosa en cuanto a innovación técnica o tecnológica, pero han sobrevivido gracias al glamour con el que han rodeado a la moto, y eso se ha incorporado históricamente en formas de comprender la moto que son más lúdicas y cargadas simbólicamente que en otros lugares del mundo. Pero para Maxwell la forma lúdica de entender la conducción de motocicletas tiene un claro responsable-culpable: los medios de comunicación y los periodistas. Cito aquí uno de sus párrafos:

*'(...)En los EE.UU., sin embargo, las motos no son percibidas de esta forma tan utilitaria. (...) Además la redefinición de las motos con otras cosas que lo que históricamente han sido se vincula con el encumbramiento de los coches como el medio preferido de transporte en la cultura americana. La fuente de la redefinición ya ha sido señalada en otro lugar de este ensayo, son los medios de comunicación.'* (p.291). [38]

Podríamos colocar el coche dentro de esta tensión como el triunfador por el espacio situado al medio de transporte predilecto y la moto como el medio que en cierta manera se ha retirado a un medio de culto y sobre el que se han construido estilos juveniles, valores y hasta una serie de redes y comunidades. Pero este fenómeno no es exclusivo de las motos, sino de cientos de actividades humanas y en el mundo de los coches también podemos observar pasiones por marcas, por modelos, por coches antiguos, por la velocidad. Gran parte de los análisis que presento sobre los comportamientos de riesgo y las motos serían aplicables a ciertos ámbitos del automovilismo, pero la diferencia básica estriba en que estos círculos son minoritarios en comparación con la moto. ¿Por qué defender que los motociclistas constituyen una comunidad? Para Maxwell los enemigos parecen situarse en las filas de los automovilistas que estigmatizan a los moteros y que además prácticamente los 'asesinan'. Pero ambos medios de transporte, son básicamente esto, y no deberíamos olvidar otros medios como camiones, furgonetas, autobuses y las tensiones generadas en las carreteras, aunque estos medios no suelen competir en el mismo terreno que sería el mercado del transporte privado de personas. Motos: medios de transporte o estilo de vida. Coches: medios de



transporte o estilo de vida.... depende de para quién, cuándo... Pero para dar respuesta a estas preguntas deberíamos atenernos a la historia y la construcción intersubjetiva de significados en un proceso social e histórico. Los trazos históricos que el autor presenta son escasos y nunca coherentes.

### **-Paternalismo y sexismo en la aproximación a las mujeres en el mundo de la moto.**

Caracterizaría las ideas de Maxwell como socio-céntricas, racistas y sexistas. Con esto no quiero hacerme partícipe del acriticismo satanizador. Pero creo que es necesario señalar como a través de sus omisiones se construye una imagen que responde a una política de integración del motero, que el autor representa, en la imagen decente de la sociedad WASP (Blanca, anglosajona, protestante) norteamericana. En cierta manera se lamenta de la visión generalizada de las motos como simples medios de transporte, objetos simplemente útiles. Cita como ejemplo el masivo uso de motos de baja cilindrada en los países del Tercer Mundo[39]. Pero no solo eso, sino que se asombra de que 'incluso en Londres' las motos sean utilizadas como taxis y sean el vehículo favorito de las mensajerías.[40] Opone a la imagen del motero solitario y fuera de la ley, la de felices parejas de clase media que viajan por la red inter-estatal de autopistas, imagen que tengo la intuición representa la práctica habitual del autor. Por otro lado dedica algunas líneas a la discriminación de género y la discriminación racial dentro del mundo de los moteros pero magnifica la existencia de grupos de mujeres moteras y de grupos de moteros afro-americanos, mistificando su aceptación por parte del grupo mayoritario, y sitúa a estos subgrupos como minorías integradas y no en conflicto con el grupo mayoritario. Casi los presenta como supervivencia ritualizadas de una situación que parece haber desaparecido y que se sustentan en dinámicas e inercias que parecen estar desfasadas temporalmente. Al intentar explicar los cambios ideológicos dentro de los grupos de moteros, en lugar de enfatizar los nuevos procesos de discriminación y reproducción de sistemas de opresión, desproblematiza éstos para vender una imagen normalizante de los moteros. Sus datos sobre Estados Unidos le parecen magníficos, dado el cambio desde un 1% de propietarias de motos en 1960 a un 8% en 1990. Este cambio parece ir acompañado, según sus propios datos, por una elevadísima posición social de estas mujeres (con una media de \$57.300 de ingreso medio anual, frente a los \$28.900 dólares de la población general y los \$33.200 de media de los y las moteras en su conjunto). Lo cual muestra que para un nivel de ingresos similar las mujeres no compran motos en igual medida que los hombres o puede que implique que solo mujeres con elevado nivel de ingresos e independencia económica, quizá con una mentalidad 'masculinizada' compran motos. En cualquier caso magnifica el hecho de la aparición de una organización propia de mujeres (WOW) como demostración de la falsa incorporación de la mujer al mundo de las motos. El autor incluso se asombra del incremento de mujeres propietarias de motos señalando como el AMA organizó en 1997 un Congreso Inter-estatal, el 'Women & Motorcycling National conference'[41]. Pero lo más paternalista es su forma de referirse a la incorporación de las mujeres al mundo de las motos como propietarias unida a la otra imagen que para el autor parece mostrarse como la imagen de la decencia y la respetabilidad de los moteros. Las confronto aquí:

*'Las mujeres en número creciente están comprando y conduciendo sus propias motos, y lo están haciendo con el apoyo y aliento de los hombres.'*[42]

*'Incluso la simple observación de aquellos que conducen, por ejemplo, de las múltiples parejas con cascos a juego que conducen grandes motos de viaje por la red interestatal de autopistas, sugiere que alguna gente que conduce no son los moteros fuera de la ley'. (p.265) [43].*

Las mujeres ¿propietarias o paquetes, parejas de los moteros?. La realidad es que las mujeres siempre han estado presentes en el mundo de las motos como acompañantes, casi como un complemento necesario de la moto, como otro objeto de consumo ostentoso añadido a la moto. Que algunas mujeres decidan comprar motos no creo que tenga mucho que ver con el apoyo y el aliento de los moteros como si éstos estuvieran muy preocupados por la igualdad y la discriminación de las mujeres o fuese su aliento tan importante e imprescindible para que las mujeres compren motos. Las mujeres que he conocido que tenían moto en cualquier caso nunca conducían motos de gran cilindrada o de tipo más deportivo. Eso sí, las parejas viajando en grandes motos turismo con casco y equipación a juego ofrecen una imagen muy respetable.

