



No la carga, la manejo: la construcción de la identidad  
biker en mujeres motociclistas en Tijuana y Monterrey

Tesis presentada por

**Liliana Falcón Zertuche**

para obtener el grado de

**DOCTORA EN ESTUDIOS CULTURALES**

Tijuana, B. C., México

2019

# CONSTANCIA DE APROBACIÓN

Director de Tesis: \_\_\_\_\_

Dr. José Manuel Valenzuela Arce

*A mis padres, Carlos y Herlinda,  
Por su amor incondicional.  
Por ser mi ejemplo, mi guía y mi fortuna.*

*A las mujeres que luchan cotidianamente por ocupar los espacios que nos son vedados  
y por obtener los derechos que nos son negados.*

## **Agradecimientos**

Toda vez que el Doctorado en Estudios Culturales de El Colegio de la Frontera Norte forma parte del Programa Nacional de Posgrados de Calidad, el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología otorgó la beca de estudios que contribuyó a la realización de esta tesis. Celebro la dedicación de quienes fundaron y certificaron el programa.

La presente investigación no existiría sin el reto ni la guía del Dr. José Manuel Valenzuela Arce, investigador incansable y catedrático generoso, siempre dispuesto a escuchar, aportar, debatir, corregir y motivar desde el profesionalismo más puro. Un verdadero “Jefe de Jefes”.

Agradezco también al Dr. Salvador Cruz Sierra, por su valioso acompañamiento en la construcción de esta tesis. Su coherencia me permitió realizar esta investigación con mi propia voz y estilo, a la vez que sus aportaciones enriquecieron y profundizaron el análisis.

Gracias infinitas a la Dra. Tatiana Sentamans Gómez, quien me abrió las puertas de la Universidad Miguel Hernández de Elche, de su biblioteca y de su jardín, para brindarme invaluable asesorías. Su muy cariñosa y a la vez muy estricta lectura demuestran que el equilibrio en la academia es posible y fructífero.

De igual forma, agradezco a mis sinodales, la Dra. Virginia Villaplana Ruiz, cuyas clases perfilaron en gran parte el trabajo de campo de esta tesis y cuyos comentarios la nutrieron hasta el final. Asimismo, el Dr. Eduardo Barrera Herrera realizó exquisitas aportaciones y sus observaciones complementaron el desarrollo final de la presente investigación.

Gracias pues al Comité por compartir su tiempo y sus conocimientos; por permitirme hacer mi tesis y no la de ninguno de ellos. Afortunada soy.

Por supuesto, gracias a las entrevistadas, compañeras de rutas unas, amigas otras, motociclistas todas, por compartirme sus testimonios y permitirme realizar esta investigación: Adriana, Alejandra, Angelique, Araceli, Aurora, Bárbara, Berenice, Brenda, Carolina, Cecilia



C., Cecilia V., Citlaly, Claudia, Cris, Érika, Deniss, Fabiola, Fátima, Freya, Georgina, Hilda, Karla, Karla N., Laura, María, María de Jesús, Nohemí, Olga, Patricia, Rocío, Rosa, Rosario, Silvia, Violeta y Yolanda. Que sean muchos y muy felices kilómetros más.

Mi reconocimiento también a la Dra. Sayak Valencia Triana, por su compromiso transfeminista y su cátedra brillante y congruente. Su trabajo es ejemplo e inspiración. Asimismo, gracias a la Dra. Julia Monárrez Fregoso, por el valor y el esfuerzo de la lucha continua. Y, además, por tener la gentileza de explicarme la academia y motivarme a seguir en ella. Esta tesis también se nutre de la excelente cátedra de la Dra. Cynthia Pech Salvador, a quien extiendo mi reconocimiento. Gracias a la Mtra. Nancy Uteley García, por el curso de Atlas TI, la corrección de estilo y la gentileza de siempre. Quedo en deuda permanente. Gracias también a la Dra. Araceli Almaraz Alvarado, por su presencia constante y apoyo total. Gracias a la Lic. Ofelia Borja Salazar, por los consejos compartidos. Gracias asimismo al trabajo de la Lic. Melissa Soto Osuna, quien desde la coordinación del doctorado siempre estuvo al pendiente de lo que necesitáramos y gracias también a la Lic. Irene Becerra y Lic. Carolina Ortiz, por su apoyo y afecto. Gracias también a las Maestras Iraís Salazar Páez y Claudia Verduzco Zepeda, por su apoyo puntual desde el departamento de Servicios Escolares. Gracias a Isabel Galindo Cabrera y Leticia García López, quienes desde la biblioteca siempre fueron las mejores porristas de esta tesista y este trabajo. También muchas gracias a Víctor Zamudio Flores, por su apoyo. Gracias a Evelyn Ortiz, por saber que somos más que un número y convertir la hora de la comida en un momento cordial. Gracias al diseñador, Mtro. Magdaleno Granados, por su apoyo a la distancia y su rápida y profesional respuesta a las crisis creativas. El cariño es mutuo. Gracias también a la Mtra. Carolina Olguín por su interés, su ojo revisor y su amistad.

Es importante para mi agradecer a los integrantes de la Junta Editorial del International Journal of Motorcycle Studies: Dra. Suzanne Ferriss, Dr. Steven Alford, Dra. Caryn Simonson; a la editora Dra. Sheila Malone, al revisor Dr. John Sumser y a la coordinadora de conferencias, Dra. Lisa Garber, por ser una increíble y generosa comunidad de expertos, que incluye además al Dr. D. Mark Austin, Dra. Sarah L. Hoiland, Dr. David Watson, Dra. Misao Dean, Dr. Paul Nagy, Dr. James Butler and Dr. William Kuskin, entre otros autores con los

cuales tuve la fortuna de intercambiar conocimientos en las más recientes conferencias internacionales. Mi reconocimiento por haber trazado y pavimentado los Estudios de la Motocicleta en la academia, este trabajo sigue sus pasos.

Desde hace muchos renglones se me terminaron los sinónimos, pero no la gratitud, así que continúo dando gracias eternas a mi madre, Herlinda Zertuche Flores, por ser mi inspiración y ejemplo; gracias a mi padre, Carlos Falcón Sánchez, por su amor y cuidado infinito. Los amo y su amor me sostiene siempre.

Gracias a mis hermanos, Carlos y Fernando, por su amor incondicional, siempre bien correspondido.

Gracias a los tíos, primos y sobrinos, quienes hoy corroboran que no sólo soy pionera en escandalizar a la familia, también puedo ser *First Gen*. Gracias a los primos cómplices, especialmente a Alma Rosa y Arturo De la Garza Zertuche, a José María Zertuche Torres y a Mónica y Marcela Peña Zertuche, por su compañía en este camino.

Gracias también a las familia extendidas. A la familia Cruz Mendoza, por el cariño temprano y las hermanas prestadas. Ayi y Balkis. No muere lo que se recuerda. Gracias, familia Serrano Tinoco, por compartir alegrías y cuidados. El mundo es mucho mejor con personas como tú, Yvette, y yo soy mejor persona por amigas como tú. Gracias por siempre estar.

Gracias, querido José Fabián Ruiz Valerio, por seguir con una tutela que no terminó con la maestría. Eres un mentor y un amigo entrañable y sabio.

Gracias, querida Lupys Carranza, por estar a la distancia. Tus oraciones y buenas vibras llegaron hasta aquí y me acompañan siempre.

