



**El Colegio
de la Frontera
Norte**

MOVILIZANDO LAS IDENTIDADES
Las culturas urbanas de bikers y lowriders en Tijuana

Tesis presentada por

Juan Antonio Del Monte Madrigal

para obtener el grado de

MAESTRO EN ESTUDIOS CULTURALES

Tijuana B.C., México
2012

CONSTANCIA DE APROBACIÓN

Director de Tesis:

Dr. José Manuel Valenzuela Arce

Aprobada por el Jurado Examinador:

1. _____

2. _____

3. _____

A mis Marías. María Ximena y María José

AGRADECIMIENTOS

Al CONACYT por el apoyo económico. A El Colef por la preparación recibida y las facilidades otorgadas, quedaré en deuda por mucho tiempo, trataré de pagarlo representando a esta institución con dignidad.

A mis padres. Liria, tu apoyo cotidiano y sensatez fueron el motor de esta tesis. Ricardo, mi primer maestro, esto también es tuyo y de tu lado humanista que siempre florece.

A mis hermanos Ricardo y Liria. Compañeros de vida.

A los compañeros de la maestría y de los demás programas con quienes tuve un diálogo crítico y difícil de encontrar en otro lado. Destaco a las imponderables Matilde, Daniela, Diana, Iraís y por supuesto a mi ‘carnal’ Adolfo.

Agradezco infinitamente a los Sólo Ángeles y Dukes que me abrieron las puertas de sus clubes. Sobre todo agradezco a aquellos que se movilizaron para abrirme las puertas de sus sentidos.

A Clara, Irene, David, Melisa, Cristina, Sara, Tiziana, Karla y Laurita porque con ustedes aprendí a ‘ver más allá de lo evidente’.

Especialmente a Clara, admirada culturóloga, ‘aquí debería estar tu nombre’ porque fuiste mi cómplice para iniciar esta aventura y siempre lo serás.

Al Dr. José Manuel Valenzuela Arce quien ha sido un ‘norte’ en mi pensamiento, incluso antes de conocernos personalmente. Enfatizo mi profundo respeto y admiración, agradezco la confianza puesta en mí, las sesiones de discusión y retroalimentación, pero sobre todo el ánimo para comprometerme con un crítico ‘itinerario transcultural’.

Al Dr. Luis Escala Rabadán, coordinador y exquisito lector. Gracias por su dedicada lectura y por su constructiva minuciosidad crítica. Por ser un apoyo relajado en tiempos de estrés y por abrirme las puertas del diálogo académico.

Al Dr. Eduardo Nivón Bolán quien desde un principio me transmitió su motivación y conocimiento para contribuir en este trabajo. Agradezco su paciente lectura y sus recomendaciones.

A la Dra. Laura Velasco, una persona fundamental en este proceso. Agradezco infinitamente la confianza, las gestiones, el apoyo, la tranquilidad que siempre me

transmitió en momentos de angustia, pero sobre todo la enseñanza de que la rigurosidad académica no tiene que estar peleada con una sonrisa sincera.

Al Dr. Miguel Olmos, Dr. Camilo Contreras, Dra. Ana Lilia Nieto, Dra. Olga Odgers, Dra. Liz Maier, Dra. Marlene Solis, Dr. Lawrence Douglas Taylor, Dra. Christine Von Glascoe, Dra. Norah Schwartz, Dra. Dolores Paris por compartir en el salón de clases toda una trayectoria académica.

A Alejandro Araujo, Brenda Caro, Eugenia Macías, Ricardo Nava, Ricardo Díaz Sánchez y Daniel González Marín porque en otro momento no tuve espacio para agradecerles. Si he llegado hasta aquí en buena parte es por su guía germinal.

A mis primos René e Ita, su asistencia en momentos importantes para la realización de este proyecto fue sumamente valorada.

A Jarquín, el imponderable. Amigo absoluto.

A Iván, por tu amistad absoluta.

A Alex, por la nueva cercanía.

A Arturo, por ser la escucha en persona.

A Cynthia, por su cariño de siempre.

A Ilce, por esas horas de serenidad, serán apreciadas siempre.

A Sofía, por tu eterna amistad.

A Nuria, tú tienes mención honorífica aquí.

A Brenda, por tu invaluable apoyo en este año y por siempre estar.

A Mara, Mariel y Mariana, no sólo me ofrecieron su asistencia sino también su amistad.

Y si de atenciones se trata, Irene Becerra merece una mención especial.

Gracias. Esto apenas es el comienzo.

Índice

INTRODUCCIÓN GENERAL	1
Planteamiento y delimitación del problema.....	2
Pregunta de investigación.....	4
Objetivos.....	4
Hipótesis.....	5
Justificación.....	5
Estructura de la tesis.....	7
1. UBICACIÓN HISTÓRICO-CONTEXTUAL DE LOS FENÓMENOS BIKER Y LOWRIDER	9
1.1 Introducción.....	9
1.2 Surgimiento de culturas juveniles.....	10
1.3 Devenir histórico de los discursos, representaciones y prácticas socioculturales de los bikers y lowriders.....	12
1.3.1 Antiguos, cadenciosos y tumbados. Lowriders.....	12
1.3.2 Bikers mal encarados, de cuero y acero. Vivir para raitear, raitear para vivir.....	28
1.4 Máquinas motoras y ámbitos fronterizos hacia la identidad.....	41
2. MARCO TEÓRICO: CULTURAS URBANAS, IDENTIDADES Y AUTOMOVILIDAD	42
2.1 Estado de la cuestión.....	42
2.1.1 Literatura sobre los grupos urbanos en cuestión: bikers y lowriders en la mirada académica.....	42
2.1.2 Abordajes de la movilidad motorizada.....	50
2.2 Cultura (s).....	55
2.2.1 Formas de entender la cultura.....	55
2.2.2 La definición simbólica de la cultura.....	57
2.2.3 La condición plural de la cultura y las culturas urbanas.....	57
2.2.4 Formas objetivadas y formas interiorizadas de cultura.....	58
2.3 Identidades.....	59
2.3.1 La construcción social de las identidades.....	59
2.3.2 Sentido de pertenencia social: autoadscripción y heteroadscripción.....	61
2.3.3 Umbrales de adscripción.....	63
2.3.4 El grupo como identidad colectiva.....	64
2.3.5 Identidades y relaciones de poder.....	66
2.4 Automovilidad.....	67
2.4.1 El paradigma de la movilidad.....	67
2.4.2 Espacio urbano.....	69
2.4.3 La automovilidad.....	72
2.4.4 Espacios móviles y estrategias de manifestación.....	73
2.5 Para recordar.....	74
3. METODOLOGÍA. APREHENDER Y ANALIZAR LA MOVILIZACIÓN DE IDENTIDADES	76
3.1 Población de estudio.....	76
3.2 Estrategia metodológica. Técnicas e instrumentos.....	77
3.2.1 Observación de los eventos.....	77
3.2.2 Entrevistas.....	79
3.3 El 'campo móvil' en la ciudad.....	81

3.3.1 Algunas cuestiones sobre observación etnográfica en la ciudad.....	81
3.3.2 Acceso.....	83
3.3.3 Escribir la movilidad.....	85
3.4 Abordaje analítico.....	86
3.4.1 Operacionalización de conceptos.....	86
3.4.2 Análisis de la información.....	89
3.4.3 Codificación y esquemas.....	90
4. BIKERS EN TIJUANA. RAITEAR PARA SER LIBRES.....	96
4.1 Introducción.....	96
4.2 Ser biker en Tijuana. Bikers, biketeros y motociclistas.....	97
4.2.1 El biker comprometido. La aventura de ser y de andar en la moto.....	97
4.2.2 El biketero.....	103
4.2.3 El motociclista.....	104
4.2.4 De la autoadscripción a la heteroadscripción biker.....	105
4.3 Hippiers, pandilleros y malandros. Los bikers en la mirada del otro.....	105
4.3.1 Prejuicio: el biker hippie.....	105
4.3.2 Estereotipo: el biker pandillero.....	106
4.3.3 Estigma: el biker malandro.....	107
4.3.4 Re-significaciones del estigma.....	108
4.4 Colores, motos y relatos memorables.....	112
4.4.1 La moto de un biker.....	113
4.4.2 'Los importantísimos colores'.....	113
4.4.3 Personajes memorables.....	116
4.4.4 Para recordar.....	118
4.5 Organización grupal. El club de bikers y la identidad disciplinada.....	118
4.5.1 Iniciación al club biker.....	121
4.5.2 La identidad disciplinada y el espacio de permisibilidad.....	122
4.5.3 Las relaciones recíprocas de los carnales bikers.....	124
4.6 La movilidad toma forma. 'Raites' y eventos festivos bikers.....	126
4.6.1 Raites.....	126
4.6.2 Eventos. Festivos y públicos.....	127
4.6.3 El 'raite' como movilidad objetivada.....	129
4.7 El biker y su moto.....	129
4.7.1 Cercanía con la máquina. Apego.....	129
4.7.2 Euforia y libertad, sentidos y motivos de manejar la moto.....	131
4.7.3 El moto-biker.....	134
4.8 Apropiación del espacio público. Circulación y performance.....	136
4.8.1 'Performar' la identidad biker. Acero, piel y ruido del escape.....	136
4.8.2 Pero el performance se circula.....	137
4.8.3 Apropiación del espacio urbano a través de las motos y los chalecos bikers.....	140
4.8.4 Bikers ante la regulación del sistema de la automovilidad.....	142
5. LOWRIDERS/CLÁSICOS EN TIJUANA. ESTÉTICAS DE LA NOSTALGIA	
CIRCULANDO POR LAS CALLES.....	145
5.1 Introducción.....	145
5.2 La difuminación del fenómeno en Tijuana y la metonimia del lowrider.....	146
5.3 Vivir entre la nostalgia del pasado y los estigmas del pachuco y el cholo.....	149
5.3.1 La nostalgia del lowrider.....	149
5.3.2 Los sentidos de pertenencia. Los lowriders y el compromiso con el pasado de Tijuana.....	151

5.3.3 El estigma del pachuco y el cholo.....	154
5.4 La nostalgia como 'leitmotiv' en los emblemas de identificación de los lowriders	158
5.4.1 Ranflas lowrider. El pasado que nos une.....	159
5.4.2 El importantísimo logo.....	160
5.4.3 Música 'oldie'	162
5.5 El lowrider y su carro. "Enamorados de nuestras ranflas"	163
5.6 La colonia Libertad, los lowriders y el club	166
5.6.1 La 'líber'	166
5.7 Automovilidades lowrider: lentos, estéticos y memorables.....	168
5.7.1 Automovilidad horizontal desacelerada.....	170
5.7.2 Automovilidad vertical.....	172
5.7.3 Automovilidad temporal.....	174
5.7.4 Las automovilidades lowriders/clásicas y la estética de la nostalgia.....	176
5.8 La disputa por el espacio urbano y los lowriders	176
6. CONCLUSIONES GENERALES. MOVILIZAR LAS IDENTIDADES BIKERS Y LOWRIDERS EN LAS CALLES DE TIJUANA: HALLAZGOS Y DEUDAS	180
6.1 Manifestaciones identitarias formalizadas	180
6.2 Bikers y lowriders: identidades estigmatizadas.....	181
6.3 Bikers y lowriders: culturas fronterizas.....	183
6.4 Bikers y lowriders: identidades masculinizadas	187
6.4.1 La carrilla.....	188
6.4.2 La exclusión femenina	189
6.5 La disputa de las calles. Conclusiones generales	192
6.5.1 Conflicto con otras moviidades. La automovilidad como privilegio. Una deuda.....	192
6.5.2 Implicaciones socioculturales de movilizar la identidad biker y lowrider en Tijuana	194
6.5.3 Automovilizar la identidad y nuestra relación con la ciudad	195
ANEXOS.....	196
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	216
ENTREVISTAS CITADAS.....	224

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 3.1 Operatividad de la dimensión individual.....	87
Cuadro 3.2 Operatividad de la dimensión colectiva.....	87
Cuadro 3.3 Operatividad de la dimensión móvil.....	88
Cuadro 3.4 Matriz de operatividad conceptual.....	88
Cuadro 3.5 Codificación y sus significados.....	91
Cuadro 3.6 Esquema de integración conceptual y analítica.....	95

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.1 Zoot Suiters en la década de 1940.....	14
Figura 1.2 Chicanos atacados en los ‘motines pachucos.....	14
Figura 1.3 La jefita de los barrios.....	17
Figura 1.4 Carro Hot Rod “The California Kid”.....	18
Figura 1.5 Carro lowrider en San Diego.....	20
Figura 1.6 Día feriado de un ciclista.....	32
Figura 1.7 Marlon Brando como Johnny Stabler en <i>The Wild One</i>	34
Figura 1.8 Portada de la edición del 35 aniversario de <i>Easy Rider</i> en 2004.....	38
Figura 4.1 Matrimonio biker.....	103
Figura 4.2 Colores de ‘Sólo Ángeles’.....	115
Figura 4.3 Sólo Ángeles acompañando a su presidente.....	117
Figura 4.4 Life behind bars. El biker y su moto.....	135
Figura 4.5 Bikers circulando en las calles de Tijuana en Toy Run.....	138
Figura 4.6 Sólo Ángeles en la expo del Tripper.....	141
Figura 5.1 Lowrider/clásicos en Tijuana.....	148
Figura 5.2 Lowrider en Tijuana. Continuidad expresiva con el pachuco y el cholo .	154
Figura 5.3 Cholos pintados en el cofre de un carro lowrider en Tijuana.....	157
Figura 5.4 Placa con el logo de Dukes.....	161
Figura 5.5 Ranflas de los Dukes.....	164
Figura 5.6 Lowriders en Tijuana con hidráulicos. Movilidad vertical	173
Figura 5.7 Lowriders en Tijuana con hidráulicos. Movilidad vertical.....	173
Figura 6.1 Dukesas. Espejos de identidad.....	191

RESUMEN

El presente trabajo analiza la construcción de identidades en torno a vehículos motores y su puesta en circulación en el espacio urbano de Tijuana, a través de un acercamiento etnográfico con dos clubes que muestran que los automóviles y las motocicletas pueden ser objeto de una atribución de sentido identitario en una sociedad urbana, bikers y lowriders. Estos grupos provienen de una historia fuertemente estigmatizada, vinculados a la delincuencia pandilleril, callejera y juvenil, por lo que la investigación ahonda en las dinámicas de estas identidades en un contexto fronterizo y analiza las formas en que estructuran los diversos sentidos, expresiones y emblemas que los identifican como colectivo, cómo hacen frente a las etiquetas que les colocan y cómo son reconocidos como parte fundamental de la dinámica cultural de Tijuana. Indagando en lo que está implícito simbólicamente cuando movilizan los símbolos de su identidad por la ciudad, los resultados que arroja esta investigación ubican a los bikers con un sentido de libertad asociado a la potencia de sus máquinas y a los lowriders como representantes de una 'estética de la nostalgia' sobre Tijuana. Se concluye que ambas identidades son formalizadas, estigmatizadas, fronterizas y masculinizadas que disputan con todos estos elementos el uso de las calles y que, al hacerlo, tienen privilegios para circularlas.

Palabras clave: Culturas urbanas, identidades, automovilidades, bikers, lowriders

ABSTRACT

The present work analyzes the construction of identities around motor vehicles and their circulation on the urban space of Tijuana, through an ethnographic approach of two clubs of bikers and lowriders, that show that cars and motorcycles are eligible for an allocation in the sense of identity. Bikers and lowriders have a heavily stigmatized history, related to gang crime and street youth. In order to understand the persistence of these identities as a fundamental part of the cultural dynamics of Tijuana this analysis inquire the dynamics of these groups in a border context and analyze the forms that structure the multiple expressions and symbols that identify them both as a group as well as how they deal with stereotypes. Inquiring into what is symbolically implied in mobilizing their identity on the city, the results shown by this research place bikers with a sense of freedom associated with the power of their machines and lowriders as representatives of an 'aesthetics of nostalgia' about Tijuana. The conclusion is that both phenomena are border identities formalized, stigmatized and masculinized and with all this elements they dispute the use of the streets and, in doing so, they both have privileges to circulate in Tijuana.

Keywords: Urban cultures, identities, automobilities, bikers, lowriders

INTRODUCCIÓN GENERAL

Las tecnologías de la automovilidad han revolucionado de manera notoria la movilidad territorial y la vida en las urbes en el siglo XX. Consolidados los automóviles y las motocicletas a lo largo de su historia como emblemas de desarrollo y modernidad, estos artefactos rodantes han cobrado una centralidad tal que la dinámica de las ciudades modernas está estructurada, en su mayoría, a través de calles y avenidas creadas específicamente para la circulación de actores sociales a bordo de estas máquinas.

Actualmente los autos y las motos dominan y circulan las vías de tránsito de las ciudades teniendo un papel protagónico en la vida cotidiana de quienes las habitan. La vida moderna urbana ya no puede vivirse ni imaginarse prescindiendo de estos artefactos. Sin embargo, el precio que se ha tenido que pagar por ello ha sido caro: la alta contaminación, la reducción de espacios urbanos, el elevado tránsito en las ciudades, los miles de accidentes automovilísticos, entre otros. Pero a pesar de ello proliferan las personas y los grupos que le otorgan al automóvil o a la motocicleta un lugar preponderante en su vida, vertiendo en estas máquinas grandes cantidades de dinero, tiempo, energía y, con ello, significados.

Estos últimos elementos dan la pista para pensar que poseer un automóvil o una moto no es sólo una manera que salva la necesidad de movilizarse territorialmente, con los peligros que ello conlleva, sino que también es una manera de crear estilos y espacios de vida. En este sentido, estas máquinas rodantes también funcionan como vehículos de expresión de símbolos y significados que representan referentes de identificación y distinción social de los sujetos que los poseen y se los apropian. Esto puede ser apreciado en los distintos grupos urbanos que se reúnen a partir de tener determinado tipo de carro o moto y hacen de este artefacto un espacio rodante que los identifica como miembros de la agrupación en cuestión. Así, vemos con ello la conformación de manifestaciones culturales urbanas por parte de ciertos sujetos que se agrupan en torno a las tecnologías de la automovilidad y organizan alrededor de ellas ciertos significados que son construidos como identidades sociales.

La vida urbana de Tijuana no está exenta del impacto y el protagonismo que han tenido estas tecnologías. El tema del automóvil, la motocicleta, sus agrupaciones e

identidades tiene un papel relevante en esta ciudad ya que las dinámicas de adquisición, utilización y apropiación de estos artefactos toman comportamientos específicos debido, en gran parte, a su rasgo de vecindad con Estados Unidos.

Entre otras manifestaciones culturales identitarias que se gestan alrededor de los vehículos motores en Tijuana, los bikers y lowriders son los que tienen más visibilidad y presencia en esta ciudad. Personajes embutidos en cuero y mezclilla montados en potentes motocicletas así como la circulación de carros antiguos modificados, conocidos como ‘ranflas’, circulan por las calles de la ciudad exhibiendo sus características simbólicas y expresivas que los hacen ser reconocidos como bikers y lowriders.

Estos grupos evidencian el hecho de que los automóviles y las motos son dispositivos que pueden ser objeto de una atribución de sentido identitario en una sociedad urbana. En la frontera mexicana estas prácticas de asociación han adquirido, a través de un largo proceso histórico, una connotación particular al tener contacto cotidiano con las dinámicas sociales estadounidenses. Son fenómenos transfronterizos que crean identificaciones sociales a través de carros y motos y que se refuerzan en la exhibición pública de las máquinas, es decir, en la puesta en circulación de estas identidades por las calles de la ciudad.

Planteamiento y delimitación del problema

El problema de investigación que se desarrolla en este texto tiene que ver con la comprensión de que máquinas modernas con fines utilitarios, como los automóviles o las motos, son atribuidos con significados que funcionan como referentes de identidad social con posibilidad de desplegarse por las calles de una sociedad urbana.

De esta manera, esta investigación se encuentra en la convergencia entre cultura, identidad, ciudad y movilidad motorizada. La presente investigación analiza a los grupos urbanos de bikers y lowriders como manifestaciones socioculturales vinculadas a la consolidación de una sociedad moderna urbana en Tijuana. En otras palabras, la conformación de identidades que toman como referencia de adscripción a los vehículos motores como un proceso social mediado por lo urbano.

Para delimitar el problema en la ciudad de Tijuana, hay que hacer énfasis en las características de su planificación urbana y la utilización de las calles de parte de sujetos

a bordo de vehículos motores. Según el “Plan maestro de vialidad y transporte para la ciudad de Tijuana B.C.” del ayuntamiento de esta localidad, 5,314.03 hectáreas están destinadas a vialidades, lo que quiere decir que el 19.96% (casi 20%) de la mancha urbana¹ está conformada por aquellas superficies destinadas a la circulación de vehículos automotores: calles, avenidas, bulevares, vías rápidas, etcétera. Según cifras del INEGI, en el 2010 Tijuana tenía un total de 704, 127 vehículos registrados en el padrón vehicular, este dato revela la importancia de los vehículos motores en la ciudad si lo comparamos con otras urbes más densamente pobladas en nuestro país. Así, Guadalajara cuenta con 834, 032 vehículos, mientras que Monterrey tiene registrados 621, 383 vehículos.²

El crecimiento urbano que siguió la ciudad, pasando por el desarrollo de la Zona Río hasta el de la Zona Este, no deja dudas de que en su planificación se le ha otorgado preferencia a la circulación automovilística. El último gran proyecto del ayuntamiento de Tijuana se trató de una repavimentación integral de las principales arterias, el PIRE (Programa Integral de Repavimentación), de hecho, según el expresidente municipal, “el PIRE representa el 43 o 44% de todo el volumen de obra [pública municipal] que se hizo en Tijuana en tres años” (Ramos: 2010: 68), incentivando el uso de vehículos motorizados en las calles de Tijuana.

Esta propensión a la movilización en vehículos con motor en la ciudad de Tijuana, característica de las ciudades modernas, tiene incidencia directa, entre otros fenómenos socioculturales, con la conformación de grupos de autos y motos que se apropian del espacio urbano a través del despliegue público de su identidad en estos artefactos motores, como los bikers y los lowriders.

La consolidación de estos fenómenos de agrupación en torno a vehículos motores se asocia, en la literatura sobre grupos urbanos, a la emergencia de culturas juveniles en la segunda mitad del siglo XX en Estados Unidos, en donde los jóvenes comienzan a visibilizarse y ser estigmatizados como problema social, sobre todo a partir de las representaciones que de ellos hacían las industrias culturales y la prensa.

¹ Según los últimos números del INEGI, el área de la traza urbana de este municipio representa el 22.86% de su territorio. (www.inegi.org.mx, consultado el 25 de julio de 2011)

² Para contrastar los datos es importante tener en cuenta que la población de las zonas metropolitanas de Monterrey y Guadalajara rebasa los 4 millones de habitantes mientras que en Tijuana apenas alcanza el millón y medio de habitantes.

Actualmente, los fenómenos identitarios de bikers y lowriders que circulan en Tijuana se han consolidado en forma de club. Su surgimiento como asociación se remonta a la década de los sesenta. En la literatura sobre el tema, podemos encontrar a los lowriders asociados al movimiento chicano o al cholismo y a los bikers como un movimiento norteamericano que ha fomentado una percepción de ser grupos delictivos. Como veremos más adelante, hay pocos trabajos que enfatizan la re-significación de los fenómenos en el lado sur de la frontera entre México y Estados Unidos.

De este modo, una de las características que distinguen a la ciudad de Tijuana es el papel principal que tienen los carros y las motos en la vida y movilidad de la frontera de Tijuana. El análisis socioantropológico nos permite percibir cómo se construyen, a través de estos artefactos, representaciones de poder, distinciones, posturas de género, adscripciones e identidades que se circulan por la ciudad, implicando disputas por el espacio urbano. Es necesario, por lo tanto, plantear la pregunta de investigación que esta tesis intenta responder.

Pregunta de investigación

¿Qué significados tiene el uso del carro y/o la moto, en relación con las prácticas de agrupación y de circulación, para los sujetos que forman grupos de bikers y lowriders en la ciudad de Tijuana?

Objetivos

Objetivo general:

→ Comprender la conformación de identidades y culturas urbanas en torno a los autos y las motos, así como la apropiación del espacio urbano a través de éstos.

Objetivos específicos:

→ Identificar los significados y valores que bikers y lowriders en Tijuana otorgan a los vehículos motores.

→ Conocer qué prácticas llevan a cabo para construirse como una agrupación de automovilistas y/o motociclistas y con qué discursos las sustentan.

→ Describir la relación que establecen los sujetos de estas agrupaciones con el espacio urbano a través de los carros y las motos.

Hipótesis

La hipótesis que motiva este trabajo es que el carro y la moto no son sólo máquinas con fines utilitarios para movilizarse por la ciudad, sino que su posesión también representa posicionamientos sociales y culturales. Es decir, estos artefactos están imbuidos de significados y distinciones sociales que se ubican como referentes de adscripción identitaria para bikers y lowriders. Debido a las características móviles de los vehículos motores, esta construcción identitaria se circula por la ciudad, lo que implica que podamos sostener como hipótesis que dichas identidades se refuerzan cuando movilizan su expresividad con el objetivo de hacerse ‘reconocer’ en el espacio urbano. La movilización de bikers y lowriders interactúa con otras manifestaciones y movibilidades en la ciudad que también llenan de significados las calles de la ciudad, por lo que dicha circulación implica una disputa por el mencionado espacio.

Justificación

Desde la perspectiva cultural, podemos encontrar una multiplicidad de trabajos sobre Tijuana que abordan temas como la creación artística, la producción musical, el cine, las dinámicas migratorias, la narcocultura, el género, la maquila, el graffiti, las representaciones empresariales, las comunidades étnicas en la ciudad, el consumo cultural, entre muchos otros. Estos trabajos nos señalan, en su conjunto, que Tijuana es una ciudad culturalmente plural. Dentro de toda esta diversidad me interesa particularmente abordar el tema de las culturas rodantes, aquellas que toman como referente de adscripción un vehículo motorizado. Así, este estudio representa un aporte a la discusión sobre la configuración cultural de la ciudad desde un tema no explorado, la movilidad motorizada.

Por otro lado, muy pocos estudios que se han hecho sobre los clubes de bikers y lowriders han analizado las prácticas de re-significación de estos fenómenos en el lado sur de la frontera (véase para ello Valenzuela, 1988; Kieffner, 2009), por lo que una aportación de este trabajo es el anclaje de líneas de vinculación transfronteriza y percibir

la forma que han adquirido en esta ciudad y el rumbo que han seguido en este lado de la frontera.

Ahora bien, importantes teóricos sociales han conceptualizado la época en la que vivimos como una sociedad del riesgo, en donde los peligros son generados por los propios procesos de modernización, incluyendo las tecnologías de la movilidad. De igual manera, es relativamente vasta la bibliografía que advierte sobre los peligros del automóvil como los accidentes, la contaminación y el tráfico. Tijuana es una ciudad plagada de estos problemas, y sin embargo, tanto en su planeación urbana como en sus dinámicas de movilidad, sigue siendo una ciudad volcada en su mayoría hacia el uso de vehículos motorizados. Es tal la inclinación al uso de estos artefactos, que continúan existiendo grupos que centran sus prácticas, acciones y sentidos en los autos y las motos como lo son los grupos de bikers y lowriders. Estos grupos ejemplifican claramente cómo se puede afianzar y compartir colectivamente un modo de vida en donde el carro y/o la moto tienen una centralidad en el proyecto de vida de los habitantes de una ciudad. Es importante entonces realizar análisis que describan los procesos de significación y de apropiación del espacio en las ciudades a través de las máquinas rodantes. Este trabajo importa no sólo porque es un análisis cultural de la movilidad motorizada en un contexto transfronterizo, sino porque pretende ser un medio para mostrar la voz de los sujetos pertenecientes a estas agrupaciones para poder entender, a través de sus narrativas y discursos, los motivos y razones por las que es central el auto o la moto en su vida en la ciudad.

De este modo, la importancia general de esta investigación radica en que se propone indagar los significados que tienen los vehículos motores en una sociedad que, a pesar de todos los agravantes que implica, sigue siendo una sociedad eminentemente automovilista, en donde lo primordial es el uso y la circulación de estos artefactos. Por lo anterior, para entender la inversión de tiempo, dinero y energía en torno a estos vehículos, dichos fenómenos tienen que ser comprendidos desde una perspectiva cultural. Es sumamente importante entender dicha configuración cultural si quieren proponerse nuevas formas de convivencia social y movilidad urbana en la ciudad de Tijuana.

Estructura de la tesis

Para caracterizar los procesos que se recrean y se re-significan en Tijuana en torno al biker y al lowrider, en el primer capítulo de esta tesis propongo rastrear el surgimiento de las representaciones del ‘american biker’ y el ‘lowrider chicano’. Se localiza su surgimiento como asociaciones de jóvenes a mediados del siglo XX, visibilizados como problema social y se plantea un recorrido por la construcción estigmatizada de estas imágenes. De igual manera, se localizan los fenómenos en la ciudad de Tijuana y se comienzan a plantear las formas de recreación cultural de dichos movimientos.

En el segundo capítulo propongo un recorrido por algunos trabajos relevantes que han abordado los temas de bikers y lowriders, de igual manera planteo un panorama sobre cómo se han trabajado los conceptos que guían la interpretación de esta investigación: cultura, identidades y automovilidad. De esta forma, desde una concepción simbólica de la cultura, se plantea el tema de las identidades como una interiorización de las formas simbólicas y la negociación del reconocimiento entre las formas de definirse y las imputaciones externas, lo que se enmarca en relaciones de poder. Así mismo, se plantea el concepto de la automovilidad que nos permitirá percibir de qué manera se movilizan las identidades motorizadas por la ciudad.

En el tercer capítulo se plantea la estrategia metodológica seguida en esta investigación, incluyendo las técnicas (observación y entrevistas) y el análisis de los datos. Se muestran también algunas reflexiones sobre el hacer observación etnográfica en un contexto cercano y diverso como es la ciudad y las implicaciones de capturar en escrito un fenómeno cuya cualidad es móvil.

En el cuarto capítulo se hace el análisis de la construcción de las identidades de los bikers. Se ubican sus estigmas y sus sentidos de pertenencias así como las estrategias de manifestación de las identidades. También se hace un análisis de lo que significa movilizar su identidad por la ciudad y el empoderamiento que ello representa cuando circulan por las calles.

En el quinto capítulo se presenta el análisis de los lowriders en donde se ubica una ‘aura’ de nostalgia que prevalece en todas sus prácticas. Se les vincula con la colonia Libertad, los estigmas del cholo y del pachuco y la idea de ser representantes de una Tijuana menos cosmopolita. También se presentan tres automovilidades encontradas en

este fenómenos (lenta, vertical y temporal) y se analizan sus significados. De igual manera se examinan las implicaciones, en términos de disputa por el espacio, de circular estas identidades por la ciudad.

En el sexto y último capítulo se presentan, en las conclusiones generales, los hallazgos y algunas deudas del trabajo y, por lo tanto, limitaciones del mismo. Aquí se enfatiza el asunto de que bikers y lowrider son culturas fronterizas, estigmatizadas e hipermasculinizadas. Una gran deuda consistió en la falta de énfasis en otras movilidades que pugnan por el espacio, como es el caso de los ciclistas. Finalmente se concluye con las implicaciones de circular las identidades biker y lowrider en la ciudad de Tijuana.

Planteado lo anterior, es momento de pasar al análisis de las identidades bikers y lowriders en relación a su movilidad por las calles de Tijuana.

1. UBICACIÓN HISTÓRICO-CONTEXTUAL DE LOS FENÓMENOS BIKER Y LOWRIDER

1.1 Introducción

Los colectivos de bikers y lowriders y su configuración como clubes, son dos de distintos fenómenos culturales que se gestan en la frontera norte de México en torno a los aparatos motores¹. En la ciudad de Tijuana circulan cotidianamente múltiples cuadrillas de bikers, reunidos en torno a potentes motocicletas tipo ‘cruiser’, ataviados en chamarras de cuero, chalecos con los parches de su club y paliacates en la cabeza. También transitan con lentitud los lowriders, carros antiguos ‘tumbados’ (modificados para estar más cerca del piso) exhibiendo en la ventana trasera la placa de su club, algunos de ellos con ‘bombas hidráulicas’ en los ejes de las llantas para ‘brincar’ cadenciosamente mientras recorren las calles con parsimonia.

La consolidación de estos fenómenos en la ciudad de Tijuana ha recibido históricamente una fuerte influencia de la conformación de prácticas análogas que se han generado en el lado norte de la frontera. Sin dejar de considerar las características sociales, económicas y culturales de Tijuana, este capítulo pretende analizar dichas prácticas a la luz de las huellas que ha dejado la generación de fenómenos similares en el lado americano de la frontera. Así, se abordará la manera en que, desde Tijuana, se han re-significado las representaciones del ‘american biker’ y del ‘low rider chicano’. De esta manera, se tratarán de anclar las líneas de vinculación transfronteriza, para plantear las características propias de estos fenómenos en la ciudad y el rumbo que han tomado en este lado de la frontera.

Habría que hacer una advertencia preliminar. El proceso de formación de estas prácticas en Tijuana no responde al simple hecho de ser frontera y de repetir, de manera especular, las manifestaciones culturales que se dan del otro lado de la línea. Es decir, la influencia que se recibe de las prácticas del lado americano no es homogeneizante, el devenir de la conformación de estos grupos implica procesos diferenciados de influencia

¹ Estos dos son los que tienen más presencia en Tijuana en forma de clubes. Se ubican en Tijuana, entre otros, a los ‘Off-Road’ que arreglan sus carros para todo terreno, también están los que alteran sus carros para arrancones, quienes se juntan en torno a carros Volkswagen, existen los grupos de motocicletas deportivas, carros deportivos y también hay eventos en torno a la destrucción de carros desahuciados.

e interacción social y cultural, lo que conlleva implícitamente dinámicas de resistencia, dominación, apropiación y re-significación. Hay que tener siempre en mente que la frontera de Tijuana-San Diego exhibe asimetrías sociales, económicas y de poder que la constituyen de manera heterogénea frente a otros escenarios nacionales; de modo que las formas culturales que ahí se generan bien pueden pensarse a la luz de lo que Valenzuela llama ‘ámbitos fronterizos’, “procesos socioculturales diferenciables (...) nichos semantizados de adscripción y diferencia frente a otros ámbitos fronterizos, pero también frente a los que tienen lugar en otros espacios nacionales de México o de los Estados Unidos” (Valenzuela, 2003: 61). Es decir, se reconoce la influencia macro de ‘lo mexicano’ y ‘lo estadounidense’, pero se resalta el (des)encuentro de los procesos de significación ocurridos en la vecindad de estos dos países, gestados a la par de la desigualdad socioeconómica mencionada.

1.2 Surgimiento de culturas juveniles

El proceso de configuración de los bikers y los lowriders como colectivos identitarios hay que remitirlo a la emergencia de culturas juveniles de mediados del siglo XX, en donde los jóvenes comienzan a visibilizarse y ser estigmatizados como problema social sobre todo a partir de las representaciones que de ellos hacían las industrias culturales y la prensa (Reguillo, 2003)². Rebeldes, estudiantes revoltosos, ociosos, delincuentes y violentos son algunos de los adjetivos que, a partir de la posguerra, han alimentado la construcción de la idea de juventud que tenemos actualmente. Las representaciones estereotipadas con que han sido nombrados los jóvenes en la segunda mitad del siglo XX, son marcas que de alguna u otra manera cargan también los bikers y los lowriders.

Dice Eric Hobsbawm que una de las situaciones que definió los contornos de las identidades juveniles fue el enorme abismo generacional que había entre los nacidos después de 1950 y sus padres. Este abismo fue incrementado por las aceleradas transformaciones tecnológicas y el reconocimiento de los jóvenes como sujetos de consumo (más tarde ropa, música y símbolos que constituyeron sus marcas de adscripción fueron rápidamente absorbidas por el mercado, asimilando a la cultura

² Los antecedentes del pachuco se pueden ubicar antes de esa fecha, en la década de los treinta. El estigma del pachuco se exacerbó en los cuarenta y cincuenta, como veremos más adelante.

hegemónica estas diferencias generacionales). Pero lo que según Hobsbawm es la característica más particular de la ‘nueva cultura juvenil’, es su asombrosa internacionalización. “La cultura juvenil se convirtió en la matriz de la revolución cultural (...) en el modo de disponer del ocio y en las artes comerciales” (Hobsbawm, 1995: 331) que configurarían el ambiente de los habitantes de las urbes del siglo XX. Dice Hobsbawm que dos de sus particularidades son relevantes: ser populista e iconoclasta. Populista porque se acercaron a los gustos de las clases bajas urbanas o populares, como una forma de alejarse de las normas y valores de la generación de los padres. El carácter iconoclasta tiene relación con la expresividad de sus manifestaciones, una manera de irrumpir en el espacio público que no concordaba con las normas de comportamiento de la generación que los precedió. Uno de los mecanismos más eficaces en la internacionalización de la creación de prototipos juveniles fueron las industrias culturales, sobre todo las vinculadas con la cinematografía y la música. *The Wild One*, con Marlon Brando, es un ejemplo paradigmático de la rebelión juvenil americana, la representación de los bikers en esta película ha llegado hasta nuestros días, lo que se profundizará más adelante.

La confrontación que estas manifestaciones populistas e iconoclastas representaban para los valores dominantes fue una de las causas que identificaron al joven como un problema social y una afrenta pública. Pero hay otro aspecto relevante a nivel macro, ya que después de la posguerra los ‘enemigos’ de las naciones (sobre todo las de tendencias imperialistas) fueron localizados al interior de las mismas. Blouson noir, hippies, beatniks, hooligans y, por supuesto, bikers y minorías étnicas como los chicanos y los afroestadounidenses, cargaban en sí mismos el estigma de la delincuencia juvenil. A pesar de la diversidad de las expresiones y prácticas, legales o ilegales, todos eran vistos de manera similar, un estilo de exhibirse y agruparse que rompía con las formas acostumbradas por generaciones anteriores, eran rebeldes de sus predecesores. Aquí cabe una precisión, no sería apropiado hablar de una cultura de la juventud ya que ésta no es uniforme sino que se expresa de manera variada según su extracción social, su ubicación rural o urbana o los distintos momentos macrosociales y políticos que se viven en diferentes épocas (Valenzuela, 2009). De modo que con el surgimiento de distintas culturas juveniles, interpretadas como una amenaza homogénea de delincuentes y

ociosos, se construyó simbólicamente a un ‘otro’ del cual la cultura hegemónica tendría que tomar una distancia. Tal es el caso, al menos en sus inicios, de los bikers y los lowriders. En el desarrollo de esta investigación veremos cómo estos grupos han tratado de redimir, a través de diversas labores sociales, este estigma; han tratado de cambiar la imagen de problema social a ser un beneficio social.

1.3 Devenir histórico de los discursos, representaciones y prácticas socioculturales de los bikers y lowriders

1.3.1 Antiguos, cadenciosos y tumbados. Lowriders

Christians by the grace of God
Gentlemans thanks to our Spanish descent
Noble lords from our Indian ancestry
Mexican by pride and tradition
And American by destiny
Thus we are the Mexican-Americans

Inscripción grabada en la ventana de un carro lowrider recuperada por William Gradante

El proceso histórico de conformación de clubes en torno a carros personalizados en Tijuana hay que buscarlo asociado a la historia de la comunidad mexicoamericana en Estados Unidos, que puede fecharse simbólicamente con la firma del tratado de Guadalupe Hidalgo en 1848. Este tratado establecía una nueva línea fronteriza tras la adquisición norteamericana de más de la mitad del territorio mexicano. Desde entonces, los foráneos serían los antiguos residentes de esas tierras. Con una historia llena de sojuzgamientos, prejuicios raciales y de clase, conflictos religiosos y vejaciones mediante toda clase de mecanismos legales o ilegales, la nueva minoría étnica quedó atrapada, como dice Rodolfo Acuña, en una relación de colonizador y colonizado entre angloamericanos y mexicanos donde estos últimos eran los dominados (Acuña, 1972).

Es consecuente que el pueblo mexicano en Estados Unidos haya tenido un proceso histórico de movimientos de organización social y política y parece ser que las prácticas de resistencia ante los valores hegemónicos norteamericanos, han signado sus acciones de alguna u otra forma (Maciel, 1996). Desde el siglo XIX y a lo largo del XX, éstas prácticas fueron recurrentes entre los mexicoamericanos. Los ‘bandidos sociales’, como ha llamado Hobsbawm a los bandoleros que por sus acciones en beneficio de su

sociedad se han convertido en héroes sociales y culturales, han merecido especial atención por parte de los académicos pues han dado origen a mitos de redención expresados, sobre todo, a partir de la tradición oral y corridística. Así, Tiburcio Vásquez, Joaquín Murrieta, Elfego Baca, Juan Nepomuceno Cortina y Gregorio Cortez fueron bandoleros que se instituyeron posteriormente como representantes de la resistencia social chicana (véase Castillo y Camarillo, 1973; Maciel, 1996; Valenzuela, 2002). El movimiento chicano de los años sesenta que reivindicaba a ‘la raza’, entendido como la lucha por el reconocimiento de su diferencia cultural y por derechos ciudadanos iguales y plenos, es quizá la mayor expresión de resistencia de esta comunidad. Sin embargo, han existido otras formas de expresión que de igual manera representan una posición frente a los valores dominantes de la cultura norteamericana, tal es el caso del pachuco en los cuarenta y de igual forma, como veremos más adelante, el lowrider.

El pachuquismo toma auge en la década de los 40, con la guerra y posguerra como telón de fondo, en un contexto de urbanización por parte de la población mexicana tradicionalmente vinculada a las labores agrícolas en el sur de Estados Unidos y la demanda de trabajadores en sectores industriales por parte de la economía norteamericana. Vale decir que el movimiento se da ante un ambiente de segregacionismo de la comunidad mexicana: los trabajos más bajos, la exclusión educativa, el poco acceso a servicios, entre otros, constituían el racismo de las instituciones norteamericanas. La discriminación, después de la guerra mundial, también cobró forma con las campañas antimexicanas dirigidas a los pachucos, objetivadas en el caso *Sleepy Lagoon* y las *Zoot Suit Riots*. La prensa fue parte fundamental en la difusión de sentimientos antimexicanos contra los pachucos³.

³ En el primer caso, se acusó en 1942 a un grupo de jóvenes mexicanoamericanos vestidos con *Zoot Suit* de haber cometido un asesinato, noticia que inmediatamente tomó tintes sensacionalistas en los periódicos angelinos de la época. Fueron acusados culpables considerando “los cortes de pelo y los trajes de los jóvenes como pruebas del crimen” (Rodríguez, 2005: 100) en un juicio con numerosas irregularidades. Para la defensa y la denuncia de estas irregularidades se formó un comité de defensa que logró la absolución de los muchachos. La persecución de pachucos, bajo argumentos discriminatorios de este tipo, se acrecentó en 1943 con los mal llamados ‘motines pachucos’ (*Zoot Suit riots*). Los periódicos notificaban una guerra preparada por los pachucos contra marines. A lo largo de varios días hubo enfrentamientos violentos ejercidos por parte de los marines norteamericanos hacia la comunidad mexicana, el objetivo era golpear y detener a los que vestían con el mencionado traje, bajo el argumento de los dictámenes oficiales que señalaron “la predisposición biológica de los mexicanos a la delincuencia y al crimen” (Valenzuela, 1998: 19). Nunca se comprobaron las conspiraciones y hubo arrestos masivos de *zoot suiters* quedando impunes las atrocidades de los norteamericanos. Lo que se hace necesario resaltar son los argumentos claramente

Figura 1.1 'Zoot Suiters' en 1940



Figura 1.2 Chicanos atacados en los 'motines pachucos'

Fuente: Tatum (2011)

Los pachucos eran jóvenes de la clase obrera mexicana, cuyas raíces culturales no compaginaban con los de los norteamericanos; eran jóvenes que reclamaban derechos igualitarios en la sociedad que los rechazaba. El pachuco estaba inserto en una estructura social xenofóbica y opresora que negaba a los mexicoamericanos espacios sociales para desarrollarse de la misma manera que los estadounidenses. “Como resultado, se retiraron hacia sus propias formaciones que, en la década de 1940 –durante los años de la II Guerra Mundial- incluyeron comportamientos y códigos lingüísticos, sociales y de vestimenta que no fueron aceptados ni por la comunidad mexicana ni por la comunidad Anglo” (Goldman e Ybarra-Frausto, 1985: 29; traducción mía). Las principales características del pachuco fueron sus referencias biculturales, expresadas sobre todo en giros lingüísticos del español al inglés, los tatuajes y el traje zoot suit de pantalón amplio para bailar el *boogie* y el swing, representando claramente una postura ante el statu quo de la moda. Según Monsiváis, el pachuco no era afán excéntrico, ni clown impasible y siniestro que lo ha perdido todo (lengua, religión, costumbres), como lo llamó Octavio Paz, sino que es una búsqueda de identidad a través de la expresividad de sus conductas, “no hubo en los pachucos carencia de espíritu como afirma Paz, sino lo opuesto: reclamación confusa y

racistas utilizados por los representantes norteamericanos, para ellos la violencia en los mexicanos era algo innato y se tenía que castigar.

vital de los derechos indispensables; no la ‘pérdida de las raíces’ sino un salto cualitativo dentro de la tradición mexicana, la selección de hábitos que garantizan la fluidez social y permiten la asimilación” (Monsiváis, 1988: 75).

El pachuco, según Valenzuela, “dio forma al primer fenómeno juvenil popular transnacional y transfronterizo” (Valenzuela, 2007: 38), incorporando a su estilo y expresividad un repertorio simbólico vinculado a una forma de resistencia. De modo que no sólo formó parte de un fenómeno ubicado al sur de Estados Unidos sino que “el *pachuco* tuvo un gran influjo (lenguaje e indumentaria) en la juventud mexicana desde Tijuana a la capital” (Villanueva, 1980: 21). Valenzuela ha postulado en varios escritos una compleja articulación histórica de los pachucos con los chicanos y los cholos. (Valenzuela, 1988; 1998; 2007). En este trabajo se intenta plantear al lowrider como una forma de expresión entretejida en estas representaciones y que absorbe parte del repertorio simbólico de adscripción chicano, pachuco y cholo; pues como dice Plascencia, “se observa la interesante evolución de la fusión de los símbolos del pachuco, zoot suiter, cholo y low rider, una fusión que genera la percepción que estas categorías sociales son intercambiables y son los auténticos e inmediatamente precursores del low rider moderno” (Plascencia, 1983: 146).

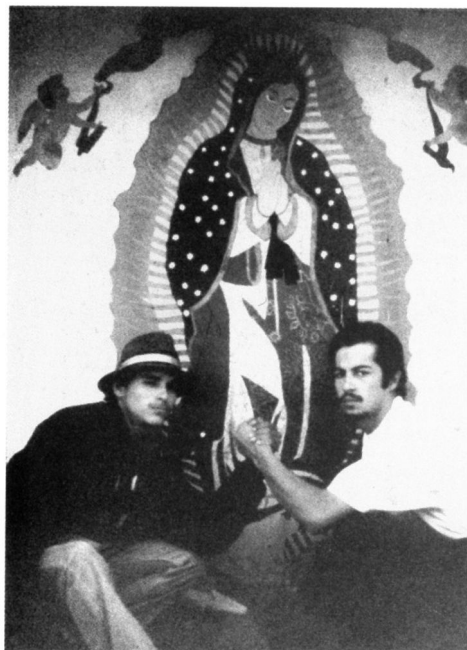
La identidad de los mexicoamericanos vinculada al vocablo *chicano* ha oscilado en tendencias autoafirmativas y heteroconstruidas, convocando en sí mismo diversos sentidos negativos estereotipados o autonombamientos de resistencia. El término chicano “...como sugiere Limón, se utilizaba como un autoapelativo por un determinado *in-group* que se resistía a aceptar las normas culturales norteamericanas” (Villanueva, 1980: 15), pero este sentido se entretejía con el tono despectivo de connotaciones racistas y clasistas con el cual no se reconocía ni a los sectores obreros estadounidenses de origen mexicano ni a los inmigrantes pobres que llegaban al campo o la urbe a trabajar. En todo caso, como dice Villanueva, el mote que siempre se utilizó en la comunidad chicana es el de ‘raza’, el cual se sigue usando en los grupos de lowriders y carros clásicos tijuanaenses. La referencia a la raza, según los estudiosos, surgió de parte de algunas publicaciones locales en Los Ángeles que ante el racismo, se apropiaron del término como la referencia reivindicatoria más importante de identificación étnica y nacionalista.

En los sesenta el *movimiento chicano* adquiere tintes politizados, buscando el acceso igualitario a sus derechos, hubo una “reinención de los referentes simbólicos identitarios como recurso de resistencia cultural (...) [redimensionando] su cultura y enarbolando símbolos étnicos y de clase como referentes de adscripción” (Valenzuela, 1998: 21). Literatura, teatro, pintura se conjuntaron con reflexiones políticas reivindicatorias para anunciar un proyecto alternativo de nación fundado en una “conciencia crítica social; de orgullo étnico-cultural; de concientización de clase y de política” (Villanueva, 1980: 18). Los murales jugaron un importante papel como medio de comunicación artística, social y política del movimiento chicano, ya que aludían a esta refuncionalización simbólica de los elementos de la tradición mexicana como la virgen de Guadalupe, la bandera, el águila, indios aztecas e incluso los cholos. Los lowriders jugaron un papel importante al respecto, al ponerle cuatro ruedas a los murales, ya que también pintaron sus carros y los exhibieron por la ciudad como parte de este movimiento (véase Bright, 1998).

Los cholos han sido retratados por Valenzuela como la expresión fronteriza de los jóvenes socializados en colonias populares surgidos en los barrios chicanos de Los Ángeles, en donde la asociación entre migración y clase social se hace evidente. Jóvenes que han sido estigmatizados como disfuncionales respecto al sistema social dominante: delincuentes, vagos, promiscuos, analfabetas, drogadictos. Su peculiar vestuario, su complejo lenguaje, su gusto por la música antigua, sus tatuajes y placazos son a la vez símbolo de identificación ante ‘la raza’ y exclusión ante la sociedad. (véase Valenzuela, 1988). “Los cholos aparecen en el ámbito cotidiano transfronterizo retomando códigos utilizados como recurso de resistencia social por el pachuco y una simbología popular-mexicana, reapropiada y recreada en el movimiento de resistencia político-cultural durante el movimiento chicano que se decantó a los barrios chicano-mexicanos en Estados Unidos” (Valenzuela, 2007: 42). Elemento importante de interacción social de los cholos es el barrio, que representa una red de intercambio de servicios y favores y la unidad contra los de afuera. De la misma manera en que Whyte describe a los ‘corner boys’ o pandillas de *La sociedad de las esquinas*, los cholos en los barrios encuentran en estas redes los elementos de socialización que en sus casas no han tenido; algunos grupos se formaron con la idea de hacer un club pero la organización se dio de manera informal

por las experiencias comunes en el barrio y las complicidades mutuas. En cambio, la mayoría de los grupos de lowriders se institucionalizaron a manera de club. De hecho, es el mismo Valenzuela quien trata al lowrider y al cholismo como movimientos asociados. Aunque el lowrider no se identifica directamente con el cholo, incluso busca escapar del estigma, es importante hacer énfasis en que tienen una simbología compartida. Las diferencias son varias, empezando con la posesión de un carro, pero la cuestión fundamental radicaría en la estabilidad económica y en la organización formal de la red que constituyen los miembros del club.

Figura 1.3 "La jefita de los barrios"



Fuente: Valenzuela (2009)

El surgimiento del lowrider hay que ubicarlo entonces en este intrincado proceso de construcción identitaria de la comunidad chicana y la imbricación con las prácticas de afirmación, asimilación y resistencia del cholo y el pachuco.

El 'lowriding', como se menciona arriba, es una práctica transfronteriza que retoma elementos tanto de la cultura chicana como de la norteamericana. De modo que también hay que anclar otro antecedente del fenómeno, aquél asociado con la utilización de carros como forma de expresión: el 'Hot Rod' californiano y el carro modificado.

El surgimiento de la cultura del 'Hot Rod' tiene su origen en el sur de California, en el contexto de los años de la Gran Depresión norteamericana. El carro Hot Rod se caracteriza principalmente por ser una empresa creativa y manual en donde jóvenes que no podían darse el lujo de tener un carro nuevo y poderoso tomaban viejas carcazas de automóviles de carreras, les alteraban el motor y los revestían con partes de otros carros encontrados en los depósitos de chatarra automovilística. Su confección requería normalmente de la cooperación de varios amigos. Estos carros no sólo tenían el aspecto de ser más competitivos sino que fueron más poderosos, la velocidad y el alzado poder de sus motores fueron sus características principales.

Figura 1.4 Carro Hot Rod "The California Kid"



Fuente: Dobrin y Linhares (1996)

Debido a la organización y la creación colectiva del Hot Rod, los 'hot rodders' no tardaron en devenir formalmente en club, proponiendo elementos de identificación, que persisten en los clubes actuales de carros, como la placa con el logo del club montada en la parte de atrás del carro o las chamarras estampadas con el mismo logo. El Hot Rod tenía algo de rebeldía y resistencia, eran diferentes al personalizar sus propios carros y plantar cara frente al status quo. Pronto fueron víctimas del estereotipo de delincuente y pandillero, exacerbado por las carreras callejeras de alta velocidad. Sin embargo este prejuicio fue combatido por los viejos 'hot rodders' que, más estables económicamente, formaron asociaciones para organizar sus prácticas, proponiendo lo que Pat Ganahl llama un movimiento *pariente* del Hot Rod: el carro modificado (custom car). La diferencia del carro modificado es que en vez de rescatar antiguos armatostes, se compraban nuevos y se alteraban para hacerlos más vistosos y poderosos, aquí fue cuando la pintura comenzó

a tomar importancia en la estética de los automóviles⁴. “Los hot rods fueron construidos para correr; los modificados para exhibirse” (Ganahl, 1996: 24; traducción mía). Hot Rods y carros personalizados “fueron construidos por la misma gente con sus clubes, placas, chaquetas y jerga. Lo que compartían era la actitud de ‘hacerlo-tú-mismo’ (DIY, do-it-yourself) para hacerlo diferente; hacerlo mejor; hacerlo a tu medida; hacerlo personalizado” (Ganahl, 2000:13; traducción mía). En la posguerra, el Hot Rod se difundió como moda entre los jóvenes norteamericanos, tomando importancia el elemento de nostalgia por lo antiguo. La práctica de los carros modificados fue desapareciendo de las calles para exhibirse sólo en ferias y exhibiciones de autos, dejando como único vestigio de su existencia al lowrider a principios de los sesenta: “derivado del carro modificado pero que pronto se transformó en su propia subcultura, primordialmente chicana, con sus propias modas y rigurosos estilos” (Ganahl, 2000:13; traducción mía).

Abrevando de las tradiciones automovilísticas californianas del ‘Hot Rod’ y del carro modificado, el ‘lowriding’ surge como una de las prácticas asociadas a la identidad chicana, incorporando elementos simbólicos del pachuco y el cholo, pero utilizando el automóvil como el mecanismo central de expresión de la simbología compartida, que tiene, además, la importante cualidad de movilizarse públicamente por las calles de la ciudad.

Históricamente los lowriders han sido colocados dentro de dos discursos en relación con la identidad chicana: 1) son percibidos como una forma de actividad pandilleril, 2) son vistos como una continuidad cultural, una rebelión consciente contra la ideología de la clase media y como una defensa de su identidad (Plascencia, 1982: 141; Bright, 1994: 30). En este capítulo se postula que la práctica del ‘lowriding’ ha sido una manera de ‘*performar* lo chicano’, de manera análoga a las formas en que se ha procedido desde el arte, el teatro y la literatura en el movimiento chicano, con la salvedad de que el medio de expresión que aquí se utiliza es inherentemente móvil⁵.

⁴ Según Philip Linares, mientras el mensaje que daba el hot rod era de “soy rápido y soy malo” (“i’m fast and i’m mean”), el del carro modificado era “soy bajo y soy fenomenal” (“i’m low and i’m cool”) (Linhares, 1996: 15).

⁵ Belgrad (2004) en un interesante artículo menciona que algunas prácticas artísticas como la poesía, la pintura, la música y el teatro, son formas de exhibición y vehículos de comunicación de la identidad y el orgullo chicano. Maneras de exhibirse en el espacio público, retomando aspectos de la cultura dominante como los instrumentos de comunicación (actividades artísticas; en este sentido buscan inclusión en el sistema), pero siempre afirmando su diferencia, haciendo evidentes la simbología chicana presente.

Dice Brenda Jo Bright, en uno de las etnografías más relevantes del tema, que

low riders son una característica del suroeste chicano. El mexicoamericano toma su carro, usualmente un modelo viejo, y lo rediseña en un carro de estilo barroco (...) una estética distintivamente chicana. Baja el carro hasta sólo unas pulgadas del piso, lo embellece por dentro y por fuera, y lo maneja muy, muy lento (Bright, 1994: 26; traducción mía).

De modo que influenciados por la experiencia Hot Rod, el chicano que modifica su carro primero le quita todas las huellas de su creación industrial, crea un diseño exterior la mayoría de las veces con simbología mexicana, le decora los exteriores para dejarlo similar a un carro de lujo, le modifica la suspensión para dejarlo cerca del piso, le pone unas llantas cara blanca pequeñas pero sobre todo, y esta es su característica principal, le coloca un sistema de levantamiento hidráulico en los amortiguadores de las llantas, apoyados por muchas baterías, para que el carro pueda saltar y moverse de un lado a otro, para que ‘baile’. “Así el carro cobra vida, y ahora es un low rider” (Bright, 1994: 28).

Figura 1.5 Carro lowrider en San Diego



Fuente: Penland (2003)

Antes de ser denominado ‘lowrider’ el carro ‘bajito’ era conocido como Low and Slow o ‘Pachuco car’; tenerlo a sólo unos milímetros del piso se lograba con bolsas de arena y ladrillos en su cajuela, algunos incluso sacaban chispas con el roce del cemento. Estas prácticas se legislaron como ilegales en California, en la segunda mitad de la

década de los cincuenta⁶. Ante dicho control de las autoridades, se desarrolló un sistema de bombas hidráulicas que permitían tener al carro ‘bajito’ y cuando se veía la presencia de un policía lo elevaban al nivel permitido. Entonces el sistema de hidráulicos en los lowriders comenzó en primera instancia como una táctica para enfrentar la vigilancia policiaca. Irónicamente, esta solución tecnológica apareció como cortesía de la milicia estadounidense ya que los primeros hidráulicos fueron adaptaciones del sistema de alzado y bajado de las alas de los aviones utilizados en la segunda guerra mundial (Sandoval, 2003). Al parecer, la instalación de hidráulicos marca la pauta para el inicio del uso del término lowrider. Esta idea es la que sigue funcionando entre los clubes de Tijuana.

A diferencia del Hot Rod, que enfatiza la funcionalidad del carro, el lowrider toma el camino opuesto y acentúa la exhibición y contemplación; el parque y la calle del vecindario serán sus lugares favoritos de ‘paseo’. En lugar de motores alterados, poder y velocidad, el lowrider exhibe la lentitud, la estética y el ritmo. Esta diferencia ha sido interpretada también como una toma de distancia ante los valores dominantes americanos como eran la velocidad y el poderoso alzado de sus motores, por la parsimonia y lo ‘tumbado’. El carro ‘tumbado’, ‘ranita’ o bajito también alude a una condición de clase en donde se relaciona el estatus social relacionado a la vida del modelo de la familia americana promedio con las grandes y altas camionetas todo terreno. De este modo, el distanciamiento debe plantearse doble, no sólo es toma de distancia mediante afirmar conductas y simbología chicana sino que, como el pachuco, es un desafío al mainstream americano y una solicitud de ingreso a la vez, una disputa por los espacios sociales a través de exhibir la ‘extravagancia’ del carro. Exhibición de una tradición de resistencia cultural chicana que busca espacios de expresión dentro de las formas institucionales norteamericanas. Más aún, dice Sandoval que “la belleza del low rider descansa en el hecho de que está construido para estar a la vista de manera pública y la construcción del carro low rider no es sólo la expresión de la identidad de uno, sino de la solidaridad que uno tiene con la comunidad y otros low riders” (Sandoval, 2003; traducción mía).

Actualmente, y aproximadamente de unos 20 años para acá, la imagen y práctica del ‘lowriding’ ha tenido una amplia difusión tanto en los Estados Unidos, como a nivel

⁶ “El código vehicular 24008 de California estipulaba que ninguna parte del carro podía estar debajo de la porción más baja del rin” (Sandoval, 2003; traducción mía)

internacional⁷. La propagación del fenómeno ha sido esencialmente explicada por el desarrollo de los medios de comunicación. Especial atención merece la revista *Lowrider magazine*. A principios de los ochenta, *Lowrider magazine* ya era la revista más difundida entre la comunidad latina (Plascencia, 1983: 145). Esta revista además de ser el principal vehículo de la propagación del estilo Low Rider, ha sido una manera de crear comunidad entre los chicanos. (Plascencia, 1983; Bright, 1994; Sandoval, 2003). Fue la misma revista la que jugó un importante papel mediador en la construcción del vínculo entre el pachuco y el lowrider⁸, con su sección titulada “Lowriders pasados”, en esta sección se pedía a los lectores que mandaran fotos de sus padres o abuelos que habían sido pachucos, con lo que se creaba una conexión entre el pasado pachuco y el presente lowrider (Sandoval, 2003). Además de esto, la revista hizo extensivo el uso del ‘caló’ pachuco hacia toda la edición y utilizó muchas veces ‘pachuco’ y ‘lowrider’ de manera intercambiable (Plascencia, 1983: 148). La crítica que se le puede hacer a la revista es que ha reproducido ciertos esquemas de inequidad sistémica, sobre todo en lo que a la cuestión de género se refiere, ya que lleva largo tiempo utilizando mujeres en bikini como una manera de enganchar clientes. Por otro lado, “la revista es un ejemplo de cómo los espacios oposicionales son eventualmente incorporados a la cultura dominante” (Sandoval, 2003; traducción mía)⁹.