Cuando enfoca la cuestión de las minorías dentro del mundo de los moteros el autor desvía la atención situando el problema en una simple cuestión de afirmación de diferencias, y en la creación de subcomunidades basadas en experiencias compartidas, descargando estas diferencias de cualquier tipo de significado político conflictivo[44]. Jamas trata seriamente el sexismo en el mundo de las motos y de hecho lo sitúa como un problema marginal para las mujeres moteras frente a sus problemas principales y sus experiencias comunes que se suponen son las que las unifican como subgrupo y que radican en que las motos no fueron diseñadas para ellas y en la escasez de accesorios y trajes específicos para sus necesidades, ya que las mujeres tienen, para el autor, unas medidas más pequeñas[45]: *'En los rallies de mujeres, por ejemplo, una experiencia común (además del sexismo) radica en el hecho de que las mujeres tienen necesidades especiales de equipamiento que difieren de aquellas de los hombres. Trajes protectores de su talla, o el tamaño de las motos en sí en relación a la altura de los asientos que son demasiado altos, son dos ejemplos.'* (p.282)

En primer lugar las motos en general, según mi experiencia, y con excepción de las motos trail, están diseñadas para gente de baja altura, el peso se gestiona con un buen equilibrio no con muchos músculos, y no se puede afirmar que la altura y los cuerpos de las mujeres sean un problema. En cualquier caso señala con absoluta claridad como el mundo de las motos es un mundo masculino y diseñado para los hombres y en el que las mujeres no suelen estar a gusto al ser androcéntrico cuando no sexista o directamente misógino. Decir que el problema que las mujeres tienen en el mundo de la moto es su tamaño es una tomadura de pelo, pero Maxwell insiste: *'Estos son temas significativos ya que afectan directamente a la habilidad de las mujeres para engancharse al motociclismo'* (p.295)[46]

Quizá el problema sea el tamaño de los hombres y que las motos están diseñados para ellos. En cualquier caso, ese no es el problema... el tamaño de las mujeres es idóneo para la conducción de motos. Es más, incluso yo personalmente he tenido problemas con algunas motos por ser demasiado alto para algunos de los modelos de los que he sido propietario.

Recapitulando, A.Maxwell magnifica la presencia de mujeres moteras, ya que la forma más común de uso de motos por mujeres es como pasajero, pero no desarrolla este tema, y sus dos únicas menciones son la de la idílica pareja viajando a través del país, o una actitud de asombro sobre que las mujeres puedan comprar sus propias motos.

Seguido a este asombro, un tufillo paternalista aparece al señalar que, además, las mujeres están comprando motos con el aliento y apoyo de los hombres, como si este apoyo fuese también algo extraordinario. Con todo esto delata dos realidades fundamentales: que la presencia de mujeres en el mundo de las motos como legítimas moteras y propietarias sigue siendo casi pintoresca y accidental, y por otro lado, con este movimiento me parece que está ocultando la realidad de que las motos sigue siendo un mundo de virilidad y no un mundo de solidaridad y no-sexismo hacia las mujeres como parece mostrar, por ejemplo, al señalar que la razón de las dificultades de las moteras con el tamaño de las motos están en que cultural e históricamente, y vinculado a las compañías de motos, no era considerado como propio de las mujeres que condujeran sus propias motos. Pero jamás hace referencia a la entrada de las mujeres como consecuencia de una lucha política de las mujeres contra su subordinación.

En el apartado que dedica a repasar las estereotipadas imágenes ofrecidas por los medios de comunicación de masas hace una referencia al artículo de la revista 'New Yorker', 'An American Attitude'[47]. La pregunta central del artículo gira entorno a quienes son los moteros de hoy, pero según A. Maxwell, el artículo va acompañado de un reportaje fotográfico con imágenes de moteros barrigudos y barbudos, llenos de tatuajes y vestidos de cuero y tela vaquera, con motos, enormes egos y actitudes agresivas. Esta imagen no hace justicia al motero medio que él representa, y se queja de la imagen sexista que se muestra de los moteros al identificarles con estos 'bad boys', grupo en el que, según el mismo enfatiza: 'las mujeres son relegadas al asiento de atrás, una posición descrita como 'conducir putas'.' Lo que A. Maxwell no señala es que si bien esta imagen corresponde a ciertos grupos y no al colectivo general de los moteros, es una imagen que responde a una realidad muy extendida cuando menos en los EE.UU. Un análisis muy somero que realicé sobre la revista virtual 'Motorcycle On line' y sobre la página web del vendedor de motos Harley Davison, Billy Bartels, revela el altísimo grado de objetualización sexual que se hace de las mujeres, y actitudes más que misóginas y despreciativas hacia con las mujeres. Y en estos casos no sólo se trata de grupos identificados con la ideología 'bad boy', sino una revista que muestra información sobre todo tipo de motos. Y esta es una realidad ineludible. Los rallies que Maxwell cita como rituales de creación de comunidad están fotografiados y mostrados en esta revista, y lo visible en los reportajes, por ejemplo, de la concentración de Daytona es una exaltación de erotismo androcéntrico, de poder económico, de misoginia, de ultranacionalismo americano, de militarismo en casos.

Por ejemplo, en un reportaje comparativo sobre los modelos: Buell S1, White Lightning, Triumph T509 Speed Triple y Ducati M900 Monster, denominado 'Open Bikini Shootout', encontramos un apartado denominado 'Tías, repúdialas'[48], acompañado de fotos de tetas, imágenes mostrando la temeridad y destreza de los conductores que probaron las motos y una imagen del casco de uno de los redactores del artículo con una pegatina donde reza el mismo lema, 'Tías, repúdialas'. Otro ejemplo serían los reportajes fotográficos sobre eventos del mundo de la moto que recoge la misma revista dentro de su apartado 'Galería de pibas'[49] y su vínculo superior 'Archivos multimedia'. El reportaje fotográfico sobre la 'Semana de Daytona, 1999' merece un análisis aparte. Los redactores de la revista están sobre aviso sobre su abierto sexismo pero en lugar de considerar las quejas que parecen les han llegado -según declaran, la abrumadora mayoría provenientes de otros varones- toman una actitud de enfrentamiento y atrincheramiento, usando de la mofa y la ironía para reírse desde su posición de las acusaciones vertidas sobre ellos. De hecho, en esta misma página web establecen un 'link' para los descontentos que lleva directamente a la página web de la NOW (National Organisation of Women), una de las más importantes federaciones feministas de los EE.UU. De esta forma niegan toda legitimidad a estas acusaciones, lo que indica la

posición de poder en la que se encuentran y su descarado uso del poder para reificar su sexismo[50]. Simplemente quería señalar como otro ejemplo del sexismo en el mundo de la moto, y no sólo en lo que Maxwell caracteriza como grupos ‘antisociales’, una de las imágenes del reportaje en la que aparece una imagen de dos mujeres en bikini tumbadas en la parte de atrás de un ‘truck’, tomando el sol y cuyo pie de página dice: ‘Los perros aman las camionetas’[51].