Gracias, Denise Castillo Aquino, porque sé que levantarás el teléfono cada vez que te llame. Las amistades de la infancia son posibles.

Gracias, querida Alejandra León Olvera, por perdurarnos juntas tras el sinuoso camino del doctorado. Compartir el aula, las calles y la casa ha sido lindo lindo, por las risas y las lágrimas, porque querer es cuidar y por cuidarnos juntas mucho más.

Gracias a Susana Garrido Cedeño, por ser valiente y congruente. La academia gana contigo.

Gracias, Sara Espinosa Islas, por ser incondicional, por ser, estar, compartir, cuidar, acompañar, alentar, defender, alzar la voz, ser coherente, pues. Gracias, de verdad.

Gracias, Cristina Franco Abundis, por las risas y los momentos; por la generosidad y la amistad, por los detalles y la disposición de estar.

Gracias, Sebastián Belli, Jorge Contreras Álvarez y Dante Canales, por ser amigos de años y motociclistas solidarios. Tribu MC por siempre.

Gracias a Rosario Leyva, Antonio García Barba y a Cecilia Cabrera, por cobijarme con su amistad y su generosidad en Tijuana.

Gracias a la comunidad motociclista de Tijuana y Monterrey, a motoclubes e independientes, por compartir kilómetros y experiencias. Que el viento nos siga acariciando el rostro.

Gracias, querida Sandunga, por tu acompañamiento nocturno y tus numerosos recordatorios acerca de la importancia del descanso y el autocuidado. Gracias por enseñarme que el amor también es independencia y ronroneo.

Esta tesis, como mi vida los últimos 17 años, se escribió acompañada de un personaje pequeño, peludo y gris, amoroso, paciente y vigilante, cuyo cariño fue muchas veces mi ancla salvadora en medio de tempestades. Ora en mis pies, en mi regazo o en mi costado, tu amor ha permanecido conmigo y me acompañará siempre. Que la última letra escrita de esta tesis sea para ti, Gizmo. Siempre te llevaré conmigo.

## Resumen

Los Estudios sobre la motocicleta (*motorcycle studies*) permiten comprender no sólo la cultura del motociclismo sino también la sociedad de la que forma parte. La presente investigación aborda la construcción de identidad de las mujeres *bikers* en Tijuana y Monterrey y da cuenta de la manera en la que el microcosmos de la cultura motociclista refleja el machismo estructural de la sociedad mexicana y las estrategias mediante las cuales las pilotas enfrentan el rechazo general tanto de los *bikers* como de la sociedad al querer pertenecer a un espacio generizado masculino, así como las disputas por el poder. A través de la autoetnografía y el conocimiento situado, presento una mirada emic (Valenzuela, 2000) que aporta mi experiencia reflexiva como motociclista; mediante la etnografía, doy a conocer los resultados de las 30 entrevistas a profundidad realizadas a mujeres inmersas en el motociclismo, en las cuales nos hablan de los retos, las motivaciones y las satisfacciones de manejar en dos ruedas y, finalmente, analizo mediante la netnografía las interacciones que forman parte de las dinámicas del mundo *biker* en las redes sociales virtuales. Las conclusiones nos explican la manera en que la interseccionalidad entre género, poder, clase, sexualidad, cuerpo y espacio, conforman la identidad de las mujeres pilotas en constante negociación, quienes, a fuerza de kilómetros, desafían los mandatos de un imaginario cultural patriarcal que les prohíbe ir en el asiento delantero.

**Palabras clave:** mujeres, motociclistas, identidad, género, poder.

## Abstract

Motorcycle studies allow us to understand not only the culture of motorcycling but also the society of which it is a part of. The present research analyses the construction of the identity of women *bikers* in Tijuana and Monterrey and gives an explanation of the way in which the microcosm of the motorcycle culture reproduces the structural machismo of Mexican society and the strategies through which women pilots face general rejection of *bikers* and society as well when trying to belong to what its considered a male space, as well as power disputes. Through autoethnography and situated knowledge, I present an emic look (Valenzuela, 2000) that brings my reflexive experience as a motorcyclist; Through ethnography, I present the results of 30 in-depth interviews conducted with women immersed in motorcycling, in which they talk about the challenges, motivations and satisfactions of driving on two wheels and, to end, I analyze through netnography the interactions that are part of the dynamics of the biker world in virtual social networks. The conclusions explain to us the way in which the intersectionality between gender, power, class, sexuality, body and space, structure the identity of women pilots in constant negotiation, who, by force of kilometers, defy the mandates of a patriarchal cultural imaginary that prohibits them from going in the front seat.

**Key words:** women, motorcycles, identity, gender, power.

## ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	1
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA. ....	3
<b>Objetivos de la investigación.</b> .....	3
<b>Pregunta de investigación.</b> .....	4
<b>Premisa.</b> .....	4
<b>Abordaje metodológico.</b> .....	4
<b>Justificación y viabilidad.</b> .....	5
Límites o el camino que no recorreremos.....	6
<b>Estructura de la tesis.</b> .....	6
<b>Revisión de la literatura. La experiencia de las vecinas.</b> .....	8
Desde la academia.....	9
La negación del feminismo.....	12
Prolegómenos. La motocicleta, la moto, la baica.....	13
La nueva invasión de oriente. ....	17
Los <i>bikers</i> , moteros, motoristas, motociclistas. ....	18
Cosa de hombres.....	20
La dinámica de los motoclubes. ....	24
<i>Antecedentes del problema.</i> .....	28
I. MARCO TEÓRICO. ....	47
<b>1.1 Identidad de género.</b> .....	49
<b>1.2 La estructura del patriarcado.</b> .....	52
<b>1.3 Cuestiones sobre el poder.</b> .....	55
<b>1.4 Traidoras al género, invasoras de espacio</b> .....	56

1.5 Consideraciones sobre el espacio. ....	58
1.6 El asiento delantero: el espacio en disputa. ....	61
1.7 Ella de rosa, ellos de negro: colores y roles. ....	62
1.8 Lo masculino, lo femenino. ....	70
1.9 Asuntos de mujeres y de hombres. ....	71
1.10 Mandatos del género. ....	75
1.11 La familia, la propiedad privada y la moto. ....	77
1.12 La sexualidad. ....	79
1.13 Las otras ....	81
II. EN EL PRINCIPIO, ERAN LAS DOS RUEDAS. ....	83
2.1 La bicicleta y la libertad para las mujeres. ....	83
2.2 Los gravísimos peligros del onanismo en bicicleta ....	85
2.3 La libertad de ¿cuáles mujeres? ....	89
2.4 Tiempo de guerra y motos ....	89
2.5 La generización de la motocicleta. ....	93
2.6 El motoclub de mujeres. Una historia de sexismo interiorizado. ....	99
2.7 Las <i>bikers</i> en México. ....	101
2.8 La historia de los sin ley. ....	105
2.9 Encono de este lado de la frontera. ....	111
2.10 La voz autorizada. ....	112
III. EASY RIDER. LAS INDUSTRIAS CULTURALES. ....	113