Como se ha mencionado, una de las premisas de los lowriders es mostrar públicamente toda la inversión, tanto de tiempo como de dinero, que ha tenido el carro. Al respecto es importante mencionar a las exhibiciones o ‘car shows’, que tanto éxito han tenido desde los años ochenta y que funcionan como una manera de buscar reconocimiento externo al mostrar los atributos que identifican al lowrider. Los orígenes de las mismas las encontramos en la propia esencia del ‘lowriding’: su exhibición pública en las calles. No fue sino hasta 1979 que un club de lowriders (Dukes de Los Ángeles) produjo, junto con *Lowrider Magazine*, un ‘super car show’ que atrajo a más de 20, 000 participantes (Sandoval, 2003; Tatum, 2011). Durante los años sesenta y setenta, los

⁷ Especialmente llama la atención el desarrollo del fenómeno y la amplia aceptación de la práctica entre los jóvenes del Japón, algo que sin duda tendrá que documentarse próximamente.

⁸ Al respecto las películas *Boulevard Nights* y *Zoot Suit* de Luis Valdez, también jugaron un papel importante.

⁹ Es importante también tener en mente el poderoso papel que han representado al respecto las herramientas tecnológicas vinculadas al internet, como los canales de videos YouTube o las redes sociales como My Space, Facebook y Twitter.

lowriders eran marginados de estas exhibiciones debido a las tensiones entre los organizadores, aficionados al Hot Rod, y el único club invitado de lowriders era el club Dukes. Los fundadores de este club, los hermanos Ruelas, son procedentes de Tijuana y serán un elemento importante para comenzar a hablar sobre los clubes de carros en esta ciudad fronteriza.

El club Dukes de Los Ángeles es reconocido como el club de lowriders más viejo y aún en existencia (Van Wagenen; Sandoval 2003). Sus orígenes tienen vínculos familiares, cuando el tío de los Ruelas involucró a los jóvenes en la mecánica de los carros y su reconstrucción como una manera de alejarlos de las pandillas callejeras de South Central, de Los Ángeles, a las cuales pertenecieron. Durante la guerra de Vietnam muchos de sus miembros fueron reclutados, incluyendo a los Ruelas. La mayoría de los clubes se terminaron, pero éste fue el único que sobrevivió y tomó auge con la llegada de los veteranos de guerra. Actualmente el club tiene presencia en buena parte del estado de California y en países como Australia. Según Sandoval (2003), los Dukes de Los Ángeles deben considerarse los ‘padrinos’ de la nueva generación de lowriders.

Actualmente los vehículos lowrider pueden incluir uno de los siguientes elementos y aún así considerarse como tales: “carros modificados (...) que han sido alterados hacia el estilo lowrider (...): el vehículo bajito; la adición de accesorios; el uso de hidráulicos e interiores de felpa para carros, ‘trocas’ y vans; interiores pintados de manera elaborada incluyendo la tapicería y la adición de arte decorativo en el exterior del vehículo” (Tatum, 2011: 12-13; traducción mía). En estos elementos deben incluirse también las representaciones de la simbología mexicana apropiada por los chicanos, pachucos y cholos.

1.3.1.1 Los grupos sociales y clubes de Tijuana a la luz de la leyenda negra

Ahora es preciso situar algunas características respecto a las organizaciones sociales en Tijuana en el siglo XX, y el contexto histórico en el que se generaron, lo que permitió que movimientos sociales como los juveniles de bikers y lowriders se formalizaran a manera de clubes, orientándose a la identidad.

Durante los siglos XIX y XX, en la literatura nacional e internacional sobre la frontera norte de México, han abundado las perspectivas estereotipadas de las ciudades

fronterizas, especialmente de Tijuana. Valenzuela Arce (2003) hace un recuento de las maneras en que se han construido ciertos discursos para hablar sobre la frontera, de modo que repasa las nociones de frontera como traición, inicio, pérdida de identidad, cicatriz, ruptura, hasta llegar a los que hablan de ella como una ‘zona de tolerancia’. Estereotipos del fronterizo como ‘ayankado’, ‘pocho’ e incluso ‘incivilizado’ circulan en textos de Gamio, Nervo y Vasconcelos, entre otros autores y estigmas. Algunos grupos a finales de siglo XX, como cholos y lowriders, cargarán aún con el peso de este estigma. La ley Volsted de los años 20 en Estados Unidos, y la venta de alcohol a estadounidenses en Tijuana con su correlativa proliferación de bares y cantinas, impulsaron el imaginario de perversión, hipocresía, corrupción, crueldad, en donde el lado mexicano será un lugar apto para la drogadicción, la prostitución, el narcotráfico y la violencia. Esta imagen de la frontera más que ser un espacio de confrontación ética y moral entre los habitantes de ambos países, es un territorio de maldad intrínseca, “a cuyas puertas quedan los prejuicios” (Valenzuela, 2003: 42-43). Más aún, dice Manuel Ceballos que en la creación de la leyenda negra de la frontera hay una constatación: “la existencia de una frontera moral en la cual los mexicanos llevan toda la carga de corrupción y lenidad” (Ceballos, 2009: 35).

A la par de la leyenda negra de Tijuana, ciertos grupos de la élite tijuanaense comenzaron a impulsar formas de socialización y comportamiento que pretendían ser modelos para los tijuanaenses de respeto. Los grupos sociales y de servicio comenzaron a proliferar desde la década de los veinte y se arrogaban el derecho de ‘educar’ a la sociedad tijuanaense, gracias a su marcada condición de clase y estatus social dominante¹⁰ frente a otras manifestaciones que no tenían los recursos para sostenerse como agrupación, por lo que sus discursos no eran escuchados. Bailes, tertulias, fiestas deportivas y algunos eventos en beneficio de los niños eran las actividades que realizaban clubes como el Mutualista, Hebe, Decca Olimpia, Bacali, Círculo Juvenil Tijuanaense, Canicos, de las Buenas Amigas, o los internacionales Kiwanis, Rotarios, Cámara Junior, Soroptimistas y Leones.

¹⁰ Villacorta hace un recuento descriptivo de estos clubes en donde menciona que su finalidad principal “era de servir de escuela de moral y formación del carácter [de lo] más granado de nuestra sociedad” (Villacorta, 1989: 223). Sin embargo este trabajo me parece poco crítico ante el privilegio económico que tienen estos clubes para sostenerse como organización y para postular discursos y prácticas juzgadas positivamente por los valores sociales dominantes.

De modo que es preciso entonces analizar otro tipo de asociaciones que también se gestaban en Tijuana y que no tenían el carácter institucional proporcionado principalmente por la solvencia económica; asociaciones conformadas por la interacción cotidiana y experiencias mutuas en las calles y colonias populares de la ciudad que, de manera análoga, fueron tomando forma de organización social, buscaron ser reconocidas por los clubes mencionados sin mucho éxito, conformando clubes sociales con una organización análoga pero con prácticas socioculturales diferentes. Tal es el caso de los clubes de bikers y lowriders.¹¹

Sin embargo, también habría que anclar este fenómeno de asociacionismo en una larga tradición latinoamericana de ayuda mutua. Los clubes de carros, en Tijuana y en California, también abrevan de lo que se conoce como *sociedades mutualistas*, sociedades de ayuda mutua y protección obrera, que devinieron con el paso del tiempo en redes de sociabilidad. Ricardo Romo destaca la inclinación de los chicanos, desde principios de siglo XX, a unirse y participar en asociaciones voluntarias, sociedades de beneficio mutuo, como uno de los rasgos que distinguieron a esta comunidad, “...encontraron que los clubes y asociaciones servían en especial a los miembros de zonas donde la acción colectiva era necesaria, o donde ellos, como individuos, podrían no ser tan efectivos” (Romo, 1996: 349).

1.3.1.2 El club Dukes de Tijuana¹²

El movimiento lowrider se ha afianzado de forma compleja y desagregada en Tijuana. En los clubes que se hacen llamar de lowriders no todos sus carros llenan sus características y tienen algunos carros modificados, y los clubes que se afirman como clubes de carros modificados, tienen algunos carros lowrider. Lo mismo sucede con los clubes de carros

¹¹ En la emblemática obra de sociología urbana de W.F. Whyte *La sociedad de las esquinas* se analizan los barrios bajos de Chicago en la década de los treinta. Whyte localiza dos formas de organización social juvenil: los muchachos de colegio, quienes formaron un club social y los muchachos de las esquinas asociados con las pandillas urbanas. Los primeros tienen estatutos que los regulan con una mesa directiva, locales o casas donde reunirse y un nivel educativo alto. Los segundos se juntan en las esquinas y, más allá de las teorías de la desorganización o descomposición social de la época, el autor encuentra que están organizados de manera informal, a través de líderes de facto, y siempre están buscando legitimarse socialmente como grupo.

¹² La información sobre el club Dukes Tijuana y la relación con los hermanos Ruelas es extraída a través de la memoria oral de algunos de los socios más viejos del club Dukes Tijuana como el Jinete o Sagori, quienes conocieron a los hermanos Ruelas en Tijuana e inclusive iban a las sesiones que se organizaban en la colonia Alemán. Los datos están recopilados en las transcripción de entrevistas y el diario de campo.

antiguos. Sin embargo, lo que habría que resaltar es que en Tijuana todos los clubes que se postulan como lowriders, modificados o clásicos, abrevan de la compleja articulación histórica de la comunidad chicana con la cultura del automovilismo en California.

En la revisión de la literatura sobre los lowriders (Sandoval, 2003; Tatum, 2011; Bright, 1994; Gradante, 1982; Plascencia, 1983; Ganahl, 1996), se recupera que el club Dukes de Los Ángeles es el club de lowriders más viejo aún en existencia. Algunos de los textos rescatan en unas cuantas frases, algunos en menos de una línea, el hecho de que los hermanos Ruelas, fundadores del club, provenían de Tijuana, y en ninguno de ellos he encontrado referencia sobre el club Dukes de Tijuana¹³. Este club, en donde hice mi trabajo de campo para el presente estudio, finca su historia en el proyecto de asociarse en forma de club social y de servicio en los años 50, en el cual participaron algunos de los hermanos Ruelas

El club Dukes inició asociado al Centro Mutualista de Zaragoza, la institución social y cultural de ayuda mutua más antigua de Tijuana, donde según uno de sus fundadores (Jinete), se puede rastrear el nombre de Dukes a un grupo de jugadores de ajedrez que en los 40 fueron campeones a nivel nacional. Fernando Ruelas y algunos de los viejos integrantes del actual club Dukes Tijuana quienes en una primera instancia comenzaron a agruparse por convivencia y diversión, no tardaron en sesionar a manera de club social y de servicio. Los socios comentan que era normal la convivencia en las calles y en las esquinas, incluso algunos comentan que lo que los unía era el barrio, y lo defendían a cualquier precio. En ese entonces, en las colonias Libertad, Independencia, Castillo, Alemán, Hidalgo se visibilizaban jóvenes vestidos de pachuco, otros como cholos, algunos de ellos manejando un carro antiguo, la mayoría de las veces el carro viejo de un pariente.

Las sesiones del club Dukes comenzaron en la colonia Alemán en la década de los 50, pero se desbarató el club cuando los Ruelas migraron a Los Ángeles y comenzaron a escribir la historia de los clubes californianos. No es hasta la década de los sesenta que el actual club Dukes Tijuana se afianza cuando se instala en la colonia Libertad. De esta manera lo relata el Jinete, uno de los miembros fundadores:

¹³ Sandoval (2003) y Tatum (2011) son los únicos que le dedican algunas palabras, aunque muy pocas para hacer una panorámica al respecto, al fenómeno del 'lowriding' en Tijuana.

muchos se fueron pa Estados Unidos, se desbarató el club ahí en la Alemán y éste personaje [Ruelas], se llevó todo el papeleo para Los Ángeles y allá lo comenzó con el nombre de Dukes, pero nosotros muchos de los que estábamos en la Alemán y que nos quedamos en Tijuana, nos vinimos a la Libertad, que fue a la cancha, ahí vino a parar el club en los 60s, vino a parar a la cancha y ahí es donde iniciamos nosotros los que vivíamos en la Libertad, y ahí fue donde comenzó la creación pues de que traíamos los carritos y de que los poníamos ahí afuera de la cancha, el Rojo, el Medrano, el Alonso, el Maloso, bueno, ya muchos ya no existen, y ahí con sus carritos afuera, al frente de la cancha y ahí sesionábamos los viernes, y esa era la atracción, mientras nosotros estábamos adentro en la junta, los carros afuera y la gente pasaba, ya sabían que ahí estábamos, no teníamos tanta fama como la que tenemos ahorita pero la gente ya sabía que ahí estábamos, pero así es la historia hasta donde yo sé. (Jinete, entrevista, 2012).

El club Dukes en Tijuana entonces comenzó muy ligado al barrio, a la famosa colonia Libertad. Sus miembros en un inicio unidos principalmente por sentimientos de identificación territorial a nivel micro como el barrio, a través de prácticas que remiten al pachuco y al cholo y que estaban fuertemente estereotipadas en la época, comenzaron a buscar reconocimiento social y la manera en que lo encontraron fue formando un club social y de servicio, lo que se estilaba en la época.

el club no salía de la Libertad en aquellos años, teníamos el club pero no teníamos relación social porque, para comenzar como éramos de la Libertad, era una de las colonias más bravas, más vagas, por los pachucos, éramos los malvivientes para la sociedad de Tijuana. (...) y sabíamos bien de antemano que no cabíamos ¿verdad?, en esa sociedad, pero pues éramos tijuanaenses. (...) y nosotros buscamos la manera de relacionarnos con un club, para entrar a la sociedad, y sí fuimos a buscar a los Rotarios, a los Leones. (Jinete, entrevista, 2012).

El testimonio anterior también evidencia claramente la exclusión social de la época y la posición poco privilegiada que tenían ante los valores hegemónicos de la sociedad por ser pertenecientes a las colonias populares de Tijuana.

Finalmente es preciso resaltar que a diferencia del club de Los Ángeles, Dukes Tijuana no inicia como un club de carros sino como un club social y de servicio, este requisito fue adherido posteriormente en los años setenta. Aunque como explica el Jinete, esto sucedió porque empezaron a llevar, desde antes, los vehículos antiguos que les proporcionaban sus familiares. Es importante hacer énfasis en que el club Dukes Tijuana se deslinda, tanto actual como históricamente, del desarrollo del club Dukes de Los Ángeles en las décadas posteriores. De modo que a pesar de haber surgido el club aquí en Tijuana, con la partida de los hermanos Ruelas, los Dukes se desdoblaron en dos clubes que, a pesar de tener el mismo nombre y casi idéntico logo y prácticas en torno a los carros¹⁴, no se reconocen como uno mismo en diferente sede.

1.3.2 Bikers mal encarados, de cuero y acero. Vivir para raitear, raitear para vivir

“This is a shocking story. It could never take place in most american towns –but it did in this one. It is a public challenge not to let it happen again.”
Frase inicial de la película *The Wild One*

La historia del devenir del fenómeno biker, aunque surge también ligado a las culturas juveniles de mediados del siglo pasado, no tiene componentes étnicos tan marcados como en el caso de los lowriders, si acaso podríamos hablar de un componente nacionalista (americano), impulsado sobre todo por el desarrollo de la industria de la motocicleta en Estados Unidos. Su historia también está plagada de estigmas y prejuicios, muchos de ellos producto del malentendido histórico que se ha hecho de las culturas juveniles. Por ello hay que rastrear sus antecedentes en el contexto en que se construye al joven como problema social, y las posteriores representaciones que se hicieron desde la prensa y el cine sobre el fenómeno. El biker ha llegado hasta nuestros días a través de imágenes fuertemente estereotipadas en torno a conductas vandálicas, delictivas, antihigiénicas y libertinas. Hablar de los bikers no es sólo hablar de cómo se conformó el fenómeno social en torno a las prácticas de asociarse y circular por calles y carreteras, es también hacer mención de cómo las representaciones e imaginarios que se han hecho de ellos

¹⁴ El logo del club Dukes de Los Ángeles es un sombrero de copa y un bastón, ellos modifican al estilo low rider carros principalmente antiguos. El logo del club Dukes de Tijuana es una zorrita sobre una ‘carcacha’ con un sombrero de copa, bufanda y bastón, ellos se enfocan principalmente en carros anteriores a la década de los sesenta, algunos de ellos tienen hidráulicos.

vinculadas a una imagen negativa, se han difundido con mayor efectividad en amplios sectores sociales, influyendo incluso en la idea que tienen de sí mismos los propios bikers.

De modo que su historia se plantea desde un diálogo en dos planos. Su génesis y desarrollo social estará en una dialéctica constante con las representaciones que los medios de comunicación han hecho de ellos, especialmente el cine y la prensa. El diálogo entre la historia del fenómeno social y la construcción cultural de la figura del biker que se presenta aquí, de ninguna manera intenta ser una explicación causal y lineal del fenómeno, sino al contrario, se trata de detallar algunos acontecimientos relevantes para la fabricación de la imagen del biker a la luz de un amplio devenir temporal.

Después de que en el siglo XIX se experimentara con motores sobre bicicletas, es en la primera década del siglo XX que la Indian Motorcycle Company y la Harley-Davidson Motor Company comenzaron a vender motocicletas en Estados Unidos. Junto con la propagación de las motos de manera comercial, comienzan a formarse asociaciones y clubes de motociclistas enfocados en mejorar las condiciones de manejo para ellos y sus máquinas (Dulaney, 2005). Es posible decir que desde que hay motocicletas han existido los clubes, pues en la misma década se formaron el New York Motorcycle Club y Alpha Motorcycle Club of Brooklyn, pioneras en la asociación en torno a motos. Poco después, éstos se conformaron en federación, lo cual será un antecedente para la creación en 1924 de la Asociación Americana de Motociclistas (AMA, por sus siglas en inglés), que posteriormente será muy importante en la definición del estereotipo del ‘biker forajido’, es decir, la idea del biker malo, delincuente, vago, disfuncional socialmente.

La representación del biker que se quiere presentar aquí, tiene relación con determinados términos que han sido acuñados para referirse a un tipo de motociclista peligroso, delincencial, temible, sucio, borracho, y muchos estereotipos que siguen esta línea, todos productos de una compleja articulación entre incidentes o acontecimientos históricos con motoristas, sensacionalismos de prensa y películas. Los términos a los que hacemos referencia aquí son ‘forajidos’ (‘outlaw’) y ‘one percenters’¹⁵.

¹⁵ Traduzco ‘outlaw’ por forajido, tal como lo hacen en la traducción de Flórez y Pérez en ‘Los Ángeles del Infierno’ de Hunter S. Thompson. No utilizo el término ‘ilegal’ porque no son motociclistas que actúan al

Sin embargo este estigma no se desarrollaría sino hasta después de la segunda guerra mundial. Antes de eso, según Dulaney (2005), la primera aparición de un club duradero, y que incluso ha llegado hasta nuestros días, se da en 1936 en Cook, Illinois. Los McCook Outlaws, que se reunían sólo para planear largos viajes, han llegado hasta nuestros días simplemente como los Outlaws MC, quienes en su logo hacen honor al usado por Marlon Brando en la película *The Wild One*. El autor hace una precisión muy interesante para un fenómeno que exagera las cualidades masculinas, y es que el club más antiguo que ha mantenido su estructura, nombre e identidad gráfica sin ningún cambio es un club de mujeres motociclistas: las Motormaid de 1940. Outlaws ha cambiado dos veces de nombre y Hell's Angels son de 1947.

La segunda guerra mundial vendrá a constituir un parte aguas para el fenómeno del motociclismo. Quienes han hablado sobre la historia del tema (Reynolds, 2000; Garson, et. al., 2003; Dulaney, 2005) ubican la semilla del biker actual en el retorno de los jóvenes de la guerra a sus vidas 'pacíficas'. Algunos veteranos de guerra, que promediaban 26 años, unidos por el sentimiento de haber experimentado en carne propia las atrocidades y el horror de la guerra no encontraron acomodo en la vida monótona que el sistema les ofrecía: un modelo familiar de clase media, trabajo en la industria en una labor repetitiva de mediano sueldo y habitando en espacios suburbanos. Se habla, incluso, de que presentaban cuadros de 'estrés post-traumático' y que una manera de aliviarlo fue comprometerse con actividades de ocio que continuaron otorgándoles experiencias cargadas de adrenalina (Dulaney, 2005). Comenzar a reunirse alrededor de potentes motocicletas parece haber sido una de las soluciones; esta situación los alejó del estándar del buen americano clasemediero, trabajador y familiar de la época.

La AMA, al contar con la anuencia de las autoridades gubernamentales, regulaba las carreras y eventos motociclistas de la época y jugó el papel de la figura autoritaria al calificar de 'forajidos' (outlaws) a todos los motociclistas y clubes que no participaran bajo las reglas que ellos proponían. Así se comenzaba a construir así la figura de un 'otro' social. Esta idea cobra sentido si pensamos que estos 'otros' son jóvenes que, como

margen de la ley y cuando se acuñó el término no se usó para referir ese sentido, sino para mencionar sólo a un tipo de motociclista que no sigue los lineamientos de la AMA (Asociación de Motociclistas Americana) como le explicaré más adelante. Para el sustantivo 'one percenters' no encuentro una traducción adecuada, pero se utiliza para referir al uno por ciento de la población total de bikers, que son los que fueron etiquetados como 'forajidos'. También se explicará.

lo mencioné líneas arriba, están emergiendo a luz pública asociados a la idea de ser un problema social. Esta idea del biker/joven 'otro' toma forma en 1947 en un incidente que, acompañado del sensacionalismo mediático, marca la pauta del prejuicio del biker que continuará hasta nuestros días.

El incidente de Hollister, un pueblo agrícola de California, es considerado por muchos el mito fundacional de la cultura biker. Un acontecimiento que cuenta con muchísimas versiones, todas con carencias que han sido rebatidas entre sí, lo cual le ha otorgado un halo mítico al evento. Dice Tom Reynolds que las “descripciones cubren una amplia gama que va desde tan sólo una fiesta salvaje hasta una versión rural de la Violación de Nanking” (Reynolds, 2000: 46; traducción mía).

La AMA había seleccionado Hollister para organizar una de sus carreras anuales el 4 de julio, a la cual acudieron muchos motociclistas miembros y no miembros de la AMA (clubes como los Boozefighters y los Pissed Off Bastards of Bloomington [POBOB]), algunos de ellos compitieron alcoholizados y causaron daños menores a algunos locales después de las carreras. Phillips, Thompson, Dulaney, Reynolds y Garson coinciden en que éstos son delitos mínimos que no se parecen en nada a lo relatado por el periódico *The San Francisco Chronicle* ni la revista *Life*, mucho menos a lo que narra la película *The Wild One* cuyo guión está basado en estos hechos.

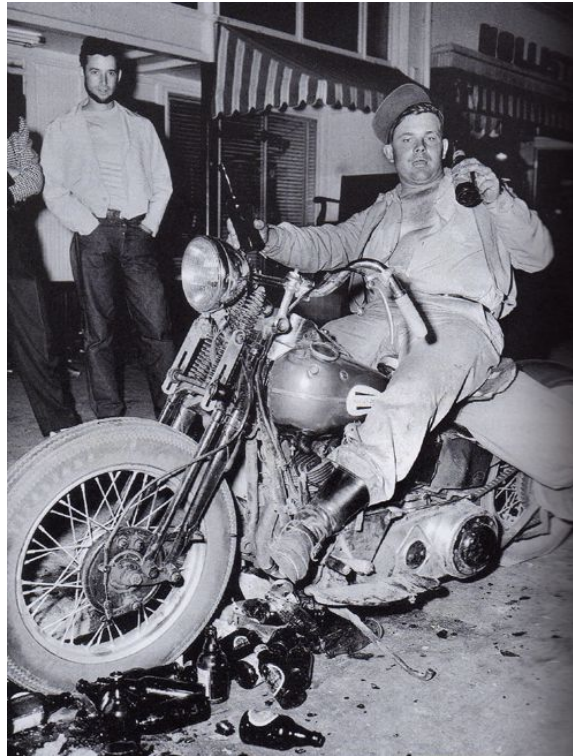
The San Francisco Chronicle excedió la nota dramatizando el relato que hizo uno de los fotógrafos que el diario había mandado al evento (Barney Peterson), “se usaron palabras como ‘terrorismo’ y ‘pandemonio’ que exageraron en gran medida lo sucedido” (Reynolds, 2000: 54; traducción mía). La noticia, sin embargo, no fue relevante más allá del ámbito local con todo y la exageración de los hechos en su narrativa. Es importante mencionar que a pesar de ser el relato de un fotógrafo la nota no venía acompañada de ninguna fotografía, aunque sí existía imagen del evento. La noticia tomó relevancia cuando *Life* sacó a la luz la fotografía de Peterson bajo el título “Día feriado de ciclista: él y sus amigos aterrorizan pueblo”¹⁶.

La fotografía consiste en un hombre montado en una motocicleta Harley que sostiene una botella en cada mano, tiene la camisa abierta y la cachucha de lado, tanto su cara como su actitud tienen un aire de desaliño y abandono. Bajo la motocicleta hay un

¹⁶ “Cyclist’s Holiday: He and friends terrorize town” (*Life*, 21 de julio de 1947)

montón de botellas apiladas y detrás de él se aprecian comercios y dos personas, uno de brazos cruzados y otro con las manos en las bolsas, ambos contemplativos de la situación (ver figura 1.6).

Figura 1.6 Día feriado del ciclista



Fuente: Revista *Life*

“Es significativo que, excepto por las botas y la motocicleta, el biker de Hollister carece de casi todos los componentes de la iconografía biker. No usa chamarra negra de cuero, ni pantalones de mezclilla azules, ni es mal encarado” (Phillips, 2005; traducción mía). En pocas palabras no es el prototipo de biker que Marlon Brando hiciera famoso en *The Wild One*. Ante la mala imagen que, esta fotografía y su título, le daba a los motociclistas, la AMA tomó postura sobre el incidente a través de su secretario Lin Kuchler, el cual en la descripción de los hechos declaró de forma no deliberada que “los ciclistas con mala reputación eran posiblemente el uno por ciento del número total de motociclistas, solo el uno por ciento eran vándalos y alborotadores” (Kuchler citado en Garson, 2002: 58)¹⁷. Sin embargo los testimonios de quienes presenciaron el evento

¹⁷ La AMA se ha desligado en varias ocasiones de la invención de esta categoría. Dulaney dice que no se ha encontrado dicho escrito y que el término pueda provenir del editor de un periódico motociclista, Paul

comentan que la fotografía fue fabricada por el propio Peterson al tomar a alguien borracho saliendo de un bar y pedirle que se subiera a una moto y posara para él (Reynolds, 2000: 50-51). Podría decirse, entonces, que la construcción del ‘biker forajido’ está hecha entonces sobre un simulacro. Pero para efectos de la presente argumentación carece de importancia la veracidad de dicha información, lo significativo es la representación social del biker que se creó a partir del manejo mediático de tal incidente y que, de esta forma, ha llegado hasta nuestros días interiorizándose en el imaginario colectivo.

Uno de los factores más importantes para la difusión del concepto del ‘biker forajido’ fue la película *The Wild One* protagonizada por Marlon Brando, producida por Stanley Kramer y basada en los incidentes de Hollister. La película resalta que un grupo de jóvenes motociclistas forajidos (The Black Rebels Motorcycle club), comandados por Johnny Stabler (Brando) irrumpen en dos pueblos donde se lleva a cabo un evento de carreras ciclistas intimidando a todos en cualquier lugar que llegaban. Entremezclada con una historia de romance, muy al estilo del cine americano, este grupo de motociclistas se encuentran en el segundo pueblo con los *Beetles* el antiguo club del que ambos bandos formaban parte. Los dos grupos se pelean y causan disturbios generales en el pueblo, incluso se quema un bar. El análisis de la película nos distinguirá claramente entre los bikers ‘buenos’ y los ‘forajidos’, pero finalmente lo que trascendió es la idea del joven ‘biker forajido’ y revoltoso. Ahora sí, la asociación del joven como problema social con las chamarras de cuero, la mezclilla y la mala facha quedó inmortalizada en el personaje que caracterizó Marlon Brando (ver figura 1.7). Brando como Johnny Stabler personificó el temor de los valores americanos dominantes hacia algunos jóvenes, “una cultura juvenil que reacciona contra la sociedad adulta que encarna la búsqueda de placer, emoción, novedad y violencia, lo que finalmente se atribuyó a la cultura juvenil como un todo” (Phillips: 2005; traducción mía).

Brokaw, quien dijo que “el desorden de Hollister provino de un porcentaje pequeño” de motociclistas. (para esta discusión ver Dulaney, 2005).

Figura 1.7 Marlon Brando como Johnny Stabler en *The Wild One*



Fuente: www.imdb.com

De esta manera el cine será uno de los grandes constructores de imaginarios y prototipos sobre los jóvenes, a los cuales recreó de diferentes maneras. La imagen de Johnny Stabler como forajido juvenil, por ejemplo, sería reformulado en personajes como 'Jim' Stark y su afición a las carreras automovilísticas en *Rebelde sin causa* que según Rossana Reguillo “contribuyó a configurar el imaginario social de la juventud de los años cincuenta” (Reguillo, 2000: 19-20). Con esto se comienzan a formar prototipos asociados a la idea de la movilidad motorizada, grupos juveniles que generan su reconocimiento a través del carro y la moto.

Por otro lado, es a partir de mediados de siglo que empezaron a difundirse los clubes de motociclistas en Estados Unidos, y junto con ello surgen los famosos Hells Angels como parte de una escisión con los POBOB. Es en esta época que los 'one percenters' crecen a escala nacional, y la declaración de la AMA del uno por ciento es retomada por los bikers como una cuestión de honor. Aquel que porte el parche del '1%' sería considerado un verdadero biker. Para entonces la Harley Davidson era la única compañía de motos en Estados Unidos y los clubes de bikers comienzan a hacer de ella su fetiche rodante. Para la opinión general a mediados de siglo y principios de los sesenta, poseer la moto Harley era también adquirir las connotaciones vandálicas y delictivas del 'biker forajido'. Estas grandes motos con sus potentes motores parecían

objetivar el peligro, la adrenalina y la hostilidad que representaban. Es entonces cuando los acosos policíacos comienzan a acrecentarse y ciertos incidentes como el de Altamont, que explicaremos más adelante, comienzan a dar la señal para que las instancias estatales colocaran la vigilancia sobre los clubes de bikers considerados como peligrosos.

Para entonces, los estragos de la guerra de Vietnam comenzaban a visibilizarse. Los veteranos de guerra no eran más considerados como héroes, su promedio de edad era de 19 años y ya habían vivido los horrores del conflicto armado, como sucedió con los veteranos de la segunda guerra mundial. (Dulaney, 2005) Muchos de ellos encontraron en la idea del ‘one percenter’ un nicho social en donde instalarse. Las reminiscencias de la actividad de los veteranos de guerra en los clubes se puede percibir en la estructura jerárquica militarizada de los clubes que decanta en puestos como el ‘sargento de armas’ para la persona que mantiene el orden dentro del club o el ‘capitán de caminos’ como aquél que lidera la caravana en la carretera. De esta manera y para entonces, ya los clubes de motos se expandían a nivel nacional e internacional.

Los Hell’s Angels surgen entonces bajo el estigma del peligro y prácticamente desde su inicio son pensados así por las autoridades, aunque ellos se consideraban como un club de aficionados a las motos. En 1957 surge la mítica sede de Oakland, presidida por Sonny Berger, que de manera rápida se convierte en la cúpula del club. Ellos cobraron notoriedad cuando dos de sus miembros fueron acusados de violación de dos mujeres en la bahía de Monterey en 1964, y aunque no se comprobó la culpabilidad y los cargos fueron retirados, el sensacionalismo de los medios confirmaba el rumor que flotaba en el aire sobre la peligrosidad de los bikers. En menos de un año el reporte Lynch, el primer intento por criminalizar a los bikers y enfocado en las actividades de los Hell’s Angels, hace oficial las leyendas urbanas que circulan sobre ellos: violentos, borrachos, violadores, alborotadores, en fin, un grupo dedicado a las actividades vandálicas.

Si el amarillismo de la prensa creó representaciones que llegaron al cine como sucedió con *The Wild One*, el reporte Lynch causó un boom de cobertura mediática sensacionalista a nivel nacional en torno a los bikers a tal punto que Hunter S.

Thompson¹⁸ (1966) dijo que “Los Ángeles del Infierno (Hell’s Angels) tal como existen hoy, fueron prácticamente creados por *Time*, *Newsweek* y *The New York Times*” (Thompson, 1966: 51), publicaciones que según Thompson se limitaron a reproducir o resumir el reporte Lynch bajo el tono de “TERRORISMO DE LOS RUFIANES DE LAS MOTOS” (Thompson, 1966: 51). Thompson se dedica en gran parte de su libro a desmentir ciertos datos del reporte Lynch y más bien coloca a los motociclistas en situación de ser ‘hijos de su tiempo’, es decir, reflejo de la sociedad americana y sus problemas, sobre todo cuando relata la relación de los bikers con el alcohol y las drogas que circulaban en la época.

Pero los Hell’s Angels no son una víctima pasiva de la creación de esta representación ni son el objetivo de un boicot en contra de los bikers, también tuvieron un papel activo en fabricar esa imagen para su beneficio. A final de cuentas, siendo tan ‘temibles’, nadie se atrevería a molestarlos. De modo que cooperaron con Hunter Thompson para que anduviera con ellos, actuaron en películas de Hollywood haciendo personificaciones de ellos mismos, en guiones que continuaban con la imagen maligna (*Wild Angels*, 1966), en fin, capitalizaron la imagen infame que la cultura dominante tenía de ellos, cristalizándola en estereotipos bien definidos que podrían ser usados para su beneficio.

El incidente de Altamont o Livermore en 1969 solidificó definitivamente la imagen del biker vil, ruín y peligroso. Aquí un Hell Angel apuñaló a un joven (Meredith Hunter) en el concierto que ofrecieron los Rolling Stones en el autódromo de Altamont, en Livermore, California. Los bikers fueron contratados para ser guardias de seguridad del evento y uno de ellos acuchilló a Hunter porque éste le disparó a Mick Jagger. Aquí interesa resaltar que éstos hechos alimentan el estigma que ya está operando en los juicios que se hacen sobre ellos, “la subcultura de clubes de motociclistas forajidos fue sentenciada con cadena perpetua de opinión pública negativa” (Dulaney, 2005; traducción mía).

¹⁸ Thompson es un famoso periodista conocido por desarrollar una estrategia periodística conocida como ‘periodismo gonzo’ que implicaba introducirse al grupo en cuestión y desarrollar sus prácticas, una especie de observación participante periodística. Dos de sus trabajos son muy conocidos, éste en relación con los bikers y “Miedo y aversión en Las Vegas” donde se introduce al mundo de las drogas.

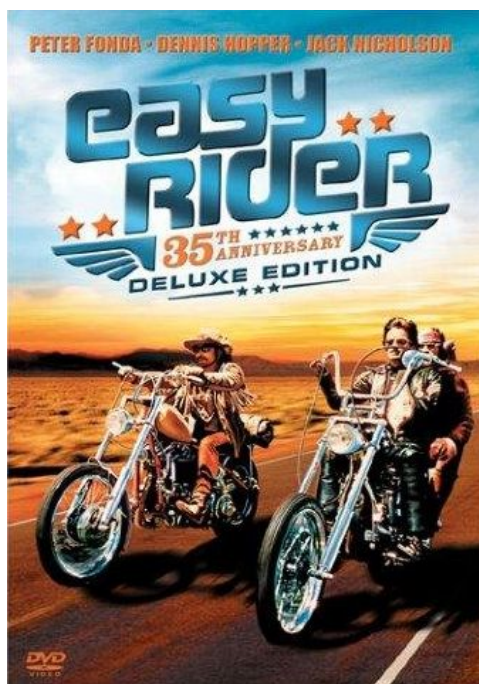
Es a partir de 1970 que los clubes forajidos comienzan a radicalizarse y las demandas del club como colectivo comienzan a tener un estatus superior que las necesidades de los individuos pertenecientes a él. El estereotipo está interiorizado y se reproduce. Los Hell's Angels serán un club prototípico al respecto, pues como dice Thompson

La única diferencia básica entre los Ángeles del Infierno y los otros clubs forajidos es que los Ángeles están en situación extrema. La mayoría de los restantes son forajidos de media jornada, pero los Ángeles interpretan el papel los siete días de la semana: llevan sus insignias en casa, en la calle y a veces hasta en el trabajo; cogen la moto para ir a comprar un litro de leche a la esquina. El Ángel se siente desnudo y desvalido sin sus colores, como un caballero sin armadura. (Thompson, 1966: 101)

Esta última imagen forma parte del legado que han dejado los clubes de bikers americanos y forajidos a las prácticas de los clubes que podemos encontrar en Tijuana, como ha podido notarse en la experiencia de campo con los Sólo Ángeles.

Hay otra película que forma un antecedente importante para el comportamiento y los prejuicios sobre los bikers que existen actualmente, *Easy Rider* de Peter Fonda y Dennis Hopper. Aquí se presenta una nueva cara del biker, aquél que sale a las carreteras en busca de la libertad, muy acorde al 'espíritu' de la década de los sesenta, al 'espíritu de los hippies'. En esta película, el biker ya no es una amenaza para las pequeñas localidades en donde se presenta, porque de hecho ya no va a tirar fiestas en pueblitos (como en *The wild one*), ahora el motorista, en una búsqueda libre por encontrarse, acampa al lado de la carretera y tiene una actitud de desenfado frente a los problemas públicos. Sin embargo, a pesar de la tranquilidad y el poco peligro que aparenta, sigue siendo percibido como una amenaza; ahora el biker es un peligro porque usa drogas, porque entra en estados alterados de conciencia en busca de su libertad. Así, el biker convertido en problema social, se percibe como un descontrol que ya no sólo anda en las calles de la ciudad, sino que puede movilizarse en las carreteras y llevar el problema a distintos lugares. Por eso representó un peligro inminente ante la cultura dominante de la época, formó parte de la 'rebeldía' ante sus valores.

Figura 1.8 Portada de la edición 35 aniversario de *Easy Rider* en 2004



Fuente: www.imdb.com

Con la consolidación de la Harley, un ejemplo de cómo el capitalismo americano puede generar la lealtad de una cultura (Reynolds, 2000: 77-78), aunado con la entrada de motocicletas japonesas como la Honda la cual sólo manejaba ‘la gente bonita’ según los propios comerciales de la armadora (Reynolds, 2000: 94), los estereotipos del biker se integran a la sociedad consumista norteamericana¹⁹. A partir de los ochenta y hacia la década del 2000, la cultura de masas tiene un efecto sobre los bikers. Hay de cierta manera, la utilización de una imagen positiva de ellos (ligado, por supuesto, a la dinámica consumista), “ya no son vistos como una amenaza para la sociedad sino como personajes de *Tiempos violentos*” (Dulaney, 2005; traducción mía), es decir como una ficción y rememoración de aquella época en que eran violentos, lo cual, como se acaba de relatar, ha sido también una construcción social mediática alimentada por la imaginación y el simulacro.

¹⁹ Los ‘Mods’ (que viene del término ‘modernos’) que se reúnen alrededor de sus motos tipo scooters ‘Vespas’ o ‘Lambrettas’ son un ejemplo británico de esta situación, un movimiento social identitario que se reconoció alrededor de estas máquinas. Jóvenes que ostentaban su larga gabardina y circulaban su identidad a través de estas pequeñas motocicletas, fueron un movimiento juvenil de consideración en la Inglaterra de la segunda mitad del siglo XX. Su mitología también ha llegado al cine en la famosa película *Quadrophenia* que musicalizó el grupo ‘The Who’.

De este modo el biker es producto de una serie de factores que se conjugaron para crear una imagen única en su época. Acontecimientos históricos, incidentes particulares, desarrollo industrial, industria cinematográfica, sensacionalismo mediático, clubes forajidos, literatura, veteranos de guerra, expresividad ignominiosa, decantaron en individuos que hoy conocemos como bikers: una serie de personajes que podrían funcionar como la contraparte de la familia americana, el ideal moral del siglo XX.

1.3.2.1 El club Sólo Ángeles de Tijuana²⁰

La historia de Sólo Ángeles CM (club de motociclistas) Tijuana se remonta a finales de los cincuenta y principios de los sesenta y tiene fuertes vinculaciones con los clubes de bikers en Estados Unidos, aunque su desarrollo tiene particularidades propias.

El primer club de motociclistas en Tijuana fue Ángeles del Camino fundado en 1959, los miembros de su club alegan no sólo haber sido el primero en Tijuana sino en toda la República Mexicana. Una de las particularidades de la reunión en torno a los motos de este club es que comenzó siendo el escuadrón acrobático de la policía de La Mesa y posteriormente decidieron conformarse como club social de motociclistas. Al año de haberse conformado se deshizo, y unos años más tarde se conforma el club de motociclistas Sólo Ángeles cuyo presidente fundador, Manuel ‘Meño’ Burgóin, había estado en las filas de los Hells Angels. Las explicaciones que han dado en torno al nombre provienen de querer tomar distancia de ambos clubes. Se dice que como ya habían existido los Ángeles del Camino, decidieron simplemente ser Sólo Ángeles, también se comenta que quieren hacer notar que no forman parte de los Ángeles del Infierno (Hells Angels). Este última idea se recoge mucho tiempo después en un libro de entrevistas a diversos perfiles de tijuanaenses y en entrevista a un miembro del club se dice que “Lejos de ser ‘Ángeles del infierno’ ellos son ‘Sólo Ángeles’” (Silva, 2003: 164).

Lo que sí puede decirse de Sólo Ángeles es que es el club más antiguo que aún sigue funcionando en Tijuana y es el que cuenta con más elementos en toda la ciudad,

²⁰ La historia del club Sólo Ángeles en su mayor parte la reconstruyo a partir de entrevistas con miembros del club, sobre todo con los miembros más antiguos, así como de algunas conversaciones informales que quedaron registradas en mis notas de campo. De igual manera, retomo algunas líneas argumentativas de unos videos documentales que se han hecho sobre el club, uno producido por Bulbo y uno producido por NQV producciones que se realizó en 2010 a la muerte del Suzuki, presidente del club por más de 30 años.

más de 130. Este club, más que iniciar con el objetivo de ser una asociación reglamentada con actividades de ayuda mutua con labores benéficas a la comunidad, surgió de la convivencia entre amigos y el gusto por las motos. Con el paso del tiempo, fueron adquiriendo forma de club al verse en la necesidad de formalizar sus prácticas y al tener integrantes que habían formado parte en clubes norteamericanos o en instituciones policíacas.

Los sesenta y setenta fue un periodo de altibajos para el club Sólo Ángeles, pues en esos años se formó el club con aproximadamente unos 12 integrantes, pero también decayó porque muchos de sus miembros migraron para Estados Unidos e incluso murió el ‘Meño’ Burgóin, quedándose a la cabeza del movimiento un miembro que será legendario para el club, Manuel Salcido, el ‘Suzuki’. A mediados de los setenta un grupo de amigos liderados por el ‘Suzuki’ se juntaban en Playas de Tijuana, con un especial gusto por las motos. Los viejos socios del club comentan que comenzaron incluso a capitalizar la imagen del biker, ya que su aspecto les ayudaba para tener acceso a clubes nocturnos y poder hacer contacto con las muchachas quienes siempre les pedían un ‘raite’ en la moto.

Fue para estas fechas que estos compañeros, algunos de los cuales habían sido Ángeles del Camino, decidieron formalizar su convivencia e institucionalizar el club como lo hacían los bikers del otro lado de la frontera. Tener motocicleta y ganarte la admiración y el respeto para portar los importantísimos colores (parches del club en el chaleco), signo de identificación, serían los requisitos para ser un Sólo Ángel. Para la década de los ochentas comenzaron a sesionar con una mesa directiva y una estructura militarizada al estilo de los clubes norteamericanos. En esas mismas fechas comenzaron a hacer eventos benéficos para la comunidad tijuanense tratando de redimir la opinión negativa del biker. El Toy Run, evento organizado por el club en donde entregan juguetes a niños necesitados, está consolidado y reconocido ya por buena parte de la población tijuanense. De manera que, al revés que los Dukes, la idea de ser un club de servicio se integró tiempo después de fundado el club, la primera intención fue reunirse en torno a las máquinas motoras.

En la década de los noventa el club llegó a tener hasta cincuenta miembros, pero no es hasta el 2000 que tiene un boom de socios, y según sus registros, el número llegó a

ciento setenta. La explicación que ofrecen los miembros del club de este crecimiento gira en torno a la situación restrictiva y vigilante que se suscitó en Estados Unidos después de la caída de las torres gemelas en el 2001, en donde tijuanaenses residentes en San Diego decidieron integrarse al club en Tijuana. Tuvieron entonces que hacer más restrictivos los requisitos para entrar ya que querían seguir teniendo control de la situación y querían continuar con la idea de ser, antes que nada, un grupo de amigos.

1.4 Máquinas motoras y ámbitos fronterizos hacia la identidad

Como podemos ver, el análisis de la conformación de clubes en torno a los bikers y lowriders en Tijuana debe considerarse a la luz de ámbitos culturales fronterizos que implican siempre procesos diferenciados de influencia, apropiación y significación, es decir procesos diferenciados sociales, económicos y culturales. Procesos transfronterizos que al considerarse como un ‘proceso’ implican siempre una *permanencia* y un *cambio*.

El desarrollo histórico de bikers y lowriders nos muestra que bajo las prácticas que se llevan a cabo en torno a las motos y los carros, subyace la construcción de una imagen que opera sobre esas mismas prácticas. En ambos casos la imagen está fuertemente estereotipada de manera negativa; es la *permanencia* del proceso. Y sin embargo se han utilizado también como una forma de resistencia ante las normas sociales dominantes. Podemos comenzar a comprender porque la asociación en torno a clubes de motos y carros en Tijuana es de difícil acceso, tiene requisitos muy estrictos para entrar consolidándose en redes identitarias cerradas que así plantan cara al status quo dominante.

Si bien el ser biker y lowrider, a la luz de su proceso histórico, nos muestra una marcada heteroconstrucción, es preciso tener también en cuenta el otro lado de la moneda, la autoconstrucción de ámbitos identitarios en torno a los carros y motos, un estilo de vida con el que los miembros de los clubes forman identificaciones sociales; el *cambio* del proceso. La identidad de los bikers y lowriders se está reforzando cada vez que circulan en las calles, cada vez que se exhiben públicamente. Tijuana al ser una ciudad eminentemente volcada a la movilidad motorizada será una urbe pertinente para el desarrollo, exhibición y reforzamiento de estas identidades.

2. MARCO TEÓRICO: CULTURAS URBANAS, IDENTIDADES Y AUTOMOVILIDAD

2.1 Estado de la cuestión

Es preciso en primera instancia hacer un repaso sobre las maneras en que ha sido abordado el estudio de la movilidad motorizada en relación con la cultura, la identidad y la ciudad. Se hará énfasis en la revisión de aquellos trabajos que tienen que ver con los grupos estudiados en la presente investigación. Ello otorgará un cuadro de referencias sobre el cual se puede comenzar a construir un marco conceptual sobre identidades y automovilidad. Así, el estado de la cuestión que se exhibe aquí está en dos planos, por un lado, se presentan los trabajos que abordan el tema específico de bikers y lowriders, y por el otro, se hace referencia a algunas propuestas que se encuentren en el cruce teórico que aquí se trabaja: cultura, identidad, ciudad y automovilidad. Posteriormente se desarrollan los conceptos que enmarcan esta investigación.

2.1.1 Literatura sobre los grupos urbanos en cuestión: bikers y lowriders en la mirada académica

Comenzaré revisando algunos textos que se han enfocado específicamente en las culturas urbanas que interesa abordar desde esta tesis: bikers y lowriders. Se presentan de modo esquemático los acercamientos, tratando de rescatar la posición teórica desde la que parten y el acercamiento metodológico que realizan.

Los trabajos que se vinculan directa o indirectamente con los grupos urbanos en cuestión hacen una clara vinculación al nacimiento de estos movimientos con la emergencia de culturas juveniles a partir de la posguerra, como lo mencionábamos en el capítulo anterior. La mayoría de ellos hacen referencia a la asociación que existe con la idea de ser un problema social. Es preciso tener esto en la mira pues será recurrente tanto en el abordaje de otras investigaciones como en los propios resultados de la presente.

2.1.1.1 Bikers

Quizá la referencia literaria más recordada y que nos ha puesto en la mesa de discusión la representación del 'biker' como violento, temible y revoltoso ha sido, como ya fue mencionado, el libro *Los Ángeles del Infierno: una extraña y terrible saga* del escritor y periodista Hunter Thompson (2009). A partir de que Thompson dio a conocer a los Hell's Angels, se han escrito una multiplicidad de libros, algunos incluso Best-sellers, que alimentan el imaginario del 'biker' como peligroso. Ejemplos de ellos son *Running with the devil* (Droban, 2007), *Angels of death* (Marsden y Sher, 2006) y *Under and Alone: the true story of the undercover agent who infiltrated America's most violent outlaw motorcycle gang* (Queen, 2005) bibliografía que aborda el tema como bandas de motociclistas delictivas. Es preciso mencionar también que no sólo se han publicado libros de los *Hell's Angels*, sino también de otros grupos que son tratados con el mismo estereotipo de temerarios y delincuentes, algunos ejemplos son *Honor few, fear none: the life and times of a mongol* (Cavazos, 2009 en referencia a los 'Mongols' grupo californiano de 'bikers' o *Fat Mexican: the bloody rise of Bandidos Motorcycle Club* (Caine, 2009) en donde se ubica a este grupo como el más fuerte rival de los 'Hell's Angels' en Estados Unidos. Hay incluso un libro del Centro de Criminología de la Universidad de Toronto que presenta un revisión bibliográfica y hemorográfica de 'bandas de motociclistas' que operan como parte del crimen organizado (Finlay y Matthews, 2002). Es decir, en toda esta bibliografía se presentan los actos delictivos cometidos por algunos de estos grupos, dejando de lado otras actividades que hacen, lo que redundaría en una imagen estereotipada del biker vestido de cuero. Aunque hay que dejar claro que lo anterior no quiere decir que no exista dicho nexo por parte de algunos grupos de bikers.

Ahora bien, es en el contexto anglosajón en donde se han realizado la mayoría de las aproximaciones académicas en torno al motociclismo como una manifestación cultural. Estos acercamientos se han realizado primordialmente desde dos modalidades metodológicas. Por un lado los trabajos presentan etnografías en donde la observación y las entrevistas son las herramientas principales de trabajo, y por el otro se analiza el ámbito discursivo a partir de las representaciones de bikers que circulan en medios de comunicación como la prensa, las revistas, el cine y la televisión.

Para el tema de los bikers una referencia obligada es la *International Journal of Motorcycle Studies* (IMJS). La IMJS es una revista, virtual y arbitrada, que surge en 2005 “dedicada al estudio y discusión de la cultura del motociclismo en todas sus formas” (Redacción, 2012). Según el propio consejo editorial, los argumentos que justifican el lanzamiento de una revista de este tipo son: entender que la motocicleta es emblema de la modernidad y del modernismo, que su esencia es la velocidad en una época donde el tiempo se ha acelerado, que las motocicletas atraviesan varios niveles de representación desde las estéticas hasta las sociales, que las motocicletas identifican a la gente que las usa sobre todo porque las une como medio de comunicación, que a lo largo de su historia han tenido múltiples implicaciones simbólicas y que su uso simboliza la libertad moderna.

Hasta la presente revisión la revista tiene 6 años de existencia y ha dedicado 17 números al estudio del motociclismo. La IMJS presenta en sus diversas ediciones artículos académicos escritos desde distintas disciplinas sociales y humanísticas, reseñas de libros sobre motociclismo y en algunos números organiza mesas de debate sobre un tema en específico, por ejemplo sobre las películas *The Wild One* y *Easy Rider* o el mencionado trabajo periodístico de Hunter Thompson *Hell's Angels*. Algunas ediciones tienen columnas invitadas o ensayos fotográficos.

Los temas que se abordan en la revista pueden englobarse en los siguientes ejes temáticos: historia y emergencia de diversos movimientos alrededor del motociclismo; estereotipos, estigmas y representaciones de bikers; análisis estéticos e iconográficos del motociclismo; motociclismo y consumo; el futuro del motociclismo; la experiencia del conducir una moto y la relación con el sentimiento de libertad; el cuerpo y las máquinas; reflexiones teórico-filosóficas sobre el tiempo, el espacio y la velocidad en la moto. Dos puntos importantes que hay que señalar es que en la revista abundan los acercamientos histórico-contextuales a determinado fenómeno motociclista (carreras TT [Tourist Trophy], clubes de off-road, mujeres en el motociclismo, etc.); por otro lado, hay un énfasis especial en la participación de las mujeres en la cultura motociclista. Lo que sí es notorio en esta publicación es su vocación interdisciplinaria donde encuentran un punto de diálogo las disciplinas humanísticas como el análisis literario y cinematográfico con las ciencias sociales como la historia o sociología.

Pasando a trabajos más particulares, el libro de McDonald-Walker (2000) es un antecedente fundamental para esta tesis. Desde un amplio acercamiento etnográfico, con entrevistas a profundidad a líderes del movimiento biker en Inglaterra y acercamientos informales con una variedad de bikers, la autora los presenta como un grupo identificado y comprometido a lo largo de su país, con capacidad de formar un bloque de presión que lucha por los intereses del motociclismo. Así, nos informa sobre lo que significa ser biker para esta comunidad y con ello nos menciona las dificultades a las que se enfrentan sobre todo por los estigmas y mitos del motociclista renegado. El acercamiento teórico lo hace desde la teoría de los ‘nuevos movimientos sociales’, aquellos que suponen actores colectivos, en este caso los bikers, que orientan su capacidad de acción social hacia su identidad. Su propósito fundamental en el contexto de los bikers en la Gran Bretaña es “entender lo que lleva a la gente a unirse en grupo, las razones por las que se vuelven activas y las consecuencias de sus acciones para la creación y desarrollo de movimientos y organizaciones” (McDonald-Walker, 2000: 7; traducción mía).

“Mi Vida Loca: An insider ethnography of outlaw bikes in the Houston área” de Giusto (1997) presenta un recorrido etnográfico de 20 años dentro de tres clubes de ‘motociclistas forajidos’, con el objetivo de que sean los propios integrantes de los grupos los que representen, en sus propios términos, la cultura de los grupos de motociclistas. A través de las narrativas de los miembros de los clubes, se presentan las contraargumentaciones para enfrentar los estereotipos que ven a estos grupos como una banda de rufianes problemáticos. El método es el etnográfico y el autoetnográfico, con entrevistas a profundidad y una intensa observación participante.

Hay una serie de textos que se introducen al tema desde la perspectiva de género. Patricia Meyer (2009) dedicó su tesis doctoral, “*We’re just women who like to ride*”, a hacer una etnografía sobre un club de mujeres ‘bikers’ y su ‘empoderamiento’ en el centro de Estados Unidos. En este trabajo la autora rescata y analiza la capacidad de agencia que han tenido las mujeres para ocupar un lugar protagónico en espacios donde comúnmente eran un telón de fondo, un acompañante que siempre dependía del varón, un ciudadano de segunda clase o “a backseat bitch” (Meyer, 2009). De esta manera la autora presenta el testimonio de cómo las mujeres pasaron del asiento trasero de la moto al delantero, que en el imaginario de los ‘bikers’, no está destinado para ellas. Un

acercamiento similar es el de Barbara Joans (2001) con *Bike Lust* quien nos presenta una tipología de mujeres en la cultura biker, en relación al asiento que ocupan en la motocicleta. Para ambas autoras el asiento es un espacio social que se negocia y se disputa.

La prensa y los medios de comunicación han ejercido una fuerza mediadora de las concepciones sobre la masculinidad en relación con las máquinas, tal es el caso de las revistas especializadas en motos y carros. En “Between Man and Machine”, Joshua Maynard (2008) hace un análisis socio-histórico del discurso que maneja la revista más popular en Canadá sobre la cultura motociclista y la manera en que se crean significados de la masculinidad a través de las representaciones que circulan en sus páginas. Enmarcado en la teoría ‘queer’, el autor reconstruye la manera en que la revista ‘masculiniza’ la práctica del motociclismo.

Como lo mencionábamos anteriormente la representación del biker como un joven problemático sigue vigente en algunos textos sobre estos grupos. Un ejemplo de estos textos ubica a los ‘bikers’ en esta categoría, el libro *Tribus Urbanas. El ansia de identidad juvenil: entre el culto a la imagen y la autoafirmación a través de la violencia* (1996). En este libro se habla, a modo casi de inventario, de los ‘motoras’ o ‘bikers’ como un grupo ocioso, nómada, rockero, marginal, afín a la simbología nazi, con tendencias violentas potencialmente presentes, sectarios y en algunos casos delictivos. Vemos en este texto, no sólo el uso de un concepto como el de tribus que los ubica perfectamente como ‘salvajes modernos’, sino que, ante la falta de rigurosidad del estudio del grupo, se ‘esencializan’ sus atributos identitarios, fijándolos en una imagen estereotipada y estigmatizada.

Por otro lado, y mucho más cercano a nuestro contexto, hay un acercamiento histórico que analiza cien años de los grupos de motociclistas en la frontera México-Estados Unidos, *Riding the borderlands* de Gary Kieffner (2009) uno de los editorialistas de la IMJS. Hablando desde la cultura popular y el concepto de saber-poder de Foucault, es un acercamiento a la conformación identitaria de estos grupos a partir de la negociación tanto de sus límites geopolíticos como los sociales y simbólicos, sobre todo los de raza, etnia y género, siendo éste último el que más peso, en términos de machismo, tiene para el mencionado estudio. Este antecedente es muy importante no sólo porque

analiza los ámbitos de la identidad, sino porque ubica su estudio en la frontera México-Estados Unidos. El acercamiento se hace a partir de retomar los planteamientos de Saldívar en *Border Matters*, y persigue el desarrollo de la cultura motociclista en la frontera y su involucramiento con las representaciones míticas de los incidentes relatados anteriormente (Hollister, Altamont, etc.).

Al analizar a un grupo de motociclistas como son los ‘Sólo Ángeles’ de Tijuana no podemos dejar de lado, las representaciones estigmatizadas que se han hecho sobre este tipo de agrupaciones y que siguen operando sobre ellos. En un libro que recupera entrevistas de diversos personajes de Tijuana incluyendo a un miembro de los ‘Sólo Ángeles’, se presenta la manera en que el club quiere combatir este estereotipo a través de labores sociales como la ayuda a niños con escasos recursos o a los propios miembros de su comunidad. En la entrevista, a pesar de reconocer la influencia, hay un claro deslinde de los ‘Hell’s Angels’ y de la imagen que hacen las ‘películas’ de los ‘bikers’. La sentencia es clara “Lejos de ser Ángeles del infierno, ellos son ‘Sólo Ángeles’” (Silva, 2003: 166).

En relación con el vínculo de grupos de motociclistas y sus atribuciones identitarias “El caso de los mensajeros en moto de Buenos Aires” (Rodríguez, 2008) es un análisis del abordaje que hicieron los medios de comunicación sobre las manifestaciones populares y la represión sucedida en diciembre de 2001 en esta ciudad. Aquí los motociclistas jugaron un papel fundamental pues sirvieron como mensajeros para la población ya que avisaban por donde venía la policía y llevaban agua y movilizaban heridos. Los resultados que nos presenta el análisis son dos, por un lado son tratados como héroes: “hermosos Ángeles del Infierno” o “la infantería motorizada del pueblo” (Rodríguez, 2008), por otro lado, se les confunde con las conductas beligerantes que se sucedieron en las manifestaciones. Lo que interesa para traerlo a colación aquí, es que en ambos casos la autora los vincula con las representaciones sociales del ‘biker’ como peligroso o vandálico y que ha sido una herencia de películas como “The wild one”, “Quadrophenia” y/o “Easy Rider”. Esto interesa ya que forma parte del complejo simbólico-expresivo del que se han apropiado los grupos de motociclistas para ser reconocidos; y así, en las disputas por la identidad la heterorrepresentación juega un papel muy importante en la conformación de la misma, en este caso de los ‘bikers’.

En un trabajo etnográfico de Jesús Aguilar Nery sobre el desfile de primavera en Tecate, el autor describe un encuentro entre ‘cholos’ y ‘bikers’ a partir de apropiarse del espacio público desde sus vehículos. Respecto a los cholos, el autor menciona que después del desfile dieron algunas vueltas en la plaza con música en alto volumen, sin embargo la ‘presencia más evidente’ la constituían un grupo de 50 motociclistas de la ciudad de Tijuana con vestimenta ajustada al cuerpo, barba y cabello largo y por supuesto su Harley-Davidson, lo que constituía un “improvisado museo de motocicletas en la calle” (Aguilar, 2005: 88).

2.1.1.2 Lowriders

A los lowriders los encontramos en trabajos académicos sobre todo en aquellos relacionados con el movimiento chicano o el cholismo, así como los que analizan las prácticas de los Hot Rodders.

William Gradante (1982) es considerado como uno de los primeros acercamientos serios publicado en una revista de amplia difusión. Su artículo “Low and Slow, Mean and Clean” es una descripción detallada del fenómeno, e ilustrada con fotografías. Ahí se plasman las ideas del low riding como un movimiento étnico de marcada resistencia frente a la cultura dominante del Hot Rod.