Otro ejemplo de la exaltación de la virilidad identificada con el riesgo y las motos sería otra imagen del mismo reportaje en la que aparece un motero con una camiseta donde reza el lema ‘Sin caídas, no hay cojones’, junto al famoso Erik Buell en Daytona 1999.[52]

Con esta larga argumentación no pretendo identificar a A.Maxwell con los contenidos e ideología de la citada revista virtual sino que pretendo mostrar como el sexismo es una realidad omnipresente en todo el espectro del mundo de la moto y no como pretende Maxwell, una imagen estereotipada y construida por los medios de comunicación sobre la base de una desafortunada minoría de moteros ‘bad boys’.

## **Conclusiones.**

Considerando que los moteros parecen estar “tarados” lidiando con el riesgo como lo hacen, mientras que Maxwell dibuja una teoría en la que valientes moteros luchan contra una sociedad que los estigmatiza y discrimina, yo sitúo la lucha entre el sentido común de los moteros y las motivaciones internalizadas y vinculadas a modelos de masculinidad hegemónica. En este sentido, Maxwell construye una teoría de los moteros muy similar a aquellas de las comunidades gay y lesbiana. Los moteros comparten un ‘ethos’, una experiencia común que es incomprendida por la sociedad. Entonces son los estereotipos difundidos por los medios de comunicación los que provocan la discriminación. Esta injusta discriminación, en mi opinión, no es comparable como la discriminación por preferencia sexual o la discriminación de género o la discriminación étnica. Incluso su defensa de un ‘ethos’ común a los moteros considero que es una mistificación. Apoyo la idea de que para la mayoría de los moteros, conducir es más que un simple medio de transporte y que puede constituir un estilo de vida, pero para muchos moteros la moto no es su elemento central de identificación en su vida. Mientras Maxwell defiende que las motos son un estilo de vida y no un medio de transporte, para mí las motos son ambas cosas y dependerá de personas, entornos, grupos, etc, en el nivel de implicación que se tenga y como se interprete la participación en este ‘mundo’. Por supuesto los moteros no están locos, pero las razones para conducir son diversas y no existe un ‘ethos’ místico-trascendental que unifique a los moteros. Lo que es más, los moteros como actores sociales no son siempre plenamente conscientes sobre las constricciones sociales y sus presupuestos e ideología. Y hoy por hoy, conducir moto constituye una actividad masculina.

Atendiendo a la estrategia discursiva y el mensaje A.Maxwell, en primer lugar, se dirige en exclusividad a una audiencia americana. El lenguaje resulta inexacto y coloquial, y en este sentido parece mas un texto divulgativo o político que un ensayo antropológico. El argumento es explícito, y para mi este es el centro del artículo, se dirige a una audiencia general y norteamericana: intenta convencer al americano medio de que el motero es un igual, es otro americano medio[53]. Los moteros siempre estuvieron ahí y nunca fueron antisociales sino que se identifican con su sociedad y sus valores. Esto puede ser discutible pero de su texto se extrae que lo central es que él es ese motero americano que él intenta presentar como el motero medio americano. Y defendiendo la respetabilidad de ese motero parece estar defendiendo sus propias identificaciones en lugar de problematizarlas. Se centra así exclusivamente en los elementos cohesivos de la comunidad de moteros frente a una sociedad que los/le estigmatiza injustamente. En ciertos párrafos los moteros parecen ser gente superior a la media, solidarios e integradores, casi unos héroes incomprendidos del siglo XX e injustamente marginados, gente preocupada de construir una comunidad con la que resistir la fragmentación e individualismo de los procesos globales de reestructuración del capital. En este sentido magnifica y mistifica a estos grupos sociales y redes.

Este enfoque que enfatiza el sentido de comunidad puede tener su explicación atendiendo a los avatares de la vida académica. Este artículo fue presentado en el XCIV Encuentro Anual de la Asociación Americana de Antropología, que aquel año (1995) tenía como título ‘Constructing Identity and Community in Post-Industrial North América’. El propio autor reconoce que está basado en su trabajo de campo durante el verano de 1994[54]. Con estos precedentes y con mi experiencia de asistencia a Congresos Científicos, no resulta difícil imaginar que el autor hizo juegos malabares para encajar un trabajo escaso y provisional en el tema de ese año. Sería lo que coloquialmente llamaría, una comunicación metida ‘con calzador’ en un Congreso. Práctica bastante habitual en el mundo académico y que se hace necesaria con el fin de publicar para engrosar el curriculum vitae. En ese sentido su introducción al concepto de comunidad y su énfasis en defender el mundo de los moteros americanos como una comunidad cohesiva resulta insultantes y mistificante. El cuadro general que pinta sobre esta comunidad responde a las más clásicas teorizaciones sobre las comunidades gays, lesbianas americanas. Sitúa a la comunidad motera como un grupo marginado y discriminado socialmente y hace todo el repaso del catálogo de conceptos creados y/o utilizados en los estudios lésbicos y gays (estereotipo, prejuicio, estigma, comunidad como respuesta colectiva al estigma) en una asimilación que me parece cuando menos peligrosa y falsable.

A.Maxwell irónicamente maneja con gran habilidad los códigos sociales de manera que es consciente sobre la audiencia a la que se está dirigiendo y qué mensaje quiere transmitir a esa audiencia. De esta forma elige una serie de códigos que enfatizan la unidad sobre la base del nacionalismo americano y sobre una vivencia de discriminación. Pero el autor se delata a sí mismo en sus objetivos políticos y sus estrategias retóricas, ya que no parece prestar atención a aspectos de autorreflexividad y epistemología. Con todo ello, al pretender romper con los estereotipos que provienen del cuerpo general de la sociedad, no solo no resulta convincente sino que hace patente como él mismo autor no ha podido alcanzar una comprensión profunda, pues no ha superado sus propios estereotipos –en este caso identificados con la comunidad estudiada, y ni siquiera con toda ella sino con el tipo de motero que él representa. El autor hace una exposición interna sobre el mundo de los moteros, exposición que esta sesgada por su personal vivencia de este mundo y su compromiso con cierto sector del mundo de la moto. En este sentido queda patente que Andrew Maxwell es un profesor universitario, blanco, de mediana edad, americano. Esto no tiene nada negativo si el autor mantuviese una posición más autoreflexiva. Su principal error esta en tener precisamente esa visión interna no crítica. Sus tesis fundamentales se contradicen cuando se hace una lectura desde otro lugar del

mundo que es el de un antropólogo que ha sido motero por nueve años, español, más joven, en una situación socio-laboral de precariedad y comprometido con el feminismo.

El artículo resulta muy valioso pero solo si lo consideramos como un discurso de un motero, como un documento etnográfico en sí y no como un texto de reflexión antropológica, a pesar de que el autor es un profesor de antropología y que su texto tiene puntos acertados.