3.1 La fuerza de las imágenes. ....	114
3.2 ¿Existen las mujeres <i>bikers</i> ? .....	119
3.3 ¿Los gays y las lesbianas saben conducir motocicleta? .....	124
3.4 Homoerotismo en dos ruedas en el cine mexicano. ....	126
3.5 Adrenalina masculina o la nula representación de mujeres <i>bikers</i> en la tv. ....	128
3.6 Las chicas van en la publicidad.....	131
3.7 Revistas de biker babes. ....	135
3.8 La supercarretera de la información. ....	138
 IV. SER Y PARECER MOTOCICLISTA: ICONOGRAFÍAS. ....	 140
4.1 ¿Cómo se ve un motociclista?.....	142
4.2 Vestirse para la calle y para la carretera. ....	144
4.3 La historia de una prenda perfecta. ....	146
4.4 La gentrificación de la chaqueta motociclista. ....	147
4.5 El fetichismo del cuero.....	150
4.6 “Que tu chaleco nunca toque el piso”.....	153
4.7 El ideal de igualdad tiene forma de calavera.....	156
4.8 Hay de todo en la viña del Señor: Jesús es biker. ....	158
4.9 El soundtrack de la libertad .....	163
 V. EN LAS RUTAS ETNOGRÁFICAS. ....	 167
5.1 Estrategia metodológica. ....	167
5.1.1 Población de estudio y trabajo de campo. ....	168
5.1.2 La frontera no es México, es la frontera. ....	169

5.1.3 La mirada y el atisbo.....	170
<b>5.2 Puntualizaciones sobre el trabajo de campo.....</b>	<b>171</b>
5.2.1 Males comunes.....	175
<b>5.3 Operacionalización.....</b>	<b>175</b>
<b>5.4 Análisis.....</b>	<b>180</b>
5.4.1 El insight.....	180
<b>5.5 Codificación.....</b>	<b>182</b>
<b>VI. HALLAZGOS Y DISCUSIÓN.....</b>	<b>184</b>
<b>6.1 Autoadscripción: “básicamente aprendí yo”.....</b>	<b>185</b>
6.1.1 “Llegué a las motos por coraje”: guiño al empoderamiento.....	188
6.1.2 “Mis colores me hacen sentir importante”: sentimiento de pertenencia.....	190
6.1.3 “¿Cómo que una mujer va a estar haciendo un club?”: resistencia al cambio.....	191
6.1.4 “No es porque surja mi feminismo, pero...”: entre la no-identificación y la no-comprensión.....	193
<b>6.2 Heteroadscripción: estigmas, prejuicios, estereotipos.....</b>	<b>195</b>
6.2.1 “Un mundo de rebeldes, locos, drogadictos”: el estigma.....	196
6.2.2 De pirujas, machorras, asaltantes y gallonas: prejuicios y estereotipos.....	198
6.2.3 El consumo del fetiche.....	200
6.2.4 “Mi mayor satisfacción en la motocicleta”: el reconocimiento.....	203
6.2.5 Mujeres bikers: “mejores” que el resto.....	204
6.2.6 “No son verdaderas bikers”: motociclistas vs. posers.....	204
<b>6.3 Experiencia <i>biker</i>: la terapia del viento.....</b>	<b>206</b>
6.3.1 La libertad de olvidar los problemas: motivaciones y satisfacciones.....	208
6.3.2 “Subirme a mi moto es ser libre”: la idea de libertad.....	211
6.3.3 Retos enfrentados: historias de carretera.....	213
6.3.4 La satisfacción de sobrepasar límites y dejar huella.....	216
6.3.5 La experiencia biker: el amor a la moto a la par de la vida.....	216
6.3.6 Ahora bien, el motociclismo tiene su mística. Nadie que no rueda entiende bien a bien por qué alguien en su sano juicio invertiría dinero con el fin de arriesgar su integridad física a bordo de un vehículo sin chasis el cual convierte una actividad urbanamente común como manejar en una actividad	



de riesgo debido a que se potencian todos los peligros. Y los y las motociclistas insisten en decir que la moto vale la pena la vida.....	218
<b>6.4 Dimensión social.....</b>	<b>220</b>
6.4.1 Familia: entre el riesgo y el estigma.....	220
6.4.1.1 Contradicciones maternas: enseñar o no a los hijos, he ahí el dilema.....	223
6.4.2 Pareja: “la moto o yo”. .....	224
6.4.2.1 “Con permiso, que te vaya muy bien”: límites impuestos. ....	225
6.4.3 Trabajo: el secreto de ser mujer motociclista. ....	228
6.4.4 Motoclubes: del ideal de hermandad a la discriminación.....	230
6.4.4.1 <i>Exclusión: el motociclismo como actividad masculina.</i> ....	231
6.4.4.2 No hay motos para mujeres. ....	233
6.4.4.3 “¡Ay, eres mujer!”: las confusiones de ser mujer en un mundo masculino. ....	234
6.4.4.4 “Prohibida la entrada a mujeres:” el anuncio en las casas clubes que rige los motoclubes.....	235
6.4.4.5 “El espacio es de todos”: la rebeldía de las mujeres.....	239
6.4.4.6 “Me echó encima su moto:” el recurso de la violencia contra las mujeres. ....	239
6.4.4.7 La condescendencia de los motoclubes mixtos. ....	241
6.4.4.8 El tokenismo tiene sus motivos.....	242
6.4.4.9 “¿Cómo es posible que los hombres le hagan caso a una huerca chingada?” .....	244
6.4.4.10 “Nunca superó que yo le haya quitado el cargo”. ....	244
6.4.4.11 “A él le dan la presidencia y a mi me ponen como tesorera”. ....	245
6.4.5 Los mandatos del género. ....	245
6.4.5.1 “Las esposas me odiaban”: cuando las otras mujeres son el problema. ....	245
6.4.5.2 “Nosotros somos muy celosas y no nos gustan las pilotos”.....	246
6.4.5.3c “Si ya sabes la clase de hombre que tienes, ¿pa’ qué preguntas?” .....	246
6.4.5.4 “No es agradable que esté una mujer”. ....	247
6.4.5.5 Pilotas y copilotas: ¿trato diferenciado?.....	250
6.4.5.6 El acoso: responsabilizando a la víctima. ....	250
6.4.5.7 Motoclubes de mujeres: el paraíso y el infierno. ....	251
6.4.5.8 Las independientes: sin límites. ....	254
6.4.5.9 Los motivos de las otras: mochilas, rotativas, parrilleras, copilotas. ....	256
6.4.5.10 Reproducción de estereotipos. ....	262
6.4.5.11 Trabajos de cuidados: “para eso está la mamá, para cuidar de los huercos”. ....	263
6.4.5.12 “Tengo que regresar viva por mis hijos”: el cuidado de los otros. ....	265

<b>6.5 Sexualidad</b> .....	<b>267</b>
6.5.1 “Soy un niño sin pipi”: masculinizarse para ser aceptada .....	267
6.5.2 Lesbianas motociclistas o “todo bien, mientras no me confundan” .....	269
6.5.3 “Que se vea que soy mujer”: hiperfeminización .....	272
<b>6.6 Dimensión económica</b> .....	<b>274</b>
6.6.1 “Lo que traigo encima vale dos veces su camioneta” .....	274
<b>6.7 Rebeliones del sistema</b> .....	<b>279</b>
<b>VII. CONCLUSIONES: EL CAMINO RECORRIDO</b> .....	<b>281</b>
7.1 Primer parada: Los retos por vencer .....	283
7.2 Segunda parada: la dependencia económica .....	283
7.3 Tercera parada: la falta de referentes .....	283
7.4 Cuarta parada: la oposición familiar y de pareja .....	284
7.5 Quinta parada: el estigma social .....	285
7.6 Sexta parada: el acoso por parte de la comunidad motociclista.....	285
7.7 Séptima parada: el tokenismo en los motoclubes .....	286
7.8 Octava parada: mujeres juntas ni difuntas: el mandato patriarcal .....	287
7.9 Novena parada: pilotas y copilotas: la competencia por la atención masculina .....	288
7.10 Estación de gas: las motivaciones de las pilotas. ....	290
7.11 Décima parada: apagando motores. ....	292
7.12 El mundo biker como alegoría de la sociedad .....	293
7.13 Las preguntas pendientes.....	293
7.14 Al final de este viaje.....	294
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	<b>296</b>
CONNELL, R., & MESSERSCHMIDT, J. (2005). HEGEMONIC MASCULINITY: RETHINKING THE CONCEPT. <i>GENDER AND SOCIETY</i> , 19(6), 829-859. RETRIEVED FROM <a href="http://www.jstor.org/stable/27640853">HTTP://WWW.JSTOR.ORG/STABLE/27640853</a> .....	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
<b>ANEXOS</b> .....	<b>309</b>
<b>I. GLOSARIO ILUSTRADO</b> .....	<b>309</b>