“Low Riding in the southwest: cultural symbols in the mexican community” de Luis F.B. Plascencia (1983), viene a consolidar el estudio de los lowriders en los Chicano Studies de los años ochenta, así como el afianzamiento del estudio de este fenómeno dentro de la cultura americana de los automóviles. Plascencia propone la fusión de símbolos del pachuco, el zoot-suiter y el cholo, como antecedentes del lowrider. Analiza una serie de películas y la revista Low Rider como parte de la difusión del lowriding en su extensión por el suroeste de Estados Unidos.

Hay investigaciones que se dedican plenamente al movimiento ‘lowrider’ como la tesis doctoral de Brenda Bright titulada *Mexican American Low Riders: An anthropological approach to popular culture* (1994). Su texto es una etnografía multisituada de las prácticas del lowriding en tres localidades en Estados Unidos: Los Ángeles, Houston y La española. Identificados con lo ‘chicano’, los ‘Low riders’ modelan una cultura popular basada en la alteración y personalización de automóviles

como una forma de distinción e identificación étnica, lo que en última instancia representa una defensa de su identidad. La autora señala cómo los medios impresos de comunicación han jugado un papel fundamental en la mediación de las identidades en las tres localidades. Bright ha dedicado otros trabajos al tema, adentrándose ahora en aspectos más estéticos como “Nightmares in the new metrópolis” (1998) y *Customized: Art inspired by Hot Rods, Low Riders and American car culture* (2000), en donde hace referencia a los murales pintados en los carros como arte urbano circulando en las calles.

Denise Sandoval (2003), desde los estudios culturales, ha dedicado buena parte de su trabajo a la escena lowrider. Trabajó con cuatro clubes de lowriders, incluyendo a los Dukes de Los Ángeles, recuperando en buena parte de sus análisis las producciones artísticas en estos carros. Gran parte de su crítica la ha dirigido a observar la condición de la mujer en las dinámicas de estos grupos, una posición muchas veces minusvalorada pero por otro lado con fuertes tintes de resistencia.

Charles Tatum (2011) escribió quizá uno de los últimos libros que ha salido publicado respecto a los lowriders. El abordaje lo lleva a cabo desde la cultura popular, y es un acercamiento al movimiento chicano. De manera muy completa el autor abarca desde la historia y evolución de la cultura lowrider, pasando por los aspectos artísticos y mediáticos, haciendo un fuerte análisis de las mujeres donde retoma el trabajo citado anteriormente, hasta la formalización del movimiento en clubes y su performatividad en eventos como los car shows. Es un libro fundamental para conocer este movimiento que plantea de manera completa el estado del conocimiento respecto a la escena actual del lowrider, con la limitación de analizar el movimiento en los Estados Unidos.

Respecto a los trabajos hechos en Tijuana, es José Manuel Valenzuela Arce quien en un trabajo seminal sobre las culturas juveniles, *¡A la brava ése!* (1988), dedica un apartado a los lowriders ubicándolos como un movimiento asociado al cholismo. En ese trabajo, se menciona a los lowriders como una vertiente formal de la expresividad de los cholos, institucionalizada en clubes de carros. Relacionados por una simbología común, la diferencia entre el cholo y el lowrider radica en la posesión de un carro (la ranfla), una estabilidad económica relativa y la vida fuera del barrio. El autor también presenta a los ‘lowriders de barrio’, cholos que no pertenecen a clubes pero que tienen su ranfla y circulan por el barrio.

A manera de recapitulación, tenemos que los trabajos que se han hecho respecto a los grupos de bikers y lowriders en primera instancia reconocen la emergencia de estos grupos a mediados de siglo relacionados a percibirse como problema social y los estigmas que acarrearán hasta el presente. Por otro lado, son acercamientos etnográficos en su mayoría respecto a la cultura popular, los movimientos sociales y el género, aunque existen también trabajos sobre las representaciones discursivas de ambos grupos, sobre todo trabajos en relación a revistas y películas. La mayoría de estas investigaciones se han hecho desde el ámbito anglosajón, aunque existen algunas excepciones en México y Argentina. Así, una vez planteado este panorama, es preciso plantear otro y repasar aquellos trabajos que se encuentran en el cruce teórico que presentamos en este trabajo pero que no se encuentran directamente vinculados con los grupos en cuestión.

2.1.2 Abordajes de la movilidad motorizada

La movilidad motorizada, es decir los carros y las motos, han sido objeto de análisis y deliberación casi desde el momento en que surgen estas máquinas. Uno de los primeros movimientos que reflexionaron al respecto provino desde lo que hoy conocemos como las vanguardias artísticas: el futurismo. La vanguardia que Guerrero ubica como fundadora de la “estética de la máquina” (2010) fue una respuesta estética de la vida moderna mecanizada. Convirtió a los avances tecnológicos de principios de siglo XX (como los automóviles) en símbolos de la modernidad y el progreso a través de diversas formas artísticas. Uno de los pasajes más recordados de su manifiesto dice

Nosotros afirmamos que la magnificencia del mundo se ha enriquecido con una nueva belleza, la belleza de la velocidad. Un automóvil de carreras con su capó adornado con gruesos tubos parecidos a serpientes de aliento explosivo... un automóvil rugiente, que parece correr sobre la metralla, es más bello que la *Victoria de Samotracia* (Marinetti, 2006 (1909): 13)

Vale decir que este movimiento “enarbolaba el progreso y la maquinaria como banderas ... [era] una alabanza ciega al avance tecnológico sin atender al costo humano”. (Guerrero, 2010: 29)

El campo de producción artística en torno a la automovilidad es muy vasto y no es el objeto de esta tesis, sin embargo me gustaría hacer mención de algunas referencias mexicanas pertinentes para nuestro caso de estudio. ‘Los murales industriales de Detroit’ en donde Diego Rivera pintó el proceso de fabricación de los automóviles son un legado importante a la reflexión artística sobre la manera en que la máquina se ha apoderado de la vida moderna. Hay otros artistas que también han trabajado la idea del automóvil y la vida moderna, sobre todo en referencia con la modificación de sus partes. Gabriel Orozco y La DS en donde redujo a una tercera parte un carro Citroën del que habló Roland Barthes; Rubén Ortiz-Torres y su ranfla cósmica una ‘border patrol’ modificada con hidráulicos por todos lados que hacen ‘bailar’ al carro en todas direcciones, una obra que sublima, en su máxima expresión performática, las modificaciones que hacen los lowriders de sus carros; el Ayate Car de Betsabée Romero que, inmovilizado en la valla fronteriza y lleno de rosas en interior y exterior, subvierte los sentidos de la masculinidad del carro y la fluidez del mismo; ‘Rehersal’ de Francys Alys y Rafael Ortega, un video donde un ‘vocho’ trata de subir una colina tijuanaense sin lograrlo; Damián Ortega y la ‘Cosa cósmica’, una escultura que muestra un ‘vocho’ desmontado y colgado por hilos desde el techo.

Siguiendo la mención, Roland Barthes lanza una reflexión sobre el carro en donde exalta más que su funcionalidad, la estética y el goce como parte de una mitología pequeñoburguesa. “Se me ocurre que el automóvil es en nuestros días el equivalente bastante exacto de las grandes catedrales góticas. Quiero decir que constituye una gran creación de la época, concebido apasionadamente por artistas desconocidos, consumidos a través de su imagen, aunque no de su uso, por un pueblo entero que se apropia, en él, de un objeto mágico” (Barthes, 1957: 154).

Desde la tradición ensayística latinoamericana también se hizo alguna reflexión al respecto. Vasconcelos en 1928 escribe una oda al caballo y expresa la manera en que el hombre quiso extender sus habilidades y dominar la velocidad, primero domando a este animal y posteriormente, en la época moderna de las ciudades, refiere al cambio de la cadencia del caballo por la velocidad del automóvil, “la rueda se ha divorciado del tranco y se ha puesto a girar sola” (Vasconcelos, 1928[2004]: 108). Desde Asia, pasando por Europa a su llegada a América, Vasconcelos recuerda el paso del caballo por esas tierras

y el surgimiento del “charro mexicano y su imitación el cowboy” (Vasconcelos, 1928[2004]: 108). Remata el ensayo con un dejo de reproche hacia el hombre moderno que le ha dado la espalda al animal que, condenado a los caprichos humanos, había sido fiel ayudante para conseguir sus ambiciones. “La invención de la máquina de metal fue el signo de que ya iba a terminar el plazo de su condena”. (Vasconcelos, 1928[2004]: 110). Este acercamiento no es menor, pues el caballo está aún inscrito de manera metafórica en el mecanismo de las máquinas, ‘caballos de fuerza’.

Además de lo mencionado anteriormente, podemos encontrar literatura en relación a los vehículos motores, la cultura y la ciudad en distintos ejes, pero que van más allá de nuestros objetivos de análisis por lo que simplemente los mencionamos: literatura asociada al consumo de vehículos (Baudrillard, 1969; 1974), literatura que analiza los carros como medio de comunicación (McLuhan, 1964), literatura asociada a la planificación urbana (Maldonado, 2006; Alegría 2009), y literatura contra el automóvil (Ward, 1996; Lutz, 2010).

De la literatura escrita alrededor de estos temas destaco algunos textos y autores con los cuales es posible discutir de manera más cercana. Daniel Miller (2001) edita *Car cultures. Materializing culture* en donde presenta una serie de artículos de diferentes autores que tienen la característica que este antropólogo plantea: estudios que analizan contextos específicos que modelan lo que es y significa el carro para una determinada sociedad. Así se nos presentan análisis etnográficos en relación con los automóviles y la identidad afro-estadunidense, el cruce entre manejar y el ingerir bebidas alcohólicas en una sociedad que es conocida por sus ciudadanos comprometidos y ‘conscientes’ como la noruega, la relación que tienen los ghaneses con los carros y sus formas de adquisición y reparación, las disputas de género en relación con el manejo de una camioneta en una comunidad aborígen australiana, la dependencia del carro y sus sentidos en la Gran Bretaña, la habitabilidad del carro, entre otros estudios. En corto, Miller está abogando por estudiar aquellas culturas en donde el carro es el elemento central de significación. Algo que nos proponemos en esta investigación con la extensión hacia las motocicletas.

Otro libro de consideración es una edición de Wollen y Kerr (2002) titulada *Autopia. Cars and culture*, en donde se presenta un compilado de textos en relación a los carros y la cultura desde una variedad de acercamientos, etnográficos, visuales, literarios,

ensayísticos, teóricos, con la característica común de invitar a reflexionar sobre la significación de las máquinas motoras y sus contextos. El libro está dividido en cuatro partes: cars in culture, cars and capital, motor spaces y myths and motors. La primera nos presenta algunos acercamientos en torno a las diversas artes y el automóvil (cine, literatura, escultura, pintura); la segunda contiene en su mayoría acercamientos históricos y etnográficos que ubican al carro en contextos específicos de estudio tal como La Habana y sus carros antiguos, la cultura automovilística en Japón y en China, el ‘Ambassador’ como ‘rey’ de las carreteras hindúes; la tercera parte refiere sobre todo a ensayos reflexivos y teóricos sobre las carreteras y la ciudad en donde encontramos textos de autores como Marshal Berman y las carreteras neoyorquinas, y Marc Augé y las glorietas europeas; en la última parte se recupera el texto de Barthes, y se abundan en nociones que relacionan sexualidad, género y automovilidad. Como se puede apreciar, un libro que otorga una excelente y completa entrada a las reflexiones en torno a carros y cultura.

En el terreno teórico, investigadores ingleses como John Urry, Nigel Thrift y Mike Featherstone (2005) han acuñado el concepto de ‘automovilidad’. Ubicados en el paradigma teórico de las movilidades, los autores abundan sobre una dimensión de este concepto, la automovilidad que tiene relación con la fluidez, la movilidad territorial y la ciudad, un concepto que refiere a nuevas y múltiples formas de significar el habitar, viajar y socializar en la ciudad a través de máquinas motoras. Este término se discutirá más adelante.

En el contexto latinoamericano es en Chile donde se han llevado a cabo análisis desde estos conceptos de movilidad y automovilidad. Jirón ha analizado las prácticas de movilidad en las redes de transporte público en Santiago (2009) y Ureta Icaza analiza el uso del automóvil en contextos periféricos y de escasos recursos (Ureta, 2009).

Carlos Lange (2011), por su parte, propone algunas consideraciones para analizar las dimensiones culturales de la movilidad urbana en los distintos ámbitos de interacción que se presentan en la ciudad: avanzar en la conceptualización dicotómica con que se piensa lo urbano (campo/ciudad, societario/comunitario, centro/periferia), cuestionar la correlación entre un territorio delimitado y la identidad, atender a la aceleración de la vida social urbana y situar la importancia de la movilidad urbana en la vida cotidiana de

los urbanitas. Sus reflexiones nos empujan a tener una visión compleja de la movilidad urbana sobre todo cuando propone ubicarla en distintos ámbitos de interacción que se entrecruzan cotidianamente, sin embargo el autor trabaja sobre una concepción de cultura urbana que busca modos de vida y modelos de comportamiento en la ciudad y no redes de significación, por lo que este estudio plantea abordar la movilidad en ese camino.

José María Casado hace una revisión de los estudios sobre movilidad cotidiana en México. El autor repasa los análisis que se han hecho sobre “el conjunto de desplazamientos que suponen el retorno al lugar de pernocta habitual dentro de un mismo día” (Casado, 2008). Los textos que revisa hacen referencia, en su mayoría, a estudios cuantitativos que se han centrado en la temática del transporte público en un espacio geográfico privilegiado de estudio, la Ciudad de México, aunque dedica algunas páginas a los estudios de transmigración en la frontera y a algunas regiones de la república como Coahuila y Yucatán.

Una aproximación importante desde los estudios culturales en torno a los carros y la ciudad, es *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos: México, 1940-2000* de Canclini, Mantecón y Castellanos (1996). Este libro toma como objeto de estudio el viaje en sí mismo, el desplazamiento por la ciudad; con ello, se ubica un giro de la mirada antropológica acostumbrada a trabajar con culturas localizadas, esto sin duda alguna, se instala en el paradigma de las movilidades desde el que hablan Urry, Thrift y Featherstone. Finalmente lo que se analiza en este libro son los relatos de la experiencia del viaje de los usuarios de la capital, y la construcción de los imaginarios de la urbe que crean “las múltiples ciudades de los viajeros” (1996: 61). Así, el estudio está pensado como una forma de adentrarse a la diversidad de la ciudad a partir de los viajes que se hacen en ella desde los diversos medios de transporte, carros, motos, transporte público. Se rescatan sobre todo algunas ‘tácticas’ con que los viajeros de la ciudad enfrentan las dificultades que implica movilizarse en ella.

Es preciso hacer notar que en los trabajos revisados no hay acercamientos que vinculen de manera explícita la relación a la movilidad motorizada con las teorías de las identidades, por lo que aquí quiero proponer una mirada a la construcción identitaria en torno a objetos cuya característica principal es la movilidad motorizada, con ello quiero resaltar la importancia de ‘movilizar las identidades’ por la ciudad.

Planteado el panorama sobre el ‘estado de la cuestión’ de los temas y conceptos a estudiar, es momento de avanzar en la conceptualización que enmarcará la interpretación de los fenómenos de los bikers y low riders que llevamos a cabo en este trabajo.

2.2 Cultura (s)

2.2.1 Formas de entender la cultura

Laura Desfor Edles (2002) sistematiza en tres grandes esferas la multiplicidad de definiciones en torno a la cultura: 1) estéticas, 2) etnográficas y 3) simbólicas. Las definiciones estéticas o humanísticas de cultura relacionan a la cultura con el ‘cultivo de la mente’; la cultura como algo que se ‘cultiva’ a través de las artes o la educación. Los problemas de esta definición es que se concentra en la calidad creativa de los individuos, olvidando que la cultura es un fenómeno colectivo. Por otro lado es una definición jerarquizante, elitista y crea una dicotomización entre alta cultura (gente cultivada) y baja cultura (gente no cultivada).

Las definiciones etnográficas entienden a la cultura como un modo de vida integral (Desfor, 2002: 4). Aquí es importante reconocer que el papel protagónico para el estudio de la cultura, durante una buena parte del siglo pasado, fue de la antropología. Gilberto Giménez (2007) menciona tres fases en el desarrollo teórico por parte de la antropología cultural americana: la fase concreta, la fase abstracta y la fase simbólica; dichas fases pueden caracterizarse, respectivamente, por el estudio de *costumbres*, *modelos* y *significados*. En la fase concreta se entiende a la cultura, de manera general, como el conjunto de ‘costumbres’, “formas o modos de vida (*way of life*) que caracterizan e identifican a un pueblo” (Giménez, 2007: 26)¹. En la fase abstracta los antropólogos dejan de centrar su atención en las ‘costumbres’ y se concentran en ‘modelos de comportamiento’. La cultura es atribuida con un carácter abstracto al circunscribirla a “los sistemas de valores y a los modelos normativos que regulan los comportamientos de las personas pertenecientes a un mismo grupo social” (Giménez,

¹ Tylor y Morgan desde el evolucionismo y Boas desde el relativismo o particularismo histórico serán los principales representantes de esta fase.

2007: 27) definiéndose en términos de pautas, modelos o esquemas de comportamiento². Las definiciones etnográficas de cultura presentan el problema de que son tantas y tan amplias que por un lado hay una “completa *fusión* de los ámbitos *cultural* y *social*” (Desfor, 2002: 4), y por el otro, entramos en un pantano conceptual que oscurece más las cosas, como dice Geertz, en vez de clarificarlas.

Del análisis de las costumbres y los modelos de pensamiento, las nociones simbólicas pasaron a entender a la cultura como un entramado de significaciones y/o símbolos compartidos. Es Clifford Geertz quien, en *La interpretación de las culturas* de 1973, nos presenta una teoría de la cultura partiendo desde una concepción semiótica de la misma en donde la cultura es una urdimbre de significados fabricada por el hombre, “estructuras de significación socialmente establecidas” (Geertz, 2005: 26). Aquí la conducta humana es entendida como acción simbólica que crea redes de significación. Dicha acción será visible en los fenómenos sociales y sus prácticas, por lo que en el examen de las dinámicas sociales se hará patente el entramado de significación. En estas concepciones, la cultura es vista como un texto que los sujetos de estudio están interpretando y que a su vez el investigador interpreta, por lo que el producto de la investigación se convierte en una interpretación de interpretaciones. Aunque hay que ser claros, la cultura no sólo está para ser leída, es “también un instrumento de intervención sobre el mundo y un dispositivo de poder” (Giménez, 2007: 35).

Se podría decir que las aportaciones de Geertz forman parte de diversas reflexiones epistemológicas que sacudieron el campo académico al cuestionar las bases mismas de la producción de su saber y las relaciones de poder implícitas en el mismo³. Estas aportaciones son fundamentales para la consolidación del denominado giro cultural en las ciencias sociales occidentales.⁴ Sin embargo habría que tener presente a las posturas que mencionan que América Latina ya había configurado su propia corriente de

² Sus principales representantes son Mead, Benedict, Linton y Herkovits. En gran parte siguiendo la tradición de pensamiento de Franz Boas.

³ Valenzuela ha englobado en cuatro grandes campos de pensamiento estas reflexiones: el multiculturalismo, el posmodernismo, el poscolonialismo y los estudios culturales (Valenzuela, 1998; 2003).

⁴ Bonnel y Hunt (1999) mencionan que el giro cultural está constituido por: la caída del estatuto primordial de las condiciones sociales para explicar la realidad; la concepción simbólica de la cultura; el dilema de percibir las categorías sociales como representaciones; el colapso de la explicación monocausal y el surgimiento de los *cultural studies*.

pensamiento en torno en la investigación de la cultura, el pensamiento crítico latinoamericano, anclada en la rica tradición de la crónica y el ensayo (Trigo, 2004; Valenzuela, 2003; Ríos, 2004; Szurmuk y McKee, 2009).

2.2.2 La definición simbólica de la cultura

Una vez planteado esto, es hora de ahondar en la definición operativa en torno a la cultura que enmarcará el análisis de este trabajo. La cultura es “*la organización social de significados, interiorizados de modo relativamente estable por los sujetos en forma de esquemas o de representaciones compartidas, y objetivadas en formas simbólicas, todo ello en contextos históricamente específicos y socialmente estructurados*” (Giménez, 2007: 49).

Hay que hacer énfasis en que la cultura es una *construcción social*, la cultura se crea (y a su vez es creadora) en la interacción de los individuos y sus prácticas. Si las redes de significación se estructuran socialmente quiere decir entonces que toda práctica social tiene una dimensión cultural, es decir, que está inserta en un horizonte de significado. Otra característica que parece evidente, pero que podría evocar confusiones si no se aclara, es la condición colectiva de esa red de significados: al ser social, la cultura es siempre compartida. En este trabajo estamos entonces buscando la construcción de significados de la agrupación en torno a los autos y las motos y sus formas de circulación social y espacial.

Es importante tener en cuenta que los contextos de estudio son *históricos*, productos de un *proceso* en continuo devenir y transformación, nunca acabados. Sin embargo no habría que perder de vista que los análisis se hacen en contextos específicos de estudio, por lo tanto las culturas son también *situacionales*, en un aquí y un ahora. En el caso que nos compete los significados de ser biker y lowrider son productos de un largo proceso histórico que hemos podido ubicar con la emergencia de culturas juveniles a mediados de siglo XX, pero el estudio se ha hecho a inicios de siglo XXI en la ciudad de Tijuana lo que será de consideración para la evaluación de los resultados.

2.2.3 La condición plural de la cultura y las culturas urbanas

Raymond Williams (1983), recordando al romanticismo de Herder y su diferencia entre cultura y civilización, nos remitirá a los modos específicos de vida y la variedad cultural en periodos, naciones, grupos económicos y sociales por lo que recupera la condición plural de la cultura. Los trabajos tendrán que hablar de *culturas* específicas relacionadas con contextos específicos, más que de una cultura generalizable a las sociedades humanas. Por ello en este trabajo se hablará de las culturas motorizadas como culturas urbanas y no como subculturas o tribus, debido a que intento evitar conceptualizaciones anacrónicas y no postulo que hay un sistema cultural mayor y otro menor subordinado. Las relaciones desiguales se abordarán en términos de poder pues como dijo De Certeau “la cultura en plural llama sin cesar al combate” (De Certeau, 2004: 196).

Colocando esta concepción de cultura en un espacio moderno y diverso como es la ciudad, el concepto de culturas urbanas ayuda para remitirme a los procesos plurales de sentido que circulan en las calles de la ciudad. Héctor Rosales menciona al respecto que

surge la pregunta sobre cómo se organizan los espacios sociales desde necesidades y formas de simbolizar (y por tanto estar en) lo cotidiano en condiciones de diferencia y alteridad. En este cruce entre *semiosis* y diversidad, el concepto de cultura se difracta y se pluraliza. Las investigaciones hablarán ahora de culturas urbanas, no sólo de aquellas que tienen referencias territoriales, sino de las que surgen de los recorridos, las formas de consumo y los espacios públicos. (Rosales, 2003: 302).

Así se habla de la existencia de muchas culturas urbanas, entre ellas las culturas motorizadas que no necesariamente tienen referentes territoriales fijos para asentar sus procesos simbólicos llevados a cabo en y sobre la ciudad.

2.2.4 Formas objetivadas y formas interiorizadas de cultura

Las culturas toman formas específicas y pueden distinguirse en dos grandes esferas: las formas objetivadas y las formas interiorizadas. Las formas objetivadas son las más visibles al análisis, éstas remiten a prácticas, rituales, monumentos, símbolos, danzas, acciones, eventos y una variedad de objetos y bienes que se entienden como *soportes materiales de la producción simbólica*. Ahora bien, estas formas materiales de la cultura

operan a través de los actores sociales, y éstos los incorporan en forma de esquemas cognitivos que orientan sus prácticas sociales, que los hacen identificarse y reconocerse y les da herramientas mentales para conducirse en el mundo. “Las representaciones socialmente compartidas, los esquemas cognitivos, las ideologías, las mentalidades, las actitudes, las creencias y el *stock* de conocimientos propios de un grupo determinado constituyen las formas internalizadas de cultura” (Giménez, 2007: 47-48). Pensar en la interiorización de la cultura interesa porque hace evidente la dimensión activa del agente social y no lo coloca sólo como un sujeto pasivo modelado por la realidad social sin capacidad de acción sobre ella. La interiorización de la cultura, sus representaciones y modelos para la acción, representa el vínculo entre una teoría simbólica de la cultura y las teorías de las identidades.

2.3 Identidades

2.3.1 La construcción social de las identidades

Parto de la idea de que “las identidades sólo pueden formarse a partir de las diferentes culturas y subculturas a las que se pertenece o en las que se participa” (Giménez, 2004: 78), aquí hablamos de las culturas urbanas motorizadas. Por lo que acepto la proposición que considera a las identidades como parte de una teoría de la cultura interiorizada de los actores sociales, como “el *lado subjetivo* de la cultura considerada bajo el ángulo de su función distintiva”. (Giménez, 2009: 27). Desde la concepción simbólica de la cultura profundizo en el concepto de identidades para analizar los procesos de construcción colectiva identitaria de estos grupos a partir de las prácticas de agrupación en torno a carros y motos, exhibición y circulación de los mismos y reconocimiento social. Esto es así por que no se puede hablar de la identidad, como sentido de pertenencia a un grupo y de distinción de otros, sin pensar que ésta se forma en una cultura específica, en una ‘red social de significación’ de la realidad. Esto es fundamental para entender el ‘sentido colectivo de la acción’ que tienen los grupos de automovilistas y motociclistas estudiados.

Se puede decir que hay dos perspectivas teóricas divergentes donde podemos fundar dos grandes acercamientos para el análisis de las identidades en la sociedad, las

propuestas esencialistas y constructivistas⁵. Las primeras están centradas en la estructura y el funcionamiento social que *permanece* mientras que las segundas enfocan su mirada en la *transformación* y el *cambio* del cuerpo social a través de la acción de los individuos. Este trabajo está colocado en una postura constructivista; con ello se acepta como premisa que las identidades motorizadas son una construcción social. Las identidades no son una esencia o un atributo intrínseco de las personas, sino que se generan a partir de la interacción social semantizada⁶. Plantear que las identidades son construidas permite entenderlas como un proceso abierto y dinámico y no como un producto acabado, nos hace referencia a su condición histórica y a que están involucradas en una dialéctica entre permanencia y cambio. Las identidades no son estáticas son procesos dinámicos en diálogo entre pasado y presente, de modo que las identidades también son situacionales “son constructos históricos definidos y definibles a partir del entendimiento de su inserción en contextos sociohistóricos particulares.” (Valenzuela, 2000: 27).

Las identidades son relacionales, es decir están insertas en la interacción social. Esta es la idea que Barth (1976) coloca en la mesa de discusión cuando menciona que lo que define a un grupo (étnico, en su caso de estudio) no es su contenido, sus rasgos observables, sino cómo se construyen sus fronteras. En claro debate con la antropología clásica que estudiaba comunidades aisladas definidas por rasgos observables sin interacción con el otro, Barth señala que es esta interacción la que construye los bordes, la que señala los límites con la diferencia. Es decir, los grupos no se definen por su contenido cultural de forma aislada, sino por la relación que se establece con el otro. Es justo en ese contacto donde se dan procesos sociales que permiten construir fronteras que enmarcan a los sentidos de pertenencia⁷. Sin embargo aquí cabe hacer una pequeña

⁵ En la teoría social clásica ya existían este tipo de acercamientos. Pero en ella más que buscar la ‘identidad’ hay que buscar nociones que aludan a los procesos de diferenciación de un grupo, que aludan a los atributos o similitudes de un ‘nosotros’. Dichas concepciones implícitas de la identidad las podemos encontrar expresadas en términos como: “‘conciencia colectiva’ de Durkheim, ‘conciencia de clase’ de Marx, ‘Verstehen’ de Weber y ‘Gemeinschaft’ de Tonnies” (Cerulo, 1997: 386).

⁶ Como dicen Bauman (2001) y Taylor (1996) la identidad es un concepto esencialmente moderno. La modernidad desmantela un orden divino y emprende la misión de crear otro orden según los postulados de la razón; lo que constituye de esta manera, un llamado a la autoafirmación. En la modernidad, el individuo ya no se ve como un producto de la predestinación divina, ahora “se le otorga un papel ineludible en su autodefinición” (Taylor, 1996: 12) y se le coloca de manera directa en una lucha por el reconocimiento. Así, la identidad pasa de ser algo dado, a ser algo que se busca y se construye socialmente.

⁷ Lamont y Molnar crean una distinción entre límites sociales y simbólicos. Los límites sociales se manifiestan en el desigual acceso y distribución de recursos y oportunidades sociales, mientras que los

pronunciación a favor de los rasgos observables de las comunidades de estudio, pues éstos son relevantes para construir fronteras sobre todo cuando son significativos para los miembros de los grupos, lo cual es muy importante con los individuos de los grupos de bikers y lowriders. Hay que observar cómo son elegidos éstos contenidos culturales, es decir el complejo simbólico-expresivo con el que el grupo se identifica y construye las fronteras identitarias.

La argumentación anterior nos lleva a pensar sobre una operación central en el proceso de construcción identitaria: el reconocimiento. Para que exista social y públicamente “la autoidentificación del sujeto tiene que ser reconocida por los demás sujetos con quienes interactúa” (Giménez, 2004: 89). Para que la identidad tenga un lugar en la sociedad y sea “lograda” (Taylor, 1996: 13), tiene que existir el reconocimiento de otro con quien se interactúa y que también imputa significados a la autoadscripción identitaria. De aquí se desprende que la identidad es una dialéctica constante entre los procesos de definición interna y de imputación externa, “es una especie de compromiso o negociación entre autoafirmación y asignación identitaria, entre ‘autoidentidad’ y ‘exoidentidad’” (Giménez, 2004: 90). Por un lado los individuos se diferencian de otros sobre la base de un criterio de comunidad y de adscripción a un grupo; por otro lado, este proceso debe ser reconocido por los ‘otros’ como una identidad.

2.3.2 Sentido de pertenencia social: autoadscripción y heteroadscripción

El individuo se vincula con grupos o colectivos a través del sentido de pertenencia social, es decir “la inclusión de la personalidad individual en una colectividad hacia la cual experimenta un sentimiento de lealtad (...) [y que se realiza] *mediante la apropiación e interiorización al menos parcial del complejo simbólico-cultural* que funge como emblema de la colectividad en cuestión” (Giménez, 2009: 31). Aquí pensamos en los actores que forman parte de los grupos de bikers y lowriders y se apropian de sus maneras de entenderse y hacerse reconocer como tales.

Como el mismo Giménez lo menciona, este complejo simbólico-cultural bien puede conceptualizarse como las ‘representaciones sociales’ provenientes de la

límites simbólicos son una suerte de representaciones sociales con las que los actores definen y categorizan su realidad social, “separan a la gente en grupos y generan sentimientos de similitud y membresía grupal” (Lamont y Molnar, 2002: 168).

psicología social francesa, es decir, como “Imágenes que condensan un conjunto de significados; sistemas de referencia que nos permiten interpretar lo que nos sucede, e incluso, dar un sentido a lo inesperado; categorías que sirven para clasificar las circunstancias, los fenómenos y a los individuos con quienes tenemos algo que ver; teorías que permiten establecer hechos sobre ellos” (Jodelet, 1985: 472). Las representaciones sociales son un conocimiento que los individuos generan socialmente a través de la interacción, las prácticas sociales y la comunicación, en pocas palabras, son un ‘conocimiento de sentido común’. Así, al formarse a través de las relaciones en sociedad, las representaciones sociales modulan lo real, otorgan marcos de referencia para interpretar la realidad de manera pragmática y actuar sobre ella⁸. Siguiendo la argumentación anterior, la pertenencia a un grupo de motos o carros implica compartir las representaciones sociales que caracteriza y define a dicha colectividad, es decir, compartir los sistemas de referencia (como el tipo de vehículo y la vestimenta) y el conocimiento de sentido común (como la forma de usarlas y expresarse en relación a dichas máquinas). Las representaciones sociales evidencian el hecho de que la identidad motorizada es el lado subjetivo de la cultura de los vehículos motores, es la apropiación interiorizada de la organización social de los significados en torno al carro y la moto.

Así como el sentido de pertenencia puede definirse de manera interna, también hay un componente que adscribe a los sujetos a una pertenencia social a través de imputaciones externas. Ervin Goffman (1963) menciona que el estigma es un atributo profundamente desacreditador conferido por los otros con quienes se interactúa en sociedad, que puede llevar a fuertes actos de discriminación y reducción del otro como un

⁸ Según Giménez (2007) los propios teóricos de las representaciones sociales reconocen que la teoría del ‘habitus’ de Bourdieu es equiparable a la suya. Los *habitus* son “sistemas de *disposiciones* duraderas y transferibles, estructuras estructuradas predispuestas para funcionar como estructuras estructurantes” (Bourdieu, 1991: 92). Con esta definición Bourdieu nos está diciendo que el individuo introyecta las estructuras sociales a las que pertenece y a su vez las exterioriza a través de las prácticas. Como ‘estructura estructurada’ el *habitus* es la interiorización de la exterioridad es lo social incorporado al punto de que sus prácticas están condicionadas de manera no-consciente (‘colectivamente orquestadas’) por ellas. Adquiridos en el proceso de socialización, los *habitus* en el cuerpo se convierten en *disposiciones* duraderas. Con estas disposiciones, se hace referencia a ciertas actitudes, inclinaciones a sentir, hacer y pensar que los individuos han interiorizado debido a sus condiciones de existencia. Sin embargo, el individuo social no es un sujeto pasivo que recibe las estructuras sin ninguna capacidad de agencia, por eso el *habitus* es también ‘estructura estructurante’, es un *sentido práctico* para la acción en un espacio social. “Es ese principio [o esquema] generador y unificador que retraduce las características intrínsecas y relacionales de una posición en un estilo de vida unitario, es decir un conjunto unitario de elección de personas, de bienes y prácticas” (Bourdieu, 2007: 19).

ser social. El estigma se construye en relación al otro que es diferente a uno mismo, en este sentido, es una heteroadscripción. El estigma también puede ser interiorizado a modo de representaciones sociales y funcionar, de esta manera, como una guía de acción para la práctica social. Hay también otras formas de heteroadscripción a través de la representación que otros sujetos hacen de uno mismo como el prejuicio y el estereotipo. El prejuicio es “un conjunto de ideas sin sustento, de creencias sin apoyo racional, que constituyen la percepción que tiene un grupo de personas acerca de las características de otro grupo, características que pueden o no corresponder a la realidad” (Valenzuela, 1998: 297). El estereotipo es también una percepción sin sustento del otro, pero es una posición endurecida y caricaturizada. Con un grado de rigidez mayor, persiste en el tiempo y es impermeable a la información que le demuestra lo contrario. Su particularidad más importante consiste en que se toman rasgos poco relevantes para la configuración identitaria del individuo y se consideran como características determinantes que definen al estereotipado. Las identidades de bikers y lowriders revelan un proceso histórico de fuerte estigmatización.

2.3.3 Umbrales de adscripción

Al hablar de la pertenencia social es preciso hacer una aclaración, la adscripción social se realiza a través de repertorios identitarios múltiples. Las personas están insertas en diversas formas de adscripción (familia, nacionalidad, etnicidad, grupos de pares, etcétera) por lo que la compleja vida social y su interiorización semantizada no pueden reducirse a una sola pertenencia. Los individuos, eso sí, confieren a algunos de estos ámbitos mayor peso significativo para guiar sus acciones en sociedad y es entonces cuando se empiezan a localizar pertenencias sociales específicas como es el caso de las identidades motorizadas cuya característica esencial es la construcción de sentidos de pertenencia a través de artefactos motores. Este tópico también ha sido tematizado desde el concepto de identificación.

La noción de identificación, extraída del psicoanálisis, viene a apuntalar al concepto de identidad que por sí mismo parecería inmovilizar el dinamismo social, a través de la exclusión, el señalamiento de límites y su asociación a la unidad. La identificación refuerza que las identidades no son una unidad estable a lo largo del tiempo

sino que son “construidas de múltiples maneras a través de discursos prácticas y posiciones diferentes, a menudo cruzados y antagónicos. Están sujetas a una historización radical y en un constante proceso de cambio y transformación” (Hall, 1996: 17). No quiero señalar con ello que la identificación es una noción opuesta a la de identidad, sino al contrario es complementaria: mientras la *identidad* se ubica en la historia y en el sentido a través de la memoria, la *identificación* viene a complementar y redefinir esta noción apuntando a la vida contemporánea y al sentido ejercido a través de las prácticas y los usos actuales de la memoria.

Las identidades sociales se apoyan en una serie de atributos conferidos de significado que permiten afirmar la diferencia y sirven como emblemas de identificación, es decir, se apuntalan sobre una serie de criterios distintivos que favorecen el reconocimiento, similar a lo que antes hemos llamado *soportes materiales de la producción simbólica* y a lo que algunos teóricos han abordado con el concepto de ‘colección’⁹. Estos pueden tomar la forma de cualquier tipo de forma simbólica (emblemas, logotipos o banderas), de rasgos caracterológicos (modelos de comportamiento, rasgos de personalidad o sociabilidad, lenguaje, relaciones entre sexos, estereotipos), de rasgos superficiales (vestimenta, arreglos personales), de conjuntos de objetos materiales (vehículos, retratos) hasta aquellos que remiten a un pasado en común (relatos, leyendas, personajes míticos, ‘lugares de la memoria’). Importantes para darse a conocer y hacerse reconocer, estos emblemas de identificación se presentan muchas veces mediante distintas estrategias de manifestación que ponen en la escena pública la identidad en cuestión.

2.3.4 El grupo como identidad colectiva

Las identidades motorizadas en tanto culturas urbanas son grupales. Es decir, en tanto redes de organización de los significados se organizan de manera colectiva. Desde un enfoque sociológico ‘miniaturista’ como lo llama, Fine (2012) hace un llamado a reflexionar sobre los ‘grupos pequeños’, redes densas de relaciones e interacciones a

⁹ La noción de colección involucra a la acumulación de posesiones para la construcción de la identidad. Apropiarse del mundo a partir de reunir cosas en función del gusto y la exhibición en torno a uno mismo. “La idea de que la identidad es una especie de riqueza (de objetos, conocimiento, recuerdos, experiencia) seguramente no es universal (...) En occidente, sin embargo, la recolección ha sido desde hace mucho una estrategia para el despliegue de un sujeto, una cultura y una autenticidad posesivos” (Clifford, 1995: 260).

través de las cuales emerge la colaboración, insertas dentro de un entendimiento cultural que modela (y a su vez ayudan a modelar) la identidad grupal. Los grupos pequeños no están desvinculados con lo macro, al contrario, son el punto de apoyo, reproducción y resistencia, de los discursos sociales más amplios. Para ello Fine, a través de su vasta experiencia en la observación de grupos, resalta los mecanismos que muestran como la acción local está vinculada con el orden social, como la trascendencia, la representatividad y la generalización. La trascendencia refiere a los múltiples niveles donde opera el proceso social, la representatividad alude al hecho de que el comportamiento de los integrantes del grupo puede reconocerse como las acciones de la colectividad, y la generalización invita a pensar como los casos de un grupo pueden equipararse a los de otros con características similares. Es necesario entonces orientar esta perspectiva grupal hacia la identidad, pues como dice el mismo Fine “la intimidad, la preocupación y la atención de los participantes en grupos pequeños permite la creación de identidades sociales y vínculos con unidades más grandes” (Fine, 2012: 2). Las teorías de los movimientos sociales pueden mostrar de qué manera se lleva a cabo esta orientación a través de la acción colectiva.

Giménez menciona que es posible hablar de identidades colectivas en analogía con las individuales¹⁰, son diferentes pero semejantes a la vez. Son diferentes, dice este autor, porque los colectivos no tienen autoconciencia, ni son entidades delimitadas, ni constituyen un ‘dato’ del mundo social sino un ‘acontecimiento’; son semejantes ya que tienen capacidad de diferenciarse, de ubicar límites con su diferencia, de colocarse en un campo, de tener una ‘duración’ temporal y necesitan ser reconocidas. La reflexión en torno a las identidades colectivas es importante para un trabajo que pretende establecer la relación entre la identidad y su construcción como narrativas de identificación colectiva como sería el caso de las identidades motorizadas de bikers y lowriders.

La identidad como orientadora de la acción colectiva se ha introducido en el análisis social para responder a los vacíos que las teorías de los movimientos sociales dejaban ante las motivaciones no-instrumentales de los actores (Polleta y Jasper, 2001). Dice Melucci que los sentidos de la acción colectiva deben funcionar a través de cierto

¹⁰ Aunque la advertencia que se lanza es tener cuidado de no caer en la aporía sociológica de hipostasiar los colectivos por los individuos, es decir, de imputar las características individuales a una realidad colectiva.

grado de identificación entre los actores, “no podrían operar sin la capacidad del actor de percibirlos e integrarlos en un sistema de interacción y negociación de las orientaciones, respecto a los fines, medios y ambiente de su acción” (Melucci, 1999: 44). Este sistema de acción es entendida como la identidad colectiva, un proceso que “remite a una red de *relaciones activas* entre actores que interactúan, se comunican y negocian entre sí, se influyen recíprocamente y toman decisiones (...) puede concebirse como *la capacidad de un actor colectivo para reconocer los efectos de sus acciones y para atribuir estos efectos a sí mismo*” (Giménez, 2004: 93).

Continuando con la argumentación Giménez define la identidad colectiva en términos grupales como “la percepción colectiva de un ‘nosotros’ relativamente homogéneo y estabilizado en el tiempo (in-group), por oposición a ‘los otros’ (out-group), en función del reconocimiento de valores, proyectos y orientaciones comunes, así como de una memoria colectiva supuestamente compartida” (Giménez, 2009: 54). Se rescata aquí que en la constitución de la identidad colectiva como un proceso histórico, la memoria es parte central en su definición, ya que remite al sentido de pertenencia de los miembros de una comunidad hacia un pasado en común que los unifica en el presente. La memoria es aquello del pasado que sigue vivo y está actuando en el presente; como dice Pierre Nora “la memoria es un fenómeno perpetuamente actual, un lazo que nos ata con un eterno presente” (Nora, 1989: 8). En este sentido la memoria no está anclada en el pasado sino que está actuando a través de estar inserta en las prácticas, los atributos y emblemas de identificación del grupo y sus miembros.

2.3.5 Identidades y relaciones de poder

He mencionado que la consolidación de una identidad implica un reconocimiento social y que éste se logra por medio de lograr demarcar límites con el otro en una suerte de negociación entre autoadscripción y heteroadscripción. De lo anterior se desprende que dicho reconocimiento lleva aparejado una contienda por los significados de la adscripción identitaria. Las identidades implican disputa. Al desarrollarse en la interacción social, las identidades no son planas, envuelven constantes luchas desde “posiciones relacionales de poder” (Valenzuela, 2000: 28).

Castells dice que el poder es “la capacidad relacional que permite al actor social influir de manera asimétrica en las decisiones de otro(s) actor(es) social(es), de manera que favorece las voluntades, intereses y valores del actor empoderado” (Castells, 2009: 10). Con ello entendemos que una implicación central en la construcción de identidades son las relaciones de poder. La negociación por el reconocimiento, sea el que se pide o el que se otorga, se hace siempre desde una posición de poder. El poder exhibe por lo tanto que las relaciones sociales son asimétricas, y en este sentido implican, desde distintos niveles, diversos ejercicios de poder, como disciplinamientos y vigilancias, así como las más variadas resistencias. En términos de Michel de Certeau el ejercicio de poder se entiende en forma de ‘estrategias’ como la manipulación de “las relaciones de fuerzas que se hace posible desde que un sujeto de voluntad y poder (una empresa, un ejército, una ciudad, una institución científica) resulta aislable” (De Certeau, 1996: 42), es decir, la capacidad de hacer de lo ajeno algo propio. Así el poder y la voluntad se ejercen desde un lugar propio. De Certeau señala que el campo de acción de la resistencia siempre es el lugar del otro, por lo que llama ‘tácticas’ a esas ‘ocasiones’ en que la estrategia baja la guardia, son esas acciones calculadas que utilizan, vigilantes, “las fallas que las coyunturas particulares abren en la vigilancia del poder propietario” (De Certeau, 1996: 43).

Las relaciones de poder también se introyectan y cargamos con ellas en forma de representaciones sociales y disposiciones corporales. Veremos más adelante cómo en las identidades de bikers y lowriders, las calles de la ciudad son un ámbito importante de disputa de las identidades. Finalmente lo que quiero señalar con este apartado es que todo el análisis está enmarcado en última instancia dentro del gran campo de las relaciones de poder. Se trata de una disputa por los significados culturales, incluyendo las concepciones de género y clase, desde la puesta en escena de las identidades motorizadas que son implícitamente, por su capacidad de significación, relaciones de poder.

2.4 Automovilidad

2.4.1 El paradigma de la movilidad

Aquí hablamos de identidades motorizadas cuya característica esencial es la construcción de sentidos de pertenencia a través de artefactos que se definen por la posibilidad de

movimiento. Es preciso entonces sentar algunas bases conceptuales en torno a las movilidades, término que se ha anunciado como un “hecho geográfico que yace en el centro de las constelaciones del poder, la creación de identidades y las microgeografías de la vida cotidiana” (Cresswell, 2010: 550; traducción mía).

Las movilidades implican un desplazamiento en un tiempo y un espacio al igual que el movimiento, pero a diferencia de éste que se realiza en tiempos y espacios abstractos, las movilidades se llevan a cabo en un mundo de significados sociales, es decir “son parte del proceso de producción social del tiempo y el espacio” (Cresswell, 2006: 5; traducción mía).

John Urry (2007) dice que el ‘giro de las movilidades’ es un replanteamiento para las ciencias sociales en tanto que se piensa a las relaciones sociales como “entidades circulantes” (Urry, 2007: 46). Así, se interroga el movimiento de las interacciones que se llevan a cabo a través de una variedad de distancias (desde las relaciones cara a cara hasta las virtuales a larga distancia) y en procesos vitales cada vez más complejos. Según Cresswell (2006), lo que vincula todas las escalas de la movilidad es el significado, por lo que adentrarnos en este concepto desde la noción simbólica de la cultura es más que pertinente. La movilidad es significativa, de modo que los movimientos involucrados en las movilidades están siendo representados con significados socialmente construidos, lo que representa el vínculo de la movilidad con el sistema social.

Este paradigma surge de la propia pregunta por el devenir humano en un mundo en el que cada vez hay más involucramiento entre personas, objetos, imágenes e información. Lo humano, dice Urry criticando al humanismo de la ilustración, debe pensarse como algo post-humano que crea “complejas hibridaciones” (Urry, 2007: 50) en tanto se mueven sujetos y objetos en complejos sistemas de movilidad, como la ciudad y sus calles, a través de “marcos mundanos de movimiento” (Thrift, 2004: 583), como los carros y las motos. Urry está pensando en que las relaciones sociales, así como la identidad, se llevan a cabo a través de redes de personas, objetos e ideas que, más que estar en un espacio delimitado, están movilizándose. Los antecedentes de este paradigma se fincan en autores como Simmel y la vida acelerada y móvil de la ciudad, Benjamin y el Flaneur, De Certeau y los andares, Bauman y la liquidez de la vida moderna, entre otros. La propuesta se alimenta de una serie de conceptos que capturan la movilidad de la vida

social: complejidad, sedentarismo, fluidez, nomadismo, migración, diáspora. Las movilidades, entonces, implican trascender la idea de que moverse es llegar de un lado a otro, para ubicarnos en que el propio proceso de estar en movimiento envuelve relaciones sociales, involucramiento con objetos y/o, sobre todo, significados.

Desde una visión sistémica, Urry propone que las movilidades sólo pueden ser tales en el marco de determinados sistemas de movilidad: el peatonal, el de trenes, el de los automóviles, el de los aviones, de barcos, el digital, etcétera. Vale decir que el autor es enfático en que los humanos se adscriben a varios, y no sólo uno, de estos sistemas. Aquí nos enfocaremos en el que tiene relación con la movilidad y la circulación en la ciudad a través de máquinas motoras, y que ha sido conceptualizado como automovilidad (ver Featherstone, Urry y Thrift, 2005).

Es necesario poner atención a los anclajes espaciales (infraestructura e instituciones) que configuran y permiten la movilidad, sin dejar de tener en cuenta que “la movilidad es ante todo un atributo de las personas y no de los lugares” (Ramírez, 2009: 5). De modo que antes de pasar a hablar de la automovilidad, es preciso repasar algunas líneas sobre cómo la ciudad se presenta como el escenario por excelencia de estas movilidades.

2.4.2 Espacio urbano

Uno de los ámbitos más evidentes donde se disputan y refuerzan la identidades de bikers y lowriders es el espacio urbano. Estos grupos despliegan el conjunto de criterios distintivos que conforman de forma visible sus características identitarias en la ciudad y sus calles.

La sociología ha abordado el estudio de la ciudad a través de entender que el espacio físico es un espacio social por la acción de las relaciones entre personas, analizando formas de conducta social mediadas por lo urbano y asociadas a las problemáticas sistémicas del capitalismo moderno. En una de sus aproximaciones analíticas, ha devenido en el estudio de actitudes, manifestaciones e instituciones que la ciudad propicia, lo que se conoce como el estudio de la cultura urbana (ver Lezama, 2002). Desde la antropología urbana el debate inicial versa en torno una antropología *en* la ciudad o *de* la ciudad, en donde, por un lado se piensa a la ciudad como un escenario

donde se suceden fenómenos socioculturales vinculados sobre todo a las problemáticas generadas por las contradicciones modernas, y por el otro se toma a la ciudad como una institución o sistema capaz de brindar configuraciones culturales propias, la cultura urbana (Low, 1996). Estos debates sin embargo, tienen el problema de cosificar la concepción de cultura, en donde ésta se reduce a características materiales o formas de comportamiento, a la manera de las definiciones humanísticas y etnográficas de cultura, por ello como dice Nivón es conveniente asomarnos a la ciudad “desde una óptica simbolista, dinámica y conflictiva de la cultura” (Nivón, 1998: 30).

Portal y Safa recapitulan que la ciudad también ha sido abordada desde espacios fragmentados, como los barrios, los vecindarios y lugares específicos, poniendo en la mesa de discusión la posibilidad de seguir hablando de estos espacios acotados como “una unidad de análisis apropiada para investigar los referentes de identidad individual o colectiva” (Portal y Safa, 2005: 42). Con ellos se muestra el cambio de enfoque en los estudios que ahora se aproximan a las ‘formas plurales de habitar y construir la ciudad’.

Del planteamiento anterior han ido emergiendo de manera importante reflexiones sobre la diversidad sociocultural, la movilidad y el territorio. Debido a que aquí se hace referencia a aquellas identidades construidas sobre artefactos que permiten la movilidad en las calles de la ciudad, coloco a la circulación, siguiendo a Amin y Thrift, como una característica central de la ciudad y así pensar a ésta última como un campo de movilidades significantes, “un torbellino de fuerzas e intensidades que atraviesan y relacionan todo tipo de actores, humanos y no-humanos, en todas las combinaciones de su agencia” (Amin y Thrift, 2002: 83; traducción mía). Para no caer en la seducción textualista de la movilidad y así anclarla en un espacio construido por las relaciones sociales y sus tensiones, hay que señalar que todos estos flujos en la ciudad están controlados y vigilados por un sistema que los ordena. Así las calles y el sistema de tráfico son importantes ámbitos de discusión en un análisis de las movilidades urbanas.

Ahora bien, uno de los conceptos que ha tomado mucha fuerza para analizar los espacios de la movilidad ha sido el de ‘no-lugar’ de Marc Augé. Este autor menciona que los ‘no lugares’ expresan perfectamente una época caracterizada por el exceso, la fugacidad y el anonimato, a la cual el autor llama ‘sobremodernidad’. Los ‘no lugares’ serán la medida de la época: espacios en movimiento. Así, se define al ‘no lugar’ en

oposición al ‘lugar antropológico’, “Si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional e histórico, definirá un no lugar.” (Augé, 2008: 83) Una de las características que plantea el autor para los ‘no lugares’ es que la experiencia que se tiene de ellos está relacionada directamente con la soledad y con el anonimato, los ‘no lugares’ son esos espacios de tránsito en donde la gente cruza, sobre todo en medios de transporte, pero sin tener un sentido de pertenencia ni identificación.

Sin embargo, me parece que la conceptualización del no-lugar se queda corta en cuanto a capturar la heterogeneidad de la vida social que, incluso en el movimiento, genera relaciones de significación. Esto es lo que enfatiza Peter Merriman cuando habla del paisaje de la carretera M1 británica como un ‘lugar de manejo’. Es decir, el movimiento del viaje no se percibe ‘a través’ del paisaje, sino que es una parte integral y performática del mismo (2005: 146). Así, la idea de que las calles circuladas a través de automóviles son ‘espacios del anonimato’ que carecen de significados e identidad se queda corta ante el planteamiento de que las identidades se refuerzan en la circulación por las calles y carreteras de la ciudad¹¹. Ahí hay vínculos, relaciones e identificaciones aún a pesar de estar en tránsito.

Michel de Certeau dice que mientras que el lugar existe por sí solo, el espacio es un lugar practicado por los caminantes. En ese sentido, las prácticas sociales ‘hacen’ o construyen el espacio urbano. Este autor comenta que el andar cotidiano de los peatones espacializa el lugar, los practicantes de la ciudad se apropian del mismo y lo van construyendo en su andar. Estas prácticas ‘microbianas’, relacionadas sobre todo con el *flâneur* de Baudelaire y Benjamin, sobreviven al orden hegemónico urbanístico que regula las maneras de transitar la ciudad, son de cierta manera tácticas frente a la estrategia de orden urbano. Pero con el argumento de ‘andar en la ciudad’ De Certeau sólo está refiriéndose al peatón, por lo que habría que adentrarnos en las prácticas de ‘manejar en la ciudad’ (Thrift, 2005). Es cierto, la construcción y apropiación del espacio urbano se lleva a cabo a través de las prácticas sociales, pero éstas no se agotan sólo en las de los transeúntes. Nigel Thrift dice que “si la ciudad es un lenguaje hablado por

¹¹ Marc Augé ha matizado su afirmación en textos posteriores en donde reflexiona de manera relacional y menciona que los lugares son diferenciados, pues mientras que para unos los espacios pueden tener mucha significación, para otros pueden carecer totalmente de sentido. (Augé, 1998; 2007).

caminantes, entonces la ciudad pos-peatonal no sólo puede quedar en silencio, sino que está en riesgo de convertirse en un lenguaje muerto” (Thrift, 2005: 44; traducción mía). Concentrarnos en los peatones como los creadores de la ciudad, puede hacer que nos perdamos otro tipo de prácticas que también tienen algo que decir en la ciudad. El espacio urbano es también construido y apropiado a través de vehículos motores, como carros y motos, entre otros.

Finalmente es pertinente aclarar que las apropiaciones del espacio no son meramente instrumentales, es decir no sólo se apropia una calle a través de cerrarla con carros, circularla o manifestarse en ella, sino que las apropiaciones son objetos de operaciones simbólicas. Como dice Giménez, “el territorio no se reduce a ser un mero escenario o contenedor de los modos de producción y de la organización del flujo de mercancías, capitales y personas; sino también un significante denso de significados y un tupido entramado de relaciones simbólicas” (Giménez, 2000: 27). Cuando hablo de la circulación de los grupos de bikers y lowriders por las calles de la ciudad, estoy pensando no sólo en el uso que hacen de ella, sino en la manera en que relacionan su identidad movilizada con el espacio urbano y en este sentido en cómo se ‘apropian’ del mismo.

2.4.3 La automovilidad

Una de las propuestas del paradigma de la movilidad es enfocarse en la articulación de personas con diferentes objetos, para hablar de las posibilidades de convertirnos en seres móviles en el mundo contemporáneo. Sheller y Urry (2000), en un artículo seminal para el estudio del tema de la movilidad de los carros en la ciudad, conciben a la movilidad como constituyente de la modernidad de la misma manera que lo es la urbanización, por ello, ciudad y movilidad están unidos en el análisis. Argumentan que los “estudios urbanos han omitido considerar cómo el carro reconfigura la vida urbana, envolviendo (...) distintas maneras de habitar, viajar y socializar en, y a través, de un espacio-tiempo automovilizado” (Sheller y Urry, 2000: 738; traducción mía).

La automovilidad hace referencia a un sistema de movilización que se lleva a cabo desde vehículos que no sólo proveen movilidad y velocidad, sino que también representan un espacio personalizado y cómodo, para el conductor y su acompañante (en dado caso de que exista), que permite movilizarse de la manera y en la dirección que sea

más placentera y significativa (Featherstone, 2005). Un auténtico espacio rodante. John Urry y Mimi Sheller definen la automovilidad como “una compleja amalgama que interconecta máquinas, prácticas sociales y modos de habitar, no en un espacio estacionario, sino en una capsula móvil, semi-privada y altamente peligrosa” (Sheller y Urry, 2000: 739; traducción mía). El concepto de automovilidad funciona, prosiguen los autores, para hacer referencia a la capacidad de movilidad en conjunto con un objeto, con lo que se sugiere un ‘ensamblaje híbrido’ de humanos, máquinas y el espacio en el que se transita.

Se plantea a la automovilidad como un concepto que vincula una nueva relación, la de los sujetos a bordo de sus autos con todo un sistema social e institucional (Urry, 2005). En este caso dicho sistema es el espacio urbano volcado hacia el uso de vehículos motores. Es preciso aclarar que en el desarrollo de esta teoría se habla sólo de automóviles por lo que aquí se trata de extender el concepto hacia las motocicletas omitiendo en su caso la idea de ser una cápsula, lo que coloca en una situación completamente distinta el viaje en moto y el movimiento en carro, lo cual sirve para establecer comparaciones entre las dos formas de construir identidad alrededor de artefactos móviles. Entenderemos entonces a la automovilidad también como otra manera social de ser a través del carro y la moto, los flujos y la extensión del espacio.

2.4.4 Espacios móviles y estrategias de manifestación

Nos enfocamos entonces sobre la interconexión de personas y objetos a lo largo de un espacio y un tiempo, esos “híbridos complejos” movilizándose de los que habla Urry. Tim Dant (2005), desde una aproximación fenomenológica ha abordado la idea del carro-conductor (driver-car) como la aprehensión (corpórea) de las posibilidades del automóvil, es decir, una ‘incorporación’ de las capacidades móviles que otorga esta máquina, un cuerpo-conductor. Aquí se propone que esta ‘incorporación’ ayuda a que la identidad de los grupos de bikers y lowriders se haga reconocer en el espacio público urbano a través de una serie de estrategias de manifestación ligados a la performatividad en los carros y las motos. Se entiende con ello que en la propia movilidad hay una disputa por la identidad, pues como dicen Amin y Thrift “cada encuentro urbano es un teatro de promesas en el juego del poder” (Amin y Thrift, 2002: 4).

Edward Soja presupone a los seres humanos como seres espaciales, es decir, seres que en su actuar, y al estar insertos en relaciones sociales, producen espacios y lugares. A este fenómeno lo llama *la espacialidad de la vida humana*. Soja hace énfasis en que antes que todo el espacio es construido a través del cuerpo y las actividades ‘performativas’ del yo, como una entidad espacial distinta en una compleja relación con su entorno (Soja, 2000). Esta construcción del espacio toma forma en diferentes escalas, empezando con ‘nuestra geografía más cercana’, el cuerpo, hacia una serie más distante de geografías como el cuarto, el edificio, hasta las ciudades y el mundo. En esta propuesta toma forma perfectamente la idea de que el auto y la moto, a través de los actos performativos que llevan a cabo los sujetos que los conducen, pueden ser considerados como auténticos espacios móviles. Así, la movilidad del carro y la moto ayuda a dotar de sentido al espacio, las relaciones sociales que se dan en ellos también construyen el espacio urbano, lo cargan de sentido y memoria, y a la vez están imbuidas de él.

Como lo he mencionado, las identidades se apuntalan mediante emblemas de identificación o criterios que los distinguen de otras, los cuales se presentan muchas veces mediante distintas estrategias de manifestación que ponen en la escena pública la identidad en cuestión. En este caso nos referimos a que las identidades se ‘performan’ en la ciudad cuando se circula a través de sus calles mostrando el complejo simbólico-expresivo de las mismas. Esto propone Jeffrey Alexander desde el ‘performance cultural’ cuando se pregunta por las maneras en que puede ser alcanzada la integración de ciertos grupos o colectividades a través de la ‘comunicación simbólica’; “el performance cultural es el proceso social por el que los actores, individual o colectivamente, despliegan para otros el significado de su situación social” (Alexander, 2011: 27; traducción mía). Este despliegue de significado se aborda aquí cuando se realiza a través de un artefacto móvil sobre las calles de la ciudad. Performar las identidades tiene que ver con el elemento del reconocimiento, darse a conocer y hacerse reconocer movilizándose en las calles. La performatividad de las identidades en las calles es el momento fuerte en la lucha por hacerse reconocer. La identidad se afirma y refuerza cuando se moviliza en el espacio público.

2.5 Para recordar

Hemos planteado que partiremos de la concepción simbólica de la cultura para buscar los significados de los actores sociales que construyen identidades colectivas a partir de agruparse alrededor de vehículos motores. El elemento central de dichas identidades es el reconocimiento entre las maneras propias de definirse y las imputaciones externas que se hace de ellos. La búsqueda y negociación de ese reconocimiento se lleva a cabo mediante estrategias de manifestación de las identidades que también entendemos como performance. Pero la característica central de bikers y lowriders es su automovilidad por la ciudad, la cual carga de significados las calles por donde circulan. De esta manera, dicho performance en movimiento implica una serie de disputas por el uso y el significado de las calles. Tenemos entonces que la movilización de las identidades implica a la vez negociación por el reconocimiento y disputas por el espacio urbano. Así, es momento de plantear la articulación teórico-metodológica que pondrá en operación estos conceptos, así como la estrategia que se siguió para llevar a cabo esta investigación.