Desde un punto de vista hermenéutico o interpretacionista, podríamos afirmar que en la actualidad los antropólogos dan cuenta de sus observaciones. No se limitan a narrar textos meramente culturales, sujetos a interpretación, sino que escriben, hacen textos. Desde el siglo XVIII la ciencia occidental ha excluido ciertos aspectos significativos y definitorios: la retórica (en nombre de la explicación clara, transparente); la ficción (en nombre del valor de los hechos en sí); y la subjetividad (en nombre de la objetividad). Y estas cualidades, al quedar relegadas por la ciencia, pasaron a formar la categoría de lo literario. **Geertz** en "El antropólogo como autor" muestra como no es cierto que la antropología clásica haya estado exenta de estas características literarias mostrando como el estilo del autor deja patente tanto la intención práctica del autor, como el aporte de su subjetividad y como construyen la ficción del relato etnográfico (lo que no quiera decir que estos autores estuvieran manipulando su relato intencionalmente). En este sentido gran parte de la antropología puede ser tildada de 'colonialista' en el sentido de que la construcción teórica sobre alteridades ha servido a propósitos de autodefinición normalizadora y exotización del otro. Bien sea por los límites de las metodologías holísticas de trabajo de campo, por las presiones de la academia antropológica, o por los ideales mesiánicos y aventureros de antropólogos y antropólogas concretas, la antropología ha manifestado su preferencia por agregados sociales situados en países del Tercer Mundo, o por agregados del Primer Mundo que se caracterizaban por su marginalidad y atraso (ya sea contraponiendo el folklore y las tradiciones de entornos rurales, ya sea estudiando grupos subordinados). Atendiendo a estos agregados ha atendido los aspectos tradicionales en desaparición y ha sobreestimado en muchos casos la cohesión social. Cierta estrategia retórica básica consistía en traducir lo exótico de las formas de vida de estos agregados sociales a los términos de la sociedad 'normal' de referencia, para acentuar la racionalidad del otro y la irracionalidad propia. Esta ha sido una interpretación del relativismo cultural. Y esta me parece que es en cierta manera la forma en que Andrew Maxwell nos quiere presentar a las redes de conductores de motos. Pero al pretender 'normalizar' la imagen que del motero se tiene, lleva su discursividad a extremos de mistificación.

Su estrategia retórica combina elementos 'normalizadores' que pasan por la acentuación de los elementos comunes que comparten estas redes con el grueso social, y una retórica que exalta lo positivo y superior de la especificidad de los moteros, y que Maxwell lo sitúa en la capacidad superior de negociación de las diferencias dentro de la comunidad, la capacidad para agruparse y las capacidades psicológicas adquiridas por la conducción y que sitúa en la asertividad y la solidaridad intragrupal.

Por ejemplo, tanto en política feminista o en política de liberación sexual, se ha conceptualizado profusamente sobre la dicotomía de enfoque diferencia/similaridad, dicotomía con la que están muy familiarizados los y las antropólogos/as. En el campo del feminismo, por ejemplo, Leonore Tieffer (Tieffer, 1995, p.187-189) señala dos tendencias en tensión: la tendencia a la magnificación y la tendencia a la reducción al mínimo. La tendencia a la magnificación trata de ahondar, fortalecer y tornar máxima la comunidad femenina, poniendo de relieve la cultura de las mujeres y sus experiencias singulares, brindando la exaltación de lo que ellas tienen en común y postulando la rehabilitación y el respeto a la feminidad. Mientras la tendencia a la reducción al mínimo señala que la disolución de los estereotipos

genéricos es la condición necesaria para la emancipación y que las diferencias observadas entre los géneros no son inevitables sino que reflejan una desigualdad estructural persistente e interiorizada. En políticas de liberación sexual se ha teorizado sobre modelos de igualdad y políticas queer. Frente a las teorizaciones de la comunidad gay que han enfatizado que el dinero rosa -y la creación de barrios y mercados de consumo gay- llevaría a la consecución de la influencia y el poder necesario para conseguir las reformas, la política queer ha enfatizado que el mercado gai es funcional al régimen político, normativo y excluyente de la heterosexualidad sexista y homófoba, ya que se articula como gestor efectivo de la exclusión sexual (Andrade y Centeno, 1997, p.133-134). Las políticas gay de la igualdad enfatizarían los elementos comunes y normalizadores, ocultando lo que precisamente les constituye en diferentes, esto es su sexualidad proscrita. En este sentido, la política queer no sólo enfatizaría los elementos diferenciadores luchando por la visibilidad de su sexualidad, sino que pretendería romper con las categorizaciones heterosexisto-céntricas que plantean la dicotomía hetero-homo. Las políticas de la 'igualdad' reducirían al mínimo la visibilidad de los elementos más socialmente sancionados, mientras que enfatizaría todo aquello que convierte a los y las homosexuales en iguales (ciudadanos, trabajadores,...); mientras que la política queer atacaría radicalmente las definiciones sociales sobre la homosexualidad con una política agresiva de afirmación de la diferencia.

Esta injusta y somera introducción a las teorías de la diferencia y la igualdad, me sirve para explicar la retórica de Andrew Maxwell. Por un lado su estrategia busca la minimización de los aspectos más proscritos, de los estereotipos e ideas que promueven el rechazo social, mostrando una imagen aceptable y decente de los motociclistas, y al mismo tiempo magnifica los elementos heroicos y positivos de esta comunidad. Por una lado enfatiza el americanismo (el motociclista es un americano como todos), el familismo burgués (la imagen de las felices parejas viajando por la red interestatal de carreteras), la identificación como trabajadores con un alto nivel de ingresos; y al mismo tiempo, propone la excelencia de su comunidad (su solidaridad interna y su apertura mental en cuanto a la negociación de las diferencias, las cualidades de la conducción como adaptación al capitalismo de final de siglo –liberación del estrés de la vida cotidiana, comunidad que lucha contra la fragmentación social-).

Construye así un relato de victimismo y mesianismo. Pero ni los motociclistas son seres marginales ni discriminados, ni los motociclistas tienen unas cualidades excelentes y superiores a los de la sociedad en general. Ni el mal está situado en los medios de comunicación y los periodistas que difaman, ni en el enemigo de los moteros es el capitalismo de final de siglo; ni el bien puede estar representado en una supuesta comunidad incomprendida y contracorriente, en una comunidad casi 'profética'. Maxwell utiliza estrategias discursivas tomadas prestadas de otros movimientos sociales que en mi opinión sí tienen la legitimidad moral para defender que son discriminados. Y no sólo utiliza estas estrategias discursivas sino que además utiliza al mismo tiempo ambas estrategias -minimalista y maximalista- para proclamar una excelencia muy discutible. Sus proclamas de solidaridad y de cómo se negocian y superan las diferencias son patéticas y como ya he argumentado rezuman xenofobia, clasismo, sexismo y racismo. Sus argumentos sobre el 'ethos' motociclista rezuman esencialismo impropio de un antropólogo, y su defensa de las motivaciones que llevan a conducir motos rozan una ingenuidad teórica (conducir motos es divertido, es un medio ideal de auto-expresión, etc) en la que nada es argumentado y se auto-justifica en la sola afirmación de sus ideas.