II. MAPAS.....	325
----------------	-----

## ÍNDICE DE CAPTURAS DE PANTALLA.

Captura de pantalla 0.1 Moto para hombre.	14
Captura de pantalla 0.2 Scooter para mujer.	15
Captura de pantalla 0.3 Código del Motociclista (SIC)	22
Captura de pantalla 0.4 Invitación exclusiva para hombres	23
Captura de pantalla 0.5 Visita guiada a cinco tables dances	23
Captura de pantalla 1.1 Penélope Glamour	64
Captura de pantalla 1.2 Donna Mae Mims, manejando en rosa.	65
Captura de pantalla 1.3 Parche “para las damas”.	68
Captura de pantalla 1.4 Parche “para los caballeros”.	68
Captura de pantalla 1.5 Tazas para ellas.	69
Captura de pantalla 1.6 Tazas para ellos.	69
Captura de pantalla 2.1 Reunión.	86
Captura de pantalla 2.2 Wrens.	92
Captura de pantalla 2.3 El Forajido.	105
Captura de pantalla 2.4 Tracy Gear Jammers.	107
Captura de pantalla 2.5 Regiones de influencia Outlaw en EUA.	109
Captura de pantalla 3.1 Póster de la película Faster, Pussycat! Kill! Kill!	120
Captura de pantalla 3.2 Póster de la película Girl on a Motorcycle.	120
Captura de pantalla 3.3 Póster de la película. She-Devils On Wheels.	121
Captura de pantalla 3.4 Póster de la película Angels Hard as they come.	122
Captura de pantalla 3.5 Póster de la película Angels Wild Women.	122
Captura de pantalla 3.6 Póster de la película The Mini-skirt mob.	123
Captura de pantalla 3.7 Imagen del DVD de la película Shame.	124
Captura de pantalla 3.8 Cuadro de la película Scorpio Rising.	125
Captura de pantalla 3.9. Marlon Brando, The Wild One.	126
Captura de pantalla 3.10 A toda máquina!	127
Captura de pantalla 3.11 Two Fat Ladies.	130
Captura de pantalla 3.12 Sexismo espectacular.	132
Captura de pantalla 3.13 Anuncio de la Indian.	133

Captura de pantalla 3.14 Anuncio de la Suzuki	133
Captura de pantalla 3.15 Anuncio de la Harley.	134
Captura de pantalla 3.16 Easyriders.	136
Captura de pantalla 3.17 Playboy Twitter.	138
Captura de pantalla 4.1 La chaqueta perfecta.	146
Captura de pantalla 4.2 Biker girl look.	148
Captura de pantalla 4.3 The Ramones, en los 70.	149
Captura de pantalla 4.4 Madonna, en los 80.	149
Captura de pantalla 4.5 Kate Moss y Jhonny Deep, 1994.	150
Captura de pantalla 4.6 Adwoa Aboah, en 2017.	150
Captura de pantalla 4.7 Grupo de mujeres en FB.	152
Captura de pantalla 4.8 Grupo mixto en FB.	152
Captura de pantalla 4.9 Jesús es biker.	160
Captura de pantalla 4.10 Oración del motociclista.	161
Captura de pantalla 6.1 Mujer dominante.	189
Captura de pantalla 6.2 Mujer alfa.	189
Captura de pantalla 6.3 Todos quieren.	189
Captura de pantalla 6.4 No es delito.	195
Captura de pantalla 6.5 Por un niño feliz.	197
Captura de pantalla 6.6 Mujer sexy.	201
Captura de pantalla 6.7 Alardeo sexual.	202
Captura de pantalla 6.8 Mejor te hubieras comprado...	203
Captura de pantalla 6.9 Únicas.	204
Captura de pantalla 6.10 Mejores.	204
Captura de pantalla 6.11 The real biker police.	205
Captura de pantalla 6.12 Deseo.	206
Captura de pantalla 6.13 El viento en el rostro.	208
Captura de pantalla 6.14 Terapia biker.	209
Captura de pantalla 6.15 Sin estrés.	210
Captura de pantalla 6.16 Sin problemas.	211
Captura de pantalla 6.17 La que es libre...	112

Captura de pantalla 6.18 Libertad.	212
Captura de pantalla 6.19 Por qué monto.	213
Captura de pantalla 6.20 Te elegí a ti.	218
Captura de pantalla 6.21 No lloren.	219
Captura de pantalla 6.22 No lloren versión sexista.	219
Captura de pantalla 6.23 Hasta morir.	220
Captura de pantalla 6.24 La moto o yo.	227
Captura de pantalla 6.25 Hermandad.	230
Captura de pantalla 6.26 Más hermandad.	230
Captura de pantalla 6.27 Sin diferencias.	231
Captura de pantalla 6.28 Las diferentes.	231
Captura de pantalla 6.29 Cosas de niñas.	232
Captura de pantalla 6.30 Cosas de hombres.	232
Captura de pantalla 6.31 ¡Cállate!	233
Captura de pantalla 6.32 Ya no.	233
Captura de pantalla 6.33 Dificultades.	253
Captura de pantalla 6.34 Ofensa.	255
Captura de pantalla 6.35 Estereotipo machista.	257
Captura de pantalla 6.36 Mochilas.	258
Captura de pantalla 6.37 Biker girl.	261
Captura de pantalla 6.38 Pelea.	261
Captura de pantalla 6.39 Machismo interiorizado.	262
Captura de pantalla 6.40 Machismo explícito.	262
Captura de pantalla 6.41 Mal intento.	265
Captura de pantalla 6.42 Porque soy madre.	266
Captura de pantalla 6.43 Princesas vato.	269
Captura de pantalla 6.44 Princesas vato reloaded.	269
Captura de pantalla 6.45 Damita machuna en moto.	269
Captura de pantalla 6.46 Motera femenina.	273
Captura de pantalla 6.47 Antes muerta que sencilla.	273
Captura de pantalla 6.48 Carísimo, por cierto.	278

Captura de pantalla 6.49 Cenicienta biker.

278

Captura de pantalla 6.50 Patriarcado.