3. METODOLOGÍA. APREHENDER Y ANALIZAR LA MOVILIZACIÓN DE IDENTIDADES

En resumidas cuentas, los datos de la ciencia del comportamiento suscitan ansiedades, a las que se trata de eludir por una pseudometodología inspirada por la contratransferencia; esta maniobra es la causante de casi todos los defectos de la ciencia del comportamiento.

George Devereux

A continuación presentaré la estrategia metodológica que seguí para llevar a cabo una aproximación cualitativa en relación a la identidad y la movilidad de los grupos de motos y carros en Tijuana. Se describirá el desarrollo del trabajo de campo así como las características de los grupos con los que se trabajó. Se mostrarán las técnicas e instrumentos utilizados para la obtención de información así como el tratamiento analítico de la misma. Del mismo modo, se presentará una reflexión sobre las implicaciones de hacer observación etnográfica en un espacio cotidiano para el investigador, como es la ciudad y los grupos que en ella habitan, así como el compromiso que acarrea capturar sobre papel las prácticas sociales que están movilizándose. Por lo dicho anteriormente este capítulo representa el ‘cómo’ de esta tesis e intenta evidenciar los mecanismos con que se pueden hacer observables los conceptos presentados en el capítulo anterior.

3.1 Población de estudio

La unidad de análisis en la que este estudio se concentró remite a las prácticas de agrupación de los clubes de motos y carros en Tijuana. Específicamente se trabajó con dos tipos de grupos: bikers y lowriders. Para trabajar con los bikers se seleccionó el club de motociclistas “Sólo Ángeles” y respecto a los lowriders se trabajó con el club “Dukes”. Ambos grupos son los que tienen más integrantes en la ciudad de Tijuana en sus respectivos fenómenos y son los que han existido por más tiempo y de manera continua en la ciudad. En el caso de Dukes son 34 miembros y en el caso de Sólo Ángeles 130¹. El criterio de selección de estos grupos tiene que ver con la idea que son grupos de automovilistas y motociclistas con códigos conscientemente prescritos,

¹ Información extraída del trabajo de campo con los clubes.

² Adler y Adler elaboran aún más esta tipología y denominan al ‘observador como participante’ como un ‘peripheral-member researcher’. Con este nombre se refieren a “aquellos que creen que pueden desarrollar

formalmente institucionalizados y una presencia consolidada y reconocida históricamente en la ciudad. La pertinencia de estos criterios tiene que ver precisamente con este último elemento, la operación central en la construcción y afirmación de la identidad: el reconocimiento.

El reconocimiento de estos grupos, como lo decía en el capítulo anterior, se realiza en la negociación entre la adscripción propia y las imputaciones externas, entre el cómo se definen y el cómo los definen. De modo que definir a estos grupos en la presente investigación como bikers y lowriders no estuvo exento de dicha tensión.

El club Sólo Ángeles acepta de manera explícita que se les llame bikers, de hecho hacen una diferencia entre el biker y el motociclista relacionada con el compromiso que tienen con el club y el viaje en moto, lo que será tratado más adelante. Respecto al club Dukes, sus integrantes no están del todo conformes con ser definidos como lowriders a pesar de que tengan prácticas de modificación de carros que evidencian la influencia y el estilo lowrider y prefieren denominarse según los requerimientos de la normatividad del club respecto a los carros, clásicos o antiguos. Sin embargo la influencia de los lowriders es evidente en este club por lo que no puede hacerse de lado en el análisis ya que constituiría un sesgo de investigación. De modo que opté por negociar entre lo que expresan y la influencia implícita en sus prácticas denominándolos como lowriders y/o clásicos, también se abundará en ello más adelante.

3.2 Estrategia metodológica. Técnicas e instrumentos

El trabajo de campo se realizó en la ciudad de Tijuana los meses de enero y febrero del 2012, aunque se hicieron incursiones valiosas al campo algunos meses antes en 2011 y también en marzo de 2012. El procedimiento metodológico para analizar cómo se moviliza y exhibe la identidad de los bikers y lowriders/clásicos en Tijuana se desdobló en dos partes, observar un seguimiento de sus eventos por un lado, y realizar una serie de entrevistas abiertas con algunos miembros de cada club, por el otro.

3.2.1 Observación de los eventos

En el seguimiento de los eventos que éstos grupos realizan y/o a los cuáles asisten, se utilizó la técnica de la observación como participante y el uso de algunas entrevistas

informales. La observación, herramienta primordial del investigador social, es cardinal para el análisis de estas manifestaciones debido a las características móviles y expresivas de los grupos. Álvarez-Gayou (2010, 104-105) presenta una tipología de las observación según el grado de participación en los procesos observados. La tipología va de menos participación a más: observador completo, observador como participante, participante como observador, participante completo. En esta investigación se llevó a cabo una *observación como participante*. Desde esta perspectiva mi función como observador se limitó a observar periodos cortos o eventos importantes en los que participé de manera periférica². Los eventos que se observaron son aquellos en los que normalmente hacen un despliegue de su identidad.

Dichos eventos fueron diversos: con los lowriders/clásicos asistí a tres car-shows, seis juntas, un desfile, fiestas privadas, paseos y un evento organizado por el gobierno; con los bikers asistí a dos festivales, un Toy Run, diversas juntas, reuniones privadas y algunos raites o paseos. Aunque fue recurrente la asistencia a la casa-club de ambos grupos para las juntas, una en la colonia Independencia (bikers) y la otra en la colonia Libertad (lowriders/clásicos), los lugares específicos variaron debido a las características de la unidad de análisis, grupos en torno a máquinas móviles, pero se destacó la observación en las calles por donde circularon. Es importante, sin embargo, hacer la diferencia y enfatizar la pertinencia de darle seguimiento tanto a reuniones privadas como a eventos públicos.

En las reuniones privadas, como las juntas, se llevan a cabo deliberaciones sobre los propios colectivos y en ellas se muestran las dinámicas internas de socialización y construcción de identidad. La observación allí es muy fructífera en términos de analizar meticulosamente la interacción entre los miembros del club y la ritualidad en las dinámicas internas de estos colectivos.

La importancia y pertinencia de hacer el seguimiento de eventos públicos y circulación por las calles radica en que es justo en estas ocasiones cuando los clubes de carros y motos, como colectivos identitarios, se refuerzan a través de hacer público (de

² Adler y Adler elaboran aún más esta tipología y denominan al ‘observador como participante’ como un ‘peripheral-member researcher’. Con este nombre se refieren a “aquellos que creen que pueden desarrollar una perspectiva desde adentro sin participar en aquellas actividades que constituyen el motivo de la membresía grupal” (Adler & Adler, as cited in Angorsino & Mays, 2003: 113; traducción mía).

exhibir, mostrar y circular) todo su complejo simbólico-expresivo que han construido para formar un sentido de pertenencia. En estos eventos y circulaciones se reafirma la identidad motorizada de bikers y lowriders/clásicos a partir del despliegue, exhibición y expresividad de su simbología. En ellos performan de manera pública ese sentido de pertenencia a la colectividad biker o lowrider/clásica. Es en esta movilidad pública de su expresividad donde se refuerza su identidad.

El diseño de la guía de observación la dividí en cinco ejes de indagación: contexto, sujetos, relación con las máquinas, comunicación no verbal y relación con otros sujetos. Adjunto en los anexos dicho instrumento. Vale decir que la observación quedó plasmada en el diario de campo que completó 180 páginas. Reflexionaremos adelante al respecto.

3.2.2 Entrevistas

Muchos de los escenarios a los que se buscó acceder en esta investigación no pudieron ser accesibles por la mera observación, como por ejemplo la experiencia de algunos miembros en el club o el significado que le otorgan a sus prácticas, por lo que la utilización de la entrevista abierta resultó ser una herramienta muy útil para acceder a ellos.

La entrevista es “una técnica en la que una persona (entrevistador) solicita información de otra o de un grupo (entrevistados, informantes), para obtener datos sobre un problema determinado” (Rodríguez et. al, 1999: 167). La entrevista es una conversación dialógica en donde entrevistador y entrevistado confrontan sus subjetividades, incluyendo tanto razonamientos como sentimientos, “se trata de llegar al discurso del otro, a través del habla, sin mediación instrumental alguna, salvo la meramente cognitiva” (Sierra, 1998: 296-297). De modo que para recuperar la voz de bikers y lowriders/clásicos utilicé la entrevista cualitativa semi-estructurada, entendida como un “medio camino entre la conversación cotidiana y la entrevista formal” (Sierra, 1998: 297); una herramienta rigurosa pero flexible como para no constreñir a los entrevistados a una respuesta específica mediante preguntas dirigidas. Se trató, finalmente, de conocer los significados y valores atribuidos a carros y motos, sus

prácticas de agrupación y movilización, desde la propia voz de los miembros pertenecientes a estos clubes.

Se llevaron a cabo cinco entrevistas con el club de lowriders/clásicos y seis entrevistas con el club de bikers. Los seis entrevistados bikers son miembros activos y cuatro de los lowriders/clásicos están activos y uno inactivo³. Para cumplir con el criterio de heterogeneidad se tomó en cuenta el tiempo en el club y la posición en el mismo; de manera que tres de los bikers entrevistados tenían más de quince años en el club y los otros tres tenían menos tiempo, respecto a los lowrider/clásicos cuatro tenían más de 15 años y uno tenía menos de diez. Se intentó pues tener una muestra de informantes que puedan ofrecer un panorama amplio y completo sobre las formas en que viven y significan el hecho de ser bikers y lowriders.

Las entrevistas se llevaron a cabo en distintos escenarios, algunas de ellas en las casas de los miembros pero la mayoría en la casa-club. Entrevistar a los socios del club no fue una cosa sencilla, ya que la mayoría de ellos aprovecha el poco tiempo libre que tienen para asistir al club como una forma de desprenderse por un momento de su vida laboral y convivir con sus amigos. Logré tener seis entrevistas en sus casas o en algún restaurante y las otras cinco las realicé en la casa-club. A pesar de que el ambiente para la entrevista en la casa-club se logró y de hecho se mostraron más abiertos en esa situación a mantener la conversación, era tal la fluidez de la conversación que despertaba el interés de otros socios que llegaban a interrumpir la entrevista o a agregar respuestas a las preguntas. Por supuesto no dejé que dicha situación detuviera la entrevista, al contrario, aprovechando la ocasión pedía el punto de vista de los que se agregaban y así enriquecieron algunas respuestas. En el desarrollo del trabajo, se verá cómo algunos pasajes de las entrevistas están atravesados por conversaciones que tienen entre ellos. Esto sucedió específicamente en tres entrevistas con los bikers.

Finalmente el diseño de la entrevista, se dividió en seis ejes de indagación temática de conformidad con los objetivos de la investigación y la conceptualización planteada: 1) adscripción e identificación con la agrupación, 2) trayectoria y relación con

³ Vale decir que el 'inactivo' estuvo presente en todas las juntas y eventos del club, incluso algunos miembros lo siguen reconociendo como parte del mismo, por lo que de inactivo sólo tiene la forma de nombrarse. Él ahora también está en otro club de carros, pero según lo que me platicó nunca ha sentido que ha estado fuera del grupo.

el colectivo, 3) conocimiento sobre el campo y relación con otros grupos, 4) relación con las máquinas y sus prácticas, 5) la experiencia de conducir, 6) percepciones externas. Adjunto el diseño de este instrumento en los anexos.

Vale decir finalmente que se utilizó el criterio de la saturación y repetición de datos como criterio de validez de la información tanto de las entrevistas como de la observación. La triangulación entre estas dos herramientas es de la misma manera útil para ponderar la pertinencia de la información.

3.3 El 'campo móvil' en la ciudad

En este apartado quisiera relatar el acceso al trabajo de campo con bikers y lowriders, reflexionando sobre las implicaciones de hacer este trabajo de campo en la ciudad y enfatizando la aceptación y el rechazo que implica que, como investigador, me adentre en las dinámicas de una red social tan restringida como es el club.

3.3.1 Algunas cuestiones sobre observación etnográfica en la ciudad

La observación etnográfica ha sido la principal herramienta del investigador antropológico. Esta herramienta fue pensada originalmente como un método de campo para analizar culturas pequeñas, homogéneas y distantes de la realidad cultural del investigador. 'Estar ahí' y observar las dinámicas de la sociedad estudiada proveería de elementos suficientes para generar un texto, que "no sólo se consideraba 'verdadero' sino que también reflejaba el punto de vista nativo de la realidad social" (Tedlock, 2005; 467). Lo anterior dotaba de una 'autoridad etnográfica' (Clifford, 1995) al investigador que estuvo ahí para observar la realidad 'nativa' de otros, ajena a su propia 'realidad'. Dicha autoridad, tanto del investigador como de la herramienta, se pone en discusión cuando la sociedad observada no manifiesta una cultura homogénea y ajena al investigador sino una sociedad urbana culturalmente diversa pero sobre todo propia.

Hacer trabajo de campo en la ciudad resulta un reto en varios sentidos. Al transitar las calles todos nos cruzamos. Unos a pie, otros en carro, algunos más en camión, pero es en las calles de la ciudad donde la mayor parte de los urbanitas circulamos. Es en ese espacio donde existe una amplia posibilidad de interacción pública en las sociedades contemporáneas. Pareciera ser que el trabajo de campo resulta más fácil

en un contexto familiar y cotidiano como la ciudad, pero en realidad eso representa una dificultad. El problema reside en el momento en que debe asumirse una postura de extrañamiento en el flujo de la ciudad con el que se interactúa cotidianamente. La respuesta que da la etnografía tradicional no salva la situación, estudiar a los contemporáneos con el mismo ‘ojo exótico’ con el que la antropología analizó a las sociedades ‘otras’, las ‘sociedades tradicionales’. La ciudad no puede ser reducida a ser un ‘laboratorio del etnógrafo’ debido a que no entramos de manera aséptica al campo; antes de entrar al ‘campo’, ya estamos inmersos en él.

De modo que el ejercicio de extrañamiento interpretativo, de dejarse sorprender, tiene que ser doble, uno ante el propio sujeto de estudio que no es ajeno y con el que se interactúa en la circulación de las calles y otro ante la propia posición del investigador en el campo. De ahí la pertinencia de la inserción de esta reflexión en el presente texto, la advertencia es que de ninguna manera estoy lanzando un texto objetivo y libre de todo prejuicio, lo cual no deja de comprometerme como investigador con un trabajo riguroso. La información extraída del trabajo de campo no está libre de mi propia ansiedad (Devereux, 2003), son datos que se obtienen en un contexto y una situación específica en donde el autor, no es aséptico, neutro ni insensible. Pero quiero ser enfático, ello no me exenta de un trabajo riguroso, al contrario, estas líneas reflexivas en torno a la no-neutralidad del observador son parte de la rigurosidad necesaria que debe tener el investigador pues, como señalaba Devereux (2003), lo que sucede dentro del observador es una información fundamental para la investigación, tanto en el trabajo de campo como en la interpretación y escritura.

Otra aclaración pertinente es que, con todo esto, hay que ser conscientes de que el hecho de estar presente en sus eventos y observar lo que sucede no es prueba fehaciente de lo que sucedió y que no se puede fungir como portavoz de los sujetos de estudio por ese simple hecho, ya que existen por parte del investigador procesos de interpretación en la escritura de su observación y relaciones de poder en su interacción con los sujetos.

Por eso es preciso señalar con algunos ejemplos cómo fue que accedí al campo de los bikers y lowriders tratando de hacerlo lo más transparente posible y percibir las implicaciones que tiene mi presencia en sus interacciones y el hecho de que yo plasme en papel sus dinámicas de movilidad.

3.3.2 Acceso

Mi primera interacción con los bikers es un ejemplo de lo que no debe hacerse para adentrarse en cualquier grupo que está organizado de manera tan restringida como un club con ciertos requisitos para entrar, esto es, irrumpir de manera abrupta en sus actividades.

Un viernes en la noche llegaron unos ocho bikers a un bar del centro de Tijuana. Malencarados y embutidos en sus chamarras de cuero tenían la actitud altanera característica. Al entrar al bar les abrieron el paso sin preguntar nada y se sentaron en la primer mesa que encontraron, el mesero inmediatamente les trajo una cubeta de cervezas. No sé por qué pensé que sería una gran oportunidad acercarme para conocerlos y preguntarles por la posibilidad de unirme a ellos. Recuerdo perfectamente las palabras que me dijo el Migaja (ahora sé que fue él, en ese momento no sabía) de manera enfática y tajante: ‘Ábrete compa, no queremos hablar contigo’. Y efectivamente así fue, me alejé desconcertado e incluso arrepentido pues en ese momento, debido a la actitud con la que me enfrentaron, temí incluso hasta de recibir un golpe. De modo que para el siguiente fin de semana decidí cambiar mi estrategia, acudiría al club el viernes en la tarde antes de que comenzara su junta, ahí me presentaría con el presidente del club y le propondría mi trabajo. Cuando llegué ese día a la casa-club en la colonia independencia, percibí a lo lejos algunas figuras de bikers sentados afuera del local tomando algunas cervezas. Me apersoné y no estaba el presidente, pero ellos me preguntaron sobre el asunto al que acudía. Yo les dije tal cual lo que hacía, que era un estudiante de maestría haciendo un estudio sobre bikers y lowriders en Tijuana. Esperando ser rechazado de nuevo, mi sorpresa fue que lo aceptaron de buena gana, me comentaron que cooperarían conmigo y que de hecho gestionarían mi presencia en las juntas del club, juntas a las que por cierto no puede presenciar nadie que no sea socio. De modo que desde las seis de la tarde hasta las nueve que empezó la junta me quedé platicando con uno de ellos que con el paso del tiempo resultó ser el ‘informante clave’ para esta investigación: el Migaja. El mismo que me había rechazado la primera vez en un contexto en el que se mostraban como un grupo cerrado (en un bar, por cierto, casi nadie quiere ser molestado), me abrió las puertas en otro contexto totalmente diferente y formalizado. Ahora al Migaja no sólo lo considero

mi informante, sino mi amigo. Vale decir que ahora cuando me lo encuentro en algún bar ya no me rechaza sino que me invita una cerveza y siempre quiere platicar conmigo. Desde entonces cuando un miembro que no asiste muy seguido al club y no conoce mi presencia en la junta (que son los menos) y quiere sacarme porque no soy socio, el Migaja aboga por mí.

Este último punto da pie a tocar otro tema interesante en el trabajo de campo, la incidencia de mi presencia como investigador en las dinámicas sociales del grupo⁴. Mi presencia como investigador afecta el devenir de las prácticas e interacciones sociales de los grupos. Al saberse observados ellos tratan de presentar una fachada decorosa que yo pueda capturar y posteriormente transmitir sobre ellos. Era notorio, sobre todo en las juntas de los lowrider/clásicos, que debido a mi presencia se moderaban en sus comentarios, de manera que sus formas de socializar no eran las mismas con mi presencia. Sobre todo fue notable las primeras juntas antes de que estableciera 'rapport'. Yo lo notaba en el momento en que entre ellos se recriminaban en tono de bromas, 'eso no lo digas, no ves que está aquí él' (me señalaban) o cuando decían alguna broma sexista volteaban y me decían 'no vayas a poner esto en tu tesis ¿eh?'. Por supuesto, conforme pasó el tiempo, dichos comentarios se fueron acabando.

Por otro lado, es preciso plantear otra situación que hace hincapié en que el ejercicio que yo llevaba a cabo no es privativo del investigador, cuando el observador es observado. Es decir, la herramienta de observación es una herramienta accesible a la mayoría de las personas y los grupos de estudios no están exentos de usarla para observarme a mí, lo que en otras palabras quiere decir que mi observación forma parte de una realidad de observadores con su propia capacidad reflexiva y reactiva ante la situación. Eso coloca en otra situación esta investigación, los sujetos de estudio no son seres pasivos a los que se observa sino que también son seres reflexivos que tambalean los presupuestos de estudio del investigador y cuestionan, con justa razón, la autoridad que tiene de acercarse a ellos para observarlos. Esta situación sucedió varias veces en las juntas con los lowriders/clásicos, cuando la plática se tornó muchas veces sobre mi

⁴ Algunos, como Alain Touraine, han hecho de esta incidencia el eje fundamental de su propuesta metodológica: la intervención sociológica.

presencia y me comenzaban a cuestionar qué era lo que hacía, por qué y para qué. Con su observación me estaban investigando.

3.3.3 Escribir la movilidad

Finalmente, no quisiera dejar de advertir una situación en relación a la escritura de la información. Nos hemos propuesto encontrar los significados de movilizar las identidades por la ciudad, por lo tanto una las implicaciones de ello es que la movilidad será capturada en la escritura. La observación etnográfica utiliza la escritura para producirse y la analogía con la escritura de la historia como ciencia social es pertinente. Hayden Whyte decía respecto a la historia que lo que se produce es “una estructura verbal en forma de discurso de prosa narrativa que dice ser un modelo, o imagen, de estructuras y procesos pasados con el fin de *explicar lo que fueron representándolos*” (White, 2010: 14), es perfectamente aplicable a procesos sociales presentes como los que nos planteamos. Lo que está aquí en cuestionamiento son los límites de la representación, hasta dónde se puede re-presentar el fenómeno móvil por medio de la escritura. White identifica las estructuras verbales profundas que organizan nuestras descripciones del mundo y, por lo tanto, las formas de escribir historia (metáfora, metonimia, sinécdoque e ironía), pero aplica muy bien para las demás ciencias sociales. En este momento las disciplinas sociales están más cerca que nunca de la literatura, pues utilizan a la escritura para producirse, y al hacerlo, utilizan técnicas narrativas y estructuras de relatos literarios. Es decir, operan haciendo ficción, ordenando el mundo de la misma manera que lo hacen los discursos del mito, del relato o de la literatura. La gran diferencia de la escritura en la investigación social con la literatura es que la primera se lleva a cabo a partir de una investigación desde la fase empírica y la segunda puede ser producto directo de la imaginación⁵.

Finalmente lo que se quiere señalar es que la escritura se ve limitada de capturar en todo su sentido a la movilidad, en todo caso el cine sería un instrumento más apropiado para ello, pues su fundamento es la reproducción del movimiento (ver Rees, 2002, para equiparar el movimiento del cine y de los vehículos). Pero finalmente, con el

⁵ Para reflexiones más profundas al respecto, puede consultarse un libro fundamental para este tema *Retóricas de la antropología* de James Clifford y George Marcus (1991)

lector se llega a un acuerdo para permitirnos imaginar que es efectivamente una movilidad aquello que queda inmovilizado en la escritura. Pero dicho acuerdo sólo se logra a través de una figura retórica y ficcional basada en la posibilidad de los desplazamientos de sentido, la metáfora. Con la metáfora se allana nuestra paradoja escrituraria. La metáfora significa trasladar y movilizar significados y eso es lo que nos ha permitido hacer en este texto.

Con todas estas advertencias realizadas respecto a la forma en que se obtuvieron los datos y la rigurosidad reflexiva que implica ser consciente de que no soy aséptico en el trabajo de campo, es preciso pasar a señalar los pasos del análisis de los datos.

3.4 Abordaje analítico

Planteadas dichas implicaciones, las técnicas e instrumentos y los grupos donde se hizo el trabajo de campo es momento de mostrar cómo se pusieron en operación los conceptos propuestos para el análisis de los datos, la propuesta de codificación de los mismos y los esquemas de trabajo. Es preciso mencionar que la matriz conceptual y las categorías de análisis se fueron reformulando según se realizaban las lecturas de la información, por lo que aquí presento el resultado final del trabajo de formulación y reformulación según fue avanzando el análisis de la información.

3.4.1 Operacionalización de conceptos

El eje de análisis, la agrupación en torno a vehículos motores que en este trabajo categorizamos como ‘identidades en movimiento’, fue dimensionado en tres ejes analíticos: 1) individual, 2) colectivo, y 3) móvil.

La dimensión individual de las identidades, el lado interiorizado del complejo cultural, fue abordada desde dos aspectos: los sentidos de pertenencia y el conjunto de criterios distintivos. Los sentidos de pertenencia se desdoblaron en dos formas según la negociación por el reconocimiento identitario: primero se analizó la propia construcción de los actores sociales respecto a su identificación en torno a los grupos, lo que aquí entendemos como autoadscripción, y después se analizaron las imputaciones que se hacen externamente sobre la identidad, es decir, la heteroadscripción. El conjunto de criterios distintivos se abordaron a partir de una serie de atributos y emblemas de

identificación, la mayoría de forma muy visible como la vestimenta aunque hay otros que no lo son tales como relatos memorables, pero en su conjunto representan el complejo simbólico-expresivo de las identidades de bikers y lowriders/clásicos que aquí se analizaron. El siguiente cuadro presenta el abordaje analítico de la dimensión individual.

Cuadro 3.1 Operatividad de la dimensión individual

Dimensiones	Subdimensiones	Componentes	Observables
Individual	Sentido de pertenencia	Autoadscripción	Vestimenta, Vehículos, Emociones, Apego a la máquina, Participación en prácticas, Relación con otros
		Heteroadscripción	Estigmas, Estereotipos, Prejuicios, Valoración positiva hacia los demás
	Atributos de identificación	Emblemas de identificación	Vestuario, Personajes y relatos memorables, Música, Vehículos

Fuente: Elaboración propia, 2012

La dimensión colectiva de las identidades se hizo operativa a través de sus prácticas de agrupación en donde se analizaron tres componentes: la organización formal, las prácticas de socialización y los escenarios de socialización. La organización formal remite al hecho de ser manifestaciones identitarias organizadas en forma de club con códigos prescritos que regulan sus prácticas, ritualidades y comportamientos dentro del campo. El análisis de las prácticas de socialización tiene que ver con las formas y los mecanismos de interacción social en donde se van construyendo redes de relaciones recíprocas y con ello los límites con la diferencia en donde se está reforzando la identidad colectiva. Los escenarios de socialización remiten a los espacios en donde se llevan a cabo las prácticas de socialización, pueden ser públicos y privados, y el énfasis se lleva a cabo en los escenarios públicos que, como decíamos, es en donde se refuerza su identidad.

Cuadro 3.2 Operatividad de la dimensión colectiva

Dimensiones	Subdimensiones	Componentes	Observables
Colectiva	Prácticas de agrupación	Organización formal	Iniciación al club, códigos prescritos, normas, formas de organización formal/informal, historia, jerarquías
		Prácticas de socialización	Mecanismos de control y coerción, convivencia, relaciones recíprocas, apoyo mutuo, cooperación, relación con otros(clubes, mujeres, habitante)
		Escenarios de	Eventos, juntas, labores sociales,

		socialización	paseos, fiestas, celebraciones, exhibiciones, circulación en la calle
--	--	---------------	---

Fuente: Elaboración propia, 2012

La movilidad de estas identidades se abordó desde la propia capacidad móvil de los aparatos motores y su relación con la ciudad. De modo que en primera instancia se analizó la relación de estos grupos con los vehículos motores buscando la identificación que hacen con las máquinas y las emociones y significados relacionadas a su posesión. Se analizó también el componente que los vincula con un sistema de regulación de tránsito urbano, el sistema de la automovilidad. Finalmente, se abordó la circulación de las identidades por el espacio urbano, analizando la manera en que movilizaban su expresividad por la ciudad de manera performática y cómo ello era objeto de prácticas de significación y, consecuente, apropiación del espacio urbano.

Cuadro 3.3 Operatividad de la dimensión móvil

Dimensiones	Subdimensiones	Componentes		Observables	
Móvilidad	Automovilidad urbana	Relación con vehículos		Proxémica, Emociones relacionadas a la máquina, Valoración de las máquinas, Simbiosis con las máquinas	
		Apropiación del espacio	Práctico	Cierre de calles, Calles transitadas, Disposición en las calles	
			Expresivo	Ruido, Caravanas, Expresividad, Formas de manejar	
		Circulación			Itinerarios, Formas de manejar, Entorno de circulación, Riesgos
		Espacialidad humana	Performático / Kinestésico		Formas de manejar, Vestuario, Proxémica, Exhibición
		Relación con sistema de movilidad			Negociación con la autoridad, Conflictos con la autoridad, Observación de normas de tránsito

Fuente: Elaboración propia, 2012

De modo que la matriz con la que se relacionaron los datos con los conceptos quedó de la siguiente manera:

Cuadro 3.4 Matriz de operatividad conceptual

Concepto	Dimensiones	Subdimensiones	Componentes	Observables
Identidades en	Individual	Sentido de pertenencia	Autoadscripción	Vestimenta, Vehículos, Emociones, Apego a la

movimien- to				máquina, Participación en prácticas, Relación con otros	
			Heteroadscripción	Estigmas, Estereotipos, Prejuicios, Valoración positiva hacia los demás	
		Atributos de identificación	Emblemas de identificación	Vestuario, Personajes y relatos memorables, Música, Vehículos	
	Colectiva	Prácticas de agrupación	Organización formal	Iniciación al club, códigos prescritos, normas, formas de organización formal/informal, historia, jerarquías	
			Prácticas de socialización	Mecanismos de cohesión y coherción, convivencia, relaciones recíprocas, apoyo mutuo, cooperación, relación con otros (clubes, mujeres, habitante)	
			Escenarios de socialización	Eventos, juntas, labores sociales, paseos, fiestas, celebraciones, exhibiciones, circulación en la calle	
	Móvilidad	Auto(moto)vilid ad urbana	Relación con vehículos	Proxémica, Emociones relacionadas a la máquina, Valoración de las máquinas, Simbiosis con las máquinas	
			Apropiación del espacio	P	Cierre de calles, Calles transitadas, Disposición en las calles
				E	Ruido, Caravanas, Expresividad, Formas de manejar
			Circulación		Itinerarios, Formas de manejar, Entorno de circulación, Riesgos
Espacialidad humana			P / K	Formas de manejar, Vestuario, Proxémica, Exhibición	
Relación con sistema de movilidad				Negociación con la autoridad, Conflictos con la autoridad, Observación de normas de tránsito	

Fuente: Elaboración propia, 2012

3.4.2 Análisis de la información

La información que se analizó fueron las transcripciones de las entrevistas realizadas y las notas que quedaron plasmadas en el diario de campo. Para el análisis de la información se utilizó la técnica de la teoría fundamentada de Glasser y Strauss que permite generalizar conocimientos a través de la información obtenida con la estrategia metodológica del fenómeno estudiado. La sistematización de la información se llevó a

cabo a través de la paquetería informática basada en las premisas de la teoría fundamentada, Atlas.Ti. Se utilizaron dos unidades hermenéuticas, una para el caso de los bikers y otra para los lowrider/clásicos. De este modo la información se ordenó a través de códigos y familias de códigos (grupos de códigos) que nos permitió identificar los observables de cada componente y dimensiones planteadas anteriormente. Ambas unidades se fusionaron en un momento posterior y se evidenciaron similitudes y hallazgos que devinieron en las conclusiones de esta tesis.

3.4.3 Codificación y esquemas

Se comenzó la información analizando “por medio del examen microscópico” (Strauss y Corbin, 2002: 63) línea por línea, un análisis minucioso con miras a la codificación, sistematización e interpretación de la información. El examen línea por línea llevó a la desagregación del texto en unidades discretas que fueran similares a lo largo de las entrevistas, proceso conocido como “codificación abierta”. Los códigos generados se agruparon posteriormente en familias y se relacionaron alrededor de cada componente analítico y posteriormente con el nivel dimensional, este movimiento analítico es conocido como codificación axial “el proceso de reagrupar los datos que se fracturaron durante la codificación abierta” (Strauss y Corbin, 2002: 135). El paso siguiente fue la integración de la información y la escritura de los resultados, el proceso denominado “codificación selectiva”. En la construcción de resultados, se redujeron muchos casos codificados a algunos conceptos que se convirtieron en “conjuntos de afirmaciones de relación que pueden usarse para explicar, en un sentido general, lo que ocurre” (Strauss y Corbin, 2002: 159).

A continuación presento un cuadro de los códigos utilizados y su descripción, así como un esquema de las categorías que surgieron en la integración de la información y que sirvió de base para ordenar la estructura interna de los capítulos. El cuadro de codificación que presento tiene integrados los códigos en su totalidad (color oscuro para bikers, color claro para lowriders), para consultar los códigos de manera desglosada por familias de códigos y sus respectivas redes de análisis, remito a los anexos.

Cuadro 3.5 Cuadro de codificación y sus significados

Autoadscripción: “la inclusión de la personalidad individual en una colectividad hacia la cual experimenta un sentimiento de lealtad” (Giménez, 2009: 31).	
Biker comprometido	Aquél biker que muestra una entrega total a las prácticas y actividades del grupo y de la vida biker.
Biketero	El biker de banqueta, aquél que sólo se viste y expresa como biker, pero sin comprometerse.
Motociclista ordinario	Cualquier motociclista que tenga un gusto por la moto.
Hermandad biker	Un sentido de comunidad ante todos aquellos que practican el biking.
Raza del club como mi familia	Generación de relaciones cercanas y personales con miembros del club
Participación en prácticas	Asistencia a eventos, raites y acontecimientos del grupo.
Raites	Paseos en máquinas organizadas por el club.
Pleitos	Situaciones de violencia física.
Sentido de aventura	Sentido de libertad, riesgo y resolución ante lo contingente que caracteriza al biker
Sentido de aguante	Sentido de entereza ante las situaciones que presenta el mundo biker
Esfera de la totalidad de la vida	El club como un umbral de adscripción
Espacio de permisibilidad Club	El club como un espacio en donde se sienten en libertad de hacer cosas que normalmente no hacen
Motivaciones de pertenencia y asistencia	Razones que dan para incluirse en el grupo y asistir al club
Emociones ligadas a la pertenencia	Emociones y sentimientos que les genera pertenecer al club.
Emociones ligadas a la pertenencia Nostalgia	Emociones y sentimientos que les genera pertenecer al club vinculadas a la nostalgia.
Pertenencia al club interiorizada	Un sentido introyectado de ser parte del club
Motivaciones de pertenencia al club	Aquellos motivos que expresan para pertenecer al club
Raza del club como familia	La identificación de los miembros del club como parte de su familia
Esfera de la totalidad de la vida	La asistencia al club como una adscripción identitaria de muchas en su vida cotidiana
Heteroadscripción: la adscripción que hacen agentes externos a los bikers y low riders a una pertenencia con ciertas características. Es la manera en cómo desde el exterior ubican, clasifican e identifican a los miembros de estas agrupaciones.	
Estereotipos	Imágenes caricaturizadas de su identidad.
Estereotipos Pandillas	Imagen estereotipada sobre actividades pandilleriles.
Estigma	Imputaciones desacreditaras sobre su identidad.
Estigma asumido	Elemento desacreditador interiorizado o incorporado
Estigma Intentos por redimirlo	Las acciones que se llevan a cabo para cambiar la mala imagen.
Estigma Cambio de percepción	Referencias a los momentos de modificación del estigma.
Estigma Malandro Peligro	Elemento que los desacredita como peligrosos y delinquentes
Estigma usado a favor	La manera en que los socios del club capitalizan a su favor la imagen de delincuente, cholo, hippie o peligroso.
Prejuicios	Imágenes sin fundamento sobre su identidad.
Prejuicio Hippie	Es la idea sin fundamentos que asocia a estos grupos como

	holgazanes y antihigiénicos.
Valoración positiva hacia y del exterior	Referencias a una imagen positiva gracias a los intentos por cambiarla.
Vestimenta	Ropa que los caracteriza y representa.
Estigma Cholo	La catalogación que hacen de ellos como cholos
Estigma Pachuco	La adscripción externa que hacen de ellos como pachucos
Estigma Pachuco narrativas de redención	Narrativas de redención que los propios actores generan para redimir la imagen del pachuco. Evidencian que se identifican con esta imagen
Estigma incorporado	Manifestación de incorporación del estigma
Estigma intentos por redimirlo	Intentos por limpiar la mala imagen de sus estigmas
Estigma cambio de percepción	El cambio que existe en la mala imagen con la que cargan
Valoración positiva hacia y de los demás	Se trata de el valor que de forma externa evidencian
Emblemas de identificación: Conjunto de criterios distintivos que muestran el complejo simbólico-expresivo.	
Colores	Chaleco con los parches del club
Vestimenta	Alusiones a su forma de vestir
Distintivos	Objetos que aluden a los colores del club
Relatos legendarios	Historias pasadas de importancia fundamental para los miembros del club
Personaje legendario Suzuki	Referencias a personaje central, al expresidente del club Sólo Ángeles, el Suzuki
Relatos legendarios Suzuki	Historias de importancia relacionadas al Suzuki
Relato legendario infiltrados FBI	Historias de importancia relacionadas a la infiltración de la ATF con los Hell's Angels a partir de portar los colores de los Sólo Ángeles
Apego a la máquina	Referencias a la cercanía que muestran con su máquina
Experiencias en común	Referencias a situaciones que hayan tenido en común.
Raites	Paseos o circulación a través de las máquinas.
Vestimenta	Hace referencia al estilo de vestir
Música	Referencia a la música que escuchan
Logo	El símbolo gráfico del club
Placa	Es la placa metálica que ponen en la ventana trasera del carro para identificarse como un club
Carro	El elemento central de su identidad, el carro lowrider/clásico, conocido como la ranfla
Organización grupal: Organización formal del colectivo.	
Formas de organización formal/informal	Las maneras en que el club se organiza ya sea siguiendo reglas prescritas o de manera informal
Reglas	Normas y códigos prescritos
Obligaciones	Obligaciones que los miembros tienen al pertenecer al club
Castigos	Pena impuesta a quien desacata los códigos prescritos
Mecanismos de control	Mecanismos de cohesión y control que hacen que sea una red social cerrada
Iniciación al club	Alusiones al momento de ingreso al club
Requisitos	Requisitos para pertenecer al club y ser un digno miembro
Ritos de iniciación	Ritualidades para pertenecer al club
Ritos de paso	Momentos en que se acepta la entrada al club

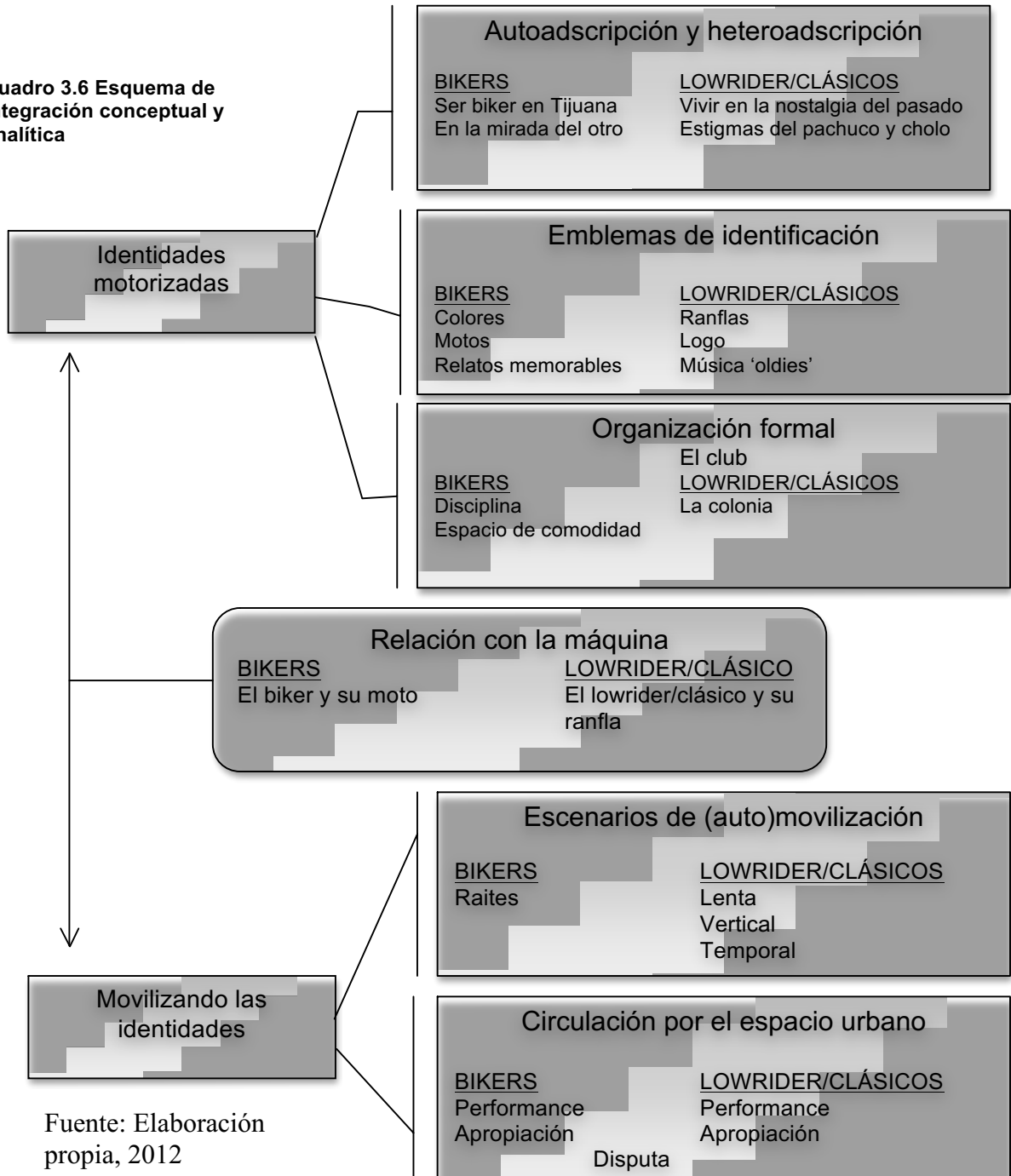
Prospecto	Refiere a la cualidad de ser aceptado para formar parte del club pero aún no ser un socio
Formas de organización club	Son las maneras de organizarse que hacen referencia al club
Formas de organización Concilio	Es la organización de todos los clubes de Tijuana
Junta	Son las sesiones donde se deliberan asuntos generales
Jerarquías	Refiere a la mesa directiva del club
Lugar Colonia Libertad	Referencia a la colonia Libertad como parte del club
Emociones ligadas a la pertenencia Nostalgia	Emociones y sentimientos que les genera pertenecer al club vinculadas a la nostalgia.
Relación con el vehículo: Refiere a la relación que el biker y el lowrider/clásico establece con su moto o ranfla	
Apego a la máquina	La valoración y el gusto que tiene el biker y la moto
Mimetismo con la moto	Hace referencia a la relación mimética y/o simbiótica que se lleva a cabo entre el biker y la moto
Motivaciones de manejar	Los motivos y razones que otorgan para manejar la moto
Emociones al manejar la moto	Distintas emociones que involucra el manejar la moto: relajación, libertad, poder, energía, riesgos.
Carro Apego	El apego emocional que tienen con el carro
Carro antiguo Arreglado	Referencia de mantener y arreglar un carro antiguo
Carro inversión	Es la referencia a toda la inversión de recursos que se le ha hecho al carro
Carro Lowrider	Referencia a la modificación de carros al estilo lowrider
Carro Mimetismo	Relación mimética o simbiótica con el carro
Carro Requisitos	Requisitos que establece el club en relación a los carros
Carro Valoración	El valor que le otorgan a su carro.
Escenarios de (auto)movilización: Con esta categoría hago referencia a aquellos espacios en que la movilización toma forma.	
Juntas	Son las reuniones donde se deliberan asuntos generales sobre el club
Espacios formalizados	Espacios donde tienen lugar las reuniones formalizadas del club
Espacios de permisibilidad	La alusión a que adscribirse a esta pertenencia representa un espacio de permisibilidad en su vida cotidiana
Raites	El elemento central del biker, el viaje en moto.
Labores sociales	Son aquellos actos en beneficio de la comunidad tijuanaense.
Exhibiciones	Eventos en los que no hay otro fin más que exhibirse y festejar su identidad en el espacio público.
Fiestas	Reuniones privadas donde conviven.
Circulación en caravana	Las referencias a la circulación en caravana de todas las ranflas
Circulación en caravana emociones	Las sensaciones de circular en caravana
Exhibición de su expresividad	Es la performatividad de sus emblemas de identificación
Exhibición de su expresividad Ruido	Performar su identidad mediante el ruido o la música de sus carros
Carro Lowrider	La referencia a los carros modificados al estilo lowrider
Exhibición de su expresividad Hidráulicos	Performar su identidad a través de la modificación de los carros al estilo lowrider con hidráulicos
Carro Valoración	Es la referencia a toda la inversión de recursos que se le ha hecho al carro
Emociones ligadas a la Nostalgia	Emociones y sentimientos que les genera pertenecer al club

	vinculadas a la nostalgia.
Circulación y apropiación del espacio:	Se refiere a las implicaciones de circular performando la identidad por el espacio urbano y la consecuente disputa y apropiación del mismo.
Formas de andar y manejar	Se refiere a las distintas maneras en que andan y circulan por la ciudad
Carreras	Son juegos de velocidad a través de sus máquinas
Itinerarios	Las rutas que siguen para asistir a los eventos
Entorno de circulación	Es el contexto que sucede alrededor de su circulación
Estrategias de apropiación del espacio	Mecanismos con que las calles son ocupadas por parte de los conductores
Disposición en las calles	La manera en que los carros o las motos están distribuidos en las calles, las están usando, se hace referencia a su ubicación espacial en la calle.
Cierre de calles	Es el acto enfático de bloquear las calles para la exhibición de sus vehículos.
Ruido de motos	Es la referencia al sonido que hacen las máquinas como una forma de expresión.
Proxemia moto	Es el movimiento asociado al manejar la máquina
Exhibición de expresividad	Es el performance de su identidad en el espacio público
Circulación en caravana	Es la circulación por la ciudad de varias ranflas en hilera
Circulación en caravana Emociones	Emociones y sentimientos de circular en caravana
Cierre de calles	Es el acto enfático de bloquear las calles para la exhibición de sus vehículos.
Disposición en las calles	La manera en que los carros o las motos están distribuidos en las calles, las están usando, se hace referencia a su ubicación espacial en la calle.
Relación con otros Autoridad	Es la relación que tienen con la autoridad en relación a usar la calle, muchas veces restringida
Negociación con la autoridad	Son los tratos a los que llegan con la autoridad para circular o estacionarse en la calle
Observación de normas de tránsito	Es el respeto hacia los códigos vehiculares
Carshow	Son los eventos que organizan para su exhibición, algunos son en la calle, otras veces los confinan a espacios semicerrados como estacionamientos de plazas.

Fuente: Elaboración propia, 2012

En la etapa de la codificación selectiva, la información se construyó a través de integrarla en un nuevo cruce de los conceptos de identidades y movilidades. Así, en una primera etapa, la redacción presenta la construcción social de las identidades de bikers y lowriders, posteriormente se describen e interpretan las estrategias móviles de ambos fenómenos. Este esquema resume dicha articulación.

Cuadro 3.6 Esquema de integración conceptual y analítica



Fuente: Elaboración propia, 2012

4. BIKERS EN TIJUANA. RAITEAR PARA SER LIBRES

He wore black denim trousers and motorcycle boots
And a black leather jacket with an eagle on the back
He had a hopped-up 'cicle that took off like a gun
That fool was the terror of Highway 101
Well, he never washed his face and he never combed his hair
He had axle grease imbedded underneath his fingernails
Jerry Leiber y Mike Stoller. Canción ejecutada por The Cheers (1955)

La definición sigue siendo la misma:
un maleante peligroso en una moto grande y rápida
Hunter S. Thompson. “Ángeles del infierno”

4.1 Introducción

En este capítulo se abordará el fenómeno de los bikers y su configuración en clubes en la ciudad de Tijuana. Nos adentraremos al fenómeno a partir de su configuración identitaria, sus formas de circulación y las implicaciones de ello para los usos del espacio urbano.

En primera instancia abordaremos las formas en que se negocia la identidad biker. Por un lado haremos énfasis en cómo se asumen como bikers con un sentido de aventura e intrepidez muy marcado y por el otro abundaremos en las maneras en que son etiquetados como individuos potencialmente peligrosos para la sociedad. Analizaremos los intentos que llevan a cabo para quitarse dichos estigmas.

Después se describirán aquellos elementos con los que manifiestan públicamente su identidad, como su vestimenta, las motos y algunas actitudes en relación a personas significativas para ellos. Posteriormente nos adentraremos en las formas de organización del club y los mecanismos disciplinares asociados a la milicia que abundan en su estructura.

Planteada esta situación, haremos énfasis en el espacio de comodidad y permisibilidad que el club de bikers representa para sus integrantes en donde encuentran un lugar para hacer cosas que en otros momentos de su vida cotidiana no pueden hacer y además se sienten apoyados por hacerlo. Veremos cómo este espacio se manifiesta en los viajes en motos y en los eventos que realizan en el espacio público.

Finalmente, analizaremos los significados que tiene la movilidad motorizada para los bikers en donde encontraremos un sentido de libertad que los empodera y los coloca en una posición privilegiada para ocupar y circular en el espacio público frente a otras formas de movilidad. En este apartado se abundará en las tácticas para burlar las estrategias de la autoridad de regular su tránsito por las calles de la ciudad.

4.2 Ser biker en Tijuana. Bikers, biketeros y motociclistas

Ser biker en Tijuana no quiere decir solamente tener un aparato de dos ruedas con el cual te puedes movilizar, ser biker implica la inclusión a un grupo que comparte la afición por el viaje en motocicleta, el compromiso con una simbología altamente estigmatizada y la apropiación de conductas y expresividades que te identifican como parte de dicha comunidad. He encontrado tres formas marcadas en que los bikers externan su pertenencia a este grupo: el 'biker comprometido', el 'biketero' y el 'motociclista cotidiano'. No se trata de polarizar lo que es ser un biker, sino de presentar cómo los miembros del club definen su adscripción a la identidad biker sin dejar de tener en cuenta que dicho umbral de adscripción es “para muchos bikers, lo principal, es cómo definen sus vidas, y habría que considerar una distinción entre el hacer y el ser, esto es, lo que inicia como un actividad, puede convertirse en un estilo de vida si así lo deseas” (McDonald-Walker, 2000: 45).

4.2.1 El biker comprometido. La aventura de ser y de andar en la moto

El biker se asume como tal cuando se compromete con ciertos sentidos que involucra el viaje en moto y las relaciones con el grupo. En este trabajo los hemos localizado en términos de aventura, temeridad y solidaridad. Veamos.

La cualidad de autoadscripción más importante y recurrente, que se encuentra en las entrevistas, respecto a lo que significa ser biker es el *sentido de aventura* en relación con el viaje en motocicleta. El siguiente testimonio del Charro vislumbra este sentido:

un biker es, va junto que te guste la aventura, primero que nada que te guste raitear pues, que te guste andar en la moto ¿no? Y que te guste andar en la carretera y viajar kilómetros y millas. Yo he ido a Los Cabos tres veces, he ido hasta la ciudad de México yo solo en

mi moto, agarré mis cosas y subí mis cosas a la moto, mi casita de campaña, mi sleeping y todo lo que le cabía, y me fui a la ciudad de México yo solo ¿no? Y me aventé 4 días, son 3500 km y ahí vas tú ¿no? Ahí vas tu solo, y volteas y te da tiempo para pensar, este, entonces ése es el ser biker [...] El estar esperando con ansias el día que vamos a raitear para salir, y si no hay, pues salirte tú en tu moto e irte tú solo a la chingada y a ver a dónde llegas. [...] Es el tener el espíritu de aventura y la pasión ¿no? De ser, de andar en la moto. (Charro, entrevista, 2012)

Como puede observarse, lo que se ha localizado como un sentido de aventura tiene que ver con el compromiso que tienen con el viaje en moto. Por lo tanto, el sentido de aventura está relacionado con ir a la deriva y dejarse llevar, no tener ataduras de ningún tipo mientras se anda en la moto, arreglar los problemas que se te presenten de manera improvisada sin buscar ser precavido con las circunstancias, hacer frente a los escenarios tal como se presenten. El sentido de aventura tiene que ver sobre todo con lo contingente, con algo no establecido, y en ese sentido se relaciona con aquellas circunstancias que presentan riesgos, y se afrontan de manera temeraria. El sentido de aventura implica también una búsqueda de circunstancias extraordinarias y enfrentarlas con las herramientas que el propio biker tiene, su moto, sus ropas, su dinero, su cuerpo.

un biker es el que se faja con lluvia, truenos, aires, frío. Nos ha agarrado nieve en la Rumorosa y sin pedos, hemos acampado, hay veces que por ejemplo no encontramos hotel, ¡chinguesumadre! y ni modo de regresarnos a las 3 de la mañana bien pedos, nos hemos quedado en cartones, en pleno centro, ahí en pinche Ensenada, ‘¿pues donde?’, ‘pues aquí hay un pinche estacionamientillo de un centro comercial, ya cuando vengan y nos despierten al siguiente día pues ya nos vamos’, unos pinches cartones ahí como, y pues ni pedo. (Kalaka, entrevista, 2012)

Prendí la moto, loco, y arranqué en una carretera que no supe ni pa donde, nomás me alejé de la ciudad, ya miré la ciudad ahí las lucecitas lejos, y luego mire una entradita nomás el camino de ida y venida, y me meto y entro como a una especie de ‘S’ y luego ya topa con unas dunas, pues de aquí al camino no se miraba ni viceversa ¿no? como estaba haciendo un chingo de calor nomás bajé mi bolsa de dormir y ahí me quedé en el desierto, me despertó la luz del sol, pero bien a toda madre así, luego ya me fui y me di un baño vaquero al Río Colorado al siguiente día [...] Esa es otra de las experiencias que dormí

ahí en pleno desierto solo, mi bicicleta y yo nomás. (Trigo, entrevista, 2012)

El sentido de aventura va de la mano con una idea de temeridad que muestra el biker. Por ello, parte importante de ser biker tiene que ver con un sentido de aguante, una combinación de rudeza, fortaleza y resistencia que se ve reflejada en la entereza y severidad con la que enfrentan situaciones extremas.

la primer experiencia de frío fue en Ensenada, era en el tiempo en que acampábamos y se me ocurrió prestarle a una morra mi bolsa de dormir y pues valió madre, loco, me quedé temblando en pleno invierno, que pinche frío hace tan culerísimo [...] una pinche nevadota y llegamos a mero arriba donde es el camino a San Felipe un restaurant ahí en el Valle de la Trinidad, me tuve que quebrar el hielo de aquí, imagínate como iría. Hijo de su pinche madre, me cae que ese día sí me iba congelando [...] agarramos la moto y todavía le damos. (Trigo, entrevista, 2012)

Por otro lado, un biker se compromete de manera solidaria con el grupo de bikers con los que se identifica. El biker debe estar siempre para responder ante los otros bikers. En el trabajo de campo he encontrado que ser biker implica la inclusión a una colectividad de relaciones personales y fuertes como sucede en casi todos los grupos sociales enfocados a la identidad, una hermandad expresada en términos de ‘carnalismo’, “que la raza se de cuenta que el motociclismo es como una hermandad, es como una familia grande donde primero está el prójimo, el carnalito que necesita algo y luego está uno ¿no?” (Tripper, discurso, 2012). En este caso, la hermandad característica del grupo de bikers tiene que ver con identificarse, en primera instancia, con el viaje en moto y construir un sentido de membresía con sus ‘carnales’ bikers a través de ofrecer una lealtad incuestionable ante circunstancias adversas, lo que ha podido corroborarse cuando hablan de conflictos con otros clubes. Algo similar al uno para todos y todos para uno de los tres mosqueteros. Así pues, hay un sentido de pertenencia a un colectivo en términos de hermandad, con la advertencia de que, como en todos los grupos sociales, no todo es homogéneo ni armónico por lo que también existen diferencias éticas e ideológicas dentro del club.

Un biker entonces estará al servicio de sus carnales y se relaciona con ellos

considerándolos como parte de su familia, “yo no tengo aquí familia (en Tijuana), mi familia es la raza del club” (Gym, entrevista, 2012).

es como en tu familia, no se si tengas hermanos, te llevas bien con ellos y tienes hermanos que no se acoplan ¿no? [...] y es lo mismo aquí, comienzas a convivir con esta gente y es tu familia, hay unos que no caen bien, pero son tu familia, entonces tienes que protegerlos como quiera que sea [...] pero sigo aquí porque sigue siendo mi familia. (Pelos, entrevista, 2012)

La participación en las prácticas, como la asistencia a juntas, a ‘raites’ y eventos del grupo, es un elemento importante con que se mide el compromiso de los integrantes con la vida del biker y del club. Para que el grupo de bikers te identifique como uno de ellos es necesario “participar en los eventos, aunque sea acomodando a la gente, o sea desde el que va llegando y la participación y la asistencia aquí al club eso cuenta mucho, y pues lo que es la salida así, el apoyo a otros clubs, a otros motociclistas, de otros clubs, no le hace el tipo de moto” (Kalaka, entrevista, 2012).

De este modo, las características del ‘biker comprometido’ se anuncian en términos de un sentido de aventura que implique riesgos y la improvisación de soluciones inesperadas, de mostrarse temerario y estar al servicio de sus ‘carnales’ que los considera una familia, lo que se muestra en la participación puntual en las actividades que organizan. El biker es entonces el que interioriza dichos sentidos de aventura y aguante y participa solidariamente y de manera constante y disciplinada de las actividades de su grupo. Habrá que revisar ahora qué es lo que motiva a los bikers a comprometerse con esta identidad biker.

4.2.1.1 Motivaciones y significados de ser biker

Respecto a los significados de agruparse y motivaciones de adscribirse a la identidad biker, los argumentos se presentan asociados a un espacio de permisibilidad en su vida que se ve justificado por un uso instrumental de objetivos filantrópicos que tiene el club. De modo que lo que pudo percibirse es que los bikers asisten al club sobre todo porque encuentran un espacio de libertad que no encuentran en su vida cotidiana, “a eso vienes, a olvidarte de todos tu pinche rutina de la semana, a donde puedes agarrar cura y mentar

madre y explayarte” (Kalaka, entrevista, 2012).

Un pendejo que una vez quiso poner ‘prohibido entrar a las juntas en estado alcohólico’, y era el secretario muy chingón él, ‘no, vete a la verga’ lo sacamos en putiza ¿qué? Pues oye me vengo de mi casa a reventarme aquí, chinga tu madre güey, ¿qué es una casa de monjas? Y todos le empezaron a cagar el palo y pa afuera güey. Empezó con esas mamadas, ‘no que entran bien pedos y que por eso no se que’, chinga tu madre y [...] le dimos cran y luego el sargento de armas igual lo mismo, cagando el palo, quería hacer así un pinche ejercito, ‘no, es que se meten un chingo de güeyes al baño que ¿qué hacen?’, ‘pues que te valga verga si se la mamó, se la chupó, se lo cogió güey’, ‘no, que se meten a dar un pase’, ‘que te valga verga’. Y empezaron a cagar el palo con esas mamadas, ‘no, que nomás uno por uno puede entrar’, ‘ah, tas pendejo güey’ [...] es un club biker, pues no mames, unos güeyes fuman, unos tragan cerveza, cada quien tiene su pinche vicio, ahí el Alaska, cuando se mete a los congales, ‘güey, tu vicio son las putas, ¿quién te la hace de pedo güey? Tu vicio son las putas, a donde quiera que vamos, lo primero que haces es ir a un congal y a coger ¿Sí o no?’, ‘No, que no se que’, ‘¿sí o no? Y nadie se mete contigo. Es muy tu pito, es muy tu puta nariz, su pinche garganta, ¿cuál es el pedo güey? ¡Déjalos!’. [...] Al Gym (el presidente del club), por ejemplo, le vale verga, es su pedo dice ‘a mi qué’. Y es que sí es cierto. O sea, a ti te hace daño, si te agarraron en la calle es muy tu pedo, pero mientras no hagas vendimia, trafiques o hagas negocio, es otro pedo, pero si consumes es tu pedo güey, cada quien tiene su puto vicio güey. Unos las pingas, otros la mota, otros la coca, o la peda, es pedo de cada quien. Y si por eso te sales de tu casa cabrón, a hacer tu desmadre, tonces dices, que llegue un güey a prohibirte, pues tonces no vengas mejor tú güey (Kalaka, entrevista, 2012).

Como podemos ver, ser biker implica un umbral de adscripción en relación con el ocio en donde pueden llevarse a cabo actividades que normalmente no se pueden realizar en otras esferas identitarias de la vida cotidiana, actividades relacionadas sobre todo con la ingesta de alcohol o estupefacientes, la valoración de un sentido de hombría mostrado en la asistencia al ‘table dance’ o la sola reunión con el grupo de amigos.

La asistencia al club como un espacio de permisibilidad se ve apoyado por un uso instrumental del altruismo que profesan. En entrevistas y pláticas informales, una de las razones que algunos dan para asistir al club tiene que ver con que sea un grupo altruista y

porque a ellos les gusta ayudar como sucede en los eventos del Toy Run y Zapato Run. Sin embargo es un argumento en tensión pues muchas veces lo utilizan como mera fachada para protegerse contra los estereotipos y estigmas que pesan sobre ellos y no reconocer que les gusta asistir porque ahí encuentran un espacio donde divertirse sin ser restringidos, “a lo mejor te dice uno, te va a decir, ‘ah pues el mío es ayudar a los niños’, ay eso es una mentira, el que quiere ayudar a los niños, no ocupas estar en un club para ayudar a los niños, ve al DIF y lleva una carga de despensa o algo o ve a algún orfanato y llévalos cosas y ayúdalos a los niños ¿no?” (Charro, entrevista, 2012).