Sus generalizaciones son muy bastas y su texto es una clara defensa de los motociclistas, casi como una 'etnia', y ni siquiera es una defensa de todos los motociclistas sino de los motociclistas tal y como él los entiende, esto es su imagen del motociclista decente y honorable, que tiene suficientemente interiorizado ese 'ethos' esencial, que dispone de trabajo y de una moto de gran cilindrada que sólo utiliza para hacer viajes de placer. Con esta ideología deberíamos estar

preparados para la creación de tribunales sobre quién es merecedor del calificativo de motero y quién no merece tan alto honor. La raza motociclista parece elegida por Dios para llevar la verdad a los pecadores, que ni vemos esa comunidad, ni vemos esa marginación, y que no concebimos el uso de moto como él. Las motos en primer lugar son medios de transporte, y posteriormente son vehículos que son utilizados siguiendo unos patrones de estilos de vida que responden a la reproducción social, con todas sus perversidades y desigualdades. La conducción de motos puede ser divertida o aterradora, las motos pueden servir para identificarse o simplemente para transportarse. El significado que se dé a estas acciones dependerá de una negociación social sobre el significado y habrá que atender a redes, grupos e individuos concretos.

Entender las lógicas culturales que subyacen al uso actual de motos es una labor de hermenéutica histórico-social, en la que se convierte en central las categorías de status social y de género. Y es todavía una labor a realizar.

## **BIBLIOGRAFÍA CITADA.**

**Andrade Taboada, Pablo y Centeno Paradela, Rubem.** (1997) *Queer: La conciencia de la diferencia*. En 'Actas del V Congreso Internacional de Estudiantes de Antropología', Universidad de Santiago de Compostela.

**Badinter, Elisabeth.** (1992) *XY. La identidad masculina*. Alianza editorial. Madrid.

**Bonino Méndez, Luis.**

(1994) *Varones y comportamientos temerarios*. Actualidad Psicológica, Junio, p. 24-26.

(1996) *La condición masculina a debate. Teorías y prácticas sobre el malestar de los varones*. Revista Area 3 -Cuadernos de temas grupales e institucionales-, nº4, invierno, p.16-19.

(1997) *Los varones y el cambio de las mujeres*. Madrid, Cuadernos de Trabajo Infancia y Familia, Ministerio de Asuntos Sociales, nº27, Reparto de responsabilidades entre hombres y mujeres en el cuidado y la educación de los más pequeños.

(1997) Micromachismos: la violencia invisible en la pareja. Resumen de ponencia en la Universidad Autónoma de Madrid. (No recuerdo la fecha exacta).

**Cohen, Stanley.** (1972) *Folk devils and moral panics. The creation of the Mods and Rockers*. MacGibbon and Kee Ltd, London.

**Cornwall, A. y Lindisfarne, N. (comp)** (1994) *Dislocating masculinities: comparative ethnographies*. Routledge, London.

**Espada Calpe, Txema.**

(1996) *Grupo de hombres*, Madrid, Fanzine La Mantis, nº2.

(1997) *Construcción de la masculinidad: identidad de género y subjetividad*. Actas V Congreso Internacional de Estudiantes de Antropología. Universidad de Santiago de Compostela.

**Geertz, Clifford.** (1989) *El antropólogo como autor*. Paidós Studio, Buenos Aires.

**Greenfield, Karl Taro.** (1994) *Speed tribes. Children of the Japanese Bubble*. Boxtree Limited, London.

**Holland, Janet and others.** (1993) *Wimp or gladiator. Contradictions in acquiring masculine sexuality*. The Tufnell Press, London.

**Johnstone, Gary.** (1993) *Classic motorcycles*, Tiger Books International, Twickenham. A channel four book.



- Maxwell, Andrew.** (1998) *Motorcyclists and community in post-industrial urban America*. Urban Anthropology and Studies of Cultural Systems and World Economic Development. Vol.27, number 3-4, Fall-Winter.A. Maxwell is professor of Social Anthropology in Montclair State University.
- Ortega, Félix.** (1993) "*Masculino y femenino en la identidad personal de la juventud española*" en Ortega, F.:(Comp) "*La flotante identidad sexual: La construcción del género en la vida cotidiana de la juventud*". Madrid. Instituto de Investigaciones Feministas (UCM), Dirección General de la Mujer, Comunidad Autónoma de Madrid.
- Pirsig, R.M.** (1981) *Zen and the art of motorcycle maintenance: An inquiry into values*. New York. Bantam Books.
- Salvadori, C.** (1998) *On touring: The limits of safety*. In Rider Magazine, December 25 (12). Pp.28-29.
- Seidler, Victor J.**  
(1991) *The Achilles Heel Reader*, London, Routledge.  
(1991) *Recreating sexual politics: Men, feminism and politics*, London, Routledge.
- Tieffer, Leonore.** (1995) *El sexo no es un acto natural y otros ensayos*. Talasa, Madrid, 1996.
- Weeks, Jeffrey.** (1985) *El malestar de la sexualidad. -Sexuality and its discontents-*. Editorial.Talasa. Madrid.
- Whelehan, Imelda.** (1995) *Modern feminist thought: From the second wave to 'Post-feminism'*. Edimburgh, Edimburgh University Press.
- Windisch, Uli.** (1985) *Speech and reasoning in everyday life*. University Cambridge Press, Cambridge, 1990.
- Willis, Paul. (1978) *Profane culture*. Routledge and Kegan Paul, London.

#### **Licencia creative commons. Autoría-No Derivados-No Comercial 1.0**

Esta licencia permite copiar, distribuir, exhibir los textos e imágenes de esta publicación siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

**Autoría-Atribución:** Deberá respetarse la autoría de todos los documentos. El nombre del autor/a, del traductor/a, en su caso, y de la publicación deberán aparecer reflejados.

**No comercial:** No puede usarse este trabajo con fines comerciales.

**No Derivados:** No se puede alterar, transformar, modificar o reconstruir los textos.

- Se deberá establecer claramente los términos de esta licencia para cualquier uso o distribución de los documentos.

- Se podrá prescindir de cualquiera de estas condiciones si se obtiene el permiso expreso del autor/a.

Esta publicación tiene una licencia Creative Commons Attribution- NoDerivs- NonCommercial. Para ver una copia de esta licencia visite <http://creativecommons.org/licenses/by-nd-nc/1.0/> o envíe una carta a Creative Commons, 559 Nathan Abbot Way, Stanford, California 94305, USA.