278

## ÍNDICE DE FOTOGRAFÍAS.

Fotografía 0.1 Property of Guasón.	9
Fotografía 0.2 Parche.	22
Fotografía 0.3 Motociclistas Gay México.	32
Fotografía 0.4 Presentación de la nueva piel de los 41.	33
Fotografía 0.5 Entrega de Reconocimiento.	36
Fotografía 0.6 Reconocimientos.	36
Fotografía 0.7 Noche de junta.	37
Fotografía 0.8 Paquete del evento en Ensenada 2019.	40
Fotografía 0.9 Parches de diferentes eventos.	41
Fotografía 0.10 Pines de diferentes eventos.	41
Fotografía 0.11 Boleto para la rifa de moto.	42
Fotografía 0.12 Hoja de póker run.	44
Fotografía 1.1 Detalle de corona sobre casco.	66
Fotografía 1.2 Parches en rosa.	67
Fotografía 1.3 La moto en rosa.	67
Fotografía 1.4 No existen parches “chico biker”.	69
Fotografía 2.1 Parche One Percenter.	108
Fotografía 3.1 Pedro Infante en la piel.	116
Fotografía 3.2 Chica Harley.	134
Fotografía 3.3 Playboy.	137
Fotografía 4.1 Reunión de motociclistas en Tijuana.	142
Fotografía 4.2 Vestimenta de calle.	144
Fotografía 4.3 Vestimenta de carretera.	145
Fotografía 4.4 Fetiches rosas.	151
Fotografía 4.5 Logos femeninos.	151
Fotografía 4.6 Mi vibrador tiene dos ruedas.	153
Fotografía 4.7 Bautizo de Schiffer.	154
Fotografía 4.8 La última cerveza.	154
Fotografía 4.9 Chaleco de Steel Riders.	155



Fotografía 4.10 El orgullo de los Colores.	156
Fotografía 4.11 Anillos.	156
Fotografía 4.12 Placas de identificación.	157
Fotografía 4.13 Accesorios bikers.	157
Fotografía 4.14 Chicotes de piel.	158
Fotografía 4.15 Crucifijo pegado en la defensa de una baica.	159
Fotografía 4.16 Rosario protector	159
Fotografía 4.17 Nuestra señora Biker	160
Fotografía 4.19 Misa de la Virgen del Roble.	161
Fotografía 4.20 Parches cristianos.	162
Fotografía 4.21 Fe Custom.	162
Fotografía 4.22 Bendición de cascos.	163
Fotografía 4.22 LP con sonidos motociclistas	164
Fotografía 6.1 Prohibido mujeres chismosas.	236
Fotografía 6.2 Marcha del Orgullo Gay Monterrey.	270
Fotografía 6.3 Marcha del Orgullo Gay Tijuana.	270
Fotografía 6.4 Rosa en las calles.	273
Fotografía 6.5 Rosa en el casco.	273
Fotografía 6.6 Compromisos	280

## ÍNDICE DE FIGURAS.

Gráfica 0.1 Motoclubes en México.....	30
Cuadro 5.1 Perfil de las entrevistadas.....	173
Cuadro 5.2 Operacionalización de conceptos.....	180
Ilustración 1.1 Elementos de la identidad de la mujer motociclista.....	47

## INDICE DE TABLAS

Tabla 1.1 Elementos del patriarcado según autoras. ....	53
Tabla 6.1 Características de la motocicleta.....	275

## Introducción

*The motorcycle's cultural significance is tied up with complex issues of history, consumerism, psychology, design, aesthetics, gender and sexuality. I am particularly intrigued by the ways motorcycling culture has either reinforced or subverted traditional assumptions about masculinity and femininity, Suzanne Ferris, 2006.*

*For an academic, the study of motorcycle culture offers a multiplicity of theoretical perspectives; there are questions of identity, of class, of gender, of the making and attributing of both meanings and values, of the creation and embodiment of community, of a subculture formed from and around agents whose interactions with the dominant culture take multifarious forms, Timothy Holmes, 2005.*

Al fin apareció en el horizonte el anuncio de una gasolinera. Con tres horas de carretera, repostar era necesario, así que pedí tanque lleno sin quitarme el casco cerrado, por seguridad. Pagué y aparqué cerca de los baños. Apenas entré al de mujeres, el despachador entró agitado, corriendo detrás de mí, para detenerme: “No puedes entrar aquí. Este es un baño de mujeres”, me gritó. Mientras me quitaba el casco, le pregunté: “¿Y qué te parece que soy?”. Abrió los ojos y, evidentemente apenado, balbuceó una disculpa: “Disculpe señorita, no sabía que usted era mujer. Las mujeres no manejan moto”. Y salió, apresurado.

La reacción del despachador ante mi presencia como mujer motociclista o mujer *biker*<sup>1</sup> me lleva a cuestionarme sobre el papel de invisibilidad de las mujeres *bikers* en el imaginario social, los retos y los riesgos que enfrentamos por el hecho de ser leídas como mujeres. Mis compañeros de motoclub, al despedirme en mi primer viaje en solitario en el cual recorrería 1842 kilómetros, me recomendaron enérgicamente jamás quitarme el casco en la gasolinera. “Tú viajas sola. Eres carne de cañón. Que no se den cuenta que eres mujer”. Ellos no sólo se quitan el casco cuando viajan solos, sino que se pavonean durante la ruta. En este sentido, el uso diferenciado del espacio público, peligroso para mí como mujer, seguro para ellos como varones, refuerza el binario sociocultural del género, en el cual se construye una mítica de la masculinidad y una mística de la feminidad (Friedan, 2016).

---

<sup>1</sup> Utilizaré el término motociclista o biker indistintamente, si bien en el glosario ilustrado se profundiza más sobre estos conceptos.

La contribución original de la presente investigación es que llena un vacío en la bibliografía sobre el tema. Los estudios sobre el motociclismo, en los cuales se analizan cuestiones interseccionales de identidad, género, clase, raza, cuerpo, sexualidad, estética y otros temas, poco se han desarrollado y no desde una perspectiva de género. En México, se ha estudiado de manera más amplia las formas desde las cuales se construye el sentido *biker* desde la perspectiva hegemónica (Del Monte, 2014) pero la literatura académica que profundice en presencia de las mujeres en esta cultura es escasa y la presente investigación es una aportación importante al análisis de las distintas maneras de exclusión y participación de las pilotas, consideradas invasoras o *space invaders* (Puwar, 2004) en un espacio masculinizado.

Douglas (1966), desde la antropología social estructuralista, explora los sistemas socioculturales a través de la evidencia diaria, lo permitido, lo excluido y lo prohibido. Propone que la cultura está imbuida en lo “concreto, lo mundano” y, en un nivel más abstracto”, en un orden de clasificación colectiva y lo que está “fuera de lugar” (lo sucio, lo que no pertenece, que demarca las fronteras entre categorías sociales) y esto habla tanto del sistema como de lo que rechaza, en este caso, a las mujeres motociclistas.

Las *bikers* mexicanas son las grandes olvidadas, pero no inexistentes. En esta tesis se explica, no de manera comparativa, la construcción de identidad de las mujeres motociclistas en Tijuana y en Monterrey. Mediante el uso de la autoetnografía y la etnografía, analizo los retos que las pilotas enfrentan, así como las motivaciones que las impulsan a desafiarlos y las estrategias que utilizan para ello.

Las mujeres motociclistas existimos prácticamente desde que existe el motociclismo. Sin embargo, una serie de factores históricos —que repasaremos a lo largo del presente trabajo— ha construido el motociclismo como un espacio masculinizado al que la mujer no pertenece.