Así un biker comprometido tiene que tener todas estas características, tiene que ser independiente pero a la vez apoyar al grupo, mostrar entereza ante situaciones complicadas de la vida cotidiana, tiene que ser libre para decidir sobre su vida. Un biker hará todo lo posible por convertir cualquier situación de su proyecto de vida en acontecimiento biker, esto puede ser constatado en una anécdota rescatada en el diario de campo. Estando en la junta un viernes en la noche uno de los bikers pidió permiso al presidente para hablar y dijo: “Yo quiero decirles que el sábado 18 me caso”. En este momento se soltó una gritadera por parte de todos los socios; ‘no, ya la cagaste’, ‘no ya no te queremos aquí, ya vas a mandilear’, ‘ya no te van a dejar congelear’, ‘ya te vas a encadenar de por vida’, ‘el sábado 18 es el carnaval’, ‘fuera, fuera’ eran algunos de los gritos que se podían distinguir entre el barullo y la alharaca que había después del anuncio que hizo. Sin embargo seguía pidiendo la palabra y los chiflidos (al estilo de mentadas de madre) y los ‘fuera fuera’ no lo dejaban hablar. Finalmente cuando el Gym pidió que hablara más, mencionó que se casaría el sábado 18 a las 10 de la mañana en San Diego y que a las 12 estaría en el club para irse junto con toda la caravana de bikers al carnaval de Ensenada y que allá pondría carne asada y cervezas para todos los bikers. El bullicio de desaprobación de pronto se convirtió en un alboroto y un jolgorio lleno de regocijo, los aplausos y los gritos aprobatorios no se hicieron esperar, los que estaban cerca lo zangolotearon y uno de los gritos que más me llamó la atención fue ‘eso es un biker, chingado’. Finalmente le aplaudieron y todos estuvieron contentos con la situación, los gritos ‘que se case, que se case’ no tardaron en llegar. Todos rieron y se regocijaron. Lo que llama la atención, es la manera en que se busca convertir una situación no identificable con el biker errabundo y duro, en una situación digna del mundo biker, es

decir, celebrar el matrimonio con carne asada y cervezas en un raite al carnaval de Ensenada (Ver Figura 4.1). El evento de ser algo rechazable, se convierte en aceptable al percibirlo en los términos simbólicos que permean a los bikers. Un análisis de género de la situación también revela una desigualdad en la percepción que tienen los biker de la diferencia sexual entre hombres bikers y las mujeres, lo que en última instancia sale a relucir es un sentido de masculinidad, vertida en una hombría exacerbada.

Figura 4.1 Matrimonio biker



Fuente: Fotografía y archivo personal de 'Elías Ramírez'

4.2.2 El biketero

La segunda forma en que se presenta la inclusión de los bikers en dicha identidad, es la del 'biketero'. El biketero es una contracción de los términos 'biker' y 'banquetero (de banqueta)', "V: Es que hay el biker banquetero ¿verdad? F: Simón, el biketero" (Funny y Vicio, entrevista, 2012). El biketero utiliza la exhibición pública como recurso para afirmar la identidad motorizada de ser biker, por lo que a los ojos de la gente que lo vea recorrer las calles será un 'biker', aunque los propios miembros del club o 'bikers comprometidos' los reconozcan como una especie de 'biker light'. El biketero casi no participa en los eventos del club, raitea muy poco, no tiene el sentido de aventura y aguante y por lo tanto no se compromete con los carnales bikers ni la vida biker más que

las noches de junta que se lo exigen, “un pinche motociclista que ‘ay, voy a tirar rostro a la Revu’, eso no es un biker” (Kalaka, entrevista, 2012).

Desgraciadamente ahora un güey llega al otro lado, va a la Harley, le dan un crédito, agarra una moto y llega con una Harley nuevecita de 25,000 dólares y ya se cree un biker ¿no? Y la neta pues no, no es eso [...] el que traigas una Harley o que traigas una moto de 25,000 dolares no te hace motociclista ¿no? Ni te hace un biker ¿no? Motociclista a lo mejor sí, porque traes moto ¿no? Pero un biker no es eso. No es vestirse de negro y traer pieles y todo (Charro, entrevista, 2012)

En repetidas ocasiones en las juntas he escuchado que piden que a los prospectos no se les entreguen los ‘colores’ (chaleco con logo del club) tan rápido, porque ha pasado muchas veces que una vez entregados los colores, los nuevos miembros dejan de ir al club y sólo pasaron la etapa del prospecto para tener el chaleco, de modo que usan los colores al margen del club, tan sólo para exhibirlos y sin comprometerse con las actividades del club. Situación que confirma el Trigo: “eso es en el tiempo que más miré raza entrar, pero entran y duran dos o tres meses más y ya no vuelven, o sea como muchos, como que era plan con maña ¿no? nomás agarrar los colores, pues era bien poquito tiempo, y ya decir toda su vida, o tenerlos y que diga ‘yo soy o fui Sólo Ángeles’ ¿no?” (Trigo, entrevista, 2012)

4.2.3 El motociclista

En las entrevistas también se rescata la noción del motociclista ordinario, “hay motociclistas un chingo, pero un biker es el que anda en su moto todo el tiempo, llueve, truene o relampagueé” (Kalaka, entrevista, 2012). Con el motociclista ordinario se hace referencia a aquél que simplemente tiene una moto, sin la actitud biker ni nada. “Si mejor nomás vas a andar aquí en Tijuana con moto, pues mejor te metes de pizzero y ya se acabó, ya ahí se acaba tu mundo, tu galaxia.” (Funny, entrevista, 2012). El motociclista ordinario es aquél que tiene un gusto por la moto pero no tiene compromiso alguno con ningún colectivo, ni alguna agrupación de motociclistas. Por lo anterior, a los ojos de los bikers tendríamos 3 formas de ser motociclista, ésta última tiene que ver con el sólo hecho de andar en moto y no tener vínculos con las culturas bikers, pero los otros dos sí

tienen relación y la diferencia que hay es el compromiso que tiene cada uno con esa imagen del 'biker'.

4.2.4 De la autoadscripción a la heteroadscripción biker

Estas tres maneras de nombrar a los bikers, representan la autoadscripción que ellos mismos formulan sobre cómo entenderse, es decir, de cómo incluyen su individualidad dentro de las características del mundo biker. Pero como lo he mencionado respecto a la construcción de la identidad, las adscripciones propias entran en tensión con las imputaciones externas, situación que a continuación reviso.

4.3 Hippies, pandilleros y malandros. Los bikers en la mirada del otro

Los bikers han sido sentenciados a una opinión pública negativa a través de una larga historia de estigmatización en donde la prensa y el cine han jugado un papel fundamental. Esta clasificación sigue manifestándose en la percepción que se tiene sobre ellos; incluso ha sido interiorizada por algunos bikers y de esta manera opera muchas veces en su propio actuar. La imagen del biker se puede encontrar reducida a una serie de ideas no sustentadas respecto al peligro potencial que representan, lo que ha devenido en una temeridad caricaturizada cuando chamarras de cuero, potentes motocicletas y parches de un club circulan por las calles de Tijuana. Así, en esta ciudad, las representaciones externas más comunes con que se ubica, identifica y clasifica a los bikers de manera negativa yacen bajo el signo del libertinaje y la peligrosidad, y toma la forma de tres figuras desacreditadoras: hippies, pandilleros y malandros.

4.3.1 Prejuicio: el biker hippie

En Tijuana el prejuicio del biker hippie se asocia con aquél que no se baña y es holgazán, ‘un pinche hippie cualquiera y mugroso’, lo que representa un virtual riesgo de convertirse en delincuente. Uno de los bikers comenta que “la gente ya de por sí lo ve a uno en moto y dice que es un hippie mugroso, malandro y de todo ¿no?” (Vicio, entrevista, 2012). Esto se puede corroborar cuando algunos clubes de carros se refieren a los ‘Sólo Ángeles’ como los ‘Sólo Mugres’, resaltando con ello las características de ser un grupo de personas antihigiénicas que andan en motocicleta.

La imagen del motociclista Hippie puede ser rastreada en la representación que hizo de los bikers la película “Easy Rider” de Peter Fonda y Dennis Hopper. Bikers en busca de su libertad que salen a la carretera, usan drogas y acampan en zonas naturales y raras veces se bañan. Una representación muy acorde al ‘espíritu’ de la época hippie. La imagen del biker hippie ha llegado hasta nuestros días en términos de poca higiene, indolencia, libertinaje y hasta una cierta apatía, ideas preconcebidas y sin fundamento que colocan a los bikers en una ‘suciedad y libre pasividad’ que podría representar un potencial peligro para la sociedad tijuana. Es preciso decir, finalmente, que este prejuicio es una reducción misma del propio fenómeno del hippismo el cual es mucho más complejo que la identificación que se hace de los bikers como antihigiénicos y holgazanes.

4.3.2 Estereotipo: el biker pandillero

El biker en Tijuana también está estereotipado como un pandillero. Los propios bikers señalan que la imputación de este estereotipo proviene de los clubes de motos estadounidenses que fueron catalogados como ‘forajidos’ o ‘one percenters’. Dichos clubes son perfectamente ubicables e incluso evitan identificarse con ellos.

Pues eso viene yo creo que desde los años 50s, en esa época eran más como rebeldes, más así de ese tipo que la gente piensa que somos todos, ahí en esa época sí eran más tipo gangas, y ahorita pues no, ahorita ya en la actualidad, al menos aquí pues en Tijuana, la gente que anda en esto, tiene sus trabajos y todo. (Vicio, entrevista, 2012).

Hell’s Angels, los Mongoles y los Vagos. Que te digo, todos esos son, son mafias, son gangas, tienen problemas con la justicia y la sociedad. Pues ¿para qué? Y gracias a ellos, pues es a donde viene la imagen de todos los demás, ahí nos arrastran. ¿Has visto en el programa ese en el History Channel? Ahí viene bien definido todo el pedo. (Kalaka, entrevista, 2012).¹

¹ El programa al que hace referencia el Kalaka es una serie que produce el History Channel en torno a diversas pandillas callejeras y el peligro que representan para Estados Unidos por que “roban, matan y aterrorizan, dejando su marca sangrienta en la historia americana” (www.history.com/gangland). La serie de siete temporadas dedica 14 episodios a los clubes de motos destacando a los Hell’s Angels, Mongoles y Vagos, que son presentados como grupos violentos que llevan a cabo actividades criminales. También puede estar haciendo referencia al programa del National Geographic ‘Outlaw bikers’ que otorga un tratamiento similar a los bikers.

Así, ser parte de una ‘ganga’, anglicismo para pandillas, es una de las visiones estereotipadas que pesan sobre los bikers asociadas a los bikers forajidos estadounidenses. Sin embargo, los propios miembros del club Sólo Ángeles perpetúan este estereotipo y juzgan de la misma manera a otros clubes de bikers. En las pláticas informales en campo me hicieron referencia sobre algunos clubes en la ciudad que se sospechaba que eran delincuentes y hacían referencia a ellos como ‘gangas o pandillas en moto’. De este modo, quiero hacer notar que al interior del campo de acción de los bikers también se reproducen estas imágenes caricaturizadas y endurecidas, y se hacen desde posiciones diferenciales de poder, pues es de llamar la atención que los grupos a los que hacían referencia son clubes con muy pocos integrantes y muy poca presencia en la ciudad, pero sobre todo clubes de bikers con los que no se tiene buena relación y con quienes se han enfrascado varias veces a golpes a lo largo de los últimos años. En este sentido, desde la visión de este club se construyen fronteras identitarias que delimitan a un biker respetable, ellos mismos, frente a los que se sospecha estén inmersos en actividades delictivas. Específicamente hay un club, los Vagos, del que se tiene estas sospechas y es a sus integrantes a quienes se refieren para hablar del grupo que ha desprestigiado el motociclismo en Tijuana.

4.3.3 Estigma: el biker malandro

La imagen del biker está cargada de un descrédito que los coloca como delincuentes y peligrosos, vagos que potencialmente pueden llevar a cabo actividades ilícitas y de los cuales hay que tomar distancia; me refiero al estigma del ‘biker malandro’, una especie de ‘biker forajido’ a la tijuanaense. Los bikers reconocen que este estigma fue exacerbado por el cine y la televisión, “las películas nos partían la madre bien cabrón, todavía ¿no? un biker es una mierda en una película, un ‘madafaker’” (Trigo, entrevista, 2012), así comentan que el estigma es “por las películas y porque, más que nada por la televisión que es un medio muy fuerte que te puede meter una idea y cambiarte totalmente la perspectiva de alguna situación ¿no? Entonces la gente tiene una mala idea de los motociclistas” (Charro, entrevista, 2012).

En Tijuana esto puede ser percibido bajo la forma en que la palabra ‘malandro’ opera sobre ellos, con ello se hace referencia a que los bikers tienen una cualidad de

vagos, viciosos, ladrones y aprovechados, en última instancia, alguien que delinque.

Y te digo, simplemente con la pinche imagen que te ven, la forma que te vistes, ‘pinche malandro’, te dicen. Yo lo veo en mi trabajo, cuando te ven, ‘que pedo güey’, ‘Soy biker cabrón, ni pedo’. Obviamente me tengo que quitar cueros y barba y todo el pedo, por el trabajo ¿no? la presentación, pero sí se te quedan viendo, si te bañaste y la madre. Pero ya te cambias y te quitas esa madre, ni te reconocen (Kalaka, entrevista, 2012).

La vestimenta de los bikers, jeans y cuero, juega un papel importante en la imputación de este estigma. Uno de los bikers que es enfermero comenta que la gente se asusta cuando va a atenderlos vestido de biker “a veces me toca ayudar a la gente así vestido de motociclista pero a veces dicen, ‘no pues este qué onda. Sí se transforma uno” (Funny, entrevista, 2012). Sin embargo, ante tales acusaciones ellos mismos se reivindicán, “la vestimenta, pues es nuestro modo de vestir, pero no por eso ya somos culeros como lo eran antes, porque antes sí era así, antes eran culeros de que llegaban a cagar el palo, a donde llegaban, a delinquir.” (Trigo, entrevista, 2012). Finalmente hay que agregar que éste es el mismo estigma que ellos imputan sobre los Vagos, según se pudo apreciar en el trabajo de campo.

4.3.4 Re-significaciones del estigma

4.3.4.1 El estigma asumido

Planteadas las tres imputaciones externas más comunes sobre los bikers (hippies, pandilleros y malandros), es preciso mencionar tres relaciones en que los bikers se involucran con esas representaciones. En primera instancia hay que mencionar el estigma asumido o incorporado del biker y que él mismo está reproduciendo. Los bikers no sólo se reprochan entre ellos respecto a ser malandros o no, sino que también asumen dicho estigma y lo reproducen en sus prácticas de socialización. Los bikers se sienten cómodos y llegan a asumir la idea de representar una imagen estereotipada de manera negativa y muchas veces la usan a su favor.

4.3.4.2 El estigma usado a favor

En segundo lugar, el estigma del malandro con el que cargan los bikers, no es necesariamente un asunto desafortunado para ellos pues muchas veces lo utilizan a su favor como ellos mismos lo reconocen “Sí, tenemos una, desgraciada o afortunadamente en algunas veces, es un arma de dos filos ¿no? A veces te beneficia el que tengas esa imagen mala que existe del motociclista” (Charro, entrevista, 2012). Uno de los efectos a favor que tiene el estigma de malandro para los bikers tiene que ver con que los provee de seguridad.

“Y te decía que te beneficia a veces el que te tengan miedo porque por decir yo ando en la Zona Norte y tu sabes el ambiente de la Zona norte ¿no? Muy pesadón, a caminar en la calle con la mano en la bolsa pa que no te saquen la cartera, entonces si vas de motociclistas con tu chamarra y tus lentes negros y tu paño en la cabeza y de piel y todo y algún malandro se va a chingar a alguien y ve a un güey vestido con camisita y con zapatitos y todo acá de vestir, pues dice el malandro ‘mejor me chingo a este güey [el bien vestido] que a lo mejor éste [biker] va a traer algo ahí que mejor me friega.’” (Charro, entrevista, 2012).

“Una vez, recién que yo comencé a comprarme una moto, con mi propio dinero y mi propio esfuerzo y pues a veces la gente no te respeta y tienes que tener una imagen así como de rudo, de fuerte, pero que sea una imagen nomás, porque todos sabemos lo que somos por dentro, o sea, pero es algo así como con tal de que respeten tu espacio pues, que te den tu lugar.” (Funny, entrevista, 2012)

De esta manera, es de llamar la atención la manera en que usan para su beneficio la imagen del biker malencarado y peligroso, es decir, utilizan el estigma del malandro para acceder a ciertas situaciones a las que no puede accederse ‘normalmente’, y lo utilizan casi siempre para infundir temor en la gente con la que quieren interactuar. Utilizar el estigma a favor es capitalizar, a manera de táctica, la estrategia de ser catalogado como peligroso. Por otro lado, el estigma también se usa a favor para ‘conquistar’ muchachas. El siguiente testimonio revela en la concepción del biker una postura de superioridad del hombre frente a la mujer y una minusvaloración de ella reduciéndola a un objeto de placer personal. En última instancia, lleva a pensar en una afirmación de la masculinidad del biker,

“imagínate tú ahorita que te subas en una moto y te vas a Rosarito y te metes a una cantina o a un restaurant a comer y pues eres la atracción ¿no? Ahorita ya no hay tanta atracción porque hay miles de motociclistas donde quiera, se dan por puños, ahorita los avientas y salen. Ahorita ya no, pero en aquellos años llegabas a un lugar y llamabas la atención, inclusive a los batos, les caías un poquito gordos, porque las chavalas se te quedaban mirando, y aparte estábamos jóvenes, como de tu edad, y luego en baica, pues las morras querían un raite y si tú eras medio menso, ‘oye le das un raite a mi novia’, y pues en cuanto sientes a la morra, el panochón en el lomo y las chichis en la cabeza y luego la morra te abraza, pues ya ahí nomás le dejas caer la mano en la pierna y ya es tuya, ahorita pa que tú te animes a tentar una morra, pues no sabes si te va a corresponder o no te va a corresponder, al traerla ahí sentada, pegadita contigo, pues ya es tuya [...] si te miran vestido así, pues saben que eres un bato pa tirar party, si te miran vestido así (me señala a mí, entrevistador) pues un novio pa casarse” (Pelos, entrevista, 2012)

4.3.4.3 La redención del estigma

En tercer lugar, frente al estigma del malandro que los mantiene cautivos en una imagen de peligrosidad, los bikers intentan redimirse de dicha catalogación a través de diversos ‘combates’ con la gente que piensa mal de ellos. El resultado de dichas acciones se hace patente en los cambios de percepción y en valoraciones positivas que actualmente se manifiestan sobre los bikers.

Casi todos los informantes mencionaron que tratan de combatir la mala imagen que existe de ellos a través de labores sociales a la comunidad y de limpiar la imagen del biker descuidado. Para ellos es muy importante ser vistos como personas dignas de circular en las calles de Tijuana, “tratamos de rescatar a la señorita y al que está ahí manejando pues.” (Funny, entrevista, 2012). Dos de las acciones de redención más notorias en la sociedad tijuana que tiene este club son los ‘raites’ o ‘paseos’ que hacen en beneficio de niños necesitados, el Toy Run y el Zapato Run, aunque también hacen visitas a asilos de ancianos u orfanatorios.

El Toy Run y el Zapato Run en donde, entregan juguetes y zapatos a niños necesitados son dos de los grandes eventos que a los ojos de los bikers los hace diferentes en Tijuana, “el plus que tenemos nosotros es ayudar a los niños, el ayudar a la comunidad

ahorita lo de los tarahumaras, el de los zapatos, el toy run y todo eso, ése es un plus que tenemos para que la gente se quite un poco la mala imagen que tiene de un motociclista” (kalaka, entrevista, 2012); “ya somos conocidos porque, pues por ayudar a los niños y a gente necesitada, me imagino que tenemos buena imagen pues, de hecho es por eso que la gente cuando nos mira nos saluda y todo porque pues ya sabe las causas que hacemos, las organizaciones...” (Vicio, entrevista, 2012).

Los miembros del club Sólo Ángeles tienen una concepción de sí mismos como pioneros del cambio positivo sobre la percepción de la imagen del biker, “Este club le demostró a todo el mundo, porque todo mundo es motociclista ahora, que éste es un club de beneficencia.” (Likra1, entrevista, 2012), “un club de gente que está con la sociedad, que apoya a la sociedad, que no está con los malandros, que no está con la gente prepotente ni con la gente abusiva, que está con la sociedad.” (Pelos, entrevista, 2012).

El Toy Run y el Zapato Run son dos de los eventos que más visibilizan los intentos de redención del estigma, pero también se encontraron otras acciones en donde pueden percibirse las luchas que llevan a cabo por mejorar su imagen como la muestra de sus trabajos en la vía pública, como fue el caso de la exposición fotográfica “Tijuas en los ojos de un ángel: carnalismo, motos y calles” de El Tripper, miembro de este club,

“Pero contarles un poquito de quienes son Sólo Ángeles, quiénes somos, detrás de los chalecos, barbas, tatuajes, greñudos, pelones, toda esa gente que ustedes ven, somos doctores, dentistas, licenciados, maestros, electricistas, músicos hasta fotógrafos, trabajadores municipales, de tocho tenemos, se trata de que vean ¿verdad?” (Tripper, discurso inaugural de la exposición, 2012)

o la observación de normas de tránsito cuando manejan su motocicleta, “yo no tomo, no fumo, trato de respetar los señalamientos porque no tengo placas, o sea de importación así de la moto, siempre trato de andar así al cien” (Funny, entrevista, 2012).

Esta ‘redención del estigma’ la podemos interpretar, a la luz de la teoría de las representaciones sociales que hemos utilizado para entender el complejo simbólico-cultural de las culturas urbanas en cuestión, como un anclaje que los bikers tratan de insertar dentro de los estigmas y estereotipos que cargan. Esta teoría menciona dos procesos para la consolidación de la representación que la sociedad tiene de un fenómeno

social, la objetivación y el anclaje. La objetivación es una operación que conforma imágenes cargadas de significados construidas socialmente y que estructuran el modo en que se interpreta la realidad social, por lo que involucra una *permanencia* en el conocimiento que tenemos de las cosas, en este caso hablamos de las representaciones estigmatizadas sobre los bikers. El anclaje, por su parte, involucra un *cambio*, pues implica “la *integración cognitiva* del objeto representado dentro del sistema de pensamiento preexistente y a las transformaciones derivadas de este sistema tanto de una parte como de otra” (Jodelet, 1985: 486). Es decir, aquí podemos hablar de la integración de los propios bikers dentro del estigma y las acciones que realizan con el objetivo de cambiarlo. Por lo que todos estas labores presentadas son acciones con miras a la redención de su estigma, pues tratan de insertar, a manera de anclaje, imágenes de bikers benéficos dentro de su representación estigmatizada .

Estos intentos por redimir el estigma han redundado en algunos cambios de percepción desde algunos sectores de la sociedad, “últimamente la gente ya se da cuenta de que no es lo que aparenta, lo que era antes, a lo mejor lo que era antes sí era así” (Vicio, entrevista, 2012). Dichos cambios muestran el desplazamiento que va del descrédito inicial del estigma hasta alcanzar una valoración positiva de parte de la comunidad, “a Sólo Ángeles ya lo quiso Tijuana y pues Tijuana reconoce a Sólo Ángeles, independientemente de que hay cientos de clubes. Pero por unas cosas o por otras no somos mejores ni peores, se quedó Sólo Ángeles como algo para la ciudad, tonces, qué bueno para nosotros” (Pelos, entrevista, 2012). Los bikers en Tijuana finalmente se sienten aceptados y valorados, pues según sus propios comentarios las muestras de cariño por parte de los niños en los eventos que organizan a su favor y algunos reconocimientos que les ha hecho el ayuntamiento son muestra de ello.

Por último lo que hay que resaltar en las concepciones desacreditadoras sobre los bikers y los intentos por redimir esos prejuicios, estereotipos y estigmas, es que cuando los bikers salen a las calles entran en tensión con las concepciones que se tienen de ellos y las que buscan expresar. Es decir, existe una lucha por el reconocimiento de su identidad biker que circula por las calles de Tijuana, esta identidad se hace perceptible a la luz de ciertos emblemas de identificación que han construido para representar y manifestar lo que significa ser biker cuando se mueven por las calles de la ciudad.

4.4 Colores, motos y relatos memorables

La identidad de los bikers también puede rastrearse a través de la manifestación en el espacio urbano de su complejo simbólico-expresivo, el conjunto de criterios distintivos de los bikers que aquí se llamarán emblemas de identificación. En el trabajo de campo con los bikers, esto hace referencia a una serie de características particulares como objetos materiales, experiencias en común y una memoria colectiva compartida. Si bien hay una variedad de emblemas de identificación, los más importantes para los bikers pueden expresarse en tres formas observables: la moto, los ‘colores’ y relatos y personajes memorables.

4.4.1 La moto de un biker

El primero de los emblemas de identificación para que el biker pueda considerarse como tal es, por supuesto, la motocicleta, “un biker es porque le gusta andar en dos ruedas” (Trigo, entrevista, 2012). La moto que debe traer un ‘biker comprometido’ debe ser tipo ‘cruiser’ o ‘de carretera’ con no menos de 500 cc de cilindrada, máquinas potentes y resistentes. En este sentido, los miembros más viejos del club señalan que tener la posibilidad de circular en dos ruedas es un elemento catalizador de relaciones sociales y fue lo que comenzó a motivarlos para agruparse en torno a motos, “siempre fue de motos y siempre fue, pues pa pasear chavalas, pa divertirnos” (Pelos, entrevista, 2012). La moto es precisamente el objeto que los posibilita realizar la actividad que más aprecian y los identifica, el ‘raite’ o el paseo en moto. Hablar sobre los raites es, para los bikers, recordar muchas experiencias en común, memorias colectivas del viaje en moto que los unifican en el presente. Más adelante analizaremos la relación directa del biker y su moto.

4.4.2 ‘Los importantísimos colores’

Los colores² son sin duda el elemento más importante para la cultura y la identidad del biker. En ellos se vierte el mecanismo de identificación y reconocimiento más valorado y respetado. Es el objeto que evidencia la pertenencia a una agrupación biker e

² Los ‘colores’ consisten en los parches que los bikers estampan en la espalda de su chaleco. Están compuestos por el nombre del club, un logotipo y la ubicación territorial.

implícitamente es un mensaje de tener una trayectoria dentro de la misma. Si, como dice Clifford Geertz, el símbolo es “una fuente extrínseca de información” (Geertz, 2005: 91) entonces los colores son el vehículo por el que expresan lo que significa ser biker. Los colores son el símbolo del biker, muestra de ello es que el código que más se repitió en el análisis de la información fue el que hacía referencia a ellos,

“Yo tengo un hermano que es militar, entonces ese carnal, haz de cuenta que para los militares la bandera es como el todo ¿no? De hecho los militares no dejan ni que toque el piso la bandera ¿no? Entonces para mí esos son los colores, es tu bandera, eres tú ¿no? Es lo que representas y es lo que eres, entonces para mí no hay cosa más importante que los colores en el club ¿no? Y batallas para tenerlos, y los debes de querer ¿no? Desgraciadamente, no hay mucha gente que piense, todos pensamos diferente ¿no? Somos 130 personas y cada quien piensa diferente ¿no? Pero así es como yo pienso que debería de ser ¿no? Que tus colores sean, que no te los quiten más que te maten y que te arrastren y que te los puedas quitar ¿no?” (Charro, entrevista, 2012)

Los colores identifican al biker como miembro de la agrupación; en el caso de los Sólo Ángeles, los colores los otorgan una vez que se supera una etapa de prueba y una serie de ritos de paso, que consiste en que una vez que se es aceptado como prospecto tienen que pasar al menos nueve meses puesto a prueba para ser finalmente ‘bañado en cerveza’ en un acto simbólico de otorgamiento de los colores, situación que será desarrollada más adelante, “es lo más querido, puta te los ganaste cabrón, es como un soldado a la bandera, o sea tienes que respetarlos, no se los puedes prestar a nadie” (Kalaka, entrevista, 2012). Al recibir los colores, entonces, te comprometes a ser un biker, “El que traigas el parche como que te hace tener un respeto de los otros clubes ¿no? El que tengas un parche, te hace miembro de alguien y entonces eres diferente a los demás” (Charro, entrevista, 2012). Ya lo decía Thompson, “los importantísimos colores, el uniforme, como si dijéramos, la señal crucial de identidad” (2009: 18). Sin los colores los bikers se sienten despojados de su identidad, “es como si te desvistieran, te encueran, ya sin colores, te sientes menos, haz de cuenta que ya, es como si no fueras nadie” (Vicio, entrevista, 2012).

Figura 4.2 Colores de 'Sólo Ángeles'



Fuente: Fotografía propia, 2012

Al hablar de los colores también tenemos que mencionar que son una construcción histórica de los bikers. Para los más viejos los colores tienen menos importancia que para los que tienen menos tiempo en el club, “¿Los colores? Es algo importante. Los colores los hemos usado desde que comenzamos, ésa era la idea. Hay algunos fanáticos que pelean y se matan por los colores, hay algunos que no nos interesa tanto” (Pelos, entrevista, 2012). Pero por la observación en campo los bikers en general serían unos fanáticos a la luz de este testimonio, porque cuando hay conflicto con otros clubes lo primero que intentan hacer es quitarle los colores al otro, es desarmarlo, de cierta manera desnudarlo, sobajar el mayor emblema de identificación, por eso lo defienden con todo lo que se pueda.

“Y luego cuando hemos tenido más problemas con los Vagos, así cuando está más caliente, se ponen sus chalecos, para que no se los quitemos se los amarran con esos de cinturón de carro, de seguridad. A un cabrón se lo quisieron quitar, pura madre, pinches jalonsotes y cuando, bien amarrado que estaba con cinturón de seguridad [...] ‘ya no me peguen’, ‘pues suelta los colores’, ‘¡no!’” (Trigo, entrevista, 2012).

Los colores, finalmente, se usan especialmente cuando se circula en moto “yo no me subo a la moto sin chaleco, o sea, no, como que no te sabe igual pues el asunto, traer

la moto, una cosa va con la otra” (Charro, entrevista, 2012). Los colores se llevan en la espalda y encima de todas las ropas que traigan y en todos los lugares por donde los bikers circulen, hecho que le da continuidad a la hipótesis de este trabajo, pues los colores son la parte medular del complejo simbólico-expresivo de los bikers y es uno de los elementos más visibles cuando se movilizan por las calles de la ciudad y los ayuda a hacerse reconocer como bikers o, en su caso, a ser estigmatizados.

4.4.3 Personajes memorables

Otro emblema de identificación de consideración para los bikers tiene que ver con referentes o representaciones del pasado que ocupan un lugar importante en la memoria colectiva del grupo, que siguen teniendo significado en el presente y catalizan la cohesión identitaria de los bikers, algo que bien podemos ubicar como ‘lugares de la memoria’ (Nora, 1989). Como dice Ricoeur (2006) en relación al trabajo de Nora, los ‘lugares de la memoria’ no se reducen a ser sitios topográficos donde se ha anclado la memoria, sino que se refieren a una configuración cultural en donde personas, acontecimientos, objetos, prácticas son referentes de un pasado que sigue ordenando el presente, son marcas externas en donde se apoyan las prácticas sociales.

Estas marcas externas toman forma en el club Sólo Ángeles de personajes y relatos legendarios. La figura del Suzuki, presidente por más de 35 años de los Sólo Ángeles hasta su muerte en 2010, y los relatos en torno a él ocupan un lugar central en la memoria de este club. El Suzuki es una referencia simbólica que siempre es utilizada como parámetro o punto de comparación para cualquier acción que haga un biker, o decisión que se tome en el club. Es una figura casi mítica alrededor de la cual siguen reunidos, un prototipo de biker que los cohesiona. La memoria del Suzuki les otorga los elementos simbólicos y los atributos identificadores para poder construirse como un buen biker. No hubo una sola vez en que yo acudiera al campo que no se hiciera referencia a la memoria del Suzuki, siempre comentaban que, como buen biker, era muy parco y desordenado, pero que todos le guardaban respeto porque los mantenía siempre unidos, nunca se rendía y siempre era solidario con todos. Existe incluso un documental casero (NQV producciones, 2010) sobre el funeral de la muerte del Suzuki en donde se muestra el respeto que le tenían y en donde podemos percibir cómo unificaba a las identidades

motorizadas, incluyendo a los clubes de carros. Dicho documental también muestra el cortejo fúnebre y la enorme escolta que le hicieron los bikers por las calles de la ciudad, ahí se observa cómo se exhiben los emblemas de identificación por las calles de la ciudad y cómo se apropian del espacio a través de máquinas motoras (ver figura 4.3)

Figura 4.1 Sólo Ángeles acompañando a su presidente



Fuente: Fotografía y archivo personal de J. Lazzaro “El Tripper”

Hay relatos legendarios que apuntalan la manera en que el Suzuki encarnaba el sentido de aventura que el biker tiene que seguir. Entre los miembros del club es famosa la historia de que al lugar que fuera el Suzuki podía quedarse a dormir donde sea, pavimento, pasto, tierra, no importaba, “cuando se ponía pedo, ni madre, se ponía una pinche cadena al tobillo, la amarraba entre el tobillo, la moto y un poste [...] y ahí se quedaba, ta’ cabrón. Fíjate, eso es un biker” (Kalaka, entrevista, 2012). Hay otro relato que también circula entre los Sólo Ángeles como un lugar de la memoria, cuando agentes del ATF (Buró de alcohol, tabaco, armas y explosivos) se infiltraron con los Hell’s Angels haciéndose pasar como Sólo Ángeles.

Sí, sin permiso de nosotros se pusieron, pues son el FBI, pueden hacer lo que se les de la gana, hicieron 5 chalecos de estos, o 6 de estos, se los fletaron y se fueron a Arizona, y ahí anduvieron infiltrándose con los Hell’s Angels, creyéndose parte de nosotros, porque nosotros somos un club muy viejo, y somos un club que no buscamos problemas, somos personas trabajadoras todas y ellos sabían que nosotros no nos íbamos a fijar o nos

íbamos a andar cuidando. Cuando nos dimos cuenta, ellos ya habían hecho su trabajo, y yo mandé a quitarle sus colores a esos policías, sin saber que eran policías, yo dije, esos batos gabachos, grandotes, tatuados, dije, nosotros somos puros mexicanos chaparritos, no tenemos gente de esa” (Pelos, entrevista, 2012)

Este relato ha quedado documentado en el programa del National Geographic “Inside Outlaw Bikers: Hell’s Angels” (2011). En dicho documental se ve claramente a los agentes del FBI ‘gabachos, grandotes, tatuados’ con los ‘colores’ de los Sólo Ángeles pero con el parche territorial de Arizona. La historia también está plasmada en el libro *Running with the Devil* (Droban, 2007), en donde, rebotante de clichés sobre México, se abunda en las razones de elegir a los Sólo Ángeles como simulacro para la infiltración y en la tensión generada cuando el club en Tijuana se entera de la operación policiaca.

4.4.4 Para recordar

La dimensión individual de la identidad de los bikers fue abordada desde los sentidos de pertenencia autoconstruidos y las imputaciones externas. Es decir, se analizó una construcción dialógica entre bikers, biketeros y motociclistas en donde se muestra un fuerte compromiso con los sentidos de la aventura, frente a la imagen negativa de hippies, pandilleros y malandros que pesa sobre ellos. También se mostró cómo los bikers asumen su estigma, lo usan a su favor y llevan a cabo intentos por redimirlo. Finalmente se analizaron sus emblemas de identificación, motos, colores y relatos memorables, que representan la parte visible y expresiva de la identidad biker que circula por las calles de la ciudad y aquella con la que se hacen reconocer. Planteada la esfera individual de la identidad del biker, es momento de analizar cómo está organizada social y colectivamente esta construcción identitaria.

4.5 Organización grupal. El club de bikers y la identidad disciplinada

Los bikers están organizados en forma de club, lo que quiere decir que su identidad está condicionada por una serie de códigos a los que sus prácticas están prescritas. En el caso del club analizado estos códigos toman la forma de ‘estatutos’ que constituyen el marco normativo interno de sus prácticas. Todo esto habla, como veremos, de una identidad

altamente disciplinada.

La organización del club se ejecuta a través de una mesa directiva que está estructurada jerárquicamente por un presidente, un vicepresidente, un tesorero, un secretario, dos capitanes de caminos y tres sargentos de armas. Dentro del propio club todas son posiciones que otorgan, al que está colocado en una de ellas, cierto poder sobre los demás bikers. Está en posibilidad de disciplinar a los demás ‘carnales’.

En el análisis de la organización del grupo de bikers resaltan las reminiscencias de la estructura militarizada con la que comenzaron a organizarse los clubes norteamericanos, “los clubes al estilo gringo son muy militarizados, allá salen con cada cosa de que el club es algo especial y los colores, te mueres por los colores y cosas de esas, tienes que morir en la raya defendiendo el color y que no te lo quiten y si te lo quitan, primero que te maten. (Chalinillo, entrevista, 2012)”. Dulaney destaca la relación existente entre “la participación de Estados Unidos en conflictos militares y la subsecuente organización social” (Dulaney, 2005) como una marca de continuidad en la construcción social de las prácticas del motociclismo. Esta continuidad está plasmada en las figuras del capitán de caminos y el sargento de armas en el club Sólo Ángeles. El primero organiza y tiene el mando en las caravanas y ‘raites’ que hace el club, y el segundo es el encargado de vigilar y mantener el orden y la seguridad entre los miembros. Las evocaciones a lo militarizado pueden ser perceptibles, como veíamos, en la relación que hacen de los colores y la bandera, pero también cuando se llama a los socios a la junta o a alistarse para la caravana a través de un silbato que hace sonar el sargento. Este sonido es un llamado al orden y a la disciplina, a respetar las jerarquías internas y dejar hablar al presidente, secretario o capitán de caminos, es una vigilancia desde las posiciones jerárquicas del grupo. Existe, por lo tanto, un fuerte disciplinamiento análogo al del orden macro social que está anclado en la propia estructura del club. En este sentido, podemos percibir en estas figuras militarizadas “la revelación (...) de características principales de la organización social, características que a menudo se atribuyen a instituciones más grandes” (Fine, 2012). Es decir, instancias regulatorias de nivel macro, como la vigilancia y el disciplinamiento militarizado, toman forma en el nivel micro social del grupo como el capitán de caminos y el sargento de armas.

Sucede algo similar con la elección de la mesa directiva pues la organizan en forma similar a las elecciones políticas de gobernantes, es decir, se basan en la idea de una democracia participativa en donde todos los votos cuentan de manera libre y secreta. Inclusive organizan una especie de campaña y se les da un espacio para presentar sus propuestas en caso de quedar en el cargo. La mesa directiva tiene que renovarse cada tres años, pero aquí cabe hacer mención de una inconsistencia que salta en su postura democrática interna, pues el presidente Suzuki duró más de 35 años en la presidencia del club y el presidente actual, el Gym, quien es uno de los miembros que tienen más tiempo, entró de facto a suplirlo y ninguna de las dos gestiones se pusieron a discusión. Aquí resalta que no sólo la mesa directiva está en una posición privilegiada en torno a las decisiones del club sino que también aquél que tenga una trayectoria consolidada en el club tiene más prerrogativas que los más novatos.

En ‘los estatutos’ están estipuladas ciertas obligaciones que los bikers tienen que cumplir. Éstas se pueden resumir en asistir a los eventos del club (raites, car shows, labores sociales), estar presentes en las juntas, votar por la mesa directiva y mantener el orden tanto en las juntas y en los eventos como en la carretera. Estas obligaciones están enfocadas a ‘salvaguardar el buen nombre del club’, con lo que se está invitando implícitamente a los bikers a no alimentar los estigmas con los que cargan y contra los que luchan.

Para hacer efectivas estas obligaciones hay ciertos mecanismos de control en el club, como las advertencias o los castigos. Si los bikers incumplen sus obligaciones son advertidos en las juntas por el presidente a través del pase de lista de los deudores o de quienes no asistieron al ‘raite’ del fin de semana. La advertencia aquí es doblemente coercitiva porque no sólo son nombrados y evidenciados ante los miembros del club, lo que los coloca en el banquillo de los acusados, sino que también constituye una amenaza de castigos más severos si se siguen incumpliendo estas obligaciones. Incumplir estas obligaciones es quebrantar el mayor compromiso que marcan los ‘estatutos’ pues el biker “está comprometido a respetar y defender con lealtad y honestidad los colores del club” (art.2, Estatutos Sólo Ángeles).

Por lo anterior, el castigo más severo que un biker recibe es ser despojado de sus colores, “es lo peor que te pueden hacer” (Vicio, entrevista, 2012). El análisis de este

castigo no se agota en la mera separación del grupo pues en el fondo tiene implicaciones simbólicas para el biker, ya que ser sustraído de los colores implica ser despojado de su mayor emblema de identificación. En este sentido, este castigo afecta directamente a la identidad del biker, pues como lo mencionábamos, los bikers sienten ‘como si no fueran nadie’ cuando no traen sus colores. Cuando la identidad se sustenta tan fuertemente en un emblema de identificación y el disciplinamiento y la regulación despojan al individuo del mismo, entonces lo que se vulnera es la identidad misma del actor social. Como puede apreciarse, la identidad que se construye desde el club de bikers es altamente disciplinada, lo que también quiere decir que se constituye como una identidad cerrada y restrictiva, como lo muestra la iniciación al club.

4.5.1 Iniciación al club biker

La iniciación al club está marcada por una serie de requisitos que hay que cumplir. En primera instancia, hay que demostrar un gusto por las motos, lo que se hace evidente llevando la motocicleta al club; también se deben tener referencias de algún miembro, lo que se conoce como el apadrinamiento. Esos primeros requisitos nos hablan de que el club es selectivo de entrada y no es accesible para mucha gente, en este sentido es una red social cerrada. Si el interesado salva estos requisitos hay una serie de procesos que alguien que aspire a ser un Solo Ángel tiene que satisfacer. La primer pauta que se marca es cuando se presenta al que quiere entrar ante todos los miembros del club en una junta oficial, ahí se le otorga la condición de prospecto y entre todos se debate el apodo por el que será conocido. Por lo que pude experimentar en el campo, el apodo es en realidad una imputación forzada “hay veces que llegan ahí con apodo, y dicen, ni madres, te vamos a decir tal...” (Migaja, entrevista incidental, 2012). Con ello se hace evidente que, en el campo de los bikers, los prospectos son los que están en la posición menos privilegiada de poder.

El prospecto es alguien a quien constantemente están poniendo a prueba para considerarlo digno de ser biker, digno sobre todo de portar los colores del club. En ese sentido, el prospecto aún no es valorado como un ‘carnal’, se encuentra en una condición liminal en la que no es un motociclista ordinario pero aún está a prueba para poder nombrarse un Solo Ángel. En el proceso de buscar su lugar en el club, muchas veces es

tratado como un sirviente, situación frente a la que tiene que demostrar condescendencia y cooperación ya que se ve orillado a ganar puntos para ser considerado digno de vestirse con el chaleco. Sin embargo, el club con el que se trabajó en campo marca una distancia frente a esta situación sin dejar de considerar la idea de que el prospecto, antes que nada, tiene que servir al club para demostrar que quiere portar los colores.

“un prospecto para un club de bikers, haz de cuenta que es tu esclavo yo nomás grito ‘¡prospecto!’ y ahí vienen, tiene que venir el que esté más cerquitas a huevo, porque cualquiera de nosotros, que ya somos hermanos, que le hable, tiene que acudir en chinga y le dices ‘límpiame las botas’ y tras, ‘límpiame la moto’ y ‘tráeme esto, tráeme aquello’, es un esclavo que hasta a veces lo degradan bien gacho, lo denigran. Pero nosotros no, para nosotros es un amigo, nunca andamos mandándolo así cruelmente ni nada, pero también nos fijamos si no quiere hacerlo ¿no? también baja de puntos ¿no? pero se le pide por favor también, es diferente, de que ‘hazme un paro pa traer un seis ¿no?’, ‘ah simón’, en chinga, y ahí de él que diga que no, porque se le retrasa o se le corre a chingar a su madre.” (Trigo, entrevista, 2012)

El proceso más importante en la conversión biker es cuando se entregan los colores, cuando el prospecto deja de ser un prospecto para ser un biker. En el club Sólo Ángeles este proceso se objetiva en la forma del ‘baño’, “es una especie de ritual” (Migaja, entrevista, 2012) que rememora al bautizo cristiano pues, antes de recibir los colores, los miembros del club rocían al nuevo biker con 48 cervezas que él mismo lleva. Una vez ungido en el líquido embriagador, el ahora miembro del club es investido con los colores. Se espera ahora que sea un biker comprometido, con un sentido de aventura bien definido y que participe en las actividades del club, porque si no lo hace el peso disciplinario caerá sobre él. En ese momento se adquiere también, de manera implícita, los estigmas, estereotipos y prejuicios del biker.

4.5.2 La identidad disciplinada y el espacio de permisibilidad

Después de plantear la idea de los mecanismos disciplinarios para la identidad biker es preciso enfrentarla al significado que le dan como un espacio de permisibilidad donde los bikers realizan actividades que normalmente en otro lugar no están posibilitados para

hacer. Estas dos situaciones, la disciplina y el orden dentro del grupo frente a la libertad que se encuentra al estar en el club podrían parecer paradójicas pero no lo son. De hecho una apoya a la otra.

En la observación de campo se percibió que la disciplina no es tan escrupulosa al momento de ser ejecutada, sólo es estricta con los prospectos y la iniciación al club. Así, cuando se observa que los mecanismos disciplinarios se ejercen en su plenitud con los prospectos, quiere decir que la disciplina se manifiesta sólo para acceder al grupo, es decir que es una red social identitaria cerrada y restrictiva, no todos pueden tener el lujo de acceder a ella. Mostrarse disciplinarios es también una manera de utilizar a su favor la imagen del biker recio, duro y temerario para mantener cerrada la red. Una vez estando dentro de ella, entonces los bikers se sienten libres de hacer lo que en otros espacios de su vida no pueden hacer. Trataré de explicar el mecanismo en las siguientes páginas.

4.5.2.1 La búsqueda de convivencia y espacios de permisibilidad para ‘pistear’

El espacio de permisibilidad se hace observable cuando los Sólo Ángeles enuncian las motivaciones de su asistencia a las reuniones y eventos del club en términos de ‘cotorreo’ o ‘convivencia diferente’ al de su vida cotidiana, lo cual habla de una necesidad o búsqueda de relaciones sociales alternas que no encuentran en otros grupos como la familia o las personas del trabajo. El club de bikers se convierte así en un elemento catalizador de relaciones sociales para aquellas personas que se sienten identificadas con el estilo de vida que propone.

La convivencia ha cambiado a lo largo del tiempo, señalaron los miembros más viejos que entrevisté, “así era, y así nos la pasábamos bien suave [...] siendo familia. Llegabas tú aquí y en cuanto llegabas, ya eras parte de nuestra familia. No tenías que estar en el club, ya eras parte nuestra familia, y ahora te ningunean, te traen de criado, que eres prospecto, que cuides las motos, que ve a traer cervezas [...] pero llegó el fanatismo de estos batos” (Pelos, entrevista, 2012). El fanatismo al que se refiere está relacionado con la estructura militarizada, rigurosa y disciplinaria. Pero de nuevo, la disciplina se ejerce de manera contundente sólo para acceder al club. Una vez estando ahí los bikers pueden llevar a cabo su actividad predilecta: pistear.

Una de las prácticas fundamentales que se lleva a cabo en el espacio de

permisibilidad del club es el establecimiento de interacciones sociales a través de la ingesta de bebidas alcohólicas, lo que se encontró en campo como ‘pistear’ y la subsecuente diversión que encuentran en ello. Algunos de los bikers incluso reconocen que una de las motivaciones principales de asistencia al club es porque encuentran un lugar para ‘pistear’ y que ya estando ahí encuentran otros aspectos benéficos como el de las labores sociales. “Pues la idea principal era nomás pistear y cotorrear, pero pues se han venido organizando, pos eventos y pos se ayuda a una que otra gente ¿no? Y hay otros que entran por eso, así por que ya les gusta el aspecto de pistear, de cotorrear, y de ayudar.” (Migaja, entrevista, 2012)

La cerveza es el elemento común en todos los escenarios de socialización de los bikers, ya sea en junta, en una fiesta privada, en alguna exhibición o incluso en la inauguración de la exposición de El Tripper, siempre fluye la cerveza por las manos de los bikers. En la observación de campo me pude dar cuenta que un aspecto que valoran del biker comprometido es que tome cerveza, idea vinculada con la imagen del biker intrépido que actúa impulsado por sus pasiones más que por sus reflexiones. Finalmente habría que decir que la cerveza es un mecanismo potencializador de las relaciones sociales de los bikers. Es un elemento que ayuda a liberar las tensiones de la regulación social y su ingesta es una práctica que promueve las representaciones del biker temerario.

4.5.3 Las relaciones recíprocas de los carnales bikers

La convivencia y las prácticas de socialización mencionadas anteriormente, pueden fortalecerse con el paso del tiempo y devenir en relaciones sociales mucho más cercanas, que se enuncian en forma de amistad, “Si no tienes amigos pa que vas a entrar ahí.” (Migaja, entrevista, 2011). A través de las prácticas de sociabilidad, como pistear y convivir, se forman poco a poco redes sociales entre los bikers en donde encuentran apoyo mutuo, solidaridad y cooperación. El apoyo mutuo se muestra sobre todo en situaciones de adversidad, especialmente en las que tienen relación con accidentes de moto y en situaciones familiares adversas. Durante el tiempo del trabajo de campo murió el hijo de uno de los miembros y los bikers del club asistieron al funeral y al entierro y fungieron como escoltas del cortejo fúnebre deteniendo el tráfico y organizando el paso

de la caravana. Esta es una práctica usual cuando muere algún familiar de los miembros del club, según pude indagar en pláticas informales.

De esta manera, al formar parte del club no sólo se encuentra un espacio de permisibilidad, sino un espacio de apoyo y de relaciones recíprocas afectivas. Los bikers no sólo conviven y pistean en el club, sino que conviven y pistean pero con sus ‘carnales’ bikers. Es decir, la red cerrada también implica relaciones íntimas, como lo mencionábamos, implica apoyar y sentirse apoyados por el grupo que se considera como una hermandad: un carnalismo. El carnal biker es el que va a estar ahí siempre en las buenas (pistear) y en las malas (situaciones adversas), siempre apoya con su presencia, su vestimenta y su moto las actividades profesionales de algún miembro del club. La exposición fotográfica del Tripper (uno de los bikers) a la que asistieron durante mi tiempo de trabajo de campo ejemplifica, entre otros casos, esta solidaridad biker. De igual manera, en situaciones adversas generan una red de apoyo basada sobre todo en la posibilidad de movilizarse en su moto, por ejemplo como sucede en las caravanas y el control de tráfico en los funerales o cuando alguno de ellos tiene un accidente y acuden a socorrerlo o a movilizar recursos de apoyo.

Ahora bien, es notorio que en dicho espacio de permisibilidad encuentren un espacio de libertad o por lo menos de confortabilidad que en otros lugares no. Esta idea de libertad es completada cuando los bikers salean a ‘raitear’ en sus motos. Es decir, los bikers movilizan su sensación de confort y libertad a través de su moto. Esta idea será explorada a fondo más adelante pues la circulación de las identidades por la ciudad constituye el motivo central de indagación de este proyecto. Por lo pronto, es importante hacer énfasis en que analizar las prácticas de los bikers permite observar a los sujetos como agentes, ya no pasivos sino activos, productores de los significados de su agrupación y por lo tanto de su identidad, por eso se trata de percibir las formas en que se practica la socialización. Esto no es menor pues a través de éstas puede percibirse la vinculación del colectivo con el orden social y el sistema urbano (que en este caso se hace de manera móvil), para ello se hace necesario revisar los escenarios donde se llevan a cabo estas prácticas, especialmente las que se hacen de manera pública.

4.6 La movilidad toma forma. ‘Raites’ y eventos festivos bikers

El espacio de comodidad o permisibilidad de los bikers también se saca a la luz pública. Se revisarán específicamente dos escenarios que hacen observable esta situación: los ‘raites’ y los eventos festivos. Se habla aquí de escenarios para evitar utilizar términos como lugares o situaciones que delimiten en fronteras acotadas los espacios de socialización.

4.6.1 Raites

El ‘raite’ es una apropiación de la palabra inglesa ‘ride’ (paseo o viaje) y hace referencia a la actividad de los bikers que consiste en movilizarse a través de la moto hacia algún destino donde llevarán a cabo prácticas de socialización y convivencia. De ahí que sea preciso recalcar que, al ser culturas urbanas centradas en la movilidad motorizada, el ‘raite’ es la actividad distintiva de los bikers³. Los ‘raites’ implican circulación, traslado y movimiento, características necesarias para la consolidación de los otros dos escenarios (juntas y eventos festivos) en la cultura biker. Es decir, la movilidad implícita en los ‘raites’ es un elemento impulsor de relaciones sociales al posibilitar redes y vínculos de comunicación, lo que corrobora el postulado de Featherstone de que “la vida social se ha constreñido a los modos de movilidad que la automovilidad genera y presupone” (2005, 2).

Planteado esto, podemos empujar un poco más el análisis y percibir que en el proceso mismo del ‘raite’ hay relaciones sociales. Esto es lo que denota el testimonio del Kalaka cuando vemos que el ‘raite’, desde que inicia hasta que acaba, no implica sólo moverse de un lado a otro, sino que el ‘raite’ es parte de la vida social de los bikers: “nosotros antes de salir nos aventamos unas birrias para irnos ambientando (...) al destino igual bla bla bla una birria cabrón” (Kalaka, entrevista, 2012). El ‘raite’ mismo es un elemento socializador, en el transcurso del ‘raite’ también sucede la vida social, lo que pudo corroborarse en el trabajo de campo cuando hice un seguimiento de ellos hasta el carnaval de Ensenada. En el camino se paraban en algún paraje para estirarse, orinar, tomar alguna cerveza para llegar al destino ‘ambientados’, sacarse fotos y conversar, esto

³ No es casual que uno de los documentales que se ha hecho sobre los Sólo Ángeles tenga el nombre de ‘Raitear’ (S/A, Bulbo producciones).

mismo se corroboró en las entrevistas “nos parqueamos en un pedacito de tierra que hay allí, nos orillamos y ahí una bebida, una platicada y a seguir” (Funny, entrevista, 2012). De igual manera, subir a una muchacha a la moto y conquistarla a través del raite, como ejemplificábamos anteriormente, es una manera de hacer evidentes las relaciones sociales en el proceso de movilización.

Ahora bien, el ‘raite’ es un compromiso esencial que el miembro hace con el club. El biker que ‘raitea’ es valorado como un biker comprometido y el que no lo hace es motivo de perjuicio de su identidad biker. Además de que se pudo observar que el biker que poco ‘raiteaba’ era motivo de sorna, también se pudo corroborar la valoración del ‘raite’ cuando al preguntar por los miembros con más trayectoria en el club, el recuento se hizo en términos del ‘raite’, “El Pelos, el Adán, bueno el Gym entró mucho después que yo, pero ha sido constante también, ¿quién más, de los que están ahorita? ¿no? el Chuco pero casi ni cuenta porque nunca ha raiteado, ese sí nunca ha raiteado, loco.” (Trigo, entrevista, 2012)

4.6.2 Eventos. Festivos y públicos

Los eventos que realizan son otros de los escenarios donde se cataliza la interacción biker. Aquí vamos a hablar específicamente de dos tipos de eventos en los que el biker se envuelve, los festivales y las labores sociales⁴. Estos interesan en este apartado por dos razones, por un lado, tienen una dimensión festiva, es decir, espacios donde se realizan y celebran las prácticas culturales de los bikers y, por otro lado, casi todos ellos tienen un carácter público y abierto por lo que constituyen espacios en que se coloca de manera pública su complejo simbólico-expresivo.

Los festivales son eventos en los que se celebra explícitamente la identidad biker y están dirigidos a la exhibición manifiesta de sus prácticas y, como su nombre lo dice, pueden considerarse como escenarios de fiesta en el ámbito urbano. En esta ciudad existe el ‘Tijuana Bike Fest’ que organiza el club Sólo Ángeles en el verano, aunque existen otros festivales en Puerto Peñasco, Mexicali o Mazatlán a los cuales también asisten. En entrevistas informales el Kalaka mencionó que le gustan estas fiestas porque son un

⁴ Existen también las fiestas privadas que organizan entre ellos pero no se abordarán aquí porque interesa resaltar la manera en que exhiben públicamente su identidad a través de sus emblemas de identificación.

‘party biker’. Las actividades que se realizan en estas fiestas son: exhibición de motocicletas, rifa de motos ‘Harley’, conciertos de grupos locales, carreras, concurso de bikinis, de camisas mojadas y de la chica biker (www.tijuanabikefest.com). Es perceptible de nuevo en estas actividades la posición diferenciada del hombre y la mujer en estas culturas. Más allá de estas diferencias de género, este evento representa un momento de trasgresión del orden social, en donde los bikers pueden tomar mucha cerveza hasta llegar a un estado de ebriedad y es perfectamente aceptado que, durante el tiempo del festival, se avienten cerveza unos a otros, demanden y exijan a las mujeres a enseñar sus senos, bailen en la calle, hagan ‘donitas’ con la mototcicleta o ‘quemem’ llanta.

Además de apoyar el argumento de la redención del estigma los eventos del Toy Run y el Zapato Run también sirven de escenario festivo para la socialización de los bikers. La peculiaridad de estas situaciones es que suceden en el espacio público y es cuando se moviliza el debate sobre su identidad. El Toy Run, organizado por el club Sólo Ángeles, es el evento más grande de bikers que se realiza en la región noroeste del país y consiste en que se convoca a todos los clubes de la región⁵ a donar un juguete a niños de escasos recursos en épocas navideñas, se organiza una caravana que circula por la ciudad y llega a la céntrica avenida Revolución donde se hace la donación. Este evento es motivo de la re-uniión de bikers que no se frecuentan mucho, diversos clubes que hacen concordar sus agendas en esta labor se reúnen en las calles de Tijuana y además de regalar los juguetes, toman la ocasión como un escenario donde se estimula la interacción biker. El Toy Run y el Zapato Run también son una fiesta, en la experiencia de campo en el Toy Run fue posible ver más de 4000 motocicletas estacionadas a lo largo de toda la avenida Revolución y algunos bikers se reunían en grupos, otros caminaban y saludaban a sus conocidos, la gente se tomaba foto con ellos, algunos escuchaban música desde sus propias motos o estaban atentos a las bandas musicales colocadas en los distintos escenarios, muchos tomaban cerveza o alguna otra bebida, otros más bailaban, era una fiesta en el espacio público, un momento para celebrar sus prácticas culturales y poner en

⁵ Me han comentado que han llegado a venir bikers desde Canadá e incluso algunos de Japón “se vinieron en avión y pues bajaron su pinche... de hecho algunos aquí llegaron y se fueron hasta Los Cabos ¿no? Pero el punto de llegada era aquí, ya habían planeado con tiempo, o sea que todo su año, correr para acá y uno de los puntos era llegar acá a Tijuana” (Kalaka, entrevista, 2012).

la escena pública toda la expresividad biker. Con lo anterior es posible decir que este evento es uno de los escenarios más importantes en que se pone en debate la disputa y negociación por la autoadscripción y heteroadscripción de los bikers en el espacio público tijuanaense.

4.6.3 El 'raite' como movilidad objetivada

Finalmente, quiero ser incisivo en que la forma central que posibilita estos escenarios es el 'raite'. El 'raite' está implícitamente en todos los otros escenarios pues para llegar a los eventos los bikers utilizan la moto. No hay junta, no hay exhibición, no hay celebración si los bikers no se movilizan y circulan en la ciudad. La moto proporciona esta posibilidad de movilizarse y junto con ello también se constituye en un elemento activador de las relaciones sociales. El 'raite' es para los bikers el escenario en que toma forma la posibilidad de relacionarse socialmente.

Si las relaciones sociales, desde el paradigma de la movilidad, se llevan a cabo a través de redes de personas, objetos e ideas que, más que estar en un espacio delimitado, están movilizándose y si los bikers son culturas urbanas centradas en la movilidad motorizada (cuya característica principal es la circulación a través de vehículos motores) entonces el 'raite' es la movilidad objetivada. Por ello se hace necesario adentrarnos en las movilidades de las culturas bikers.

4.7 El biker y su moto

La motocicleta es el preciado aparato que les otorga la posibilidad de movilizarse por las calles, es el primer emblema de identificación, es el elemento en torno al cual se reúnen los bikers en cuestión, por ello se hace necesario revisar la relación existente entre los bikers y su máquina con el objetivo de analizar los significados que otorgan al hecho de manejar su 'baica'.

4.7.1 Cercanía con la máquina. Apego

Entendiendo que los individuos se adscriben a redes de significación, en este caso a las culturas biker cuya característica principal es la motocicleta, es preciso averiguar de qué manera los bikers del club Sólo Ángeles se acercaron al mundo de las motocicletas. Se

encontraron dos formas en que construyeron su relación de cercanía con la máquina: el apego desde pequeños y el gusto adquirido en circunstancias inesperadas.

En primera instancia, los bikers mencionan haber crecido en un contexto o en una situación de cercanía con motocicletas por lo que relacionan su gusto por estos aparatos con una edad temprana. Algunos de ellos mencionan esta relación de manera casi natural, es decir lo ponen en términos de haber nacido relacionados a las motos; otros mencionaron el proceso en que han adquirido motos a lo largo del tiempo.