[1] Declaraciones de informantes miembros del club motociclista de la Universidad de Kent, Canterbury, Inglaterra. Dentro de proyecto fotográfico 'Motos, hombres y riesgo'. Curso 'Antropología Visual'. UKC.

[2] **Ortega, Félix.** 1993.

[3] **Luis Bonino Méndez**, 1994, p. 24-26.

[4] >From a biker. A bird told me you want to interview us, or something. I'm probably willing, unless it is dodgy. (E-mail, 27 de febrero, enviado por G.R.). 'De una motera. Una chavala me ha dicho que quieres entrevistarnos, o algo así. Estaría dispuesta siempre que no sea turbio.'

[5] Título del libro de Stanley Cohen.

[6] Ver bibliografía.

[7] Ver **L. Bonino Méndez**. (1994) *Varones y comportamientos temerarios*. Revista Actualidad Psicológica, Junio, p. 24-26.

[8] "Si el alcohol parece haber dejado de ser, al menos exclusivamente, "cosa de hombres", otros productos y valores consumísticos emergen como típicamente definidores de la masculinidad de nuestro tiempo. Se trata de coches, motos y el gusto por la velocidad. Todos los indicadores de que disponemos al respecto son abrumadoramente concluyentes. Según respuesta de los jóvenes encuestados, en una mayoría casi unánime (siempre por encima del 90%), todo lo relacionado con la conducción subyuga a ellos y parece que poco a ellas. Así, la pasión por conducir atrae más a los chicos, razón por la cual empiezan a conducir antes, disponen prontamente de coche (suyo o dejado por los padres), y tener moto es un deseo mayoritario prontamente satisfecho por los padres (P.24). No es de extrañar por ello que gran parte de la mitología sobre el sexo en la cultura de masas se construya en torno a la publicidad del automóvil. Y esta publicidad es radicalmente conservadora: la mujer se muestra en actitud pasiva, a la espera de ser conquistada por un hombre, que toma siempre la iniciativa porque es quien se presupone que debe tomarla. El papel de la mujer pertenece en este caso al mundo vebleniano del consumo vicario. La diferencia estriba en que ahora esta condición se debe no a la posición encumbrada del hombre, sino a algo más sutil: la naturaleza dominadora del hombre, sea cuales fueren su status y el de la mujer." (pg.25) **Félix Ortega**: (1993) "*Masculino y femenino en la identidad personal de la juventud española*" en Ortega, F.: (Comp.) "*La flotante identidad sexual: La construcción del género en la vida cotidiana de la juventud*". Madrid. Instituto de Investigaciones Feministas (UCM), Dirección General de la Mujer, Comunidad Autónoma de Madrid.

[9] **Felix Ortega**, 1993, p..

[10] Ver, por ejemplo, Susan Bordo, 'Unbearable Weight. Feminism, Western Culture and the body'.

[11] Jeffrey Weeks. El malestar de la sexualidad. -Sexuality and its discontents- 1985. Pp. 301-302. Ed.Talasa. Madrid.

[12] Ver por ejemplo, la discusión entre partidarios de 'sistemas de escape ruidosos' y partidarios del uso del casco en Maxwell (p.285). Otro ejemplo es la página dedicada en exclusividad a sonidos dentro del apartado de 'Archivos multimedia' de la revista virtual 'Motorcycles on line'.

[13] 'The point is that the bike, and by extension its owner, will be admired'. Maxwell, p.291.

'El punto es precisamente que la moto, y por extensión su propietario sean admirados'.

[14] 'ECF Bikini Bike Wash. Photos and Layout By [Billy Bartels](#), Graphic Editor Once again [Motorcycle Online](#) brings you the best in quality entertainment. The Bikini Bike Wash was a fund raiser to benefit the Exceptional Children's Foundation, a non-profit organization formed to help retarded and developmentally disabled children. For information on the ECF call (310) 823-1112. Bartels' Harley-Davidson donated the venue and the models donated their time and scooter cleaning expertise'.

'ECF Bikini Bike Wash'. Fotos y textos por Billy Bartel, Una vez más, la editora gráfica 'Motorcycle on line' te presenta la mejor calidad en entretenimiento. El 'Bikini Bike Wash' fue una acción benéfica a favor de recaudar fondos para 'Niños excepcionales', una organización sin ánimo de lucro de ayuda a niños con retraso y discapacidades en su desarrollo mental. Para más información contactar con ECF... . Bartels concesionario de motos Harley Davidson donó la organización de la gala y las modelos su tiempo y pericia en el limpiado de motos.'

[15] Maxwell, 1998, p.287.

[16] 'Another aspect of the stereotype is the assumption that motorcyclists are irresponsible thrill seekers who take on too high a level of risk. In riding motocyclists often must endure ridicule as non-motorcyclists constantly remark that

they must be crazy to ride 'murdercycles'. Although very few studies have been conducted on motorcycle safety, common sense tells us that there are risks. Motorcycles are not as safe as cars in that rider is more exposed and vulnerable. The consequences of an accident can be more serious. Even motorcycles acknowledge this fact.' (p.275).

[17] 'Posing, striking a posture in the case of the cruiser rider, for example, involves the supposition of admiration. He or she assumes that someone else, often a stranger, notices them and that notice is approving. In some instances disapproval is equally desirable.' (p.291)

[18] 'Motorcycles, however, are not as dangerous as is commonly believed. And the reasons for motorcycle accidents are not the ones usually expressed by the non-riding public.' 'On the other hand, activities such as skiing or horseback riding which are considered hobbies and /or sports also entails risks' (p.288)

'Las motos, sin embargo, no son tan peligrosas como corrientemente se piensa. Las razones de los accidentes de moto no son las que usualmente son expresadas por el público no-conductor de motos'. 'Por otro lado, actividades como el ski o montar a caballo implican también riesgos'. (p.288)

[19] 'Finally, we suggest that ethnographic studies of the production of gendered differences offers new ways of looking at 'masculinity' which take us beyond the strictures imposed by continued use of a single category, 'men', on the one hand, and the endless play of fragmented identities on the other. In its hegemonic forms, masculinity privileges some people and dislocates and disadvantages others. However, such hegemonic discourses may themselves be dislodged over time. The shifting and contingent relation between 'masculinity' and 'men' and power becomes clear when we examine the *enactment* of hegemonic and subordinate masculinities in a single setting.'

'Finalmente, sugerimos que estos estudios etnográficos sobre la producción de diferencias de género ofrecen nuevas formas de observar la 'masculinidad', que nos llevan más allá de las reducciones impuestas por el uso único y continuado de la categoría "hombres", por un lado, y el juego infinito de las identidades fragmentadas por otro. En sus formas hegemónicas, la masculinidad privilegia a cierta gente y desestructura y excluye a otros. Sin embargo, estos discursos hegemónicos pueden ser desmontados a tiempo. La flotante y contingente relación entre la masculinidad, los hombres y el poder, llega a hacerse clara cuando examinamos el estatuto de las masculinidades hegemónicas y subordinadas en un escenario único'. (Cornwall y Lindisfarne, 1994, 10).