Ellas van atrás, en el asiento del copiloto. Abrazan por la cintura al hombre y se dejan llevar. Nacieron para ocupar ese sitio... Aún mayor anomalía es la mujer motociclista no acompañada de varón. El motero debe ser hombre y muy varonil; que ella conduzca sola, en una motocicleta, es una rareza. (Raphael, 2016)

La académica feminista chicana Cherrie Moraga me comentó que los peores insultos -y había sido objeto de muchos, dijo- los había recibido cuando viajaba en una motocicleta manejada por una mujer.

## **Planteamiento del problema.**

Es inusual, en pleno siglo XXI, hablar de mujeres motociclistas pues en el imaginario colectivo “la moto es cosa de hombres”. Campañas contestatarias en redes sociales virtuales como #LaMotoSíEsCosaDeNiñas, lanzada en la red social virtual *Twitter* en 2016 son parte del esfuerzo por visibilizar a las mujeres pilotas. Y es que el motociclismo es un espacio de género masculinizado (Austin y Gagné, 2010), concepto que hace referencia a la espacialización de relaciones de poder que involucran aventuras riesgosas en espacios históricamente masculinos, y como tal está dominado por asociaciones de varones que controlan o excluyen a las mujeres a voluntad. En estas condiciones, el asiento delantero se convierte en un lugar de resistencia para las mujeres. Digo de resistencia porque frente al poder patriarcal que impide, juzga, critica, obstaculiza el que una mujer maneje motocicleta, existe la resistencia de manejarla y ocupar espacios, no sólo en la calle, de manera independiente, sino también al interior de los motoclubes. Es importante tener presente que *el género en cuanto a construcción simbólica de la diferencia sexual ha sido fundamental en la configuración de espacios específicamente para uno y otro sexo.* (Soto, 2016, p. 77) y las pilotas reclaman un espacio público que les es vedado.

### Objetivos de la investigación.

El objetivo general es “Explicar la construcción de identidad *biker* de las mujeres motociclistas en Tijuana y Monterrey; la manera en que enfrentan los retos y desafían relaciones de poder en un espacio generizado, así como las motivaciones que les representa la autoadscripción y la heteroadscripción al motociclismo”. Asimismo, como objetivos específicos se establecen los siguientes:

- Establecer las disputas y concesiones que se llevan a cabo entre las motociclistas de Tijuana y Monterrey con sus pares y con los hombres.
- Explicar los retos que las mujeres piloto en Tijuana y Monterrey enfrentan al interior de un espacio de relaciones desiguales por género.
- Determinar las motivaciones de las motociclistas en Tijuana y Monterrey para estar inmersas en el mundo del motociclismo mexicano.

- Evidenciar la forma en que las mujeres piloto en Tijuana y Monterrey se enfrentan con el dilema del tokenismo en el mundo del motociclismo mexicano.

Pregunta de investigación.

Para lograr los objetivos, nos guía la siguiente pregunta de investigación: “¿Cuáles son los elementos que construyen las identidades *biker* de las mujeres motociclistas de Tijuana y Monterrey dentro de un espacio de relaciones desiguales por género y de qué manera actúan las relaciones de poder en un campo históricamente masculino?”

Premisa.

A partir de la revisión teórica inicial, establecemos la premisa de la presente investigación de la siguiente manera: Las mujeres inmersas en el mundo del motociclismo construyen su identidad *biker* a través de las contradicciones que suponen romper con un estereotipo establecido, sin desafiar determinados roles de género, a la vez que enfrentan prejuicios sociales al exterior y al interior de los motoclubes y construyen alianzas para defender su derecho a pertenecer al universo del motociclismo.

Abordaje metodológico.

El presente trabajo se realiza desde un enfoque cualitativo que permite situar la investigación dentro de un marco particular de conocimiento para no sólo recabar datos y analizar fenómenos, sino interpretarlos para contribuir a transformar la realidad.

Las sujetas de estudio están ubicadas en Tijuana, Baja California, y Monterrey, Nuevo León, en México. Ambas ciudades se caracterizan por estar presentes en la escena motociclista del país con un diverso número de motoclubes, eventos continuos y un movimiento organizado de mujeres motociclistas.

Es pertinente mencionar que, si bien el tema central de la investigación son las mujeres motociclistas, realicé entrevistas a profundidad a hombres integrantes de motoclubes, para que expliquen las normas que impiden el acceso a la mujer a sus organizaciones.

La metodología empleada desde el conocimiento situado contempla la autoetnografía, ya que *en la exposición de sí (a lo que el investigador es vulnerable), debe llevarnos a lugares, donde de otro modo no hubiéramos ido* (Dubé, 2017); también empleo la etnografía y la

netnografía con herramientas metodológicas como la observación participante, el análisis de redes sociales virtuales y la entrevista a profundidad. Las respuestas a las entrevistas las analicé según el método línea por línea, atendiendo a las técnicas de la Teoría Fundamentada. (Charnaz, 2014) Consideré la netnografía o etnografía virtual puesto que da cuenta de las representación y autorepresentación de las mujeres motociclistas en redes sociales virtuales, dado que la motocicleta no sólo mueve a la *biker*, mueve el complejo simbólico expresivo de su identidad, con toda la representación y los estigmas que le caracterizan, esto viaja más allá de las calles y las carreteras, se mueve a través de las fronteras digitales.

Justificación y viabilidad.

A pesar de que hay algunos trabajos en torno a la cultura *biker*, la construcción de la identidad por parte de las mujeres motociclistas ha sido poco explorada en México, por tanto, resulta pertinente desarrollar un estudio de este tipo para contribuir a la discusión sobre las identidades a través de las prácticas culturales atravesadas por el género.

Entonces, con el género como eje transversal de la presente investigación, propongo analizar el proceso del cambio, el lugar de la mirada, de la posición en el espacio de la motocicleta, incluyendo la construcción de la autoadscripción, entendida esta como *la inclusión de la personalidad individual en una colectividad hacia la cual experimenta un sentimiento de lealtad (...) mediante la apropiación e interiorización del complejo simbólico-cultural que funge como emblema de la colectividad en cuestión* (Giménez, 2009, p. 31), así como las disputas por el poder.

Así, es mi intención entender la manera en que se relaciona la cultura *biker* (entendida como una cultura urbana, con características, símbolos y rituales propios, con auto y heteroadscripciones que la identifican y no como una subcultura subordinada a otra) y el poder en este espacio de género; comprender cómo se enfrenta el *tokenismo* (Kanter, 1977) término que designa las políticas o prácticas de inclusión superficial o demagógica dirigidas a grupos minoritarios que se limitan a proponer gestos de aceptación o consideración de dichos colectivos sin abordar verdaderamente las causas últimas de su exclusión, que les permite ser parte de una comunidad *biker* pero no líderes de ella. Este análisis cumple con los objetivos de los Estudios Culturales: *The ambition of cultural studies is to develop ways of theorizing relations of culture and power.* (Bennet, 1997, p. 52) y sigue la idea de que las identidades,

como todas relaciones sociales, son procesos definidos por relaciones de poder, (Valenzuela, 2000), dinámicos y contextuales.

*Límites o el camino que no recorreremos.*

Esta investigación no la realiza el “testigo modesto” (Haraway, 2004), concepto que describe al representante de una ciencia moderna/occidental/blanca/masculina que explica la realidad desde ese lugar de enunciación, invisible y mediante el cual invisibiliza a otros. Por el contrario, siguiendo la propuesta del conocimiento situado de la misma autora, realizo este trabajo desde mi condición de lesbiana transfeminista y desde el asiento delantero de mi motocicleta, con mi formación de periodista sobre los hombros. Entiendo los riesgos epistemológicos que implica y acepto el reto de construir conocimiento desde los Estudios Culturales.