“desde que, ahora sí que antes que naciera, desde que mi mamá estaba embarazada de mí, mi papá siempre ha tenido motos toda la vida. Pues yo mi recuerdo siempre han sido motos y motos, o sea yo crecí viendo motos pues con mi papá, o sea ahora sí que no es de que me entró el gusanito y que porque el vecino trae una yo traigo una, yo desde que me acuerdo siempre las motos, de hecho yo antes las quería manejar y pues como no podía, pues no las manejaba, pues como estaba muy chico, pero pues ya ahorita pues ya, ahora sí ya, pero sí, es de siempre.” (Vicio, entrevista, 2012)

“Yo me acuerdo desde morrito tuve una, ¿te acuerdas de esas moto-ponys?, pues me acuerdo que tuve una pinche moto-pony, y andaba nomás ahí en la cuadra, creo que eran 70s o 50s no se que eran esas pinches motos, después tuve una Chispa-caravel, que eran 125, igual pues solamente ahí en el pinche barrio, te estoy hablando cuando yo iba en la secundaria, ya cuando yo quería una moto más grande, cuando entré a la prepa, yo tenía ganas de una deportiva, porque en ese entonces eran las deportivas” (Kalaka, entrevista, 2012)

Por otro lado, hay bikers que confiesan haber adquirido un apego por estos motores en dos ruedas en circunstancias inesperadas o en una etapa ya avanzada de su vida. “de mí nació de repente, o sea yo nunca me había subido a una moto, pero la primera vez que me subí nomás me dijeron, primera para abajo, luego neutral, y los demás para arriba y acelera, y así aprendí, temblando como te digo, me emocionaba, sentía la efervescencia de la emoción”. (Funny, entrevista, 2012). El gusto adquirido por las motos en una etapa avanzada de la vida tiene que ver con la posibilidad de tener una experiencia en la moto, pero sobre todo de mostrar una apertura a movilizarte en la misma y dejar caer algunos prejuicios que se tienen al respecto, “yo comencé así como tú

y me caían gordas las motos y me subí a una moto y me gustó, y aquí estoy después de... estoy seguro que si te subes a una moto, te va a gustar” (Pelos, entrevista, 2012).

Finalmente habría que mencionar que el criterio de diferenciación generacional no mostró mayor diversidad en cuanto al apego a la máquina, pues el análisis de los testimonios, tanto de bikers nuevos como de bikers más viejos, mostró de manera indiferenciada que se relacionaron con la moto ya sea desde pequeños o que adquirieron el gusto por las mismas en una etapa avanzada de su vida.

4.7.2 Euforia y libertad, sentidos y motivos de manejar la moto

Los significados que le otorgan a la práctica de manejar sus motos se puede hacer observable a través de las formas emocionales en que expresan su relación con el viaje en dos ruedas, “pues hay una relación fundamental entre la marcha y la emoción, el movimiento y el sentimiento, los autos y los motivos” (Sheller, 2005: 226) , “me encanta andar en la moto, me gusta de corazón, ando en moto porque me gusta” (Trigo, entrevista, 2012). Los bikers expresan los significados del viaje en moto a través de emociones contradictoras que sienten ‘de corazón’. Así, éstas emociones están relacionadas con dos sensaciones opuestas, euforia y relajación asociadas a la libertad.

La euforia de manejar una moto está relacionada en primera instancia con el riesgo potencial que representa manejar estas máquinas. Dicho riesgo incita a los bikers a potenciar sus capacidades de manejo, estar atentos a sus circunstancias y a mostrar una excitación a flor de piel.

Es que haz de cuenta que empiezas como la adrenalina, porque sabes que el riesgo que toma el andar en una moto, porque tú sabes que si te caes, quién sabe cómo te vaya a ir, vas bien abusado pues, tienes que ir bien con todos los sentidos, así abiertos, porque en cualquier momento puede pasar algún accidente y por eso yo creo que es que andas así como con la adrenalina bien acelerada... (Vicio, entrevista, 2012)

El peligro que representa la moto es más grande a comparación del que representa manejar un automóvil, por lo tanto provoca una mayor excitación de los sentidos, “Es como de adrenalina, te entra la adrenalina porque sabes que ya es muy diferente a andar en carro, más que nada el peligro y el riesgo que es andar en motocicleta” (Vicio,

entrevista, 2012). Esto pude experimentarlo la primera vez que me dieron la oportunidad de subirme en la parte trasera de su moto, recuerdo que sentía la calle más cercana que nunca, una cercanía que no se tiene cuando andas en bicicleta o caminando pues circulas a una alta velocidad en un vehículo motor pero al aire libre.

Por otro lado, los bikers también le dan un sentido eufórico a la actividad de manejar en moto cuando expresan la ‘adrenalina’ y emoción que les causa manejar en caravana.

“el arrancarte todos juntos y todavía sientes esa adrenalina que corre por tu cuerpo y esa emoción, yo creo que el día que pierdas esa emoción y esa adrenalina de sentirte así, de estar con tus compas y salir a un raite, yo creo que pues ya perdiste el amor por el motociclismo ¿no? Y he platicado con varia gente que tiene muchos años y todavía sientes esas cosquillitas cuando se arrancan todos, si la misma gente, pues a ti te tocó venir, y que oyes las motos y se prenden todos los motores, sientes así los nervios, la adrenalina ¿no? Ahora imagínate ser parte de eso, pues todavía, todavía se sigue sintiendo ¿no? Y para mí, yo creo que es eso ¿no? el salir a un raite y el arrancarse todos juntos y el ir todos formados es lo que más me agrada ¿no?” (Charro, entrevista, 2012)

Otro sentido que se muestra aquí es que cuando circulan en caravana también expresan un sentido de pertenencia, circular por las calles y carreteras en grupo los hace identificarse a través de los sentimientos con que relacionan dicha actividad.

Ahora bien, el sentimiento de euforia, energía, excitación, adrenalina que los bikers expresan cuando manejan una moto representa una suerte de empoderamiento que los bikers tienen a través del dominio de un objeto tan potente y difícil de maniobrar como las motocicletas de carretera que usan. En este sentido, la moto empodera a los bikers, pues cuando se maneja una moto se siente “la vibra de la moto ¿no? La emoción de sentir el poder de las máquinas” (Funny, entrevista, 2012).

Por otro lado, el viaje en moto también provoca una sensación de relajación. La relajación del viaje en moto se relaciona con el poder que tienen las máquinas que manejan. Como lo mencioné, las motos de carretera son muy potentes y muestra de ello es el gran ruido que surge del motor cuando las encienden, los bikers han comentado que tan sólo escuchar este ruido los relaja. “Pues a mí me gusta el ruido, más que nada de la

Harley, esa como se oye, es un ruido que, yo ya con oír el solo ruido, haz de cuenta que ya me relajo, es como si fuera música para mis oídos, sí es muy diferente [...] si andas estresado te desestresas, ya con el simple hecho de oír el ruido de la moto, te desestresas, le das y el aire y todo” (Vicio, entrevista, 2012).

Dicha relajación está íntimamente relacionada con un sentido de libertad, que nos recuerda a la representación del biker en la película *Easy Rider*. “Es que es una sensación bien diferente, es una sensación como de libertad, de que te sientes libre [...], te sientes libre y o sea, puedes ir a donde sea y sin ningún problema y es por eso que es algo bien diferente a un carro, en un carro no vas a sentir eso, una moto es totalmente diferente, y más si te gusta pues haz de cuenta que te olvidas de todo” (Vicio, entrevista, 2012). Los bikers construyen una representación de la libertad al movilizarse en la motocicleta, es más, para ellos la libertad significa manejar en motocicleta. En este sentido, la movilidad los hace libres.

Yo tengo algo de que yo puedo estar enojado en mi casa y estoy hasta la madre o lo que sea, y salgo, prendo la moto y me subo y en cuanto salgo de la privada de mi casa y agarro la carretera aquí en la ciudad, me siento libre y se me olvida completamente todo y vengo en la vía rápida y vengo acá con la cara arriba y sintiendo el aire en la cara y todo y te da una sensación de libertad indescriptible ¿no? Que solamente sintiéndolo es como puedes saberlo ¿no? Y me libera a mí, el andar en la moto me produce una satisfacción, una felicidad inmensa.” (Charro, entrevista, 2012)

Así, la libertad que les otorga la posibilidad de movilizarse en una moto es la manifestación más clara de que los bikers son agentes activos en la construcción de su identidad.

De esta manera, euforia y libertad son dos sensaciones que los bikers experimentan a través del viaje en la moto, y aunque contradictorios, son los significados que organizan socialmente su adscripción al grupo en torno a un aparato motor, son los significados que desde el club de biker se le asigna a la movilidad motorizada, al rite que se lleva a cabo en dos ruedas. El empoderamiento que representa para los bikers el dominio de una motocicleta potente, y que se visibiliza en la euforia y la libertad a la que asocian su movimiento, es también un elemento a considerar en la negociación por el

reconocimiento identitario que se lleva a cabo cuando circulan por calles y carreteras. La identidad motorizada también se disputa a través de los significados que construyen de sus prácticas de circulación y el poder implícito en ellos: la euforia y la libertad.

4.7.3 El moto-biker

El poder que los bikers sienten que las máquinas les transfiere es la evidencia del involucramiento de personas, objetos, imágenes e información que el paradigma de la movilidad propone para el análisis de las relaciones sociales. Como dice Urry, un mundo que va más allá de lo humano, para visibilizar lo post-humano a través de las “complejas hibridaciones”, se hace visible al análisis social cuando se pone en evidencia las relaciones miméticas que los bikers tienen con su motocicleta. “En el principio, pues sí me gustaba el motociclismo pero ya me fui involucrando en lo que es el biker y me gustó ser el biker, ser parte de tu moto, viajar, sentir el aire, la libertad, es otro pedo cabrón, no lo compara uno con nada.” (Kalaka, entrevista, 2012). Ser biker implicar ‘ser parte de tu moto’, sentir la potencia de la misma, poder dar cuenta del momento en que se necesita una potencia mayor debido a que se domina cierto nivel de poder maquinal y enunciarlo en términos de mimetismo con la moto, “Y luego de una 800, brinqué a una 1100, y ahorita a ésta. Tú mismo vas viendo, no pues me hace falta máquina, me hace falta máquina y vas, aparte no te conviene agarrar primero un biclonón, porque pues si no eres experto...” (Kalaka, entrevista, 2012).

De esta manera, cuando los bikers circulan por las calles de Tijuana son reconocibles en armonía con su motocicleta. Sentados a sus anchas en esa gran maquinaria de pipas de acero, con el manubrio al frente en forma de cuernos que se sostienen con firmeza absoluta a la altura de su cabeza, sin duda alguna la calle es suya. Embutidos en sus pantalones de mezclilla, chaparreras y chalecos de cuero y con el rugiente motor llamando la atención de todos los que están alrededor, los bikers y sus motos son ‘ensamblajes híbridos’ que se mueven con total libertad. (Ver Figura 4.4) Este ensamblaje de la moto y el biker, puede pensarse en analogía de lo que Tim Dant llama el ‘driver-car’, así el moto-biker “produce la posibilidad de acción que, una vez que se vuelve una rutina, habitual y ubicua, se convierte en una forma ordinaria de la acción social incorporada” (Dant, 2005, 74).

Figura 4.4 Life Behind Bars. El biker y su moto



Fuente: Fotografía y archivo personal de J. Lazzaro “El Tripper”

Pero es preciso llevar el análisis más lejos, ‘sentir el poder de las máquinas’ provoca una ‘sensación de libertad indescriptible’ que posibilita ‘ir a donde sea’. En este sentido como dice Urry, “la automovilidad es una fuente de libertad, la ‘libertad de la carretera’. Su flexibilidad permite al carro-conductor [moto-biker] viajar en cualquier momento y en la dirección que quiera sobre el complejo sistema de caminos de la sociedad occidental” (Urry, 2005, 28; traducción mía). Los bikers se sienten con la libertad de circular las calles debido a que su identidad, las formas de exhibirse en el espacio urbano y manejar su moto los empodera, dicha libertad es una manifestación evidente de que su identidad está instalada en una posición de poder privilegiada y está en constante tensión con aquellos otros actores que se disputan el campo de la circulación en la ciudad como los ciclistas o peatones, pues si recordamos lo que alguna vez dijo Bauman, “la libertad es poder, en la medida en que otros son los que están limitados” (Bauman, 1991, 43). La circulación del moto-biker es una posición de poder, lo que podrá ser apreciado en el siguiente apartado cuando se analice la manera en que los bikers disputan el espacio urbano y se apropian activamente de él a través de diferentes estrategias y de diversos usos de sus motos.

4.8 Apropiación del espacio público. Circulación y performance

El momento crucial del reconocimiento de la identidad de los bikers es cuando se pone en circulación en la escena pública, a través de diversas estrategias de manifestación, todo el complejo simbólico-expresivo que construyen. El punto álgido entre la negociación de su autoadscripción y la heteroadscripción que se hace de ellos sucede “cuando despliegan para otros el significado de su situación social” (Alexander, 2011: 27), es decir, cuando ‘performan’ los significados de ser biker por las calles de la ciudad a través de sus motos.

4.8.1 ‘Performar’ la identidad biker. Acero, piel y ruido del escape

Se ha mencionado que la ciudad y la automovilidad están unidos en el análisis, aquí es cuando también se debe integrar a la identidad. Esta integración se observa en las estrategias de manifestación de la identidad biker que se hace evidente, sobre todo, cuando se moviliza en la ciudad, ya que al salir a carretera no hay mucha gente a la cual exhibir sus emblemas de identificación, “Y es como que te andas luciendo más, en la ciudad. En la ciudad te andas luciendo con la gente y así ¿no?” (Charro, entrevista, 2012).

El performance de la identidad biker está asociado a la exhibición pública del uso que hacen de la moto y de la forma en que visten, es decir, se asocia al despliegue de sus emblemas de identificación. En relación a su vestimenta, es verdaderamente impresionante verlos arribar los viernes al club, la mayoría de ellos llegan embutidos en sus chalecos de cuero, botas y pantalones vaqueros manejando sus motocicletas tipo cruiser. Hay otros que llegan con la cara totalmente cubierta para evitar el polvo, y sólo se distingue una cabellera larga que sale detrás del casco. Otros más utilizan máscaras con un estampado de calavera o un casco con cuernos de vikingo. Las motos, por supuesto, llegan limpias y relucientes cómo las deben traer; un biker puede estar sucio y sin bañarse, pero su moto tiene que estar impecable. De ser posible tienen que lucir las pipas del escape bien cromadas. Acero y piel, las palabras que pueden resumir la ostentación del biker en su exhibición urbana. Es así, a través de esta estrategia de manifestación, que los bikers son reconocidos en las calles de Tijuana, “muchas gente que nos ve pasar trata de saludarnos, ve que vamos una caravana y se identifica pues, saluda o suena su claxon.” (Funny, entrevista, 2012).

Los bikers no sólo despliegan su identidad a través de la exhibición de sus emblemas, también lo hacen a través de sus movimientos con la moto y la actitud irreverente que demuestran algunos en la circulación por las calles. En la observación pude apreciar como el Can, cuando llegaba al club se paraba sobre el asiento de su motocicleta y levantaba el dedo cordial como una forma sarcástica de saludar a sus carnales bikers. El testimonio del Kalaka también denota la exhibición de esta actitud, “estaba bien loco para manejar el güey, pues le decíamos el Mad Max, hacía wheelys de la banqueta y se bajaba así con wheely, [...] bajaba echo la madre y siempre se rompía los guantes porque de las curvas agarraba y jjjjj los raspaba (aquí hace un movimiento como sí estuviera agarrando los manubrios pero inclinado de lado). Loco, loco, rompía los pinches guantes” (Kalaka, entrevista, 2012).

Un elemento importante del performance y la expresividad del biker es el ruido que hacen las motos. El tronar del escape de la potente máquina es una manera de llamar la atención de las personas que también circulan por el espacio urbano, es una manera de comunicar la presencia de un biker, “por eso el ruido que nos gusta, aparte de que nos gusta como hace el ruido, pues también es para que los carros oigan, te des a notar” (Vicio, entrevista, 2012). El sonido del motor no sólo otorga seguridad a los bikers para que no se vean arrollados por los automóviles, también es una forma de hacer reconocer la identidad biker a través de las calles de la ciudad.

4.8.2 Pero el performance se circula

La circulación misma por la ciudad es también una estrategia de la manifestación del complejo simbólico-expresivo de los bikers. Raitear para los bikers implica movilizar su identidad. A continuación recupero del diario de campo una descripción de cómo los bikers movilizan su identidad por las calles de la ciudad en uno de los eventos que sirve como escenario para la socialización biker, el Toy Run. Aquí se muestra cómo se hacen reconocer a través de las motos, cómo performan su identidad:

Figura 4.5 Bikers circulando en las calles de Tijuana en Toy Run



Fuente: Archivo y fotografía de J. Lazzaro “El Tripper”

“Colocados de dos en dos y comandados por el Gym, presidente de Sólo Ángeles, salieron por la avenida Allende, eran tantos los bikers reunidos allí que tardó unos 10 o 15 minutos en salir la caravana completa. Mientras tanto la vanguardia del cortejo doblaba a la izquierda en el parque de la colonia independencia para poder tomar la calle 8. Ya en el centro las personas que caminaban por allí se sorprendían del suceso e incluso saludaban a los conductores de las feroces motocicletas. Terminando la calle 8 dieron vuelta en el boulevard Sánchez Taboada hasta llegar al mercado Hidalgo y así entrar en el Paseo de los Héroes por el monumento a las ‘tijeras’. En cada punto donde pasaba la caravana se hacía un tremendo tráfico vehicular, sobre todo allí junto al Cecut que es el lugar donde converge la cola de carros que intenta cruzar al otro lado con el flujo normal de tránsito en la ciudad. A pesar de ello, el largo escuadrón de motoristas era apoyado por los transeúntes con aplausos, chiflidos, gritos y bocinas sonando. La peculiar y estoica estatua del Cuauhtémoc los vio doblar a la izquierda por el boulevard que lleva el nombre del tlatoani mexicana y enfilarse así rumbo al aeropuerto. Pasaron el puente y los policías motorizados detenían los vehículos para que la caravana transitara libremente y sin semáforos. La larga subida al aeropuerto que bordea las emblemáticas colonias Libertad y Ruiz Cortines era ocupada, prácticamente en toda su extensión, por la procesión de ruedas motorizadas que circulaban sobre ella. Llegados a la larga recta de la carretera

aeropuerto, parecía momento de acelerar un poco el paso, dejar que el viento pegué en la cara y percibir la calle más cerca que nunca sintiendo la libertad con una temeridad asombrosa. El semáforo del boulevard Bellas Artes anunciaba la vuelta en ‘U’ para regresar con rumbo al centro, no sin antes hacer la única parada justo donde se observan fábricas y bodegas que dan comienzo al parque industrial de Otay. Ocuparon un carril para estacionarse.

Ese era el punto de reunión para que otro tropel de motociclistas provenientes del sur de California y otras localidades se unieran a la empresa que los tenía rodando por las calles de la ciudad, el Toy Run 2011. Después de unos veinte minutos de espera, el número de motocicletas se multiplicó y un nuevo silbatazo dio la señal. Las tristes cruces de la valla fronteriza que corre paralela a la línea internacional fueron testigos silenciosas del estruendoso desfile de las huestes motorizadas que se dirigían por la misma ruta hacia el centro de la ciudad. Bajaron de nuevo por el boulevard Cuauhtémoc hacia el Paseo de los Héroes donde doblaron a la izquierda honrando al Lincoln y al Zaragoza con el paso de su marcha. Siguieron a la derecha hasta topar con Calete y así girar una vez más sobre el boulevard Agua Caliente, antesala de sus planes. Con paso libre, el destacamento motorizado dejó atrás lo que era el Toreo. La Torre de Agua Caliente anunciaba, como un arco triunfal, la llegada de su destino, el inicio de la avenida Revolución.

Ya en la avenida Revolución, ‘Bienvenidos Bikers’ rezaba una manta que los esperaba en la calle 9 y Revolución. Cruzando este umbral, los esperaban los ‘car clubs’. Carros ‘clásicos’ y ‘lowriders’ estacionados en ambos lados de la calle fueron los primeros en recibir a la legión de motociclistas prestos a entregar los juguetes a los niños que, para entonces, ya estaban más que deseosos de recibir las sorpresas. Cada quien buscó un punto para estacionar su moto, y posteriormente dejar los regalos en una de las cuatro plataformas que se dispusieron a lo largo de la avenida.”⁶

Como puede percibirse, la circulación, “característica central de la ciudad” (Amin y Thrift, 2002: 83), es una de las estrategias más importantes de la manifestación de la identidad biker. Raitear es circular los estigmas, el sentido de aventura, los emblemas de identificación, la disciplina del club, el apoyo mutuo, los sentidos de libertad y euforia, es

⁶ Esta descripción es parte de una crónica del Toy Run que apareció publicada en la revista electrónica registro.mx . La creación de esta crónica se realizó con base en las notas recabadas en el trabajo de campo con los bikers.

hacer evidente, en fin, la expresividad biker. Circular en la ciudad y performar los significados de la cultura biker, es poner en la mesa de debate público la identidad de los bikers desde su propio punto de vista. Este último argumento se apoya en que cada vez que hacen un evento de consideración en la calle como el Toy Run, la prensa les otorga un espacio privilegiado en la cobertura informativa. (ver anexo 1)

4.8.3 Apropiación del espacio urbano a través de las motos y los chalecos bikers

Los bikers son un colectivo identitario que se refuerza exhibiéndose públicamente. En este sentido, movilizarse por la ciudad es apropiarse del espacio urbano con sus vestimentas, ruidos, representación de ellos como bikers. Cuando los bikers circulan y ‘performan’ su identidad en las calles, están también apropiándose de ella, pues recordemos que manejar por la ciudad no tiene solamente un carácter instrumental sino que es objeto de operaciones simbólicas, “...respecto a las actividades utilitarias no hay nada inherentemente no-cultural” (Desfor, 2002, 8).

En el trabajo de campo se encontraron esencialmente tres mecanismos con los que las calles son ocupadas por parte de los bikers: la circulación, la exhibición de su identidad y la disposición en las calles. Las dos primeras ya fueron descritas anteriormente, sólo resta analizar el uso que hacen de las calles los bikers.

La apropiación de las calles mediante la disposición espacial de sus motocicletas se lleva a cabo de manera intencional y/o de manera circunstancial. La apropiación del espacio público que se realiza de manera consciente se relaciona con el cierre de calles para que los eventos tengan lugar en el espacio público. Actualmente este cierre de calles cuenta con la anuencia de la autoridad, aunque los Sólo Ángeles reconocen que es algo que han ido construyendo poco a poco con el paso del tiempo, “empezaron allá en el ejido Chilpancingo, después se consiguió el hipódromo, del hipódromo nos fuimos al Cecut y del Cecut, como ya fue creciendo, luego Pueblo Amigo, fue creciendo, hasta que pues la Revu, empezamos tres calles, cuatro calles, hasta que pues ahora sí ya cerramos prácticamente todo, desde la primera hasta la once.” (Kalaka, entrevista, 2012).

La disposición espacial de manera circunstancial es otra manera de apropiarse del espacio público, incluso los bikers han llegado a cerrar las calles de manera no intencionada. Esto sucede la mayoría de las veces cuando llegan a un lugar y no hay

espacio donde estacionarse por lo que optan por disponer en forma de batería las motocicletas, lo que representa una apropiación de la calle. (ver figura 4.6). Precisamente esto fue lo que sucedió en la inauguración de la exposición del Tripper, cuando llegaron los Sólo Ángeles y comenzaron a estacionarse en batería frente a la banqueta sobre la calle. Los cuatro carriles de la calle Constitución de pronto se vieron reducidos a dos para los automovilistas ya que los bikers ocupaban uno para estacionarse y otro para bajarse, la gente comenzó a aglomerarse alrededor del grupo y de las motos. Estaban poco a poco apropiándose de la calle. Hubo un momento en que había tres filas de carros en dos carriles, una carrito de tacos intentando pasar, un músico con sombrero y tololoche caminando ya de plano en la calle y los bikers apostados en los carriles sobrantes. La calle estaba apropiada por los Sólo Ángeles.

Figura 4.6 Sólo Ángeles en la expo del Tripper



Fuente: Fotografía propia, 2012

Como puede percibirse en el desarrollo de los apartados anteriores la calle es un lugar repleto de significados. El espacio urbano, como dice Giménez, es también un tupido entramado de relaciones simbólicas. Con esto refutamos la idea de que la calle, como espacio de circulación, es un espacio del anonimato que carece de significados como lo plantea la teoría de los no-lugares de Marc Augé. La movilización de la expresividad biker por las calles de la ciudad muestra que, a pesar de estar en tránsito, se están construyendo relaciones de significación y con ello identidades sociales.

4.8.4 Bikers ante la regulación del sistema de la automovilidad

Se mencionó anteriormente que las calles y el sistema de tráfico son importantes ámbitos de discusión en un análisis de las movilidades urbanas. La circulación y las prácticas de los bikers finalmente no están libres de tensiones pues están ancladas en un sistema que los ordena, vigila y controla, el ‘sistema de la automovilidad’ del que habla Urry (2005), y que aquí abordamos desde su componente formal de movilidad intraurbana y las regulaciones que se hacen observables en las normas de tránsito en la ciudad.

Este sistema que regula las prácticas de los bikers, entra en tensión con la libertad que ellos sienten de circular y utilizar las calles para sí mismos. Las estrategias de manifestación de su identidad, la cual está colocada en una posición privilegiada para disputar el espacio urbano a partir de la libertad que les otorga, son formas de apropiación de la ciudad como ya lo mencionamos. Habría que apuntalar algunas de las disputas, estrategias y tácticas en que los bikers están envueltos cuando disputan el uso de las calles de la ciudad.

Por un lado, en la parte más institucional de la manifestación del poder, están las estrategias de la autoridad que se hacen observables en las regulaciones de tránsito en la ciudad, encarnadas en las figuras de los cuerpos de seguridad policíaca. Traer el casco, los papeles de la motocicleta en orden, no manejar a exceso de velocidad ni estacionarse en lugares prohibidos, no conducir en estado de ebriedad ni ‘pistear’ en la calle son partes de la vigilancia y el control que se ejerce sobre los conductores, incluyendo a los bikers, en la ciudad. Sin embargo, los bikers en Tijuana no son una ‘víctima’ de este sistema de regulación, de hecho en el tiempo en que se hizo el trabajo de campo se pudo apreciar que ocupaban un lugar privilegiado en tanto que las autoridades policíacas les otorgan dispensas y exenciones de algunas faltas que cometen hacia la reglamentación urbana. El argumento que en pláticas informales proporcionan los bikers tiene que ver con la ‘buena imagen’ que el club Sólo Ángeles le ha dado a los motociclistas por medio de los actos de beneficencia. Sin embargo, en el análisis de la situación actual las prerrogativas que tienen los bikers también se deben al hecho de que el director de la policía municipal, Ricardo Hernández Garduño, es miembro de un club de bikers (Caballeros de la Tia Juana).

Esta situación de facilidades hacia los bikers puede ser visibilizado como una

‘ocasión’ en términos de De Certeau, una ‘coyuntura particular’ que abre una resquicio en las instancias de vigilancia y poder. Por ello es preciso señalar, como los bikers mismos mencionan, que estas ‘ocasiones’ dependen de los cambios administrativos de la autoridad o de las relaciones que miembros de la agrupación tengan con alguien influyente en las instituciones oficiales.

Pues si no andamos en casco sí. Si no respetamos la ley. Por lo regular dos o tres se salen con la suya, si de repente agarras de muy malas a los policías, pues sí... No tenemos tantos privilegios, aunque hay alguno que otro socios que son policías, ... pero no gozamos de tantos privilegios. Antes sí, ahorita (...) ya se cumple más con la ley, el reglamento y todo, por eso los nuevos dirigentes que hay de la policía... (Migaja, entrevista, 2011)

La situación que el Migaja relata ha cambiado, pues en el momento de la entrevista Hernández Garduño aún no tomaba posesión como director de la policía municipal. Esto revela que, efectivamente, los bikers sacan ventaja táctica de las fallas coyunturales que se abren en las estrategias de la autoridad, y que el momento actual es una ‘ocasión’ en que los bikers sacan ventaja de las propias estrategias de control de la autoridad.

Esta situación se hizo patente cuando en el momento de la inauguración de la exposición fotográfica del Tripper, las autoridades mostraron condescendencia antes las faltas al reglamento que los bikers llevaban a cabo, pues ante tantos motociclistas que se apostaron en los carriles de la vialidad, ante la apropiación de la calle, a la policía no le quedó más remedio que poner listones amarillos de precaución y controlar el tráfico. Pero no sólo eso, algunos de ellos estaban tomando cerveza en la vía pública, y los bikers aprovecharon la ‘ocasión’ y envolvieron la cerveza en sus guantes, escondidas, para que las autoridades no les dijeran nada por estar tomando alcohol en la calle. A pesar de que era notorio, los policías no dijeron nada. Esta es una muestra de las tácticas de los bikers frente a las estrategias de la autoridad en términos de De Certeau, es decir del uso de sus emblemas de identificación y de la coyuntura particular para burlar la regulación urbana que constriñe sus comportamientos y libertades.

Finalmente habría que destacar que las disputas por el espacio urbano no son dicotómicas y hay que visibilizar las tensiones más allá de las formas antitéticas, ya que

el propio campo hace evidente que hay muchas fuerzas en tensión cuando los bikers se movilizan. Por un lado está la propia capacidad que los bikers se arrogan de utilizar la calle, por otro está todo el sistema normativo de tránsito en la ciudad. Pero también están aquellos que se movilizan en las calles caminando y en bicicleta, los cuales han devenido, por cierto, en nuevos movimientos sociales con demandas ecológicas y de desarrollo humano muy claras. También están aquellos que aunque no se movilicen, son afectados por el ruido de las motos y esta presencia es invasiva para su devenir cotidiano en casa o trabajo.

5. LOWRIDERS EN TIJUANA. ESTÉTICAS DE LA NOSTALGIA CIRCULANDO POR LAS CALLES

Cuando tenía yo unos 15 años, la placa donde quiera nos levantaba, simón, donde quiera nos levantaba, nos veía así en bola y ‘órale Juan y Pedro, vénganse, van pa arriba’, y no nos preguntaban nada ni identificaciones ni nada, sino que te levantaban, ahora no, ahora es al revés, ahora miran un clásico, miran una hilera de clásicos y te hacen caravana, ¿sabes qué?, te acompañan hasta donde vas, o sea la policía, a estos carros viejos no los toca para nada, ¿sabes qué? como que les tienen cierto respeto, me entiendes, porque, pues casi nadie anda, si te fijas tú miras a un bato en un carro clásico y no lo miras quemando llanta, no lo miras cagando el palo ni aventando birra. ¿Sabes qué?, lo que es, a lo que es sabes que a cuidar tu ranfla porque pues se le mete un madral de feria, entonces para desperdiciarla en un rato, pues estaría bien canijo, pero es algo, es algo bien grandioso, el subirte a tu clásico y manejarlo y ver cómo jalas miradas más que cómo cuando vas en un carro nuevo, la raza hasta voltea, ha habido personas que me salen en el camino corriendo, ‘pérese oiga, pérese oiga’ y yo ‘ay güey, que onda que pasó’, ‘pérese’ y luego le gritaba una señora a su hijo ‘apúrate, baboso’ le decía, y ya volteo yo y veo que el chavalo sale corriendo con una cámara, la señora quería tomarse unas fotos porque su marido había tenido uno igual que el mío, o sea cosillas así, anécdotas que te salen bien curiosas, que a veces dices ‘¡ay güey! ¿qué onda?’ y las recuerdas y te da risa, pero te das cuenta de cómo vas caminando tú con tu clásico. Fíjate, toda la raza de aquí de Tijuana ya rucona, que ya tienen sus 50 años, ya es bien difícil que la veas y no traiga su clásico, sabes que llegas y ‘hey, ¿qué onda? ¿y tu ranfla?’, ‘no, pues ahí la tengo clavada’, ‘qué onda pues cleaneala y vamos a tirar un rol a playas’, ‘sobres ¿a qué hora nos vemos?’, ‘en una hora’, ‘órale’. Y se junta uno, y luego al rato se te pega otro y así, y al rato ya van cuatro o cinco carros caminando cuando ibas primero tú solo, o sea es un cotorreo bien curado, el ver la gente cuando te hace ‘órale, está de aquellas’, está que te sientes bien agusto ¿por qué? Porque si te enseño, tengo fotografías, de cuando lo empecé a agarrar de cómo estaba, estaba bien desmadrado o sea era algo que decías, ‘no, esta madre ¿cuándo?’. Te digo que había un bato que me decía ‘¿a donde llevas ese gallinero?’ y otro camarada ‘qué onda, en Mexicali pagan bien los comales’, ‘chinga tu madre güey’, y a los 6 meses que lo vio ya andando y dijo ‘ay güey ¿esa es la ranfla que te llevaste?’, ‘¡Simón!’ y así, leyendas pues que vamos haciéndole. Pero es algo que vives bien curado.

Cerillo. Entrevista realizada por el autor.

5.1 Introducción

En este capítulo se hablará sobre el fenómeno del lowrider en Tijuana. En primera instancia se definirá la reformulación que se ha hecho del lowrider en Tijuana y se mostrará de qué manera el lowrider se encuentra difuminado en múltiples prácticas de modificación de las ranflas (los automóviles); aquí se hará referencia al énfasis que hay en la modificación de carros antiguos asociados a las prácticas del lowrider, en donde podremos hablar de carros lowrider/oldies, lowrider/originales, lowrider/clásicos, etcétera, según la propia adscripción que hacen los clubes de sí mismos.

Después se hablará de la construcción de sentidos de pertenencia en torno a carros antiguos modificados al estilo del lowrider, en donde se resaltarán las formas de autoadscripción y heteroadscripción y las tensiones que hay entre ellas. Aquí se destacarán los emblemas con los cuales se identifica a los Dukes, club investigado en este proyecto. Por un lado, se ahondará en las referencias al pasado y la nostalgia por los miembros del club, noción que está en la base de su identidad, y por el otro se hablará de la asociación de este fenómeno de adscripción con el pachuquismo y el cholismo, y el consecuente estigma que se les ha imputado.

Inmediatamente se dedicará un apartado especial a la relación del lowrider y su carro, en donde se analizará la posibilidad de una relación mimética en la cosificación del conductor con su carro.

Luego se analizará la estructura del club en cuestión y se resaltará su característica barrial, en donde se abundará en la idea de que el club Dukes es un grupo ligado y representativo de la colonia Libertad, así como en las implicaciones de ello para la movilización de su identidad.

Posteriormente se analizarán las tres movilidades (simbólicas) que presenta el fenómeno del lowrider en Tijuana: la movilidad horizontal desacelerada, la movilidad vertical y la movilidad temporal. La primera asociada a la exhibición, la segunda a la contemplación y la tercera a la evocación.

Finalmente se analizarán las consecuencias de estas movilidades para la disputa por el espacio urbano, resaltando las características performáticas de las mismas vinculadas a la posibilidad de apropiación de las calles de la ciudad.

5.2 La difuminación del fenómeno en Tijuana y la metonimia del lowrider

Lo primero que hay que señalar respecto a la manifestación del lowrider en Tijuana es que es un fenómeno de modificación de carros que ha dejado de tener los contornos claramente definidos por los estudiosos respecto a los lowriders en Estados Unidos. Recordemos lo que nos dice Tatum en uno de los últimos grandes proyectos en torno al estudio de los lowriders,

“Actualmente, los vehículos lowriders son carros modificados, bicicletas, triciclos, motocicletas, camionetas y vagonetas que han sido alterados hacia el estilo lowrider y que pueden incluir uno de los siguientes elementos: el vehículo bajito; la adición de accesorios; el uso de hidráulicos e interiores de felpa para carros, camionetas y vagonetas; interiores pintados de manera elaborada incluyendo la tapicería y la adición de arte decorativo en el exterior del vehículo” (Tatum, 2011: 12-13; traducción mía).

En esta descripción se encuentran las características de las ‘ranflas tumbadas’ que se manejan muy, muy lento y que caracterizan a los lowriders. Ahí están las particularidades ‘góticas’, como dice Barthes, de la elaboración de los artistas desconocidos de un pueblo que se apropia del vehículo, es decir, rasgos ‘barrocos’ de la estética del pueblo chicano (Bright, 1994) y la simbología mexicana. Dichas características se han reformulado en Tijuana en términos de la continuidad simbólico-expresiva del pachuco y el cholo, lo que será tratado en páginas subsecuentes.

Otra cosa que hay que considerar antes de pasar al análisis es que, al contrario de los bikers, la definición que se da del lowrider está enfocada en las características del carro, no precisamente en la persona que lo usa. Sin embargo, veremos más adelante cómo el conductor se cosifica en el carro, por lo que será posible hablar de ellos también como lowriders. La mención al lowrider será entonces invariablemente tanto al carro como a la persona que lo maneja.

Es así que en Tijuana el fenómeno del lowrider no es un movimiento unificado. Sus reminiscencias están diseminadas en diversas prácticas de modificación de carros. Existen en Tijuana, entonces, clubes con carros que se consideran estrictamente lowriders, que son los antiguos y modificados, pero también existen otros clubes que no se llaman así mismos lowriders pero que tienen claramente características de lowriders en las maneras en que modifican sus carros; ejemplo de ello es la utilización de carros antiguos, instalación de hidráulicos en los ejes y tapicería de terciopelo. Esto sucede con algunos clubes como los Dukes, que se llaman así mismos antiguos o clásicos, aunque muchas de las prácticas de modificación de sus ranflas tienen que ver con la construcción del lowrider, “yo tengo la ventaja que si me invitan carros clásicos así, llevo éste, me invitan lowriders me voy con ése, o sea que yo, tengo las opciones para ir, tenía dos de estos pero los vendí, un color oro, y un color morado” (Rancho, entrevista, 2012).

El carro entonces puede ser considerado de múltiples formas según presente una de las características de un determinado estilo, si trae algo original entonces puede ser considerado como original, si trae algo modificado entonces es un lowrider o modificado, si es un carro antiguo entonces se considera clásico.

“La máquina que traigo yo, traigo un 350, ya no traigo la máquina original, pero si lo miras todo está original, todo trae original, sabes qué, defensas, todo, hasta los vidrios todavía los trae originales, o sea entre más original el carro es mejor, es lo que traemos. Ahorita yo traigo mi pickup ahorita es semi-custom, porque traigo rines de rayos, pero llego al taller y le pongo rines del original y ya queda como original otra vez.” (Cerillo, entrevista, 2012)

Figura 5.1 Lowrider/clásicos en Tijuana



Fuente: Fotografía propia, 2011

La posibilidad metonímica de considerar un rasgo particular del carro con un estilo completo y la difuminación de las características del lowrider en diversas prácticas de modificación de carros, permite que el fenómeno del lowrider en Tijuana se presente de manera flexible y que exista una continuidad entre el lowrider y los clubes que se identifican a sí mismos como clásicos, originales, oldies, ochenteros, modificados, etcétera. Esta maleabilidad es la que permite considerar como lowriders a todos aquellos carros que evidencian las reminiscencias del fenómeno en algunas de sus características.

De ahí que podamos entender que existen lowrider/oldies, lowrider/originales, lowrider/clásicos, lowrider/modificados, etcétera.

Dicho lo anterior, es momento de pasar a revisar la construcción de sentidos de pertenencia en torno al estilo del lowrider en Tijuana, los estigmas con los que carga dicha identidad y el conjunto de criterios que la hacen distinguible.

5.3 Vivir entre la nostalgia del pasado y los estigmas del pachuco y el cholo

En este apartado se abordará la construcción de identidades ligadas al estilo lowrider. Se describirán sus características en la ciudad de Tijuana, resaltando el dejo de nostalgia existente en sus formas de autoadscripción, así como la tensión generada frente a la imputación del estigma del pachuco y el cholo y las narrativas de redención con las que lo enfrentan. Finalmente se describirán sus emblemas de identificación, por un lado aquellos relacionados a su símbolo máspreciado, el logo del club, que se objetiva en placas, sudaderas y gorras, por otro lado, la música que escuchan, relacionada también a la nostalgia de otra época y finalmente aquello que los hace ser considerados como lowriders, el automóvil al que ellos se refieren como ranfla o carrucha.

5.3.1 La nostalgia del lowrider

El movimiento lowrider en Tijuana es un fenómeno que más que marcadamente étnico, como sucede con los clubes en Estados Unidos, es un fenómeno volcado al pasado, es un fenómeno caracterizado por la nostalgia. La recurrencia al pasado, a lo ‘antiguo’, que se refleja directa y expresamente en las ranflas, en la música que escuchan, en las prácticas de socialización (bailes) y en el recuerdo nostálgico del barrio es algo que está anclado de manera central en el club Dukes, la nostalgia es el sentido que guía su acción.

La primera observación al respecto tiene que ver con la edad de los miembros del club, pues hay una brecha generacional importante entre ellos. Están, por un lado, aquellos que vivieron la época de mayor auge de los cholos en las décadas de los setenta y ochenta y les tocó el coletazo del pachuco en Tijuana, miembros entre 50 y 60 años. La otra mitad de sus integrantes, por otro lado, son jóvenes de entre 20 y 30 años. Pero lo que interesa aquí más que atribuirle a los miembros más viejos la recurrencia a lo antiguo y la nostalgia, lo cual no es algo menor para este estudio, es analizar la reproducción de la

nostalgia mediante carros, prácticas y música que hacen referencia a un pasado, situación que reproducen incluso los más jóvenes.

Lo cierto es que claramente se evoca un pasado que algunos miembros del club pudieron presenciar y éste es reproducido por todos los miembros. Ahora bien, ¿cuál es ese pasado al que alude su nostalgia? Por lo que he podido encontrar en el campo ese pasado alude a dos momentos. Por un lado, una época en que las relaciones sociales aún no estaban tan desagregadas por toda la ciudad, específicamente cuando se encontraban confinadas claramente a las dinámicas populares del barrio. Por otro lado, hace referencia a los inicios de la agrupación en torno a los carros lowriders en un contexto binacional, en donde el pachuco y el cholo se convierten en figuras que representan prácticas de resistencia social asociadas a una simbología ‘popular-mexicana’. Dichas resistencias se plantaban de frente tanto a los valores culturales americanos como a los de las clases económicamente acomodadas en Tijuana.

Ambos momentos, a los que alude la nostalgia lowrider, pueden ser englobados finalmente en la idea de una Tijuana menos cosmopolita, sin tantas conexiones globales, una ciudad con barrios, como la colonia Libertad, en donde la socialización se da sobre todo en las dinámicas locales de las esquinas y donde todos los vecinos se conocen. Es sin duda alguna, una mirada romántica del pasado.

La nostalgia, esa mirada romántica del pasado, representa una manera de sujetar la identidad a un lugar. Evocar el pasado es hacer énfasis en que se es parte de la historia de la ciudad o del barrio. En este sentido, la recurrencia al pasado de parte de los lowriders es una manera de arraigar su identidad a Tijuana. Mencioné que la identidad se constituye históricamente, los lowriders tijuanaenses exaltan la condición histórica de su identidad, su expresividad remite simbólicamente a la historia de Tijuana. Ello los coloca en posición de enunciarse como tijuanaenses auténticos. Así, “estar dentro de un club es afirmar tus raíces aquí en Tijuana, el saber que eres parte de Tijuana, el decir sabes qué, yo pertenezco a un club. Que perteneces a un club ¿me entiendes?, y más que nada, es algo que tú ya lo traes en la sangre, que tu ya lo traes, viejo, donde quiera” (Cerillo, entrevista, 2012). Si la historia es parte constitutiva de la identidad, los lowriders exaltan el hecho de que la historia de Tijuana y sus barrios los constituyen. En un artículo sobre la colonia Libertad y Tijuana, Bustamante afirma que “necesitamos conocer el pasado de la ciudad

donde vivimos para sentirnos de ahí” (Bustamante, 1989: 316). De esta manera los lowriders constituyen una parte de la ‘historia viva’ de Tijuana.

Los lowriders como esa ‘historia viva’ bien pueden considerarse a la luz de los ‘lugares de la memoria’ de Pierre Nora (1989), pues recordemos que este autor rescata la idea de que la memoria no es sólo un recuerdo del pasado, sino una forma en que el pasado opera a través de las prácticas y símbolos de identidad vinculándonos a un ‘eterno presente’. La nostalgia del pasado al que aludimos anteriormente es la nostalgia a ese ‘lugar de la memoria’ que unifica a los lowriders en el presente y les otorga un sentido colectivo de su acción; los hace sentirse pertenecientes a la comunidad lowrider y junto con ello a la comunidad tijuanaense.

5.3.2 Los sentidos de pertenencia. Los lowriders y el compromiso con el pasado de Tijuana

Ser parte de un club no es poca cosa para los Dukes, además de arraigarse a Tijuana, ser parte de un club implica un compromiso desdoblado en dos sentidos: un compromiso con los miembros del club objetivado en un fuerte sentido de amistad y un compromiso con la comunidad tijuanaense, con el pasado y el presente de la misma.

La relación que existe entre los miembros del club es de mucha cercanía, lo que en el fondo nos habla de una identificación entre sus miembros. Ser parte de un club de carros implica no sólo tener un estilo de ranfla similar sino crear fuertes vínculos sociales en términos de amistad. Los miembros del club Dukes no son sólo socios, también son todos amigos. Han controlado el número de miembros del club para que las relaciones sociales no se laxen, lo que alude, de nuevo, a esa nostalgia por las dinámicas sociales localizadas y no dispersas como en las metrópolis actual.

Sí, han salido socios por ahí, han entrado y salido muchos socios, llegó un punto en que no nos conocíamos. Lo puedo decir, siempre lo he dicho además, éramos tantos socios, éramos como cincuenta; no sabíamos quién era quien, Era un verdadero desorden. Uta estuvo feo esos tiempos, estoy hablando de hace dos o cuatro años, cinco años por ahí. Hasta la fecha da coraje recordar, un desorden tantos socios, yo no los conocía y ni a mí me conocían. Era un desorden, y luego si llevabas un compañero contigo de amigo pos ya eran dos, tres y uhhh se llenaba hasta los baños todo así de gente y ¡Ay carajo! Yo

necesitaba las juntas. Estaba rebelde, estuvo feo, estuvo feo. (Tacha, entrevista, 2012).

De modo que los Dukes siempre tratan de mantener vínculos sociales cercanos con los que crean redes de amistad y ayuda mutua. “La amistad, el cotorreo, y de ahí sacamos algo bueno pa’ alguien más. Pues de ahí se genera, porque ya entre 3 o 4 juntamos más cositas que uno solo. Y ahí se genera entre los camaradas que hay, ya sabes como no falta quien opine que ‘ah lo vi bien fregado allá, vamos a llevarlo a una vuelta’” (Tacha, entrevista, 2012). Los vínculos sociales son tan cercanos que la amistad de sus miembros se llega a anunciar en términos de familia, “Es una familia, no es un club, es una familia.” (House, entrevista, 2012).

Comprometerse con el club, sus normas y sus prácticas, es comprometerse con los miembros (y amigos) del club y en ese aspecto es comprometerse con los sentimientos que generan dichas relaciones de cercanía. Así, hay fuertes sentimientos ligados a este compromiso, “Yo soy Duke de corazón, yo le puedo llorar a mi club, y yo peleo por mi club si tú lo has visto, [...] por ese nombre que tiene así las letras bien hermosas, esas letras es mi orgullo, y no nomás mío, del que verdaderamente es Duke.” (Jinete, entrevista, 2012). De esta manera, los socios no tienen que sentirse obligados a ir a las juntas del club, basta con tener ‘amor al club’ para asistir. Esto último es importante porque es muy claro que el club es una esfera de la totalidad de su vida, es un umbral de adscripción de todas las membresías a las que pueden apegarse en su vida. Pero eso sí, es una adscripción a la que se entregan con suma pasión y que se dispersa en la mayoría de sus actividades cotidianas pues es común verlos portando orgullosos sus camisetas con el logo de los Dukes, nunca les falta el ‘tandito’ (sombbrero) que los identifica y, en la medida de lo posible, hacen circular sus carruchas por la ciudad.

Por otro lado, ser parte del club y tener amigos ahí tiene implicaciones que los comprometen con la comunidad tijuanense. El grupo de amigos no sólo se queda en el ‘grupo pequeño’ sino que hay conexiones con un nivel social más grande, implica tener un sentido de compromiso con la sociedad de Tijuana.

Pues aparte de que es una responsabilidad, es un orgullo. Va en conjunto. Responsabilidad porque me agrada la asociación de amigos que formamos Club Dukes, me agrada mucho por lo que trabajamos, la meta común que es ayudar a alguien, aparte

de divertirnos, la meta común es ayudar a alguien, eso me agrada. Me enorgullece que podamos hacer un cambio en alguien más, si bien no podemos cambiarle la vida, pero ese día va a estar bien contento, por así decir, ojala y sean más días. Eso es lo que me agrada, me enorgullece y eso me hace sentir ser parte del Club, el ver que sí podemos ayudar a alguien, un granito de arena es mucho. (Tacha, entrevista, 2012)

Es así que dicho sentido de compromiso anuncia de nuevo la evocación al pasado y al arraigo de ser tijuanaense, ser de Tijuana para los lowriders implica también comprometerse con su historia, con su presente y con su futuro, lo que se ve reflejado en los actos benéficos que llevan a cabo.

Las obras que hacemos, las obras que hacemos, los días del niño que entregamos juguetes a los niños, se les mira la cara bonita, o sea, alegres a los morros, son obras de bonito carácter, o sea uno se siente bien, se siente bien adentro uno. Aparte cuando vamos con los viejitos y les llevamos ropas, todo eso, puras obras de caridad hacemos nosotros, es lo mejor que hacemos. (House, entrevista, 2012)

“todos en el mismo cotorreo, uno que otro loco pitea, viene y se avienta sus birrias, yo no piteo, sabes qué, yo me la llevo bien tranquila, y este así, ira, sabes que, antes los barrios nos agarrábamos a madrazos cada rato, ahora ya no, ahora todos peleamos por una sola razón, ayudar al necesitado. [...] Es lo que más nos interesa a nosotros, ayudar a la gente. Y nosotros no ganamos nada, no ganamos ni un centavo por venir a perder el tiempo aquí, todo lo que le entra al carro como gasolina, llantas, todo eso es cuenta de nosotros, es gasto propio, pero nos hace sentir bien.” (Cerillo, entrevista, 2012)

Como se puede apreciar los actos benéficos que llevan a cabo los Dukes pueden interpretarse como un compromiso ante Tijuana y su historia, pero sobre de todo de aquella que tiene relaciones cercanas como las del barrio, una historia de la que ellos representan una ‘memoria viva’. Sin embargo la identidad de los lowriders no sólo se representa de esta manera sino que entra en tensión con la mirada externa que los asocia generalmente a una imagen desacreditada del cholo y del pachuco. Es momento de analizar dichas imágenes.

5.3.3 El estigma del pachuco y el cholo

Luis Plascencia (1983) evidenció que entre los pachucos, cholos y lowriders hay una continuidad simbólico-expresiva y que incluso se ha generado la percepción de que las tres representaciones son intercambiables. En dicha compartición de simbología a los lowriders se les ha transferido por añadidura los estigmas con que pachucos y cholos han sido desacreditados, es por ello que constantemente buscan diferenciarse de que los cataloguen como tales. De esta manera el lowrider absorbe parte del repertorio simbólico tanto del pachuco como del cholo pero no se identifica con ellos de manera directa debido a los estigmas que les acarrea, de ahí que lleven a cabo algunos intentos por redimirlos. Es momento de analizar cómo se enfrentan a esta situación en Tijuana.

Figura 5.2 Lowrider en Tijuana. Continuidad expresiva con el pachuco y el cholo



Fuente: Fotografía propia, 2012

De entrada, es preciso decir que lo hacen de manera contradictoria pues mientras unos aceptan dicho pasado “casi la mayoría de nosotros, semos pura raza, de los cholos, pachucos de antes” (Cerillo, entrevista, 2012), otros se deslindan completamente de ello, “no somos ni pachucos ni cholos” (Tacha, entrevista, 2012). Lo que sí es importante es que se reconoce, sobre todo en su estética y sus prácticas (pues como lo acabamos de señalar, no todos lo reconocen explícitamente), que están asociados de alguna manera a ellos y que comúnmente son tachados como pachucos o cholos.

La estigmatización de los lowriders respecto a los pachucos se dio en los inicios del club en la época de los sesenta, “‘ahí andan ustedes con sus carros pachucones’, porque en ese tiempo todo mundo te señalaba como pachuco, con el carro que eras un pachuco ¿no?” (Jinete, entrevista, 2012) Sus miembros estaban confinados a la colonia Libertad, ya que era un barrio popular que cargaba también con el estigma del pachuco, “el club no salía de la Libertad en aquellos años, teníamos el club pero no teníamos relación social porque, para comenzar como éramos de la Libertad, era una de las colonias más bravas, más vagas, por los pachucos, éramos los malvivientes para la sociedad de Tijuana” (Jinete, entrevista, 2012). La asociación que se hacía al referir a los lowriders de la colonia Libertad como pachucos era representarlos de manera desacreditada como drogadictos, sobre todo por las clases económicamente acomodadas de la sociedad tijuanaense, “muchacha nomás podía decir que éramos unos mariguanos pachucos, que era la palabra de la alta sociedad, ‘son unos mariguanos, son unos pachucos’” (Jinete, entrevista, 2012).

Respecto al pachuco los Dukes no tratan de separarse de manera tajante (como sí lo intentarían algunos en relación con los cholos), de hecho se identifican muy bien con ellos y en algunos eventos se visten a la usanza pachuca; más bien tratan de redimir el estigma vinculado al pachuco, y así limpiar la imagen que se les ha imputado por añadidura. Los Dukes generan unas narrativas de redención del pachuco en donde es posible identificar una relación más cercana con esta simbología, de modo que los presentan como personas honorables y dignas de respeto.

Entonces aquí en Tijuana y en las fronteras, se inició, vulgarmente por decir, el pachuco. Pero el pachuco era un dandy, era una vestimenta de un personaje bien vestido, muy elegante, no se sentaba para no arrugar el pantalón, bien boleado, la camisa súper blanca, bien almidonada, su suéter dobladito aquí, no todo cuachalote, su corte de pelo, era algo diferente, haz de cuenta que mirabas al Elvis Presley, con el copete y su corte de cola de pato, una cola de pato bien armada. No carnal, no se necesitaba la barba, no se ocupaba, no existía la barba en el pachuco, no era la idea del pachuco, era un dandy, un dandy. (Jinete, entrevista, 2012)

Efectivamente en la observación en campo se pudo apreciar en los Dukes una simbología

más asociada al pachuco que al cholo, reflejada sobre todo en la vestimenta y las expresiones lingüísticas como la que me tradujeron en la siguiente frase: “Vamos al tango, nos vamos en la burra al tango, el tango era el centro y la burra era el camión, voy con mi jaina y era su novia eh, ahí nos vemos ahí nos vidrios ahí nos guachamos, nos vemos en la tarde raza, sobres carnal, no lleves loquera carnal al tango porque te van a torcer eh, no no ni fumo, y el bato iba a ver a su jaina.” (Jinete, entrevista, 2012).

Manuel Valenzuela (1988, 2009), en su trabajo sobre los cholos en Tijuana, menciona que cholos y lowriders son movimientos asociados. Los lowriders como una vertiente de organización formal en la expresión del cholismo, pero que siempre tratan de diferenciarse. Efectivamente los lowriders comparten simbología con el cholo aunque se deslindan de sus actividades, comparten símbolos pero no prácticas. De hecho el autor menciona al lowrider como la fantasía del cholo, como el cholo que ya salió del barrio, aquel que es aceptado socialmente. La fantasía del cholo se refleja en la imagen del lowrider de barrio, aquel que no tiene los medios para salir del mismo. Esta idea de salir del barrio será muy importante para el análisis posterior de las movilidades que presentan los lowriders, pues por un lado los lowriders se asocian al barrio, cosa que ya hemos mencionado pero que ahondaremos más adelante, y por otro, su ranfla permite salirse del mismo. Con ello, se moviliza al barrio mismo.

En el trabajo de campo fue posible observar que existe una continuidad de los lowriders con el repertorio simbólico de los cholos. Desde los murales pintados en sus carros (ver figura 5.3), pasando por la vestimenta que usan muchos de sus participantes, las canciones oldies que escuchan, hasta el estilo de carros que se pueden ver. Respecto al cholo hay concepciones ambivalentes en el club, unos los continúan estigmatizando, otros simplemente lo ven como una cosa del pasado, algo que los constituye pero que ya superaron.

Figura 5.3 Cholos pintados en el cofre de un carro lowrider en Tijuana



Fuente: Fotografía propia, 2012

La reproducción del estigma del cholo por parte de los lowriders lo podemos presenciar en las narrativas por redimir la imagen del pachuco. Éste se contrapone contra una imagen del cholo excesivamente estereotipada, de hecho se culpa al cholo de la degradación de la imagen del pachuco.

“por eso el cholo generó, a través del tiempo el cholo, que es el mugroso que se baña con pachuli y duerme con el levi’s, todo arrugado y así se levanta, ni se lava la cara y ese era un cholo, ese era una persona que no tenía proceso, era un baquetas, que lo mantenía su mamá y su papá todavía y él decía que él llevaba, que ellos venían de lo que habían sido los pachucos, que ellos generaban la historia y no era cierto porque el pachuco era un dandy, era una persona limpia, era un caballero, elegante cabrón, usaba pantalón de casimir cabrón en aquellos años, ya para que una persona trajera un pantalón de casimir, zapatos florsheim carnalito, bieeen boleaditos, o de charol, no carnal el sombrero, la tapa que le llamaban, la tapa, eh.” (Jinete, entrevista, 2012)

De esta manera, para redimir la imagen del pachuco, el cholo es sometido por el informante a una valoración reprobatoria y reduccionista de su imagen, en donde se pueden ensalzar las virtudes del pachuco a través del contraste del mismo. El lowrider,

por otro lado, acepta la influencia del cholismo pero se deslinda de sus prácticas. Asumen que el fenómeno del cholismo es una cosa de su pasado pero del cual evolucionaron, con lo que podemos interpretar que efectivamente los lowriders son cholos que pudieron salir del barrio, “es que mira, también el cholo ya pasó (...) fue una moda, fue una época y ya precisamente, todo ese cholo, pues tenía que crecer, tenía que madurar, tú sabes, no le iban a meter Parking o quedarse con ese mismo pensamiento, pues no” (Rancho, entrevista, 2012). El lowrider como cholo que salió del barrio anuncia una de las movilidades que los lowriders presentan en Tijuana y que es motivo de análisis en este trabajo, salirse del barrio, ir a tirar barrio. Por lo pronto, vale decir que en el caso estudiado los lowriders se identifican en el aspecto simbólico más con el pachuco que con el cholo, lo que no nos exime de corroborar que efectivamente el lowriding es un movimiento asociado al cholismo en su complejo simbólico, desde la música que escuchan, hasta las prácticas de traer el carro ‘tumbado’, la vestimenta que usan, etcétera. Finalmente, el estigma existe y construyen muchas narrativas para alejarse de él, pero el halo que asocia el movimiento con un pasado cholo y/o pachuco continúa de manera notoria e indiscutible.

Ahora es el momento de analizar las maneras en que se expresa la construcción identitaria de los lowriders, en relación con la nostalgia y los estigmas, en los distintos soportes de su producción simbólica, es decir, en sus emblemas de identificación.

5.4 La nostalgia como ‘leitmotiv’ en los emblemas de identificación de los lowriders

Empiezo contando una anécdota sucedida la última junta a la que asistí con los Dukes. En esa reunión yo llevaba impresas unas fotografías que había tomado de un car show al que los acompañé y de un baile que organizaron con un grupo de música chicana; algunos de los miembros me las habían pedido y yo opté por imprimir algunas más y entregárselas al presidente para que las repartiera entre los demás socios. Cuando le iba a entregar las imágenes sucedió que casi todos los socios me abordaron para tener una, se peleaban por poseer una de ellas, todos querían tener una foto del club, una foto con los Midneters, una foto de su carro. Yo ya había intuido, en asistencias anteriores al campo, que los Dukes buscan a toda costa conservar el recuerdo, guardarlo de alguna manera y este hecho me

corroboró que en las fotos encuentran una manera de objetivar la memoria.

La anécdota anterior me sirve para enmarcar la idea de que el recuerdo y la memoria conforma parte de la nostalgia del pasado que se vuelve en los lowriders un ‘leitmotiv’, para tomar una metáfora musical. La nostalgia es ese ‘motivo’ que guía los sentidos de su acción, es ese motivo que se encuentra objetivado en múltiples emblemas de identificación de los Dukes y que en la investigación hemos encontrado asociados al carro, el logo y la música que escuchan. Los emblemas de identificación de los lowriders ‘activan’ la memoria del pasado.