[20] 'Moreover, motorcycling appears to be unique in this society in that it cuts across the major categories of class, race, ethnicity, gender and age. What accounts for the apparent willingness of people to ignore or minimize the importance of differences which historically have been sources of misunderstanding and conflict?' (p.265).

'Lo que es más, el motociclismo parece ser único en la sociedad ya que se extiende através de las principales categorías sociales de clase, raza, etnicidad, género y edad. ¿Qué es lo que cuenta para la ciertamente voluntad entusiasta de gente que ignora o minimiza la importancia de diferencias que han sido históricamente fuente de malos entendidos y conflictos?'

[21] 'Given external stresses in the form of public misunderstanding, police harassment and discrimination, and internal friction, why have motorcyclists ridden for the past thirty years?' (p.286)

[22] 'I will argue that, contrary to the common misunderstanding, motorcycling is a critical element in the lives of mainstream Americans, and that they have persisted in riding over several decades.' (p.265)

[23] 'To be sure, journalists have been responsible for shaping an image that has achieved the status of an icon in American popular culture, the image of the outlaw biker. This image is what the non-riding public uses to interpret motorcyclists', 'I argue here that the outlaw image is an inaccurate representation of the majority of people who ride motorcycle' (p.264).

'A ciencia cierta, los periodistas han sido responsables de dibujar una imagen que ha alcanzado el estatus de icono en la cultura popular americana, la imagen del motero fuera de la ley. Esta imagen es la que el público no-motociclista utiliza para interpretar a los motociclistas', 'Aquí discuto que la imagen de 'fuera de la ley' es una representación inapropiada de la mayoría de la gente que conduce motos' (p.264).

[24] 'Ultimately, however, the similarity of being motorcyclists cuts across these larger socially bounded and culturally constructed categories. Motorcyclists negotiate, traverse and attempt to collapse such categories on the basis of shared identity and experience' (p.293)

‘Ultimamente, sin embargo, la similitud de ser motociclista corta en mayor medida estas categorías socialmente delimitadas y culturalmente construidas. Los motociclistas negocian, cruzan e intentan colapsar tales categorías sobre la base de una experiencia e identidad compartida.’ (p.293)

[25] ‘What factors account for the widespread adoption of a lifestyle which, due largely to the proliferation of media images, is considered deviant in American culture?’ (p.265).

‘¿Qué factores dan cuenta de la extensa adopción de un estilo de vida que, debido a la enorme proliferación de las imágenes de los medios de comunicación, se considera como desviada en la cultura americana?’ (p.265)

[26] ‘Ironically, motorcycling is effective at resisting fragmentation precisely because it incorporates central material and symbolic aspects of U.S. capitalist-commercial culture, i.e., machines and individualism. Successful resistance requires to some degree the reproduction of core capitalist values.’ (p.293)

‘Irónicamente, el motociclismo es resistente contra la fragmentación porque incorpora aspectos simbólicos y materiales centrales de la cultura capitalista-comercial de los EE.UU., como por ejemplo, máquinas e individualismo. Una resistencia exitosa requiere de cierto grado de reproducción de los valores fundamentales del capitalismo’. (p.293)

[27] ‘Motorcyclists are capable of minimizing and perhaps even ignoring differences while emphasizing the similarity of shared involvement in motorcycles. Unity of this sort entails an implicit acceptance of another rider as a rider. Motorcyclists who differ in terms of constructed categories, who may even be total strangers, believe that because they ride they can assume certain things about each other’ (p.285)

‘Los moteros son capaces de minimizar y quizás incluso de ignorar las diferencias mientras enfatizan la similitud de compartir su implicación en las motocicletas. Una unidad de este tipo entronca con la implícita aceptación del motero como motero. Los motociclistas que se diferencian en términos de categorías construidas, que pueden incluso ser unos absolutos extraños, creen que dado que conducen motos pueden asumir entre sí ciertas cuestiones sobre los demás.’ (p.285)

[28] ‘(...) it would be inaccurate to suggest that the motorcycle community always is tranquil, trusting and harmoniously united around a set of core values. There can be a good deal of suspicion and distrust.’ (p.285)

[29] ‘It often surfaces (or exists just below the surface) in debate over another point of contention, namely whether or not to wave to a passing motorcyclist.’ (p.285)

[30] ‘Two other major points of disagreement involve exhaust systems and helmets. (...) Debate over helmets and loud pipes typically is couched in terms of safety. Those who favor helmets argue that they reduce injuries in a crash, while those in favor of loud exhausts argue that ‘loud pipes save lives’ because motorists alerted to the presence of a motorcycle are less likely to drive into a motorcycle.’ (p.285)

‘Dos de los puntos centrales de desacuerdo implican los sistemas de escape y los cascos. (...) El debate sobre los cascos y los tubos de escape es expresado en término de seguridad. Aquellos que están a favor de los cascos defienden que reducen las lesiones en caso de accidente, mientras que aquellos que están a favor de tubos de escape ruidoso argumentan que ‘el ruido salva vidas’ porque los conductores alertados de la presencia de un motociclista son menos propensos a chocar contra una moto’. (p.285)

[31] ‘Cruisers are fancy stylish machines, and are ridden so that the owner can be seen and admired. Form is far more important than function in cruiser design. (...) Sportbikes are technologically very sophisticated, and constructed with a single-minded design objective, namely going quickly around curved roads. (...) The admiration of one’s peers (or at times the ire of car drivers) does matter. Touring and sport touring bikes are extremely social machines (...) people ride them because motorcycles bring them into meaningful contact with other people (...) also typically adorned (are called) ‘dressers’.’ (p.291).

[32] ‘The point is that the bike, and by extension its owner, will be admired’. p.291.

[33] ‘This is no suggests that everyone who owns and rides a motorcycle is a motorcyclist. Mere ownership is not the equivalent of, nor does it necessarily result in being a motorcyclist. For some and in spite of the nature of the machine and one’s relationship to it, owning and riding a motorcycle is more like a hobby than a lifestyle. For such a person the internalization of the ethos is incomplete, partial and instrumental, expressed for example on weekends and in certain situations for impression management.’ (Note 10).

[34] 'For example, the average annual household income of this group is \$57,300; 32% earn between \$50,000 and \$74,999. As regards work, 33% are blue-collar workers while 63% are white-collar professionals (American Motorcyclists Readers Survey, 1994).' (p.273)

'Por ejemplo, la media de ingresos anual de este grupo es de 57.300 dolares; el 32% ganan entre 50.000 dólares y 74.999. En lo que respecta a la ocupación, el 33% son trabajadores de cuello azul mientras que el 63% son profesionales, trabajadores de cuello blanco. (Fuente: Encuesta sobre los lectores del American Motorcyclists, 1994).' (p.273).