Ahora bien, me enfoco a la construcción de identidad de las mujeres motociclistas cisgénero, término que define a las personas que se identifican con la asignación de sexo/género que recibieron al nacer (Serrano, 2007) de cualquier práctica sexual, toda vez que la comunidad transgénero no tiene presencia conocida en el motociclismo mexicano, específicamente no en los motoclubes de Tijuana y Monterrey. Asimismo, los estudios de motociclismo son amplios y es imposible abordar todos los ejes, por tanto, en la presente investigación no se aborda a la motocicleta como objeto (Alford y Ferris, 2000), ni considero la seducción del riesgo (Walton, 2016), tampoco me detengo sobre la relación humano-máquina, ni profundizo en las aristas económicas de la evolución de los modelos de motociclismo o el impacto de los vehículos de dos ruedas en la movilidad de las ciudades. Son líneas de estudio paralelas al tema central de la presente investigación que no se siguen aquí.

Estructura de la tesis.

Una vez establecidos los principios rectores de la presente investigación, presento su estructura general, dividida en dos apartados. El primero nos sitúa dentro del mundo biker y brinda los antecedentes del problema en México; se habla de códigos y prácticas generales, así como del escenario motociclista en Tijuana y Monterrey. Una vez que calentamos motores, conducimos por la carretera teórica; en el primer capítulo se colocan los conceptos teóricos centrales de la identidad, entendida esta como constructo histórico, relacional, no esencialista,



mutable y particular, construidas en la acción social (Valenzuela, 2000), que en el caso de las mujeres motociclistas comprende cuestiones de género, poder, espacio, clase, cuerpo y sexualidad, relacionados de manera interseccional. El segundo capítulo transcurre por los caminos poco transitados de la pre-historia y la historia biker de las mujeres, la generización de la motocicleta y la conformación de los motoclubes de mujeres. Es importante tener presente la manera en la cual la sociedad ha insistido en limitar la movilidad de las mujeres en aras de la subordinación. En el tercer capítulo revisamos la imagen biker a través de las industrias culturales, enfatizando el papel de la mujer y de las y los bikers alejados de la heteronormatividad; históricamente, desde el cine, la televisión, la publicidad e inclusive ahora en las redes sociales virtuales, se construye y perpetua a la copilota como única posibilidad para la mujer en el mundo del motociclismo, negando la representación a las pilotas y contribuyendo así a la desigualdad estructural que se analiza en este trabajo. El cuarto capítulo se enfoca en el análisis visual: ser y parecer un biker. Analizamos los símbolos y la ideología motociclista encarnados en el cuero de su vestimenta, así como otros elementos del universo biker con el objetivo de comprender a profundidad la manera en que la figura del motociclista es creada y re-creada como sujeto varón, masculino y rudo, mientras que el papel de la mujer queda relegado. Esta configuración se resbala por todos los intersticios de las dinámicas bikers (desde la representación hasta el rechazo e inclusive, la agresión) por lo que es importante su reflexión.

Sentadas ya las bases para comprender el motociclismo y sus prácticas, inicia el segundo apartado con el capítulo quinto, que abarca el trabajo de campo realizado. Tras profundizar en la estrategia metodológica, en la que doy cuenta de las decisiones autoetnográficas, etnográficas y netnográficas, así como la operacionalización de los códigos, llegamos al sexto capítulo el cual se enfoca en los resultados de las entrevistas y la discusión de los hallazgos: autoadscripción, heteroadscripción, retos, contradicciones, motivaciones, oposiciones, elementos que construyen la identidad biker, analizados posteriormente en el apartado de conclusiones, donde hacemos un alto para revisar el camino recorrido, señalar las otras rutas posibles de estudio e imaginar al mundo biker como alegoría de la sociedad.

Revisión de la literatura. La experiencia de las vecinas.

A diferencia de México, es posible encontrar publicaciones académicas sobre mujeres motociclistas realizadas, en su mayoría, por autoras estadounidenses. Estados Unidos, ese país vecino que comparte 3,185 kilómetros de frontera, cuenta por el contrario, con registros históricos más específicos y hay nombres, por supuesto, que son más una excepción que una regla: Effie y Avis Hotchkiss, dando la vuelta a Estados Unidos en 1915; un año más tarde las hermanas Adeline y Augusta van Buren atravesaron el país, no sin enfrentar discriminación e inclusive la cárcel por vestir ropas de hombre durante el trayecto; Dorothy ‘Dot’ Robinson, cofundadora del primer motoclub de mujeres en Estados Unidos y primera mujer en ganar una competencia de la Asociación Americana de Motociclismo; en 1929, Bessie Stringfield rompió con otro tabú al atravesar el país en su motocicleta, siendo una mujer negra, lo cual le significó discriminación por partida doble. Probó un punto cuando ganó una carrera disfrazada como hombre. Al quitarse el casco para recibir el premio, rehusó el dinero, pero sentó un precedente.

La experiencia de estas mujeres ha sido recogida en diferentes libros, escritos por mujeres: *Biker lady: Living and Riding Free!* (2003), de Sasha Mullins, en el que explica la historia, la comunidad, el fenómeno y el orgullo de mujeres motociclistas entrevistadas. *Hear Me Roar: Women, Motorcycles, and the Rapture of the Road* (1996), de Ann Ferrar, añade, además de sus experiencias, información sobre motoclubes, eventos y consejos para las interesadas en rodar en carretera. *Women, Motorcycles and the Road to Empowerment: Fifty Inspirational Stories of Adventure and Self-Discovery* (2011), de Liz Jansen, suma reflexiones sobre la manera en que el entorno en que se vive afecta significativamente los roles a desempeñar, motivos por los cuales las mujeres en motocicleta deben luchar por su lugar en el camino; *Motorcycles I've Loved: A Memoir* (2015), de Lily Brooks-Dalton, es una especie de novela autobiográfica en la cual la autora se enfoca a lo que ella llama el empoderamiento mediante el manejo de la motocicleta y *The American Motorcycle Girls 1900- 1950: A Photographic History of Early Women Motorcyclists*, (2009), de Cristine Sommer Simmons, recupera una suerte de historia cronológica de las mujeres motociclistas, si bien su mayor aportación es visual; *Chicks on Bikes* (2009), de Christina Shook, entrevista a una veintena de mujeres motociclistas cuestionando los estereotipos.

*Desde la academia.*

Una obra pionera en el tema es *Bike Lust: Harleys, Women, and American Society* (2001), de Barbara Joans, quien muestra el punto de vista de una antropóloga que migró del asiento trasero al delantero y la manera en que enfrentó el cambio de reglas y rituales que conlleva el nuevo rol de pilota en la comunidad biker. El trabajo de Joans revisa brevemente las obras emblemáticas del motociclismo: *Hell's Angels: The Strange and Terrible Saga of the Outlaw Motorcycle Gangs* (Thompson, 1999) y *The Rebels: A Brotherhood Of Outlaw Bikers* (Wolf, 1991) y hace evidente los huecos en el análisis sobre el papel de las mujeres. Sin embargo, es conveniente matizar que el papel de las mujeres en los motoclubes *outlaws*, en las que las chicas son propiedad de un miembro o del grupo, tal y como lo manifiestan aún hoy en día con los parches que las reclaman como *Propiedad de \_\_\_\_\_* (*Property of \_\_\_\_\_*), difiere totalmente de la experiencia en el resto de los motoclubes.