5.4.1 Ranflas lowrider. El pasado que nos une

Las ranflas lowrider ‘activan’ la memoria del pasado tijuanense. Las carruchas aluden a la nostalgia y, al representar un ‘lugar de la memoria’, los carros significan el vínculo del pasado con el presente. Es el emblema que anuncia que la historia está viva en el momento actual.

la genta sale y mira los carros, pregunta, se interesa, es una comunicación fijate, de cómo sin querer en esa forma aportamos información a gente que como hobbie, que lo vivieron, hasta recuerdan los carros ‘uy yo tenía uno como ese, me llevé a mi esposa en él’, platican señores ya más con otros quince años más que yo, no sé, veinte años más que yo, por decir así ‘uy sí yo’, entonces, es suave, es una interacción muy buena, muy amena. (Tacha, entrevista, 2012)

Las ranflas de los Dukes constituyen el emblema de identidad más significativo para sus miembros. Es el elemento esencial para la exhibición de su expresividad, a través de él comunican su relación con el pasado y los estigmas que cargan. A través de él comunican su identidad.

el carro nos ha servido a nosotros de bandera, para presentarlo a las exhibiciones, para sacar fondos para las instituciones que necesitan, esa es la realidad de todo, es lo que hacemos con los carros, y la gente que nos pide que una boda, con todo gusto, lo llevamos, porque le estamos haciendo una ayuda a tanta gente que nos ha seguido, tanta gente nos sigue, hacemos un evento y la gente ahí está. (Jinete, entrevista, 2012)

Más adelante hablaremos de la relación que existe entre el lowrider y su carro, en donde podremos hablar de una relación simbiótica que anunciábamos al inicio del capítulo. Por el momento sólo analizamos la función del carro como el criterio más distintivo de su identidad y, por lo tanto, como el elemento que los cohesionan. El carro es el catalizador de relaciones sociales en el club Dukes y de la creación de un sentido de grupalidad. Según los Dukes, la ranfla por sí misma no te hace pertenecer a un colectivo si no se integra a una red de individuos que comparten y reconocen los mismos sentidos de la acción, como dice Melucci, en este caso el significado de arreglar y modificar las carruchas. Los lowriders se reconocen entre ellos mismos a través del complejo simbólico-expresivo que se exhibe en sus ranflas. La exhibición del carro sólo interesa cuando se hace de manera colectiva, es entonces, cuando cobra sentido la identidad del lowrider.

mira, la cosa es, de nada serviría, yo en lo personal, si no fuera ni presidente ni nada, de tener yo mi carro bonito, pero si voy a andar como independiente yo solo, pues no tiene caso, en cambio si hay un grupo a quien unirme y sobre todo lo más importante dentro de esto, como yo les digo a mucha gente esto es para que te conozcan y para que conozcas, porque ya estando dentro de un club, por ejemplo voy a Mexicali y me conocen, bueno a mí en lo personal soy el presidente de todos verdad, pero voy a Mexicali pues saludo a todos, todos me saludan a mí, me conocen y gracias a los mismos carros he hecho de muy buenas amistades, que es lo principal. (Rancho, entrevista, 2012)

5.4.2 El importantísimo logo

El logo para los Dukes es el equivalente de los colores para los Sólo Ángeles. Después del carro, es el emblema de identificación más importante que tienen. El logo aunque ha cambiado generacionalmente en el club es uno de los emblemas más importantes que comunican su identidad.

mucha gente me preguntaba, por qué traen la zorra, otros por qué traen el sombrero de copa, los guantes y el bastón, pues por que el nombre es Dukes, es un Duke, viene de Europa, de la sangre real les decía (risas) [...] cambiamos el escudo del sombrero, no lo

usamos por que ya era otra etapa, era otra generación, eran otros personajes, pero le sacamos la carita del zorro, que es la que estás viendo ahorita, de la placa, fíjate bien que es una zorra que va manejando la carcancha y de ahí sacamos la zorrита, de ahí la bajamos y comenzamos a hacer el escudo nuevo [...] un nuevo formato, un nuevo parche como le llaman los Sólo Ángeles, le llaman parche, es un nuevo parche, es lo que vamos a usar y ese ya está ahí. (Jinete, entrevista, 2012)

Pero el logo no toma forma de chaleco, como es en el caso de los bikers, el logo está reproducido en sudaderas, calcomanías y en la placa que portan atrás del carro. La placa de hecho es considerada como la forma objetivada de su logo más importante y la colocan en su automóvil para ser circulada por la ciudad. El logo de los Dukes, el importantísimo logo, es una de las señales cruciales de su identidad. El logo es el otro vehículo por el cual anuncian su identidad. En términos de Geertz, el logo es el símbolo de los clubes por medio del cual se identifican y opera su sentido de pertenencia.

Figura 5.4 Placa con el logo de Dukes colocada en la parte trasera de la ranfla



Fuente: Fotografía propia, 2012

Pues eso es el que te identifica, las agrupaciones cuando nos juntamos en los car shows, o donde vayamos, si vamos a un juego de entre clubes de beisbol, pues todos llevamos la chamarra o la camiseta o lo que sea, la gorra. Ah, ahí están los Dukes, ahí están aquellos, ahí está fulano no, ya te identificas ¿no? Es una identificación. Por que mucha gente pues no sabe, ‘oye ¿y serán Dukes esos o serán Dorados?’, ‘No, son los Dukes’. (Jinete, entrevista, 2012)

5.4.3 Música 'oldie'

La música que escuchan los lowriders es música 'oldie', específicamente rock de la década de los cincuentas, sesentas y setentas, lo que de nuevo nos remite al 'leitmotiv' de la nostalgia. Ejecutar la música 'oldie' es mantener una conexión con el pasado, es honrar el importante 'lugar de la memoria' al que alude su nostalgia. La condición fronteriza sale a relucir en que no sólo escuchaban 'oldies' en inglés y en español sino que también tienen la facilidad de traer a los grupos y organizar bailes con ellos, como se hacía en otra época (ése fue el caso del baile con los Midnitters cuando hice trabajo de campo). Organizar esos bailes es también hacerle honor a la nostalgia.

Los grupos que escuchan en inglés son los Platers, los Midnitters, Rosie and the Originals, 5th Dimension, y los que escuchan en español son los Rebeldes del Rock, los Locos del Ritmo, los Hooligans, los Hermanos Carrión, los Zantos con Z, los Rockin' Devils, entre muchos otros. Música romántica y en muchos casos desgarradora. Valenzuela (1988) ha mencionado que los cholos escuchan música 'Oldies', música romántica cuyo 'leitmotiv' es el dolor y el sufrimiento; así, arguye que los cholos se apropiaron de las 'oldies sufridas' por su condición de abatimiento y marginación social. En el caso de los lowriders vemos una continuidad de esta situación, pero en su caso, como lo pude observar en el trabajo de campo, la actitud frente a esa música es celebratoria. Especial énfasis ponen en las canciones de amor que tienen 'final feliz' en donde sale a relucir el sentimiento antes descrito y en las canciones de ritmo acelerado las cuales ensalzan con sus mejores pasos. El lowrider celebra, con este sentimiento y con los bailes, aquel pasado que los mantiene unidos en el presente, celebran, en corto, su identidad.

La música 'oldie' va de la mano con el carro 'antiguo', es el complemento perfecto que cierra el círculo de los 'sentidos'. Si con el carro se revelan a la mirada del otro, con la música se hacen reconocer al oído de la alteridad, es la dimensión sonora del performance del lowrider. Armonías nostálgicas que abrazan su expresividad.

algo curioso pues que la 'oldies', por decir traes el carro y los has oído con su sonido y es raro que veas uno que traiga una banda o la tambora, traen sus 'oldies', porque al ir a una exhibición de carros, todos llegan con las 'oldies' puestas, 'oldies' de antaño, y vienen siendo para nosotros los valeses, como un vals de antaño y lo traes últimamente, es nuestra

música que traemos, las 'oldies', y vas a una exhibición de carros, con tu carrito y vas con tu música y te lo están apreciando, también a la música, no vas a llegar con la tambora, ahahaha (hace ruido como de escándalo). No, no se admite, no se admite ni en tu persona, porque nosotros tenemos ese plan de historia, es una historia que ya la llevamos. Sí, es muy hermoso. (Jinete, entrevista, 2012)

La dimensión identitaria de los lowriders muestra un fuerte compromiso con el pasado y con la ciudad de Tijuana. Una evocación nostálgica que entra tensión con las representaciones estigmatizadas del cholo y el pachuco como lowriders. La identidad de los lowriders se manifiesta a través de sus principales emblemas de identificación como el logo, la música y sobre todo el carro. Debido a que el carro es el elemento que cataliza el sentido de grupalidad de los lowriders, es momento de profundizar en la relación que tiene el lowrider con su carro.

5.5 El lowrider y su carro. “Enamorados de nuestras ranflas”

El lowrider siente un particular apego por su carro. El capital invertido en él y lo que representa el mismo carro (la colonia, Tijuana, nostalgia, amistad, compromiso) aluden a una cercanía muy particular del conductor y su automóvil. Los carros que tienen los informantes de este estudio son todos carros antiguos fabricados antes de mediados de siglo: De Soto, Packard, Bel Air, Apache; situación que refuerza la idea de una evocación nostálgica del pasado en el presente.

Tener un carro antiguo, una ranfla, es hacer una fuerte inversión. De entrada implica arreglarlo para hacerlo 'circulable', posteriormente es necesario hacerle un mantenimiento constante. La inversión y la dedicación al carro es muy relevante para el club Dukes pues es un club que se reúne en torno a estos carros antiguos y que necesariamente ocupan mucho mantenimiento, “¿Sabes qué?, lo que es cuidar a tu ranfla porque pues se le mete un madral de feria, entonces para desperdiciarla en un rato, pues estaría bien canijo (Cerillo, entrevista, 2012)”. Pero para este grupo, darle mantenimiento al carro no redundo sólo en cuidarlo y exhibirlo, darle mantenimiento implica construir un sentido de cercanía e identificación con el carro, en el que se involucran sentimientos de orgullo, honor, triunfo e incluso de amor.

“Esta es mi vida, ése pinche carro es mi vida, ése carro es todo para mí. He tenido un chingo de carros pero éste canijo en particular es lo que yo quiero, es mi trofeo de todos los carros que he arreglado. Me dedico yo a restaurar carros, pero de puros carros de esos, ése es el mejor.” (House, entrevista, 2012)

“Es algo que cuando tengas un clásico lo vas a entender, me entiendes, te vas a sentir, haz de cuenta de lo que estás agarrando ahorita de tu profesión, estás empezando, ahorita estás enamorándote de ella, así estamos nosotros de los clásicos, enamorados de nuestras ranflas” (Cerillo, entrevista, 2012)

Figura 5.5 Ranflas de los Dukes



Fuente: Fotografía propia, 2012

La inversión, mantenimiento y sentimientos hacia la ranfla significa también una construcción de sí mismos. “La sensación del carro, de adentro y afuera, en movimiento o estacionado, modela y proyecta, sensorial y materialmente, el sentimiento que tienen los motoristas no sólo sobre los carros sino consigo mismos y respecto a sí mismos” (Sheller, 2005: 225; traducción mía). El carro, ese artefacto en el que han invertido tanto, se muestra como lo mejor que ellos pueden tener y con lo mejor que pueden mostrarse al mundo, ahí no sólo hay capital económico, también hay capital simbólico, un prestigio que se gana teniendo el carro muy bien arreglado y demostrando en toda su expresividad que la ranfla merece respeto. De modo que si la ranfla merece respeto, entonces el conductor, aquél que invirtió en ella, también lo merece y así los miembros del club se cosifican en sus carros. Para recuperar un ejemplo del propio campo, alguna vez uno de

los Dukes dijo que su carro era el mejor de todos, la respuesta por parte de los demás socios fue de indignación y comenzar a disputar por medio de palabras y argumentos la validez de tal afirmación. De modo que cuando alguien dice que su carro es mejor que el de los demás, está atacando el orgullo, el deseo, el capital, el prestigio de todos y cada uno de los miembros del club que han invertido en su carro. El lowrider genera así una cercanía y proximidad simbiótica con el carro. Darle mantenimiento al carro es hacer una mutua transferencia y contratransferencia de las características de la personalidad y del carro. Es, en corto, fabricar una relación mimética con la ranfla. Esto se puede apreciar en pláticas cotidianas e informales con los miembros del club cuando de manera coloquial expresan ‘aquí me agarraron por atrás’ y me muestran un choque que le hicieron a su defensa, o ‘vas caminando tú con tu clásico’ lo que evidencia la relación mimética. Pero esta relación se enfatiza sobre todo cuando expresan el valor y el aprecio sentimental que le tienen al carro: “Principalmente mi clásico es todo ¿me entiendes? es parte de mí” (Cerillo, entrevista, 2012). “El carro se convierte en una extensión del cuerpo del conductor, creando nuevas subjetividades organizadas alrededor de un ‘cuerpo conductor’ extraordinariamente disciplinado” (Urry, 2005, 31; traducción mía); pero, como lo mostramos, no sólo se trata de la incorporación del carro, es también la humanización del mismo a través de sentimientos, “Mover y ser movido [vas caminando tú con tu clásico] producen de manera conjunta el sentimiento de estar en el carro, para el carro y con el carro” (Sheller, 2005: 222; traducción mía). La cosificación del humano conductor en el carro y/o la humanización de las ranflas está operando.

El carro lowrider y el cuerpo que lo maneja pueden ser considerados simplemente como ‘lowrider’ en un ‘ensamblaje híbrido’, como dice Urry, sin diferencia entre uno y otro. El lowrider se puede visibilizar ahora como un ‘carro-conductor’ que “no es ni una cosa ni una persona; es un ensamblaje social que carga con las características de ambos y que no puede existir sin ellos” (Dant, 2005: 74).

Por otro lado, si seguimos los postulados de Soja de que los seres humanos somos seres espaciales que al relacionarnos socialmente producimos espacios en diferentes escalas (desde nuestro propio cuerpo hasta la gran ciudad), entonces la espacialidad del lowrider es un intersticio entre la casa y la calle (la casa con ruedas, le llamó la publicidad de Ford a mediados de siglo XX), lo que veremos en el apartado siguiente

cuando analicemos la relación que hay entre los lowriders y la colonia Libertad. Su característica es tener la posibilidad de estar en movimiento, por lo que aquí hacemos alusión al carro lowrider como un ‘espacio móvil’. Dicha consideración como un espacio móvil tiene repercusiones importantes en la disputa por los sentidos del espacio urbano que se abordarán más adelante. Por ahora es importante resaltar que dicha espacialidad móvil es parte sustancial de la identidad lowrider, es algo que caracteriza al carroconductor y que en el caso de los lowriders en Tijuana está íntimamente ligado a la imagen nostálgica de un barrio de relaciones vecinales próximas.

5.6 La colonia Libertad, los lowriders y el club

En este pequeño apartado se analizará la relación existente entre el fenómeno lowrider en Tijuana y la colonia Libertad. Se hablará un poco de su historia y de su vida barrial. De este modo se abordará la organización de los Dukes como un grupo que se ha constituido en una representación social muy vinculada a la vida de la colonia. Se analizará la relación de los lowriders con los fenómenos del pachuco y el cholo en dicho barrio y la manera en que han salido de sus calles para movilizar su identidad fuera de la colonia, en donde la idea de tirar barrio fuera del barrio toma forma.

5.6.1 La ‘liber’

Jorge Bustamante (1989) hace un recuento de la fundación de la colonia Libertad y su desarrollo asociado a la condición fronteriza de Tijuana. El autor menciona que esta colonia es la expresión urbana de los logros de los primeros movimientos obreros en Tijuana. La ‘liber’ se presenta como un barrio de carácter proletario y popular, de ‘los de abajo’, que reivindica lo mexicano frente al ‘otro’ estadounidense.

Por otro lado, el crecimiento de la colonia se asocia con los procesos de migración tanto deportados de Estados Unidos, como arribados del sur del país. Hemos hablado que el pachuco es la imagen de un fenómeno popular transfronterizo que influyó en las culturas juveniles tijuanaenses como hemos mostrado respecto a los cholos en quienes la asociación migración, frontera y clase social se hace evidente. Los cholos encuentran en el barrio y sus calles un elemento importante de interacción social. La colonia Libertad fue uno de estos barrios populares tijuanaenses donde se afirmaron estos fenómenos. La

organización formal de estos movimientos se dio finalmente a través de los clubes de carros de lowriders. Colectivos con simbología compartida pero que plantean sus diferencias prácticas entre sí.

La vida del barrio en ‘la líber’ discurre entre el ámbito privado y el público, es el espacio urbano más íntimo, un umbral donde comienza la conexión más amplia con la ciudad. El barrio es un espacio urbano de cercanía y proximidad, marcado por la convivencia y las relaciones vecinales, el barrio puede considerarse como esa porción del espacio público en donde se insinúa un espacio particular, en donde la casa, la tienda, la zapatería son espacios interconectados de socialización íntima. La colonia Libertad es uno de los barrios de Tijuana cuyas esquinas fueron ‘habitadas’ por los cholos, “se juntaban muchos que cholos en las esquinas, y a esos les decían los cholos, a los vagos que se acercaban por aquí, y pachucos pues sí también andaban muy pachucos algunos” (Tacha, entrevista, 2012), jóvenes que vivían entre la casa y la calle y que hicieron de sus paredes espacios de expresión con ‘placazos’ y murales. El carro del lowrider es también un intersticio entre la casa y la calle. La ranfla es el ‘espacio móvil’ (la sala con ruedas) que, compartiendo simbología con el cholo y el pachuco, representa a la colonia Libertad. No es necesario circular a alta velocidad, la socialización también se da a través de manejar el carro bajito y lento, los vecinos reconocen a los lowriders y los saludan a su paso. La apropiación del barrio no se hace con ‘placazos’ en las paredes, se hace circulando la carrucha por la diez, la doce, la Pino Suárez, la catorce. Para los lowriders en cuestión la colonia Libertad es “la tierra elegida de una ‘escenificación de la vida cotidiana’ (...) en la medida en que tiene que ver con el espacio *público* en el cual se despliega” (Mayol, 1999: 6).

La circulación del lowrider actual es de nuevo una evocación nostálgica de la vida barrial de la colonia Libertad. “La colonia Libertad es una de varias representaciones de la parte humana de Tijuana. La Tijuana de la familia, de las tradiciones, de la defensa de la identidad cultural” (Bustamante, 1989: 331). La colonia Libertad, para los informantes, está ligada a la nostalgia de un pasado en que las relaciones sociales eran cercanas y próximas, como la vida de barrio y las expresiones juveniles de las esquinas. La ‘líber’, como ‘tierra elegida’, es parte de esos ‘lugares de la memoria’ a los que alude el fenómeno del lowrider en Tijuana.

El club Dukes es un club que surge muy ligado a la colonia Libertad, y así sigue siendo de cierta manera, un club que, antes que todo, está inscrito y se mueve en las dinámicas del barrio. Como lo mencionamos, la colonia Libertad también está asociada a los movimientos pachuco y cholo, el club Dukes representa la solución de continuidad simbólica del lowrider y dichas expresiones con este espacio urbano. Es posible decir entonces que en Tijuana hay una continuidad simbólica en la representación del pachuco, el cholo, el lowrider y la colonia Libertad. Hablar del lowrider es hacer referencia a la colonia Libertad de la misma manera que hablar de la colonia Libertad es hacer referencia al fenómeno lowrider. En este sentido el club Dukes es representativo de la colonia Libertad.

Pero es momento de empujar el análisis. Debido a las características móviles del lowrider, el barrio no se queda ahí. El lowrider representa la posibilidad de salir del barrio y ello no sólo en términos metafóricos del éxito social a los que se alude con el cholo, el lowrider puede, a través de la ranfla, salir territorialmente del barrio y circular por las calles de la ciudad. Cuando el lowrider se moviliza por la ciudad, moviliza también a la colonia Libertad y lo que ésta representa. El lowrider representa la posibilidad (auto)móvil de sacar al barrio del barrio, de performar el barrio por la ciudad. La ranfla lowrider es el ‘espacio móvil’ que comunica las relaciones nostálgicas de un ‘lugar de la memoria’ que no sólo está vivo a través de la construcción identitaria del lowrider, mucho menos está anclado a un ‘lugar’, sino que está en movimiento por la ciudad. El lowrider descrito en el apartado anterior representa la posibilidad de circular la identidad asociada a la colonia Libertad. “De manera que el conductor humano se incorpora habitualmente dentro del carro como un ensamblaje que puede alcanzar la automovilidad” (Dant, 2005: 73). Esta automovilidad es la que le permite al lowrider salir del barrio y circular la identidad por la ciudad. Es preciso, por ello, pasar a analizar las movilidades que el lowrider re-presenta en la ciudad de Tijuana.

5.7 Automovilidades lowrider: lentos, estéticos y memorables

A modo de recapitulación de lo dicho hasta el momento, el fenómeno que se ha llamado aquí lowrider, que encuentra su expresión en múltiples formas de modificación de carros (oldies, originales, clásicos, etcétera), hace alusión a tres aspectos generales: nostalgia

por las relaciones sociales próximas, estigmas del cholo y el pachuco, y exhibición de una expresividad ligada a la identificación con el carro. Con la mención del lowrider se alude primero a ‘un lugar de la memoria’ donde existe un compromiso con las redes de solidaridad barrial y con la ciudad de Tijuana en general. Después se refiere a la relación con el cholismo y pachuquismo con los cuales se comparte una simbología en común aunque no las prácticas, lo que constituye una expresión asociada pero formalizada en forma de club. En tercer lugar hace referencia a la reivindicación de una identificación simbiótica con la ranfla, a través de la expresión nostálgica de carros antiguos que han sido modificados y arreglados para circular por la ciudad.

Todas estas alusiones no se quedan simplemente confinadas en un ámbito o en un espacio acotado. El fenómeno identitario del lowrider, al que aquí nos abocamos, tiene la particularidad de construirse sobre un ‘espacio móvil’. Este rasgo no es menor, pues es lo que le otorga la posibilidad de movilizar su identidad por la ciudad. Como ha dicho Fine (2012), estudiar la construcción identitaria de un grupo no se queda en el análisis de lo micro, sino que es el punto de apoyo desde donde se inicia la relación con ámbitos estructurales de nivel macro. Movilizar la identidad por la ciudad es el punto de intersección entre una identidad que se plantea local (grupal-barrial) con el sistema urbano de la automovilidad. Lo que en última instancia tiene repercusiones tanto en el reconocimiento de la identidad asociada al lowrider como en las disputas por el uso del espacio urbano. Aboquémonos en este apartado al análisis de las movilidades del fenómeno lowrider y sus significados, sus implicaciones para el reconocimiento identitario y lo que representa en relación con la ciudad, para pasar en el siguiente a las disputas por el espacio.

Los teóricos de la automovilidad presuponen que el movimiento que está implícito en esta forma de movilidad es un movimiento geográfico, veloz y horizontal, en otras palabras, se presupone que el carro genera movimientos para enfrente y/o para atrás y hacia la derecha y/o a la izquierda de manera acelerada sobre las calles de la ciudad. En el análisis de las movilidades del lowrider se muestra que sus movimientos son transgresores de aquellos que se asumen en las teorías de la automovilidad, pues los hemos encontrado lentos y/o desacelerados, verticales e incluso temporales.

Así, en Tijuana encontramos tres formas en que la expresión identitaria del lowrider se moviliza por la ciudad: 1) la movilidad horizontal desacelerada, 2) la movilidad vertical y 3) la movilidad temporal. La primera enfatiza la exhibición, la segunda la contemplación y la tercera la evocación. Estas tres movildades del lowrider son tanto físicas como simbólicas, es decir, espaciales y culturales a la vez; y su ejecución constituye las formas o estrategias de manifestación de la identidad lowrider en el espacio urbano: la movilización de su identidad.

5.7.1 Automovilidad horizontal desacelerada

“Manejar bajo [to drive slow] is for the pride. And despacio [slow] is because we want to be seen.”

Crazy George. Viejitos Car Club

(Testimonio recuperado por Rubén Ortiz-Torres)

Los resultados del análisis de las movildades del lowrider arrojan en principio la idea de una movilidad geográfica y horizontal, finalmente se trata de automóviles circulando por las calles. Pero enfatizan una peculiaridad que representa un punto de quiebre de la movilidad presupuesta, no es rápida ni veloz sino lenta y desacelerada.

Así, la primer movilidad del lowrider se muestra efectivamente horizontal, es decir, es un movimiento para enfrente y para los lados sobre las calles de la ciudad, pero a diferencia de la circulación regular del tránsito, ellos manejan en forma pausada y calmosa. Manejar de esta manera representa una transgresión para el sistema de la automovilidad que está abocado a dirigir un sistema de flujos y movimientos de manera rápida y ordenada. Mientras el tránsito vehicular fluye de manera constante y apresurada, los lowriders manejan suavemente y parsimoniosamente por las calles de Tijuana.

De esta manera, la movilidad desacelerada en los lowriders irrumpe en el espacio público de manera deliberada. Ante la dinámica y el flujo veloz de los automóviles en las calles de la ciudad, ante el ‘anonimato’ de las personas que se cruzan por los semáforos encapsulados en sus carros y sin contacto alguno con el mundo exterior, la circulación lenta de los lowriders enfatiza la exhibición de sus prácticas. Manejar lento para los lowriders es llamar la atención de aquellas otras personas que están circulando en la ciudad y pasan inadvertidos de muchas situaciones de su entorno, pero no de los

lowriders que ostentadamente marcan un ritmo pausado dentro de la ‘liquidez’ de la vida urbana moderna. Manejar de manera desacelerada es una estrategia de manifestación en un sistema (el de la automovilidad) que se caracteriza por los flujos veloces y lo efímero de las relaciones sociales como sucede en las calles de la ciudad. Manejar parsimoniosamente es hacerse reconocer como lowriders en el espacio urbano. Al manejar suavemente y ‘tumbado’ el lowrider exhibe sus características de manera performática y solemne. Manejar ‘tumbados’ es, en corto, performar la identidad.

La movilidad desacelerada que irrumpe en el espacio público de manera deliberada como una estrategia de la manifestación de las prácticas y la identidad del lowrider puede ser observable, por ejemplo, en el anuncio que hacen del ‘baile anual’ que organiza el club. Se trata de las reminiscencias de una práctica que remonta a las formas propagandísticas de una época en que no existía el internet y las noticias se difundían de voz en voz por las calles del barrio. El anuncio del ‘baile anual’ es una práctica que consiste en salir de la casa-club con las ranflas, las cuales tienen pegados los posters del evento en puertas y ventanas, y notificar el ‘baile anual’ a los vecinos por medio de una circulación de paso lento y solemne acompañada de música y de una grabación que enuncia el acontecimiento. Es la comunicación y exhibición vistosa en el espacio público del ‘baile anual’ como una de las prácticas que los identifican.

“por lo regular va el presidente en frente, es el líder de la banda. Él va enfrente, y hacemos una ruta antes de salir para ver a donde vamos a ir; hacemos una ruta, damos una vuelta, paramos, llevamos música, llevamos un pre-grabado del evento, y música ruidosa, y los carros van todos en caravana y pasándola bien. Es divertido, no falta a quien se le caliente el carro por ahí en la esquina, y otro que no tenía frenos y también se salió, y cosas que ¡ay okey ya llegamos menos, al rato llegan todos!, y ta’ divertido. Anunciamos el baile, paramos en las esquinas y bajamos los cartelones, y ofrecemos boletos. Damos toda la vuelta, siempre le metemos unas 4 horas o 5 horas. Es como por la colonia, acá por la parte alta, más alta todavía, pa’l cañón, acá por el aeropuerto viejo y luego acá del lado de la Cortines.” (Tacha, entrevista, 2012)

El acto de movilizarse de manera desacelerada es una manera de comunicar la identidad lowrider y con ello, dicha identidad se está afirmando en el espacio público. En

este sentido el carro está desplazando significados por las calles de la ciudad. Ni el carro ni la calle son lugares ausentes de significación, al contrario, como puede verse, están repletos de ellos. La automovilidad desacelerada es constancia de ello.

5.7.2 Automovilidad vertical

Una vez analizado el paso lento y fastuoso de la automovilidad desacelerada, es momento de analizar una movilidad que transgrede el movimiento geográfico horizontal supuesto por la teoría de la automovilidad, la movilidad vertical de los lowriders.

Con el término automovilidad vertical estoy haciendo referencia a un tipo de movimiento que llevan a cabo los lowriders que, como su nombre lo insinúa, se lleva a cabo levantando el carro de arriba para abajo. Esta movilidad se logra por medio de la colocación de un complejo sistema de levantamiento hidráulico instalado en los amortiguadores de las llantas y una serie de baterías en la cajuela que lo apoyan con la energía, y que les permite levantar la carcasa de la ranflita varios centímetros por encima del piso. La colocación de hidráulicos es una característica del fenómeno lowrider, como mencionábamos anteriormente, algunos han pensado a esta situación como una forma de 'vida' que adquiere el carro ya que de esta manera puede 'bailar' (Bright, 1994). Así, el carro que está 'vivo' y se mueve de arriba para abajo representa otra estrategia de manifestar la identidad lowrider pero con un énfasis distinto al anterior.

Si el fenómeno de colocación de hidráulicos comenzó como una forma de resistencia ante la vigilancia de la autoridad en Estados Unidos, es necesario percibir de qué manera se ha re-significado dicha práctica de modificación de las ranflas en Tijuana. Con la observación que hice de los carros exhibidos en el espacio público y algunas entrevistas al respecto se encontró que el movimiento que posibilitan los hidráulicos no tienen fines de desplazamiento territorial, sino de contemplación visual. Si la movilidad desacelerada hace énfasis en la exhibición, la movilidad vertical en los lowriders enfatiza la contemplación. Mientras la primera representa un grito en el espacio público para llamar la atención, la segunda es una estrategia para mantener dicha atención. Ambas finalmente son estrategias que producen un reconocimiento identitario. Por lo dicho anteriormente, la movilidad vertical que estamos analizando se muestra como una movilidad estética. Utilizar hidráulicos no tiene fines utilitarios, sino estéticos, o como

me dijeron en alguna platica informal recogida en el diario de campo, los hidráulicos se usan ‘para verse más bonito e impactante’,

“él, lleva un carro que lo hace que brinque y se los voltea y ese carro ya no sirve...

J: ... o sea pega un brincón y...

R: ... y ahí queda el carro, y este y ese carro ahí quedó y te digo que los hace que brinque y ya.” (Rancho, entrevista, 2012)

“Cuando bajas este carro por atrás, no se si te has fijado que lo subo, parece un gatito, un gatito con sus patas para enfrente, y se miran bonito, siempre. Éste carro es clásico y siempre tienes que traer hidráulicos o airbags para que se miren mejor.” (House, entrevista, 2012)

Figura 5.6 y 5.7 Lowriders en Tijuana con hidráulicos. Movilidad vertical



Fuente: Fotografías propias, 2012

La colocación de hidráulicos es también una muestra de movimiento, aunque es un movimiento al que no está avocado originalmente la fabricación del carro. El automóvil circula para enfrente, atrás o los lados pero el lowrider también lo desplaza de arriba a abajo, el lowrider hace brincar a su carro. En este sentido representa una tergiversación y un cambio en las formas en que entendemos la movilidad en carro, la automovilidad. El carro lowrider es entonces una transgresión estética al flujo de la automovilidad.

Ondine Chavoya (2004) haciendo un análisis de la instalación artística de “La ranfla cósmica” de Rubén Ortiz-Torres y su relación con la cultura del lowrider en el sur de California, hace alusión al carácter estético de las prácticas del lowrider, mencionando que desde sus inicios el lowrider fue visto como un movimiento tanto étnico como estilístico en donde las características estéticas del carro funcionaban como una táctica de resistencia étnica, así cita a Bright diciendo que “la estética del carro lo dio voz a sus

diferencias” (Bright, 2000: 41). El mismo Rubén Ortiz-Torres ha declarado que los lowriders “son la exposición estética más lograda de la cultura del carro” (Ortiz-Torres, 2000: 37; traducción mía).

Ahora bien, es esta vertiente estética la que podemos encontrar que predomina en la expresión lowrider en la ciudad de Tijuana a través del análisis de su movilidad vertical. Así, el fenómeno lowrider/clásico en Tijuana está actualmente más ligado a la estética (de la nostalgia, en este caso) que a la reivindicación étnica cuyo sentido se ha diluido en otras formas reivindicatorias. Si existe una reivindicación más clara de este fenómeno en Tijuana, se relaciona en todo caso con una reivindicación de las culturas populares de barrio. Situación que, por supuesto, no está exenta de implicaciones étnicas.

5.7.3 Automovilidad temporal

Los lowrider/clásicos que circulan en la ciudad toman como plataforma el carácter geográfico de la automovilidad (el viaje en carro por las calles) para proyectar una automovilidad que no es espacial sino temporal. Esta movilidad no tiene que ver con la experiencia del tiempo cuando se está encapsulado en un carro a alta velocidad, ni tiene que ver con las experiencias del habitar el carro y la continuidad temporal que la máquina representa para la vida cotidiana; es decir, no tiene que ver con el análisis de la experiencia del tiempo que los teóricos de la automovilidad plantean (ver Featherstone, Urry, Thrift et. al, 2005). Cuando se habla del tiempo en el carro desde estas teorías, se hace énfasis en la velocidad y en las implicaciones empírico-sociales que representa la flexibilidad temporal al no estar constreñidos a un tiempo público. La alusión al tiempo en el análisis de las movildades en el fenómeno del lowrider en Tijuana no es experiencial sino que es evocativa del tiempo mismo.

El lowrider/clásico cuando exhibe sus ranflas antiguas, sus carros clásicos, en el espacio público de Tijuana está evocando el ‘lugar de la memoria’ al que está asociado su identidad. Puede deducirse ya que la movilidad temporal está ligada a la nostalgia del lowrider/clásico. Cuando los lowriders ‘evocan’ un pasado le hacen justicia al mismo, lo honran al traerlo al presente. Sacando sus carros clásicos a las calles también están mostrando el compromiso que tienen como vecinos ‘auténticos’ de la colonia Libertad y de Tijuana misma.

Cuando circula una lenta y extensa fila de 15 o 20 ranflas la gente voltea porque las carruchas resaltan del fluir ‘natural’ de las calles de Tijuana pues no se ven todo el tiempo carros lowrider/clásicos desfilan parsimoniosamente y en caravana por las avenidas de la ciudad. Inmediatamente llama la atención a la vista que entre Camrys, Celicas, Taurus, Explorers, Jettas y demás carros modelos 1990 en adelante, circulen unos solemnes De Soto o un Packard de los años veinte con sus rines de rayos o un Bel Air con llantas pequeñas que en algún semáforo se mueve verticalmente gracias a sus hidráulicos. Todos estos son carros que nos remiten a otra época, a los ‘lugares de la memoria’ a los que nos hemos referido.

“es una comunicación fijate, de cómo llevamos a, sin querer en esa forma aportamos información a gente que como hobby, que lo vivieron, hasta recuerdan los carros ‘uy yo tenía uno como ése, me llevé a mi esposa en él’, platican señores ya más con otros muchos años más que yo, no se veinte años más que yo por decir así ‘uy si yo te contara’, entonces, es suave, es una interacción muy buena, muy amena” (Tacha entrevista, 2012).

De este modo si la movilidad desacelerada enfatiza la exhibición y la movilidad vertical enfatiza la contemplación estética, la movilidad temporal hace énfasis en la evocación. Situación que muestra una tergiversación del tratamiento de las movilidades en las teorías de la automovilidad. Dichas teorías aluden a la experiencia del tiempo y los lowriders evocan una parte de la historia y del tiempo como lo hemos señalado. Por ello es posible enunciar que mientras las teorías de la automovilidad refieren a la experiencia del tiempo en el viaje por el espacio urbano, el lowrider/clásico, que parte de circular en el espacio, implica un ‘viaje en el tiempo’, metafóricamente hablando. El lowrider/clásico nos hace ‘viajar en el tiempo’ cuando circula por la ciudad al impulsarnos a evocar un ‘lugar de la memoria’ de la historia de Tijuana. Esta atmósfera de tiempo suspendido quizá sólo sea más perceptible en Cuba que, a partir del triunfo de la revolución y el consecuente embargo comercial, se ha mantenido con puros automóviles de mediados de siglo (ver Narotzky, 2002).

5.7.4 Las automovilidades lowriders/clásicas y la estética de la nostalgia

En última instancia, lo que muestra el análisis de las automovilidades lowrider/clásicas es una estética de la nostalgia, la cual es parte de las estrategias de manifestación de su identidad. Los lowriders se *exhiben* para ser *contemplados* y así *evocar* el ‘lugar de la memoria’ que los constituye. Exhibición, contemplación y evocación son los elementos de la estética de la nostalgia que organizan la manifestación y el reconocimiento identitario de los lowrider/clásicos en Tijuana. Estas tres automovilidades (desacelerada, vertical y temporal) constituyen el performance de la identidad lowrider/clásica en Tijuana.

Por otro lado y dicho lo anterior, estas estrategias de manifestación, léase estas automovilidades, son las herramientas con las que cuentan los lowriders para disputar el espacio público de la ciudad de Tijuana. Por ello es necesario percibir cómo se presenta dicha manifestación de significados ante otros tantos que circulan y se manifiestan en el espacio público.

5.8 La disputa por el espacio urbano y los lowriders

La relación del lowrider con el espacio urbano se da a través de actos performáticos que comunican su identidad, lo que implica que su vínculo con las calles se caracteriza por exhibir su expresividad cuando las circulan. Exhibir su expresividad en las calles es hacer alusión pública a la nostalgia del barrio, a los estigmas y a los sentimientos vinculados a la pertenencia lowrider/clásica. Las movilidades performáticas de los lowriders que se describieron en el apartado anterior no sólo manifiestan y hacen reconocer la identidad lowrider/clásica de estos grupos, sino que en su circulación está dotando de significados el espacio urbano, por lo tanto, son partícipes en la construcción sociocultural de la ciudad.

Las calles de la ciudad son un espacio repleto de significados que muchas veces son contradictorios y que están enfrentados, en este sentido, la construcción simbólica del espacio urbano implica por sí misma disputas. Vale decir que las disputas por los significados del espacio son también disputas por el uso del mismo. Las automovilidades lowriders nos han mostrado las herramientas con las que estos grupos cuentan para enfrentar dichas disputas. La estética de la nostalgia del lowrider es una estrategia

performática que implica una irrupción en las dinámicas cotidianas del flujo automovilístico por las calles de la ciudad. Enfatizar la exhibición, contemplación y evocación es poner al frente las armas con las que se cuenta, tanto físicas como simbólicas, para disputar el espacio público.

De entrada, el uso de las calles por parte de los lowriders implica una negociación y un enfrentamiento con el sistema de la automovilidad de Tijuana, esto es, con la instancia encargada de regular el tránsito urbano, la autoridad municipal. Vale decir que los lowriders/clásicos tienen una relación bastante sólida con la autoridad gracias, sobre todo, a la capacidad organizativa que han tenido todos los clubes de reunirse en una asociación que los represente, el ‘concilio de los car clubs’, como se hacen llamar. El municipio los reconoce y acepta muy bien y los tiene en cuenta para los eventos cívicos que organizan,

“pal 20 de noviembre vamos a desfilas, desfilamos el 16 de septiembre, a veces hasta las mismas agrupaciones, centrales obreras, nos invitan a participar con ellas y en agradecimiento, hacen ellos pal primero de mayo hacen que unas carnitas o una carne asada y nos invitan a los autos que van a participar, sí participamos en los desfiles, por decir los mutualistas, cuando les ha tocado hacer sus convenciones, más bien su, sí su convención nacional, que vienen el representante y representantes de cada estado, aquí nosotros los apoyamos a hacer un desfile con todas las embajadoras que vienen de todos los estados, nos dicen que nosotros les ayudemos, (...) mandan la invitación, o voy por ejemplo el 20 de noviembre como es el desfile más largo pues como es deportivo-cívico-militar, pues todo mundo participa y tenemos que ir, por ejemplo para el 16 de septiembre nos mandó hablar el presidente por que tuvo un buen detalle, desfilaron todas las reinas de las once delegaciones, entonces me pidió once convertibles para subir a las reinas y fuimos ahí a desfilas. (Rancho, entrevista, 2012)

Con este testimonio se puede percibir de entrada que los lowriders/clásicos en Tijuana, que están organizados en forma de clubes, tienen una posición privilegiada para disputar el espacio público. Esa posición privilegiada se debe no sólo porque tengan la anuencia para desfilas los días cívicos de parte de la autoridad municipal, sino porque al obtener este permiso, implícitamente se les está reconociendo como dignos

representantes del pueblo tijuanaense, vale decir como dignos representantes de los barrios populares de Tijuana; en el caso estudiado, específicamente de la colonia Libertad. Este reconocimiento se hace visible para el municipio porque en los eventos que realizan los lowriders/clásicos atraen a mucha población de la ciudad.

“La música esta acá enfrente pa’ todos la fiesta, y entonces al municipio les gusta. Al municipio le gusta porque la gente viene y se divierte [...] con permiso del municipio cerramos las calles porque pues va a ser un evento en grande, cerramos para eso, los car-shows que hacemos por aquí, pero es mínimo la molestia que hacemos, y es más la ayuda que el beneficio y lo hacemos de buena voluntad” (Tacha, entrevista, 2012)

Esto es por un lado un privilegio que tienen, pero ello no les concede una libertad total para utilizar el espacio a su complacencia, sino que el uso del espacio para su circulación y exhibición sólo es permitido con la anuencia de las autoridades, de otra manera se les castiga por violar la ley de tránsito. Así, si van a circular por las calles en una caravana (como estos desfiles) o van a hacer un car-show en una calle tienen que tener permiso de la autoridad. Finalmente, el poder de la normatividad urbana se ejerce sobre ellos y la mayoría de las veces se les confina a espacios semi-cerrados como los estacionamientos de los centros comerciales para la exhibición de su expresividad. En el tiempo que he tenido haciendo esta investigación sólo un car-show ha sido montado en la calle.

De este modo hay desniveles de poder en la disputa del espacio urbano. Por ello, una de las tácticas (De Certeau) que los lowriders/clásicos desarrollan para apropiarse, simbólica y espacialmente, de las calles de la ciudad es a través de convertir su expresividad en una forma movilizadora, en un espacio móvil. Las automovilidades performáticas o estéticas de la nostalgia, desarrolladas en el apartado anterior, dan testimonio de ello.

Pero por otro lado, si lo ponemos en la balanza, también se muestra el desnivel en donde ellos están en una posición privilegiada frente a otros que no lo están. Dicha posición sí les otorga la posibilidad de sentirse más dignos de ocupar el espacio frente a otras manifestaciones que se dan en la ciudad (marchas, movimientos juveniles, etcétera), por ser ellos los portadores del reconocimiento de la autoridad como representantes de los

barrios populares. Finalmente, tampoco está de más recordar que tan sólo el poseer la potencia de un automóvil les arroja un poder mayor de uso de las calles frente a otras formas de movilidad como la bicicleta o los transeúntes, como lo veíamos en el caso de los bikers.

Así, los lowriders disputan el espacio público a través de la exhibición de sus carros clásicos y de su circulación lenta, del movimiento vertical que posibilitan los hidráulicos y de la poderosa sensación de sentirse representantes de los barrios populares, de los de abajo. Estas estrategias no son sólo herramientas de disputa por los significados, son herramientas para la apropiación del espacio urbano. El énfasis en la exhibición, contemplación y evocación de los significados de la identidad lowrider es también la posibilidad de apropiarse de las calles. Pues, si recordamos, la apropiación del espacio físico va de la mano con cargarlo de significados simbólicos. Circular las ranflas por la ciudad es circular la nostalgia por las relaciones barriales, los estigmas que les colgaron por añadidura y la identificación sentimental con el club, las carruchas mismas y la ciudad de Tijuana.

6. CONCLUSIONES GENERALES. MOVILIZAR LAS IDENTIDADES BIKERS Y LOWRIDERS EN LAS CALLES DE TIJUANA: HALLAZGOS Y DEUDAS

En este capítulo se recogerán diversas reflexiones de los dos capítulos anteriores, se apuntalarán algunas características comunes a ambos fenómenos y se abundarán en otras que no se han analizado en el desarrollo de este trabajo. La argumentación de estas características se realiza con miras a extraer conclusiones respecto a las implicaciones socioculturales que tiene la movilización de las identidades bikers y lowriders por las calles de Tijuana.

6.1 Manifestaciones identitarias formalizadas

Lo primero que habría que recuperar sobre los bikers y lowriders en Tijuana es que son grupos organizados en torno a vehículos motores dentro de una ciudad que está volcada en su mayoría al uso de los mismos. Como fue dicho, la proporción de vehículos motores en Tijuana es de uno por cada 2.5 habitantes (lo que revela la preeminencia que tienen estas máquinas en la ciudad). Por ello, bikers y lowriders/clásicos representan manifestaciones identitarias que, formalizadas como clubes, se encuentran de frente y día a día con otras expresiones desagregadas en la ciudad y que también utilizan el carro y la moto.

El estudio de las identidades de bikers y lowriders/clásicos que se llevó a cabo en la ciudad de Tijuana se hizo sobre colectivos que estructuran sus prácticas de agrupación a través del club. Son grupos con un sistema jerárquico de mesa directiva, socios y prospectos, los cuales tienen que sortear diversos requisitos para acceder a él. Son clubes con una estructura disciplinar fuerte, especialmente los bikers.

El análisis del club ha evidenciado que los miembros de ambas agrupaciones representan una red social bastante rígida e inflexible, sobre todo para tener acceso a ella. Esta rigidez ocurre por diversos motivos en donde toman importancia los intentos por salvaguardar el 'buen nombre' del club, es decir, los intentos por redimir un estigma y mantener relaciones íntimas y de amistad en el mismo. Este último argumento cobra

mucho peso con los lowriders/clásicos, pues se ha mostrado que es una estructura de relaciones sociales asociadas a las del barrio.

Es precisamente esta organización la que les ha permitido tener un reconocimiento en la ciudad frente a las manifestaciones desagregadas. Estructurar sus prácticas de manera interna como un club, esto es, vincularse a un colectivo cuyos sentidos de pertenencia se adquieren a través de un proceso de reconocimiento interno es lo que les permite desarrollar estrategias de manifestación muy claras para hacerse reconocer en la ciudad. Dichas estrategias toman forma en sus emblemas de identificación como son los ‘colores’ y la moto tipo ‘cruiser’ para los bikers o la ranflita y la música oldies para los lowriders/clásicos.

Con lo planteado anteriormente podemos concluir finalmente que hay una búsqueda de reconocimiento y legitimación de su identidad a través de diversos mecanismos en donde resalta el hecho de exhibirse por las calles de la ciudad. Dicha legitimación está asociada, sobre todo, a redimir los estigmas con los que cargan estas culturas urbanas.

6.2 Bikers y lowriders: identidades estigmatizadas

Con el análisis de las identidades de los bikers y los lowriders/clásicos hemos encontrado que una parte de su construcción identitaria está valorada negativamente por la mirada ajena, es decir, la heteroadscripción que se hace de ellos les cuelga el peso y el descredito de diversos estigmas. En el caso de los bikers hemos visto que este estigma tiene que ver con prejuicios y estereotipos relacionados a ser hippies, pandilleros y malandros. El prejuicio del hippie al que los bikers enuncian estar sometidos es una imagen que reduce tanto a la idea del hippie como al biker a tan solo una idea de poca higiene; el biker pandillero es un estereotipo surgido a partir de la representación que se ha hecho de algunas acciones delictivas de los clubes norteamericanos; y el biker malandro es una forma estigmatizada a la que se ven reducidos como personas peligrosas y delincuenciales que andan por la ciudad. Por su parte, los lowriders/clásicos cargan, por añadidura, con los estigmas de los movimientos con los que comparten el complejo simbólico-expresivo de su identidad, es decir, cholos y pachucos.

Dichos estigmas no son simplemente asumidos como tal sino que son objeto de diversas re-significaciones por parte de estas culturas urbanas. Tanto bikers como lowriders generan narrativas y llevan a cabo diversos intentos con miras a redimir el estigma que les han colgado. Las acciones que llevan a cabo se asocian con la realización de eventos de beneficencia en el espacio público como el Toy Run o los eventos del día del niño. Pero vale decir que la relación con el estigma no se queda ahí, pues también lo reproducen en sus prácticas, ya que los lowriders siguen estigmatizando a los cholos y los bikers califican de pandillas a otros clubes de motos con los que tienen conflicto. También se generan narrativas de redención debido a la identificación con otros movimientos, como es el caso del lowrider con el pachuco, a quien describen como alguien honorable y digno de ser considerado en la sociedad; es notoria la gran afinidad de los lowriders con este fenómeno juvenil de mediados de siglo. Los bikers, por otro lado, llegan a incorporarlo conscientemente a sus actitudes y comportamientos, presentando públicamente una fachada de sujetos temibles y peligrosos, encontrando en ello seguridad para circular libremente en el espacio público. Esto es importante, pues constituye parte de las herramientas que utilizan para ocupar el espacio urbano.

Finalmente, según los testimonios de los informantes, son culturas que tienen un lugar ganado en la percepción ciudadana. Aunque continúan los estigmas, bikers y lowriders sienten que la ciudadanía los acepta de alguna manera e incluso llegan a sentirse como representantes de las culturas populares de la ciudad, lo que es más notorio con los lowriders/clásicos.

Hacer énfasis en el reconocimiento identitario, en la relación con los estigmas y en los cambios de percepción que existen sobre ellos es importante, pues constituye parte de las herramientas con las que se sienten privilegiados para circular, y ocupar, las calles de la ciudad. Estas herramientas encuentran el complemento perfecto en la capacidad de movilización sobre la que se funda su identidad, sus ranflas y sus motos. Es decir, la automovilidad inherente a la identidad reconocida del biker y lowrider/clásico es un elemento de empoderamiento con el que enfrentan las disputas por la apropiación, simbólica y espacial, del espacio urbano. Ahora bien, antes de desarrollar este argumento, es necesario hacer un corte transversal y abundar en dos implicaciones culturales que no se

han desarrollado pero que son fundamentales en la construcción identitaria de los bikers y lowriders en la ciudad Tijuana: la condición fronteriza y las concepciones de género.

6.3 Bikers y lowriders: culturas fronterizas

Tijuana presenta características y problemáticas similares a cualquier otra ciudad que exprese, en su disposición espacial, la impronta de la modernidad y sus avances técnicos con miras al desarrollo: crecimiento urbano, amplificación de avenidas, incremento de los servicios públicos, deficiente transporte público, etcétera. Pero el rasgo de ser una ciudad fronteriza vecina de una de las ciudades más importantes del sur de Estados Unidos es lo que le otorga su peculiaridad; “lo fronterizo alude a (...) una realidad cambiante y heterogénea en la cual existen múltiples procesos de integración, desencuentro, conflicto y disputa entre las poblaciones de ambos lados” (Valenzuela, 2003: 23) de la línea divisoria.

Es debido a esta estructura fronteriza que las dinámicas culturales que allí se suceden tienen características particulares que no siguen muchas veces los modelos de cada país, sino que generan el propio¹. La frontera es un campo fértil de intercambio simbólico y producción cultural debido al contacto permanente entre dos realidades económicas, sociales y políticas tan disímiles. Lo fronterizo ha sido y será una condición importante para la circulación y puesta en práctica de las referencias de la automovilidad biker y lowrider en la ciudad de Tijuana, sobre todo por el modo en que han operado los medios de comunicación y difusión masiva en esta ciudad, donde la cercanía permitió crear redes de sentido que, aunque diferenciadas en su consumo (por las características de cada ciudad), tienen la peculiaridad de haberse construido desde ‘ámbitos fronterizos’.

En la frontera norte se incorporaron “códigos pertenecientes a redes de significado mexicanas y estadounidenses” (Valenzuela, 1993: 397), lo que permitió integrar al ámbito de las prácticas cotidianas ciertos códigos y representaciones que provenían del otro lado de la frontera², como el ‘american biker’ o el ‘lowrider chicano’.

¹ La frontera no es la variable que determina el rumbo que siguen los procesos culturales en la ciudad de Tijuana, sin embargo sí constituye una condición importante para un estudio en el que se ponen en juego elementos con una carga simbólica importante que puede ser compartida en ambos lados de la frontera.

² Es importante mencionar que no se trata de una ‘aculturación’ pasiva, sino de una manera de compartir códigos que es recíproca e involucra también tensiones y diferencias.

Dichas representaciones fueron transmitidas a partir de la década de los cincuenta a través de los medios de comunicación, como la radio, el periódico o el cine y recuperadas desde la dinámica transfronteriza que he planteado. Lo que quiero decir con esto es que las identidades de bikers y lowriders se construyeron desde estos ámbitos cotidianos transfronterizos en donde se compartían códigos a través del consumo de contenidos de los medios de comunicación y las industrias culturales. Este consumo no era ni es, una forma especular de reproducir los fenómenos en suelo mexicano, pues como lo hemos mencionado, las referencias a los fenómenos culturales americanos se abordan desde una relación diferenciada debido a la característica de desigualdad que muestra la frontera México-Estados Unidos.

Pero además de la condición histórica de los fenómenos bikers y lowriders en Tijuana, lo fronterizo alude a complejos procesos socioculturales cotidianos de resignificación, influencia, dominación y resistencia, que tienen implicaciones directas en la movilización de su construcción identitaria, como la interacción con clubes de Estados Unidos, el peso de la normatividad norteamericana y la estigmatización y discriminación hacia lo proveniente de México.

La interacción con clubes del lado norteamericano es diferenciada. Por un lado se acepta la influencia recibida en la conformación de las prácticas de agrupación por parte de los clubes, pero marcan una diferencia con los fenómenos del otro lado de la línea. Como hemos mostrado, los bikers reproducen el estigma y prefieren no tener relación con los clubes norteamericanos, a quienes consideran ‘gangas’ o ‘pandillas’, o el club de lowriders que si bien sí tienen una relación con clubes norteamericanos prefieren evitarla pues consideran que no hay una comprensión de su realidad fronteriza, lo que muestra que en la frontera los procesos de interacción cultural son diferenciados y no simbióticos,

vamos nosotros más pa’ allá, que ellos para acá. Los invitamos, se les hace difícil, ‘tan muy agabachados y se les hace difícil la línea para regresar, ese es el pretexto que siempre tienen. Y cuando nosotros vamos pues hacemos línea igual, porque por lo regular también salgo de aquí, aquí está mi carro. Aunque me lo lleve un día antes, o el día que me lo lleve va a haber línea. Yo también batallo y ellos no se tienen que preocupar por mí de cómo le hago, y aquí los muchachos luego de que ‘ay’ a veces un policía, pues ni al caso. ¿Pa’ que tanto esfuerzo? Y luego aquí en Tijuana, somos camaradas, sin despreciar

nada de ellos, pero tenemos muchos clubes aquí en Tijuana, muchos amigos, muchos eventos. (Tacha, entrevista, 2012)

Además de enfrentarse, como habitantes de Tijuana, a la realidad de la línea y padecer el martirio de esperar largas filas para cruzar (los que pueden cruzar, por supuesto), bikers y lowriders se enfrentan a la autoridad norteamericana. Esta relación se desdobra en dos partes, por un lado, hacen frente a la discriminación hacia lo mexicano de parte de autoridades norteamericanas. Los lowriders/clásicos informan que cuando llegan a cruzar la línea en la ranfla, las autoridades de inmigración se muestran incrédulos de que un mexicano pueda arreglar un carro como el de ellos, “los carros cruzaban la frontera y el americano se preguntaba ‘-¿Son de ustedes?’, ‘-Sí’, ‘-¿la armaron ustedes?’ ‘-Sí’. ‘-¿No la armaron acá con nosotros?’, ‘-No’. ‘-Oigan cabrones, pues hijo de la chingada, ¿le adaptaron motor?’ ‘-Sí, un motorcito’. ‘-Uyyy’. (Jinete, entrevista, 2012). Por otro lado, bikers y lowriders no sólo se enfrentan a la búsqueda de reconocimiento y la redención del estigma en la ciudad de Tijuana, sino que también tienen que buscarlo del otro lado de la línea donde el desarrollo de estos fenómenos sufre una estigmatización igual o mayor, empezando por el ejercicio de la normatividad rígida de parte de las autoridades. Esto se da con más énfasis en el caso de los bikers,

Es que allá te prohíben traer los chalecos. [...] Pues no están prohibidos, pero hay migras que sí te dicen culero, como el pedo es que creen que somos ganga, te dicen hey, hay veces que un migra te dice, ‘guarda esas madres’, y allá por lo regular casi no usan chaleco, por lo mismo de los pedos de los Mongoles, de los Vagos, los Hell’s Angels, pus vale madre ir así de civil, porque métete al internet en sus pinches viajes, casi nadie trae colores, puro Harley, casi no traen colores, a menos que haya un evento de un club, ahí sí ves, pero en un Toy Run no ves parches, o un aniversario de una tienda, la Harley, equis, puro pinche, te digo te quitan.. [...] por eso, ¿pa qué voy? Nomás de compromiso, vale verga, pa qué chingados, te desarman, eres equis, quién eres, eres equis, [...] un motociclista, sí a huevo. Si los traes, ‘ay güey, Sólo Ángeles’ que la chingada, ‘ah mira ahí va un pinche Vikingo’, pero así pues... Y es así en los eventos, empiezas a ver parches, ‘ay güey, están los delfines, están...’ pero si van todos de civil no sabes ni quién es quién, luego hasta por el pinche chaleco identificas quién es” (Kalaka, entrevista, 2012)

Como puede verse, del lado norte de la línea también enfrentan estigmas y estrategias de control de parte de la autoridad. Del otro lado no pueden manifestar su expresividad ni sienten el empoderamiento que tienen en Tijuana para movilizarse y apropiarse del espacio urbano, “ya ves de que el gobierno es un poco más estricto o más cerrado, no vas a hacer lo mismo que haces aquí de lo que haces allá...para qué, ¿te imaginas, para que allá en el otro lado te dejen cerrar una calle como aquí?, tá canijo, tá muy canijo” (Tacha, entrevista, 2012). Así, al no sentir comodidad para expresar su identidad por las calles de las ciudades estadounidenses, bikers y lowriders sienten que su identidad en el otro lado está sobajada. En el otro lado, los bikers y lowriders no pueden movilizar su identidad como lo hacen en Tijuana ni están en condiciones de llevar a cabo acciones públicas de redención del estigma. De modo que su identidad no es aceptada ni reconocida en el grado que lo es en la ciudad de Tijuana, por ende la identidad de los bikers y lowriders, con los que trabajé, no está ‘lograda’ en el otro lado de la frontera. Lo que no quiere decir que bikers y lowriders en Tijuana sean culturas con nula interacción e influencia de parte de las dinámicas norteamericanas, y viceversa.

Por ello, no podemos dejar de considerar a bikers y lowriders como culturas fronterizas, sino que hay que enfatizar lo dicho en un principio, la conformación de grupos asociados a los fenómenos del ‘american biker’ y el ‘lowrider chicano’ implican procesos de interacción sociocultural e influencia recíproca, que implícitamente tiene dinámicas de exclusión, resistencia, dominación, apropiación y re-significación. Es decir, los fenómenos culturales del biker y lowrider se constituyen de manera heterogénea en relación con la frontera, estas identidades se construyen a partir de identificarse y diferenciarse a la vez de las adscripciones generadas en ambos lados de la frontera.

Finalmente, lo anterior resalta lo que advertíamos en un principio: el (des)encuentro de los procesos socioculturales que ocurren en la vecindad de México y Estados Unidos. La movilidad transfronteriza de bikers y lowriders/clásicos en Tijuana existe, pero es diferenciada. Es momento ahora de analizar otra presentación diferenciada de la automovilidad pero ahora en el orden de la introyección de ciertos patrones culturales como el machismo que, como lo veremos, también circula por la ciudad.

6.4 Bikers y lowriders: identidades masculinizadas

Las culturas de bikers y lowriders/clásicos en Tijuana se construyen sobre una base identitaria altamente masculinizada. La ‘construcción cultural de la diferencia sexual’ que subyace en la identidad de estos colectivos opera bajo un esquema predominantemente masculino; es decir, las concepciones de género implícitas en ambos grupos valoran un sentido de hombría. “El género es un elemento constitutivo de las relaciones sociales basadas en las diferencias que distinguen los sexos” (Scott, 1996: 289) y tenerlo a consideración en una investigación sobre identidades no es algo menor, ya que si se entiende que la construcción de éstas se lleva a cabo desde posiciones relacionales de poder, también debe de tenerse en cuenta que “el género es el campo primario dentro del cual o por medio del cual se articula el poder” (Scott, 1996: 292). La dimensión identitaria de género de bikers y lowriders se construye minusvalorando a la mujer y valorando las actitudes masculinas, machistas y misóginas; ya sea que se realicen en forma velada como broma o que se digan de modo explícito. Veamos primero cómo se construye la valoración y consecuente dominación masculina en los sujetos para después analizarlo con los datos del campo.

Gayle Rubin en su famoso texto, “El tráfico de mujeres” (1996) retoma la metáfora del ‘falo’ de Lacan para señalar la manera en que los seres sociales introyectamos, desde chicos, los mecanismos que producen la división sexual. Con ello evidencia los componentes de la construcción del género en el que se reproduce el poder y la dominación masculina. Rubin explica que cuando Lacan habla de la estructura pre-édipica en el niño en donde la sexualidad está aún poco estructurada y abierta a todas las posibilidades, es cuando el ‘falo’ se le impone, organizando su “libido e identidad de género (...) en conformidad con las reglas de la cultura que lo está domesticando” (Rubin, 1996: 69). El ‘falo’ es un conjunto de sentidos atribuidos al pene, “es la encarnación del estatus masculino al cual acceden los hombres y que tiene ciertos derechos inherentes –entre ellos, el derecho a una mujer” (Rubin, 1996: 72). El ‘falo’ es, pues, la estructura simbólica que representa la hegemonía del pene, es la metáfora del poder masculino. El falo lo ostentan los hombres, sólo pasa por ellas en la fase pre-édipica pero les es arrancado. Con ello se muestra el sistema por el cual se reproduce la opresión femenina.

La exclusión femenina y la preeminencia del poder masculino (del falo) en estas culturas, es decir, la masculinización de las identidades de bikers y lowriders se hizo observable en dos situaciones: el tipo de broma que se hacen (la ‘carrilla’) y su relación con las mujeres. Analicemos la situación.

6.4.1 La carrilla

La carrilla es un tipo de broma socialmente reconocida en el norte de México y puede tener una función regulatoria (de cohesión y de coerción) al permitir, en forma sarcástica, que los actores involucrados en su práctica (‘echar carrilla’) critiquen o comenten ideas que tienen un valor sociocultural importante para el grupo (ver Osborne, 2009). En los bikers y lowriders dicho valor sociocultural es la hombría.

La carrilla es un juego social (bromas) que implica un marco interpretativo en donde los actores están de acuerdo que se está involucrando hostilidad y amistad a la vez. Debido a esta flexibilidad, la carrilla permite a los participantes posicionarse sobre la valoración de la hombría. En el trabajo de campo pudo observarse que la mayor parte de las bromas y chistes con que se daban carrilla eran sexistas o machistas, que trataban siempre de posicionar al otro como alguien con poca capacidad sexual o con tendencias homosexuales. Esta situación implica la disputa de un sentido de hombría entre aquellos que se ‘echan carrilla’. No quiero decir que este tipo es exclusivamente de estos grupos, sin embargo sí es preciso mencionar que está muy presente en sus reuniones.