[35] Ver Uli Windisch, 1985.

[36] 'The boundary which sets the community off against the rest of society is erected and maintained also by those who do not ride. Central to this process is the act of stereotyping by the media. As a mechanism which enables people to simplify the difficulties involved in coming to grips with the complexities of differences (and thereby also defining in part the nature of difference), stereotyping provides ready, and often incorrect, answers to questions about who motorcyclists are and why they ride.' (p.293)

[37] '...why have motorcyclists ridden for the past thirty years? (...) Motorcycles are machines which inflame passions. People either love them or hate them. Those who love them ride because it is fun. The physical sensations are akin to those experienced when riding a bicycle. Children intuitively know this; they automatically wave from the rear windows of cars as a motorcyclist passes by. Yet another part of the answer why people ride has to do with the fact that motorcycle is an excellent vehicle for expressing one's self concept. Self-expression through motorcycles derives from their accessibility. Their scale is more personal than that of a car. A bike can be easily modified to express the owner's individuality. Through the creative use of accessories riders can easily make their bike into a uniquely personal rolling statement of who they are, or imagine themselves to be. Another very important and often noted reason for riding is that motorcycling gives one sense of freedom, you can get away from the stresses of daily life. But the need for freedom has taken on new meaning.' (pp.286-287)

[38] 'In the United States, however, motorcycles are not perceived in quite so utilitarian a manner. (...) Moreover the redefinition of motorcycles as something other than what they are historically has been linked with the elevation of cars as the favored means of transportation in American Culture. The source of the redefinition as have noted elsewhere in this paper is the media.' (p.291)

[39] 'Motorcycling is how one gets to work and back. In this sense motorcycling actually is rather ordinary, rather mundane. (...) Indeed, much of the rest of the world's people understand motorcycling and motorbikes this way, (...) constitute inexpensive reliable transportation for people in many Third World cultures.' (p.289)

'Conducir moto es la forma en que uno viene y va al trabajo. En este sentido el motociclismo actualmente es sumamente mundano. (...) De hecho, gran parte del resto de las gente del mundo entiende el motociclismo y las motos de esta forma, (...) constituyen formas baratas y asequibles de transporte para muchas culturas del tercer mundo' (p.289).

[40] 'Even in London, motorcycles are used as taxis and as a favoured vehicle of couriers'. (p.289)

'Incluso en Londres las motos son usadas como taxis y como vehículo favorito de mensajería'. (p.289).

[41] 'In 1960 women owners amounted to a mere 1% of all motorcycle owners. The current figure is 8% which is just under 500,000 owners (MIC Survey, 1990). Women's participation in motorcycling has grown to such extent that the AMA hosted the 'Women & Motorcycling National Conference' during the summer of 1997 on the campus of Otterbein College.

[42] 'women in ever increasing number are buying and riding their own bikes, and doing so with the encouragement and support of men.' (p.272)

[43] 'Even casual observation of those who ride, for example the many couples with matching helmets riding large touring motorcycles on the nation's interstate highway system, suggests that some people who ride are not outlaw bikers' (p.265).

[44] 'Finally, these are rallies which are organised on the basis of ethnic, racial, or gender affiliation, for example, Native-American Indian rallies, the WOW (women's rally) annual rally or the 'African-American National Bikes

Roundup'. Such rallies clearly are designed to promote a feeling of solidarity within a communal segment. Solidarity is strengthened through addressing shared experiences which are understood as unique to the subgroup, experiences which signify group differences.' (p.282) 'Y por último, estos rallies que son organizados sobre la base de afiliaciones étnicas, raciales o de género, como por ejemplo, el Rally de Indios Nativos' o el rally anual de la WOW (rally de mujeres), o la 'Caravana Nacional Afro-Americana'. Tales rallies está claramente diseñados para promover la solidaridad dentro de un segmento comunal. Se fortalece así la solidaridad señalando experiencias compartidas que son comprendidas como específicas del subgrupo, experiencias que significan diferencias grupales.' (p.282).

[45] 'At women's rallies, for example, a common experience (in addition to sexism) stems from the fact that women have equipment needs which differ from those of men. Sizing of protective clothing or the size of motorcycles themselves in terms of seats which are too high are two such examples'. (p.282)

[46] 'These are significant issues as they directly affect women's ability to engage in motorcycling'.

[47] The New Yorker, 1995, An American Attitude. July 10, pp.67-72.

[48] 'Girls, kick ass'. Motorcycle On line web page, may 1999. Ver imágenes en los anexos.

[49] (Traducción propia) 'Babes gallery'.

[50] 'So here it is, Motorcycle Online's annual pictorial celebrating the bacchanal, debauched excess of Bike Week, our Bikes and Babes of Daytona feature. It's our most popular feature of the year. In fact, babe pictorials are always among MO's most popular features, two-year-old pictorials often outperforming stories linked from the home page.

Still, we receive the shrill e-mails -- the overwhelming majority from men, by-the-way -- objecting to our, well, objectification of women. We don't necessarily agree, but if the presence of this page bothers you, we strongly suggest you [click here](#) before we offend you even more.

One of the questions angry readers ask is what, if we were married, would our wives think? Scroll down to the two chicks in the picture second row center? Those are our old ladies. As you can see they are very close. *Very* close. Sometimes, when they're in the right mood, they just like us to watch. And videotape. They rule.'

[51] 'Dogs love trucks'. Motorcycle On line web page, may 1999. Imagen en el anexo.

[52] 'No falls, no balls'. Motorcycle On line web page. May 1999. Imagen en el comienzo del texto.

[53] 'motorcyclists as typical Americans who for several decades have remained loyal to one another as a result of sharing the experience of intense commitment involved in travelling on motorcycles.' (p.292) 'the typical motorcyclist also is part of the American socioeconomic mainstream'. (p.272).

'Los motociclistas son americanos típicos que durante varias décadas han permanecido leales unos a otros como resultado de la experiencia común de intensa implicación derivada de viajar en motocicletas' (p.292) 'El típico motociclista forma también parte de la corriente central socioeconómico americana' (p.272)

[54] 'This paper is based on the fieldwork which began during the summer of 1994. The first version of the paper was presented in 1995 at the 94<sup>th</sup> Annual Meeting of the American Anthropological Association in a symposium entitled 'Constructing Identity and Community in Post-Industrial North America'. (Acknowledgments, p.294).

'Este artículo esta basado en un trabajo de campo que comenzó en el verano de 1994. La primera versión del artículo fue presentada en 1995 en el XCIV Encuentro Anual de la Asociación Americana de Antropología, en un simposium titulado 'Construyendo identidad y comunidad en la Norteamérica post-industrial' (Agradecimientos, p.294).