Tanto en bikers como en lowriders, es algo común saludarse ‘echándose carrilla’, es una manera de entrar en un ‘juego’ en el que se disputa la hombría, uno lanza la agresión y el otro tiene que responder. Mientras uno saluda con ‘¿qué pedo putito?’, o un ‘órale pinche joto’, o ‘¿quiubo ya se te quitó lo maricón?’ el otro tiene que responder ‘pues te doy mi chorizón pa que lo pruebes y me digas’ o ‘yo soy más huevudo, hasta me arrastran’. Ser parte del club de lowriders y bikers implica echar y aguantar la carrilla, como lo relata el testimonio de un biker, “muchos entran y ya no les gusta y ya no los vuelves a ver, no aguantan la carrilla” (Vicio, entrevista, 2012). La carrilla es un elemento que pone en la balanza la identidad de los miembros de la agrupación como bikers o lowriders, el que no se compromete en los juegos de dar carrilla, entonces, a los ojos de los otros miembros, no merece ser considerado como tal. Pero por los argumentos

expuestos anteriormente, no ser considerado como biker o como lowrider, es igualmente no ser considerado como un hombre.

El acuerdo implícito de la carrilla sexista también puede extrapolarse a la exhibición pública de sus carros y sus motos, pues muchas veces relacionan en sus chistes la potencia de la máquina con la potencia sexual. Los bikers decían ‘por lo menos mi moto es más huevuda y aguanta los raites hasta Mexicali’, y los lowriders repetían constantemente el famoso ‘¿te checo el aceite?’ haciendo alusión a la penetración sexual, lo que muestra de fondo concepciones homo-eróticas en donde aquél que penetra al otro resulta ser más valorado como un hombre que el penetrado.

Lo que quisiera resaltar con el análisis de la carrilla en estos colectivos es que lo que están poniendo en la mesa de debate con estas bromas es el componente de género de su identidad que, en ambos casos, deviene en una sobrevaloración del sentido de hombría, o en términos de Gayle Rubin, en la posesión dominante del ‘falo’. De este modo, el sistema masculino se impone en las prácticas de bikers y lowriders, lo que provoca una exclusión de las mujeres en la definición de ambos grupos.

6.4.2 La exclusión femenina

La valoración de la hombría en las identidades motorizadas va aparejada a la exclusión de las mujeres en los roles principales de participación de las prácticas sociales del fenómeno. Aunque bikers y lowriders muestran una diferencia en su relación con las mujeres (mientras los lowriders son más apegados a la familia y manifiestan una lealtad a la pareja, los bikers se jactan de tener más de una y no es raro ver entrar una prostituta al club en algún evento espacial para que les baile), ambos fenómenos las excluyen de participar directamente en sus juntas, en el manejo de la moto o en portar los emblemas de identificación.

Cuando hay juntas los viernes en la noche, las mujeres que llegan acompañando a uno de los miembros se quedan afuera del local donde son las reuniones. En el caso de los bikers, cada viernes a las nueve de la noche es común ver una hilera de mujeres sentadas afuera de la puerta del club, ya que no tienen acceso al mismo a la hora de la junta. En el caso de los lowriders/clásicos, los viernes en la noche las mujeres están metidas en una de las ranflas estacionadas mientras los socios están deliberando en junta.

De modo que la exclusión de las mujeres de las actividades del club es notorio en ambos grupos, aunque en las entrevistas la mayoría de los bikers lo expresaron de manera abierta y los lowriders/clásicos lo hicieron de manera velada. Ejemplifico con un testimonio de los bikers.

Las morras no tienen voz ni voto, nada. Y lo que traen atrás (en la espalda del chaleco) no es un color, es como un souvenir. Y eso lo haces tú, eso depende de cada socio, si es tu novia o tu pareja que vas a dar un ratote, pues órale, que se los ganó también y que anda pa arriba y pa abajo [...] no tienen ni voz ni voto. No pueden opinar. Sí andan con nosotros cagando el palo, y poniéndose pedas, pero no pueden opinar de que ‘ay que mejor hay que hacer esto y vamos pa acá o yo opino’. No tienen voz ni voto. Y es culero güey, porque por ejemplo hay veces que está haciendo un chingo de frío o está lloviendo, y a la verga ahí están afuera güey, ahí están afuera. Pero pues ni pedo, ahí quieren ir. [...] Y eso lo hacemos adrede, ‘ay que me dejaron afuera, es que estaba lloviendo’, ‘pues pa qué fuiste’. Ya luego dicen, ‘no, está lloviendo mejor no voy’, o ‘no, está haciendo un chingo de frío’, o ven que no las pelas y tú estás agarrando tu cura ahí con tus amigos, se agüitan ‘ay, es que no me haces caso’, ‘puts, ¿pues pa qué vienes?’ (Kalaka, entrevista, 2012)

Las mujeres en estas culturas están limitadas a jugar el papel de ser espejos de la identidad, es decir, son un elemento de confirmación de la identidad, lo que algunos autores llaman ‘aliados identitarios’ (McDonald, 2002). Las mujeres pueden vestirse como bikers con chaleco de cuero y pantalones de mezclilla o pueden ir vestidas como pachucas, pero no se les considera como miembros activos del colectivo biker o lowrider. De este modo, las mujeres son excluidas de expresarse a través de los emblemas de identificación, en todo caso, utilizan distintivos que hacen referencia y confirman la identidad del miembro del club, como es el caso de los chalecos de los bikers, a los que se hizo mención en el testimonio del Kalaka, o las sudaderas de las esposas de los miembros del club (ver figura 6.1).

Figura 6.1 Dukesas. Espejos de identidad



Fuente: Fotografía propia

Por otro lado, las mujeres no pueden manejar las ranflas ni las motos, en todo caso lo más que pueden hacer es estar sentadas como acompañantes del conductor, ya sea en el asiento de al lado o el asiento trasero, lo que recuerda a Joans (2001) y a Meyer (2009) y el argumento de que la posición que se ocupa en el asiento es también una posición social. Meyer ha analizado el empoderamiento de las mujeres que han tomado la decisión de manejar la moto, pero las que acompañan a bikers y lowriders no tienen dicho poder y pueden ser catalogadas como ‘backseat bitch’ (‘la puta del asiento trasero’) o ‘ciudadanas de segunda clase’ (Meyer, 2009: 1) en el mundo de los bikers y lowriders.

Finalmente, habría que agregar una situación más que es de interés para esta investigación. Como lo hemos dicho, las culturas de bikers y lowriders movilizan por la ciudad toda su construcción identitaria. Lo que quiere decir que, al hacerlo, movilizan también la masculinización de su identidad, conducir una moto con caras de malos, barba, chaleco y paliacate en la cabeza o ir parsimoniosamente por las calles de la ciudad, con un ‘tandito’ y música ‘oldies’ a todo volumen, es también una forma de refrendar el poder del ‘falo’ por las calles de la ciudad; situación que tiene implicaciones directas en la disputa por los usos y significados del espacio urbano.

6.5 La disputa de las calles. Conclusiones generales

Una vez planteado que las identidades de bikers y lowriders operan bajo un esquema formalizado a manera de club, que están estigmatizadas y luchan contra ello, que son identidades que valoran y disputan un sentido de hombría excluyendo a la mujer y que dicha identidad se moviliza en ámbitos fronterizos, es momento de plantear algunas reflexiones generales en torno a la disputa del uso y el significado del espacio urbano en un contexto en que los vehículos generan distintos riesgos (como los ambientales) y en el que conviven con problemáticas urbanas.

6.5.1 Conflicto con otras movilidades. La automovilidad como privilegio. Una deuda

Con el desarrollo del trabajo se ha mostrado cómo las calles están llenas de significados, con lo que se toma mucha distancia frente a la posición de que los espacios de tránsito son ‘espacios del anonimato’ y ‘no lugares’ carentes de significado (Augé, 2005). Las identidades de bikers y lowriders que circulan por la ciudad han mostrado que ellos no son ‘anónimos’ que manejan por la ciudad sin interactuar socialmente, al contrario, ellos despliegan estrategias de manifestación para hacerse reconocer por las calles de Tijuana.

Pero hay que ser claros en algo, ellos no son los únicos que buscan hacerse reconocer o que movilizan su identidad, ni son los únicos que están vertiendo significados en el espacio urbano y que con ello manifiestan una declaratoria de uso sobre el mismo. También existen otras formas de movilidad que circulan por las calles (a través del sistema de la automovilidad) y que representan también un grito por el uso de las mismas. Me refiero a peatones, skaters, ciclistas y otros más. Específicamente los ciclistas, motivados por ideas ecológicas y de bienestar físico, han desarrollado un fuerte movimiento social contra el automóvil que le planta cara a las formas de automovilidad, e implícitamente con ello, a los bikers y lowriders. Aquellos en contra del automóvil también claman por ‘la libertad de circular’ (Ward, García y Estevan, 1996) y proponen acciones específicas (Lutz y Lutz, 2010). Es indudable que los vehículos motorizados han tenido consecuencias enormes en cuanto a las dinámicas sociales urbanas, la seguridad de la vida humana y el agotamiento de recursos renovables y el efecto invernadero del planeta, es decir, los vehículos son factores de tráfico, riesgo y contaminación ambiental en las ciudades modernas. El diseño de esta investigación no se hizo para abundar en

dichos temas, lo que constituye una limitación de este trabajo, pero la realidad del impacto negativo de la automovilidad en el mundo contemporáneo es inobjetable y debe ser motivo de discusión en investigaciones posteriores que puedan incluso comparar la creación de identidades móviles alrededor de vehículos no motores (como los ciclistas) frente a las que lo hacen en torno a carros y motos, como bikers y lowriders.

Lo que sí permite esta investigación es generar algunas reflexiones generales en lo que concierne a la disputa por el espacio urbano de bikers y lowriders, pues finalmente estos fenómenos, tienen una posición privilegiada frente a los otros que circulan por las calles de la ciudad. Tijuana no sólo tiene una sobrepoblación de automóviles sino que gran parte del sistema de movilidad en Tijuana está vertida a su uso privado. Ya hemos contextualizado al inicio cómo la planificación urbana de Tijuana ha estado volcada a incentivar el uso de automóviles, creando nuevos caminos y pavimentando viejas carreteras. Y no sólo eso. El análisis de la construcción del complejo simbólico-expresivo de las identidades que se movilizan por la ciudad, ha mostrado que dichos grupos se sienten con capacidad y privilegios para circular por las calles (los bikers sienten 'libertad' cuando manejan sus motos y los lowrider/clásicos se visibilizan como la representación de una 'pasado vivo'). Luego entonces, la identidad que se construye sobre la movilidad motorizada es una forma de empoderamiento, una manera de estar en una posición privilegiada para ocupar y circular por el espacio urbano de Tijuana.

Esta es una muestra poderosa de lo que representa el análisis de grupos pequeños para el entendimiento de las dinámicas culturales de la ciudad. Dichos grupos también son constructores del espacio urbano y muestran la participación que tienen en la labor que concierne a todo habitante de la ciudad de utilizar el espacio común. Es la evidencia de cómo el análisis de dos grupos urbanos, que por poco representativos (en términos estadísticos) sean para la ciudad, contribuye al entendimiento de la misma. Es momento, finalmente, de reflexionar sobre las implicaciones socioculturales de automovilizar la identidad biker y lowrider en la ciudad de Tijuana

6.5.2 Implicaciones socioculturales de movilizar la identidad biker y lowrider en Tijuana

Mencioné anteriormente que el espacio urbano se construye a través de relaciones sociales que lo cargan de significados y que dicha construcción sociocultural del espacio no es armónica e implica disputas por las maneras de entender el espacio y, consecuentemente, por las formas de usarlo. Es decir, la construcción social de los significados del espacio urbano es también una declaración de sus principios de uso. Dicha declaración lo es también de privilegios. El análisis ha mostrado que la posibilidad de movilización en una máquina motora es un privilegio para utilizar el espacio urbano, pero lo es aún más cuando alrededor de dicho privilegio se construye una identidad que es reconocida públicamente.

A partir de lo dicho anteriormente es momento de enunciar aquello que está implícito en el privilegio de automovilizar la identidad de bikers y lowriders en el espacio urbano. De entrada, hay un sentido de empoderamiento otorgado por la sensación de ser libres y considerarse representantes ‘auténticos’ de la cultura tijuanense. Los bikers y lowriders/clásicos se encuentran en una posición privilegiada para disputar los usos y significados de las calles de Tijuana, son libres para circularlas (bikers) y son el ‘pasado vivo’ que siempre ha circulado en la ciudad (lowriders/clásicos).

Pero dicha movilización de las identidades se da en complejos procesos de interacción fronteriza y el análisis ha mostrado que dicha posición privilegiada sólo se ejerce del lado mexicano de la frontera. La identidad no está ‘completa’ del lado norte de la línea, allá no son ‘libres’ ni son la historia viva de ningún barrio ni de ninguna ciudad estadounidense. Lo que da pistas sobre la construcción diferenciada del espacio urbano tijuanense frente al sandieguino a pesar de las evidentes influencias cotidianas.

Por otro lado, movilizar las identidades biker y lowrider/clásico implica concepciones culturales más profundas, que encuentran su fundamento en una cultura machista. Es decir, el uso del espacio urbano tijuanense a partir de las movi­lidades de estas culturas es privilegiado para los hombres. En la movilización de bikers y lowriders/clásicos por la ciudad existe, implícitamente, una masculinización de los privilegios de usos del espacio. En otras palabras, el privilegio de apropiación del espacio no sólo lo otorga la posibilidad de movilizarse que ofrecen las máquinas, sino que se funda, en última instancia, sobre una concepción machista y masculinizada que excluye a

las mujeres de la participación activa de sus prácticas y por lo tanto, de los usos del espacio. Según el análisis que hemos hecho de estos fenómenos culturales serían los hombres los que tienen el privilegio de usar el espacio urbano.

6.5.3 Automovilizar la identidad y nuestra relación con la ciudad

Movilizar la identidad por medio de máquinas motoras alude a disputas (y consecuentes apropiaciones) en el espacio urbano. Implicaciones de poder que están insertas en las prácticas culturales que nos pueden parecer ordinarias en nuestro andar cotidiano por la ciudad, pero que al sumergirnos en su análisis se muestran cardinales para el conocimiento de la misma.

Conocer aquello que de forma simbólica se encuentra en las movilizaciones de algunos grupos por la ciudad, como bikers y lowriders, puede llevarnos a repensar, en última instancia, la relación que construimos con la ciudad en nuestro andar (o, mejor dicho, manejar) cotidiano, cómo nos comprometemos con sus espacios de tránsito y sobre todo comprender que estamos cargando constantemente de significados a sus calles. Significados que muchas veces están contrapuestos entre sí, pero que así se manifiestan en la ciudad en la que nos encontramos. De modo que con el conocimiento de los sentidos que dos grupos le otorgan al espacio urbano es posible abrir una ventana de diálogo para futuras discusiones en torno a los usos de ese espacio tan cercano y que circulamos cada día desde distintas plataformas: las calles de la ciudad de Tijuana.

Tijuana

TRANSMISIÓN EN VIVO



Lunes
19 de diciembre del 2011

Editor: Fausto Rincón
frincon@frontera.info

Coeditor gráfico: Zulma Castro
zcastro@frontera.info

Sección **A**

Mañana estará en Frontera el Procurador de Justicia del Estado en una entrevista en vivo con el equipo editorial.

La cita es a las 10:00 horas.

DIALOGA CON FRONTERA.INFO

NUBLADOS
17° MÁXIMA | 8° MÍNIMA
LUNES

SOLEADO
18° MÁXIMA | 7° MÍNIMA
MARTES

SOLEADO
18° MÁXIMA | 8° MÍNIMA
MIÉRCOLES

Fuente: Accurate Weather.



BANCOS
\$13.11- \$14.31
COMPRA VENTA

CASAS DE CAMBIO
\$13.16- \$13.67
COMPRA VENTA

http://www.calottery.com
LOTERÍA DE CALIFORNIA

Fantasy 5
3 4 8 18 26
Daily 4
9 6 9 1

HOYES SANTO DE:
Dario, Anastasio, Esteban,
Nemesio, Gregorio, Timoteo,
Adjutorio, Urbano y Fausta

Reparten en Caravana de la Felicidad más de 11 mil regalos en un evento que abarcó toda la avenida Revolución desde la mañana del domingo

POR LAURA DURÁN
lduran@frontera.info

Gotas gordas y esporádicas cayeron la mañana del domingo sobre la ciudad pero ni la amenaza de lluvia fue suficiente para desanimar a las cerca de 8 mil personas, entre niños y adultos que se dieron cita en la avenida Revolución para formar parte de la Caravana de la Felicidad.

El evento anual organizado por el grupo de motociclistas Sólo Ángeles, que este año cumple 26 años de llevar regalos a los pequeños de escasos recursos de Tijuana, logró reunir poco más de 11 mil regalos.

A los 131 integrantes de Sólo Ángeles se unieron bikers provenientes de Mexicali, Ensenada, Rosarito, en Baja California, y de San Luis Río Colorado y Hermosillo en Sonora; además hubo presencia de la Unión Americana con participantes que provenían de los estados de California y Arizona.

El ejército de 4 mil motociclistas arrancaron sonrisas y sorpresas de los asistentes, pues exhibieron sus motocicletas y originales atuendos con orgullo a pequeños y grandes.

"El club compró 7 mil juguetes y 200 bicicletas, más los regalos que cada uno de los 4 mil motociclistas bikers trajo", confirmó Gilberto Ávila Sánchez, presidente de Sólo Ángeles.



La avenida Revolución lució repleta, la caravana Sólo Ángeles acudió como cada fin de año, a regalar miles de juguetes.

Arriba 'Santa' en motocicleta

Pequeños con autismo, síndrome Down o discapacidad motora provenientes del Hospital Infantil de las Californias también recibieron un regalo en una de las cuatro plataformas de tráiler habilitadas como escenario.

La avenida Revolución, desde la calle Novena hasta la Primera, fue cerrada para la realización del evento que transcurrió en calma y con orden. Aunque la entrega de regalos comenzó desde las 10:00, hubo quien llegó desde las 6:00 horas con tal de ser los primeros.

Ángeles motorizados

El club Sólo Ángeles y otros motociclistas regalaron presentes a niños de Tijuana.

¿Qué? Caravana de la Felicidad

¿Dónde? avenida Revolución

¿Regalos? Más de 11 mil

¿Beneficiados? Niños la ciudad y del Hospital Infantil de las Californias



Niños que se atienden en el Hospital Infantil de las Californias también tuvieron oportunidad de recibir un regalo.

SEGUNDO MAGNO SORTEO FRONTERA
DIARIO INDEPENDIENTE DE TIJUANA

GANADOR DEL 17 DE DICIEMBRE

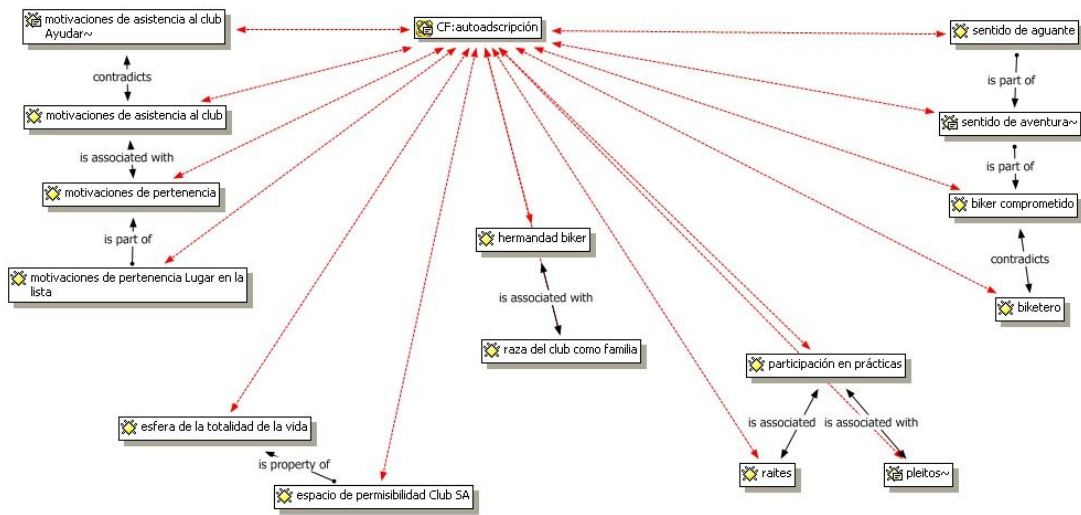
GANADORA SILVIA ASTORGA PINEDA NO. BOLETO 203335 PREMIO JETTA ÚLTIMO MODELO



Fuente: Periódico Frontera, 19 de diciembre de 2011

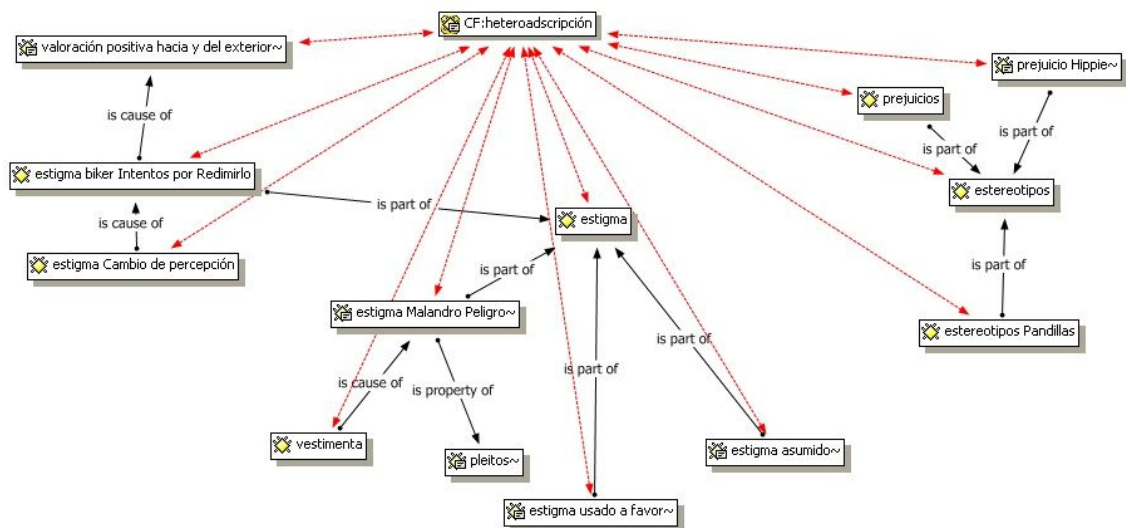
Anexo 2. Códigos y red para autoadscripción Bikers

Autoadscripción: “la inclusión de la personalidad individual en una colectividad hacia la cual experimenta un sentimiento de lealtad (...) [y que se realiza] <i>mediante la apropiación e interiorización al menos parcial del complejo simbólico-cultural</i> que funge como emblema de la colectividad en cuestión” (Giménez, 2009: 31).	
Biker comprometido	Aquél biker que muestra una entrega total a las prácticas y actividades del grupo y de la vida biker.
Biketero	El biker de banqueta, aquél que sólo se viste y expresa como biker, pero sin comprometerse.
Motociclista ordinario	Cualquier motociclista que tenga un gusto por la moto.
Hermandad biker	Un sentido de comunidad ante todos aquellos que practican el biking.
Raza del club como mi familia	Generación de relaciones cercanas y personales con miembros del club
Participación en prácticas	Asistencia a eventos, raites y acontecimientos del grupo.
Raites	Paseos en máquinas organizadas por el club.
Pleitos	Situaciones de violencia física.
Sentido de aventura	Sentido de libertad, riesgo y resolución ante lo contingente que caracteriza al biker
Sentido de aguante	Sentido de entereza ante las situaciones que presenta el mundo biker
Esfera de la totalidad de la vida	El club como un umbral de adscripción
Espacio de permisibilidad Club	El club como un espacio en donde se sienten en libertad de hacer cosas que normalmente no hacen
Motivaciones de pertenencia	Razones que dan para incluirse en el grupo
Motivaciones de asistencia al club	Argumentos de asistencia al club



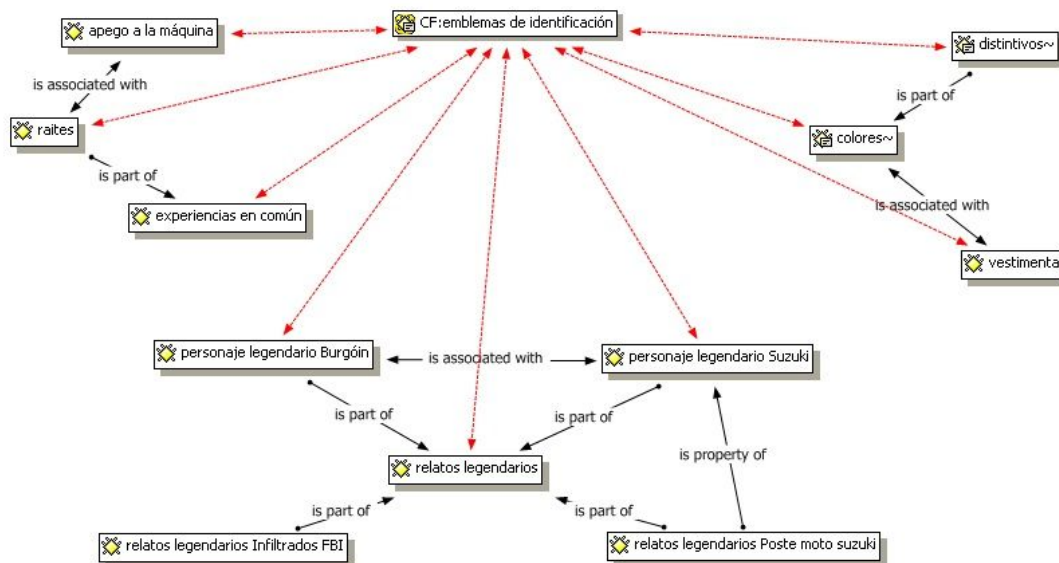
Anexo 3. Códigos y red para la heteroadscripción Bikers

Heteroadscripción: la adscripción que hacen agentes externos a los bikers y low riders a una pertenencia con ciertas características. Es la manera en cómo desde el exterior ubican, clasifican e identifican a los miembros de estas agrupaciones.	
Estereotipos	Imágenes caricaturizadas de su identidad.
Estereotipos Pandillas	Imagen estereotipada sobre actividades pandilleras.
Estigma	Imputaciones desacreditadoras sobre su identidad.
Estigma asumido	Elemento desacreditador interiorizado o incorporado
Estigma Intentos por redimirlo	Las acciones que se llevan a cabo para cambiar la mala imagen.
Estigma Cambio de percepción	Referencias a los momentos de modificación del estigma.
Estigma Malandro Peligro	Elemento que los desacredita como peligrosos y delincuentes
Estigma usado a favor	La manera en que los socios del club capitalizan a su favor la imagen de delincuente, cholo, hippie o peligroso.
Prejuicios	Imágenes sin fundamento sobre su identidad.
Prejuicio Hippie	Es la idea sin fundamentos que asocia a estos grupos como holgazanes y antihigiénicos.
Valoración positiva hacia y del exterior	Referencias a una imagen positiva gracias a los intentos por cambiarla.
Vestimenta	Ropa que los caracteriza y representa.



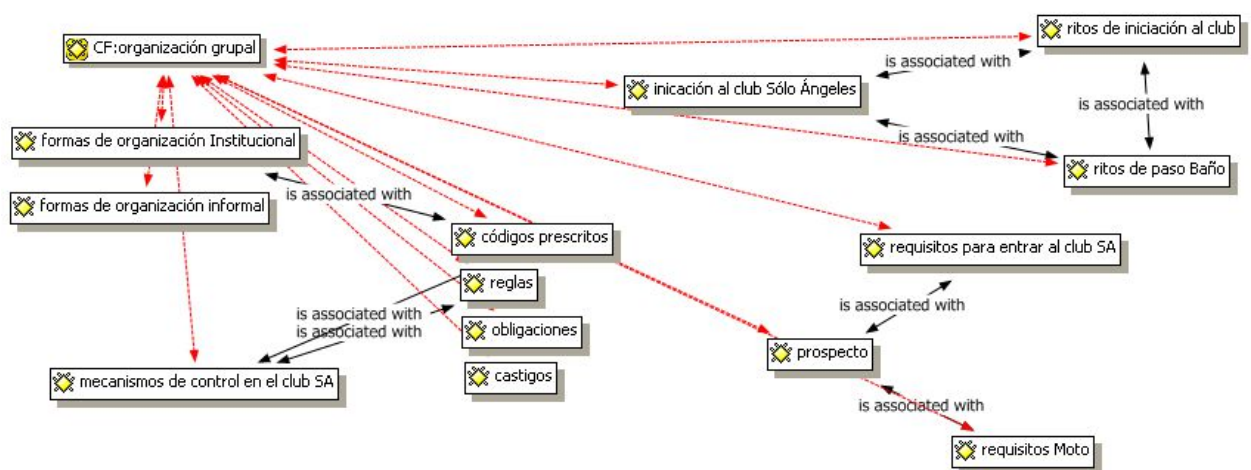
Anexo 4. Códigos y red emblemas de identificación Bikers

Emblemas de identificación: Conjunto de criterios distintivos que muestran el complejo simbólico-expresivo.	
Colores	Chaleco con los parches del club
Vestimenta	Alusiones a su forma de vestir
Distintivos	Objetos que aluden a los colores del club
Relatos legendarios	Historias pasadas de importancia fundamental para los miembros del club
Personaje legendario Suzuki	Referencias a personaje central, al expresidente del club Sólo Ángeles, el Suzuki
Personaje legendario Burgóin	Referencias a personaje central, al expresidente del club Sólo Ángeles, el 'Meño' Burgóin
Relatos legendarios Suzuki	Historias de importancia relacionadas al Suzuki
Relato legendario infiltrados FBI	Historias de importancia relacionadas a la infiltración de la ATF con los Hell's Angels a partir de portar los colores de los Sólo Ángeles
Apego a la máquina	Referencias a la cercanía que muestran con su máquina
Experiencias en común	Referencias a situaciones que hayan tenido en común.
Raites	Paseos o circulación a través de las máquinas.



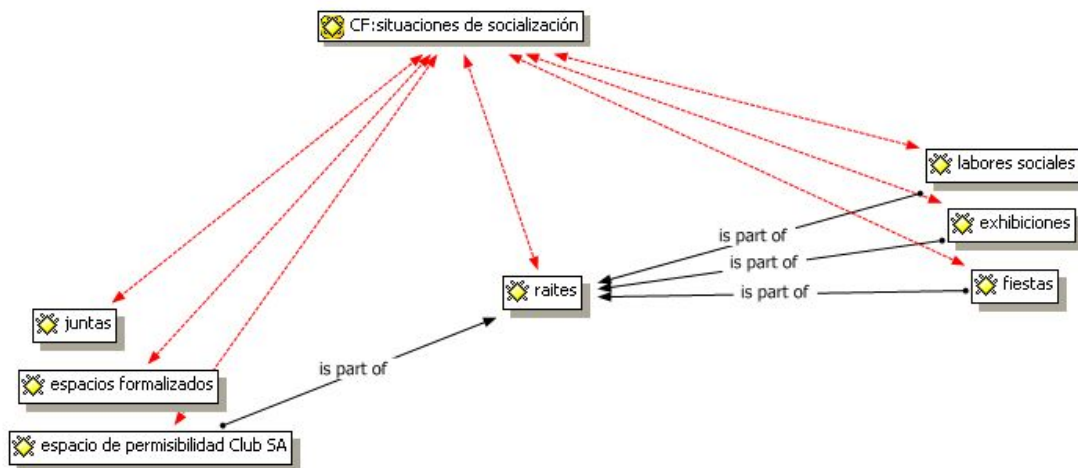
Anexo 5. Códigos y red organización grupal Bikers

Organización grupal: Organización formal del colectivo.	
Formas de organización formal/informal	Las maneras en que el club se organiza ya sea siguiendo reglas prescritas o de manera informal
Reglas	Normas y códigos prescritos
Obligaciones	Obligaciones que los miembros tienen al pertenecer al club
Castigos	Pena impuesta a quien desacata los códigos prescritos
Mecanismos de control	Mecanismos de cohesión y control que hacen que sea una red social cerrada
Iniciación al club	Alusiones al momento de ingreso al club
Requisitos	Requisitos para pertenecer al club y ser un digno miembro
Ritos de iniciación	Ritualidades para pertenecer al club
Ritos de paso	Momentos en que se acepta la entrada al club
Prospecto	Refiere a la cualidad de ser aceptado para formar parte del club pero aún no ser un socio



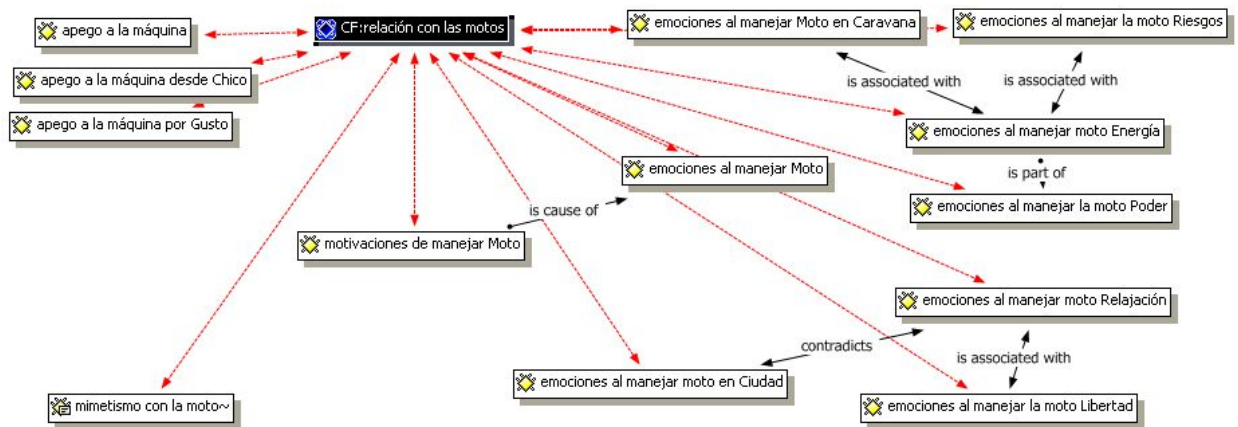
Anexo 6. Códigos y red escenarios de movilización Biker

Escenarios de movilización: Con esta categoría hago referencia a aquellos espacios en que la socialización toma forma, se hace énfasis en escenarios para no ponerle límites a la movilidad implícita en estos escenario.	
Juntas	Son las reuniones donde se deliberan asuntos generales sobre el club
Espacios formalizados	Espacios donde tienen lugar las reuniones formalizadas del club
Espacios de permisibilidad	La alusión a que adscribirse a esta pertenencia representa un espacio de permisibilidad en su vida cotidiana
Raites	El elemento central del biker, el viaje en moto.
Labores sociales	Son aquellos actos en beneficio de la comunidad tijuanaense.
Exhibiciones	Eventos en los que no hay otro fin más que exhibirse y festejar su identidad, se hacen en el espacio público.
Fiestas	Reuniones privadas donde conviven.



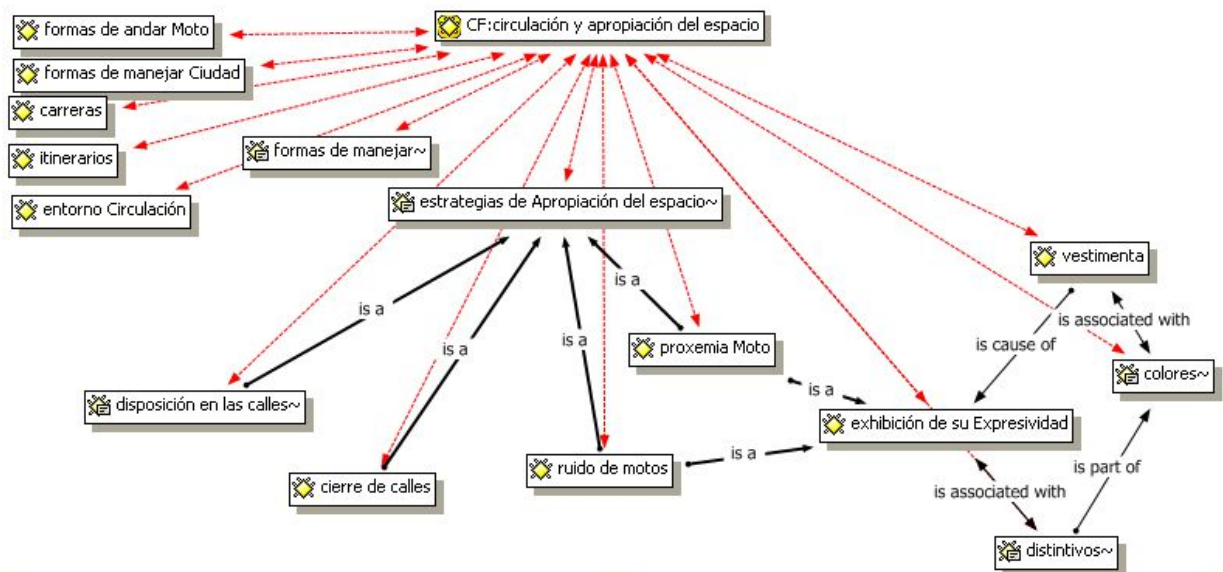
Anexo 7. Códigos y red relación con los vehículos Bikers

Relación con la moto: Refiere a la relación que el biker establece con su moto	
Apego a la máquina	La valoración y el gusto que tiene el conductor y el vehículo
Mimetismo con la moto	Hace referencia a la relación mimética y/o simbiótica que se lleva a cabo entre el conductor y el vehículo
Motivaciones de manejar	Los motivos y razones que otorgan para manejar la moto
Emociones al manejar la moto	Distintas emociones que involucra el manejar la moto. Las emociones encontradas: relajación, libertad, poder, energía, riesgos.



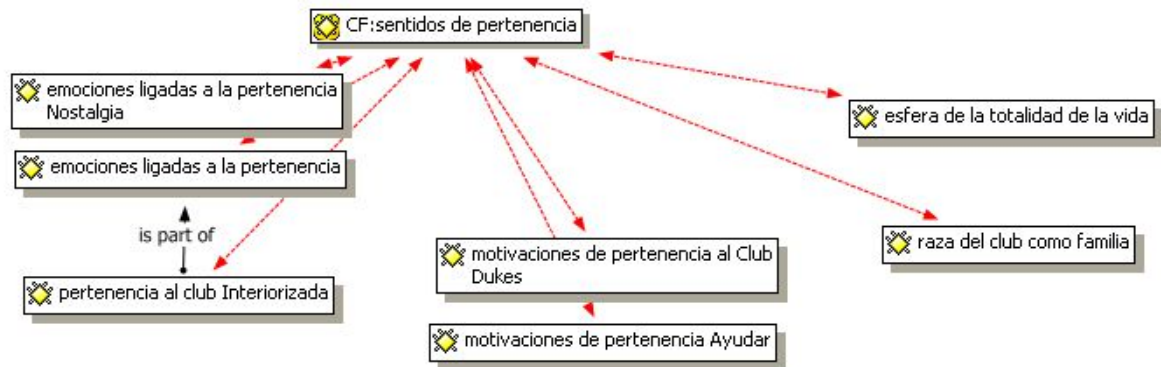
Anexo 8. Códigos y red de apropiación, circulación y performance Bikers

Circulación y apropiación del espacio: Se refiere a las implicaciones de circular performando la identidad por el espacio urbano y la consecuente disputa y apropiación del mismo.	
Formas de andar y manejar	Se refiere a las distintas maneras en que andan y circulan por la ciudad
Carreras	Son juegos de velocidad a través de sus máquinas
Itinerarios	Las rutas que siguen para asistir a los eventos
Entorno de circulación	Es el contexto que sucede alrededor de su circulación
Estrategias de apropiación del espacio	Mecanismos con que las calles son ocupadas por parte de los conductores
Disposición en las calles	La manera en que los carros o las motos están distribuidos en las calles, las están usando, se hace referencia a su ubicación espacial en la calle.
Cierre de calles	Es el acto enfático de bloquear las calles para la exhibición de sus vehículos.
Ruido de motos	Es la referencia al sonido que hacen las máquinas como una forma de expresión.
Proxemia moto	Es el movimiento asociado al manejar la máquina
Exhibición de expresividad	Es el performance de su identidad en el espacio público



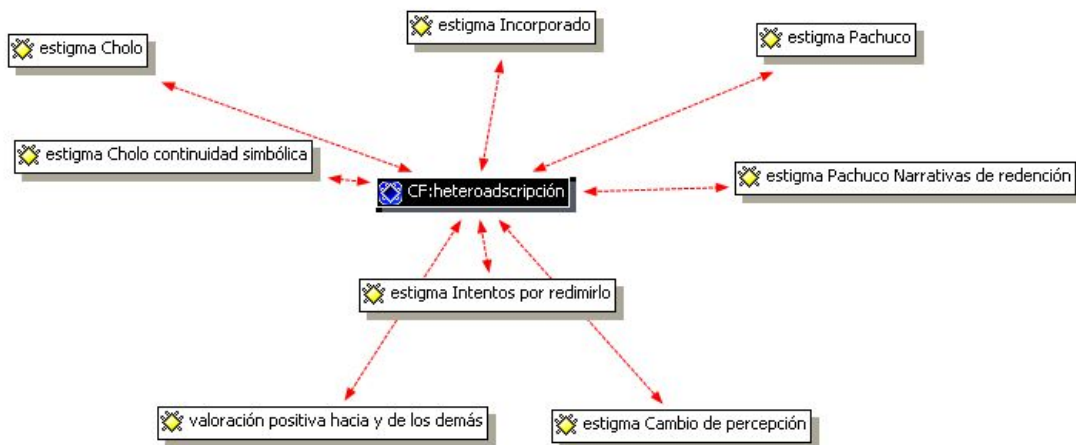
Anexo 9. Códigos y red autoadscripción lowriders

Autoadscripción: “la inclusión de la personalidad individual en una colectividad hacia la cual experimenta un sentimiento de lealtad (...) [y que se realiza] <i>mediante la apropiación e interiorización al menos parcial del complejo simbólico-cultural que funge como emblema de la colectividad en cuestión</i> ” (Giménez, 2009: 31).	
Emociones ligadas a la pertenencia	Emociones y sentimientos que les genera pertenecer al club.
Emociones ligadas a la pertenencia Nostalgia	Emociones y sentimientos que les genera pertenecer al club vinculadas a la nostalgia.
Pertenencia al club interiorizada	Un sentido introyectada de ser parte del club
Motivaciones de pertenencia al club	Aquellos motivos que expresan para pertenecer al club
Raza del club como familia	La identificación de los miembros del club como parte de su familia
Esfera de la totalidad de la vida	La asistencia al club como una adscripción identitaria de muchas en su vida cotidiana



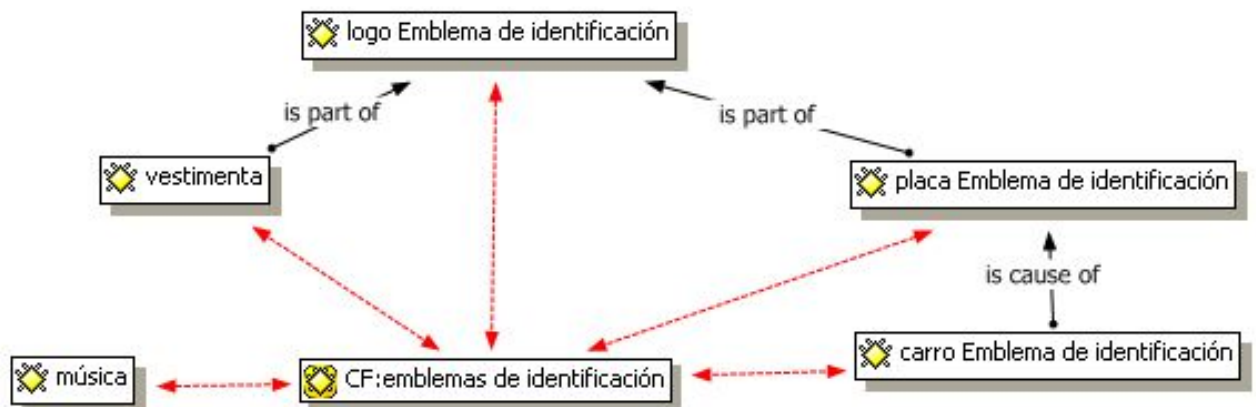
Anexo 10. Códigos y red heteroadscripción lowriders

<p>Heteroadscripción: la adscripción que hacen agentes externos a los bikers y low riders a una pertenencia con ciertas características. Es la manera en cómo desde el exterior ubican, clasifican e identifican a los miembros de estas agrupaciones.</p>	
Estigma Cholo	La catalogación que hacen de ellos como cholos
Estigma Pachuco	La adscripción externa que hacen de ellos como pachucos
Estigma Pachuco narrativas de redención	Narrativas de redención que los propios actores generan para redimir la imagen del pachuco. Evidencian que se identifican con esta imagen
Estigma incorporado	Manifestación de incorporación del estigma
Estigma intentos por redimirlo	Intentos por limpiar la mala imagen de sus estigmas
Estigma cambio de percepción	El cambio que existe en la mala imagen con la que cargan
Valoración positiva hacia y de los demás	Se trata de el valor que de forma externa evidencian



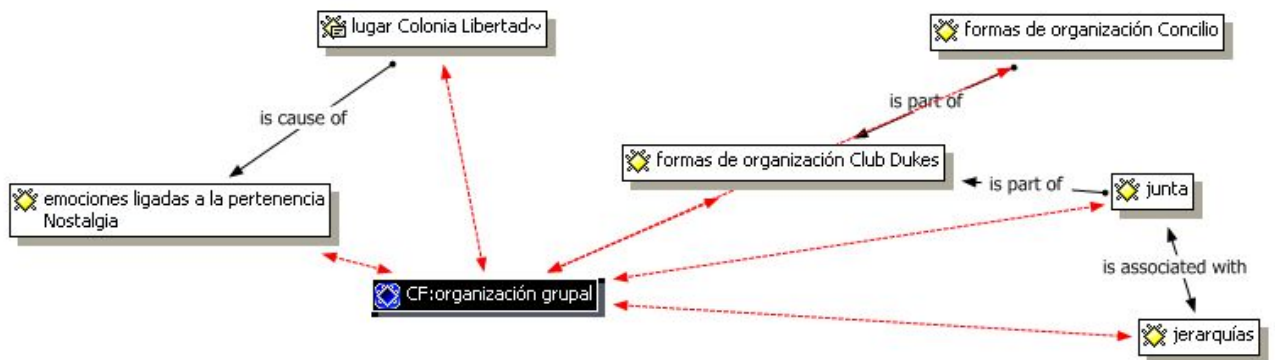
Anexo 11. Códigos y red emblemas de identificación lowriders

Emblemas de identificación: Conjunto de criterios distintivos que muestran el complejo simbólico-expresivo.	
Vestimenta	Hace referencia al estilo de vestir
Música	Referencia a la música que escuchan
Logo	El símbolo del club
Placa	Es la placa metálica que ponen en la ventana trasera del carro para identificarse como un club
Carro	El elemento central de su identidad, el carro lowrider/clásico, conocido como la ranfla



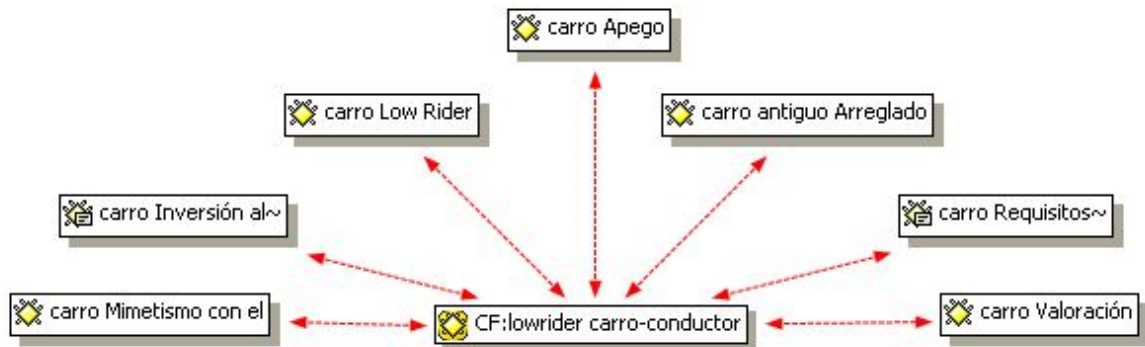
Anexo 12. Códigos y red organización grupal lowriders

Organización grupal: Organización formal del colectivo.	
Formas de organización club	Son las maneras de organizarse que hacen referencia al club
Formas de organización Concilio	Es la organización de todos los clubes de Tijuana
Junta	Son las sesiones donde se deliberan asuntos generales
Jerarquías	Refiere a la mesa directiva del club
Lugar Colonia Libertad	Referencia a la colonia Libertad como parte del club
Emociones ligadas a la pertenencia Nostalgia	Emociones y sentimientos que les genera pertenecer al club vinculadas a la nostalgia.



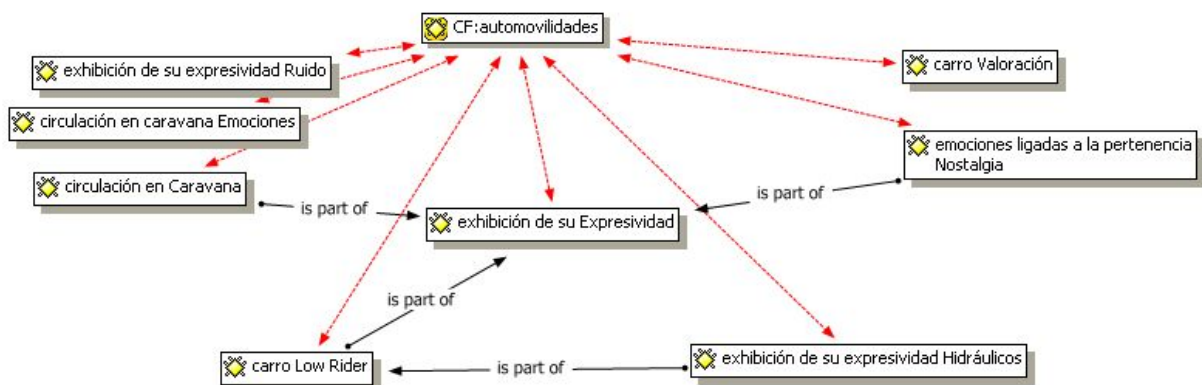
Anexo 13. Códigos y red relación con los vehículos lowriders

Relación con los vehículos: Esta categoría hace referencia a la relación que establece el conductor con su ranfla.	
Carro Apego	El apego emocional que tienen con el carro
Carro antiguo Arreglado	Referencia de mantener y arreglar un carro antiguo
Carro inversión	Es la referencia a toda la inversión de recursos que se le ha hecho al carro
Carro Lowrider	Referencia a la modificación de carros al estilo lowrider
Carro Mimetismo	Relación mimética o simbiótica con el carro
Carro Requisitos	Requisitos que establece el club en relación a los carros
Carro Valoración	El valor que le otorgan a su carro.



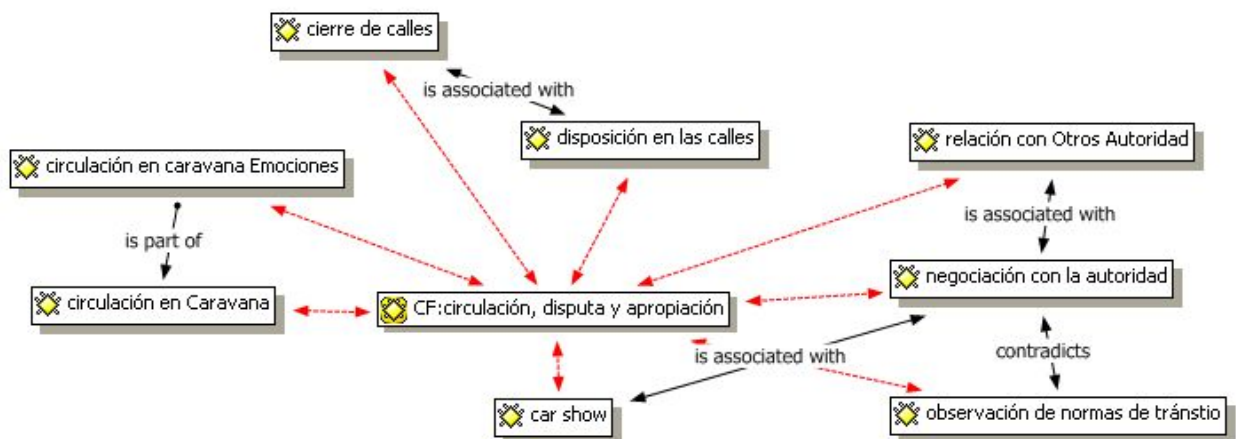
Anexo 14. Códigos y redes automovilidades lowriders

Automovilidades lowriders/clásicas: Es la categoría que relaciona los tres tipos de movilización que llevan a cabo los lowrider/clásicos	
Circulación en caravana	Las referencias a la circulación en caravana de todas las ranflas
Circulación en caravana emociones	Las sensaciones de circular en caravana
Exhibición de su expresividad	Es la performatividad de sus emblemas de identificación
Exhibición de su expresividad Ruido	Performar su identidad mediante el ruido o la música de sus carros
Carro Lowrider	La referencia a los carros modificados al estilo lowrider
Exhibición de su expresividad Hidráulicos	Performar su identidad a través de la modificación de los carros al estilo lowrider con hidráulicos
Carro Valoración	Es la referencia a toda la inversión de recursos que se le ha hecho al carro
Emociones ligadas a la Nostalgia	Emociones y sentimientos que les genera pertenecer al club vinculadas a la nostalgia.



Anexo 15. Códigos y red circulación, disputa y apropiación lowriders/clásicos

Circulación y apropiación del espacio: Se refiere a las implicaciones de circular performando la identidad por el espacio urbano y la consecuente disputa y apropiación del mismo.	
Circulación en caravana	Es la circulación por la ciudad de varias ranflas en hilera
Circulación en caravana Emociones	Emociones y sentimientos de circular en caravana
Cierre de calles	Es el acto enfático de bloquear las calles para la exhibición de sus vehículos.
Disposición en las calles	La manera en que los carros o las motos están distribuidos en las calles, las están usando, se hace referencia a su ubicación espacial en la calle.
Relación con otros Autoridad	Es la relación que tienen con la autoridad en relación a usar la calle, muchas veces restringida
Negociación con la autoridad	Son los tratos a los que llegan con la autoridad para circular o estacionarse en la calle
Observación de normas de tránsito	Es el respeto hacia los códigos vehiculares
Carshow	Son los eventos que organizan para su exhibición, algunos son en la calle, otras veces los confinan a espacios semicerrados como estacionamientos de plazas.



Anexo 16. Guía de entrevista

1. Datos sociodemográficos

Con ellos se intentará conocer a fondo el perfil sociodemográfico de la persona, lo que nos dará pistas para acceder a los demás temas planteados en la entrevista, y sobre todo permitirá ubicar datos duros de la identidad con descripciones cualitativas.

¿Cómo te llamas? ¿Cuál es tu edad? ¿Dónde naciste? ¿Dónde vives? ¿Tienes familia? Fuera del grupo, ¿cuál es tu ocupación? ¿Esa ocupación tiene relación con autos y/o motos?

2. Identificación con la agrupación y representación de la misma

¿Qué son los Sólo Ángeles, Dukes, etc.? ¿Quiénes son? ¿Cuál es su historia? ¿Cómo es tu grupo? ¿Tiene alguna organización interna? ¿Tienen algunos códigos que siguen? ¿Cuáles son (vestimenta, motos, reglas, formales o no)? ¿Cada cuanto se juntan? ¿Por qué? ¿Organizan eventos? ¿Quién lo hace? ¿Qué eventos realizan como grupo? ¿Asistes a los eventos? ¿Qué haces en ellos? ¿A cuántos has asistido?

3. Trayectoria y relación con la agrupación

¿Cuáles son los requisitos para formar parte del club? ¿Cuándo decidiste unirme al grupo? ¿Por qué decidiste integrarte? ¿Cómo te apodan? Si tienes apodo ¿por qué ese apodo? ¿Conocías a alguien anteriormente? ¿En que te beneficias al estar aquí? ¿Consideras que son solidarios? Si lo consideras, cuéntame una historia en que esto se ejemplifique. Si no fueras parte del grupo ¿qué pensarías de tus colegas? ¿Qué es lo que más te gusta de pertenecer al grupo?

4. Conocimiento sobre el campo y relación con otros grupos

Se trata de saber de qué manera percibe el campo de los grupos urbanos de los carros y motos y el conocimiento de los demás grupos. Es decir se trata de sacar a la luz la diada identidad/alteridad ¿Hay otros grupos además de ustedes que hagan esto? Si hay ¿cómo son los otros grupos? ¿Tienen cercanía con ellos? ¿Cómo es la relación con ellos? ¿Cómo son sus carros/motos?

5. Relación con las máquinas y sus prácticas

Esto permitirá conocer los significados y valores atribuidos a las máquinas, y su percepción en las prácticas. ¿Cuándo compraste tu carro/moto? ¿Por qué decidiste

comprarlo? ¿Recuerdas el día en que fuiste a comprarla? ¿Cuánto tiempo tienes invirtiendo en tu máquina? ¿Cuánto dinero aproximadamente? ¿Cómo cuidas tu carro/moto? ¿Cada cuando le das mantenimiento? ¿Cada cuando lo lavas? ¿Qué significa para ti tu carro/moto? ¿Qué es mejor ir manejando o de acompañante y por qué? ¿Te vistes de alguna manera para utilizar tu carro/moto? ¿Cuál consideras que es la mejor máquina de tu grupo? ¿Usas diario tu carro/moto? ¿Tienes otro además del que traes al grupo? ¿Cuál es tu carro/moto ideal? Cuéntame alguna historia de emoción fuerte que hayas tenido con tu carro.

6. La experiencia de conducir

En este tema se trata de vislumbrar propiamente lo que el sujeto piensa de conducir sus máquinas y las implicaciones que tiene de hacerlo en una ciudad fronteriza. ¿Conduces el carro que traes al grupo seguido? ¿Dejas a alguien más que lo maneje? ¿Por qué? ¿Qué te gusta más estándar o automático? ¿Por donde manejas tú? ¿Cuáles son las calles por donde te gusta manejar más? ¿Qué sientes al manejar tu carro/moto? ¿Es diferente a manejar cualquier otro carro o ir de copiloto? Cuando circulan en grupo ¿cómo se ponen de acuerdo para hacerlo? ¿Hacia dónde se dirigen normalmente? ¿Qué hacen cuando manejan en grupo? ¿Has estado involucrado o alguien cercano en algún accidente de tránsito? (aquí se trata de percibir el riesgo) Si sí, ¿qué piensa tu familia de que sigas manejando? ¿A qué velocidad es a lo más que has acelerado? ¿Manejas también en el ‘otro lado’? ¿Es diferente la experiencia de manejar allá que acá? ¿Hay más o menos reglas?

7. Representaciones otras

Se trata de confrontar la manera en que ellos se perciben con percepciones externas que se han hecho de ese tipo de grupos en periódicos, libros o películas. ¿Qué piensas de que según muchos datos, una de las actividades más riesgosas es conducir (contaminación, tráfico, y demás riesgos)? ¿Consideras que dentro del campo de los grupos automovilistas hay quienes demeritan la imagen de su grupo? ¿Consideras que esto sucede con los medios de comunicación? ¿Cuáles son las películas de carros y/o motos que más te gustan?

Anexo 17. Guía de observación

Contexto

Se tratará de observar el contexto que observe a detalle. Sea evento (car show, toma de la calle o labor social), reunión de grupo o fiesta trataré primero de observar la disposición del lugar y haré un mapeo detallado, se trata de hacer una descripción fina del contexto. También se trata de observar la disposición de los sujetos en dicho espacio. Observaré los movimientos de circulación que tienen en dicho contexto y por qué, tratando de percibir la manera en que se apropian del espacio, ya sea por su disposición, por que llaman la atención o por otra razón. Muy importante es observar la manera en que circulan por las calles para llegar al evento. Observaré también cómo están organizados en dicha reunión o evento, si hay alguien que dirija o si hay funciones específicas

Sujetos

Intentaré hacer una observación de su perfil demográfico de inicio, posteriormente se trata de observar su apariencia en este apartado y cómo performan en un espacio determinado su cuerpo en relación con la máquina. Observar si tienen símbolos, cómo los utilizan. Sobre todo observar de qué manera están organizados, si hay alguna jerarquía o roles que desempeñan. Muy importante registrar la manera en que se relacionan entre ellos, cómo se denominan, la actitud con la que se tratan, la solidaridad que muestran, los retos que se hacen, las bromas que se juegan, etcétera.

Relación con las máquinas

Es muy importante observar cómo tratan a sus máquinas, cómo las cuidan, cómo las manejan, si aceleran mucho, si tienen las precauciones para andar en la calle, si siguen las reglas de la autoridad, etcétera. Observar también sus desplazamientos como grupo, quién organiza el viaje, cómo circulan símbolos automovilísticos por la ciudad.

Comunicación no verbal

Se observará el uso del espacio físico en relación con su intimidad, o sea la proxémica, sobre todo en relación con el carro durante el viaje. Se buscará percibir su lenguaje corporal, movimientos, ademanes, gestos, actitudes, tono de voz, así como algunos sonidos no verbales. Así mismo, se observarán las expresiones faciales, la postura y los contactos visuales.

Relación con otros sujetos

Una cosa importante es observar cómo los observan y se relación con otras personas dentro de ese contexto. Si muestran una actitud accesible, de osadía o de intransigencia. Observaré también los gestos y actitudes de los otros sujetos que los observan. Es importante percibir la relación que tienen con la autoridad los diferentes grupos, si es que la policía se acerca, los escolta o los persigue.