Fotografía 0.1. *Property of Guason*. Fotógrafa: Liliana Falcón. 29 de junio de 2019.

En su libro, Joans realiza una interesante investigación etnográfica y propone un valioso término para analizar el papel de las mujeres en el motociclismo: traidora de género.

The riding female is stereotyped as gender traitor. This woman refuses to accept the gender rules that place her on the back of the bike. She rides her own. She has dared to enter the masculine preserve that most men in America are too wary or afraid to enter... She must maneuver both the bike and the male riding world. Some bikers accept her. Some don't. The general public, however, cateogrizes her as a dyke and dismisses her. (2001, p.143)

Sin embargo, si bien sus entrevistas son fiel reflejo de la cultura motociclista, su análisis no considera las teorías de género y perspectiva feminista para contrastar la realidad que plantea y profundizar así las contradicciones que presentan sus testimonios. Se reconoce feminista pero no cuestiona el sistema patriarcal. Escribe, además, desde un punto de vista privilegiado, que ignora la interseccionalidad y despoja a la mujer de la cuestión de clase, exclusiones que no son menores, dado que invisibiliza las opresiones estructurales y las perpetua. Finalmente, ensalza la cultura Harley Davidson, a pesar de reconocer el racismo y la xenofobia que fomenta, eligiendo ignorar la memoria histórica de restricciones económicas del mercado que evitó la bancarrota de esta empresa y sin cuestionar la calidad de la marca y su mercadotecnia nacionalista.

Otros académicos motociclistas -o motociclistas académicos- son Steven Alford y Suzanne Ferris, quienes forman parte del consejo de la Revista Internacional de Estudios de Motocicletas (International Journal of Motorcycle Studies, IJMS) y cuyas publicaciones *Motorcycle*. (2008), en la que analizan la identidad, el objeto, la imagen y la estética del vehículo, y *An Alternative History of Bicycles and Motorcycles: Two-wheeled Transportation and Material Culture*. (2016) desde una perspectiva transdisciplinar, no sólo han contribuido al campo de estudios de la Motocicleta, sino a los Estudios Culturales con un análisis histórico que incluye consideraciones de género, poder y clase.

*Bikers. Culture, Politics and Power* (2000), de Suzanne McDonald-Walker, es, de igual forma, un trabajo que incluye diferentes ejes de análisis y se enfoca en el motociclismo como movimiento político, incluyendo las luchas por los derechos del colectivo, así como las consideraciones individuales para lo que ella llama identificarse políticamente como motociclista.

*The Gendered Motorcycle* (2018) de Esperanza Miyake, propone englobar en el término *mobile technology of gender* el análisis interseccional para analizar la motocicleta que autores como Alford y Ferris (2000 y 2016) y Thompson (2006) realizan años atrás. Si bien en su libro analiza diversos aspectos interesantes sobre la motocicleta relacionada con publicidad y la cultura popular, el concepto que propone no abona a una discusión que desde hace mucho se lleva a cabo entre los expertos en el tema. Asimismo, sugiere el término *post-feminist motorcycle* para hablar de la manera en que la motocicleta empodera e independiza a la mujer, pero inevitablemente restablece los valores patriarcales tradicionales, los cuales

disciplinan a la mujer y la regresan a sus roles convencionales de género. (*static mobility*). Al respecto, considero poco útil llamar feminismo a un análisis que termina con la mujer de vuelta en casa.

Asimismo, se han llevado a cabo diversos estudios académicos, tesis de maestría o doctorado, desde la filosofía, la sociología y la psicología, cuyos autores investigan el tema desde diferentes ángulos, como: *Playing with the Guys: Women's Negotiations of Gender, Leisure and Space*, (Austin y Gagné, 2010), trabajo de investigación en el que sus autores utilizan la teoría del Ocio Serio (Stebbins, 1982) que recupero aquí para desentrañar las negociaciones de espacio y poder de las mujeres.

Desde la Filosofía, utilizando teoría fundamentada y bajo la óptica de la historia, la sociología y la mitología, Lisa Garber (2002) intenta explicar la sique de la mujer motociclista *Women who ride: the psyche of the female motorcyclist*; mientras que *Motorcycle racing, gendered identities, and neoliberal discourses*, (2006), permite a su autora, Catherine Leonard, teorizar sobre la minimización de la discriminación de género. También en ese campo la tesis de Patricia Meyer (2009), *We're just women who like to ride: an ethnographic Journal on a woman's motorcycle* explica las motivaciones de sus entrevistadas para conducir.

Otros trabajos desde las artes y la sociología son *Legend Unknown: a cultural, gendered history of motorcyclists in the American southwest* (2003), en el que su autor, Gary Kieffner discurre un análisis transversal sobre los avances de las mujeres en diversos ámbitos, incluido el motociclismo; *Making sense of motorcycle brotherhood: women, branding and construction of self*, (2013), de Katherine Maas, investiga el papel de las mujeres frente al de los hombres en el mundo del motociclismo y en *Don't Call Me "Biker Chick": Women motorcyclists Redefining Deviant Identity* (2012), William Thompson describe los retos y riesgos que enfrentan las mujeres motociclistas que dejan de ser copilotas para conducir su propio vehículo. Asimismo, *The perfect vehicle. What it is about Motorcycle* (1997), de Melissa Holbrook Pierson, combina el periodismo con la experiencia para analizar la fascinación por las dos ruedas.

Esta literatura está atravesada, por supuesto, por el género. El género como factor decisivo de prejuicio, de estigma, de discriminación. El género como obstáculo. El género, también, como resistencia desde el género mismo. Los testimonios de las mujeres estadounidenses y las mujeres regiomontanas y tijuanenses tienen coincidencias en común, por

razón de género. Y no como un asunto de fe, más bien como una carga pesada que no puede sacudirse ni a 140 kilómetros por hora.

### *La negación del feminismo.*

Antes de seguir con la propuesta de conceptos clave, es preciso hacer un alto en el camino para plantear lo siguiente: la revisión de la literatura -del mismo modo que las entrevistadas en el trabajo de campo, como veremos más adelante- dejó en claro que las mujeres motociclistas no se identifican como feministas.

Yet although data indicate that women riders are strong individually, socially and organisationally, none of those interviewed would describe themselves as a feminist... it would seem that, for female riders, feminism is seen as focusing on unnecessary trivia. This is not to say that the women are blind to gender, but that it is not something which is of relevance to all aspects of their lives... For women riders, feminism and gender is not an issue, and they merely ask that their male counter- parts see things the same way. (McDonald-Walker, 2000, p. 68)

Las entrevistadas por Mc-Donald Walker viven y ruedan en Inglaterra, pero en este tema no distan mucho de las mujeres motociclistas que respondieron a los cuestionamientos de Joans, en Estados Unidos:

None of these women credit the women's movement for their ability to ride. They take their entrance into the male biking world as acts of individual bravery. And they are. Yet there is a hidden element here. The early feminist, woman so many women bikers wish to distance themselves from, helped pave the way for today's riders. Those old-time, serious, relatively rigid, fighting women now in their fifties and sixties identified gender problems, rallied for women's rights, won the freedoms now taken for granted, and cleared the path for a redefinition of femininity. They may have made femininity temporarily a dirty word, but they set the stage for its reinterpretation. (Joans, 2001, p. 150)

Las motociclistas mexicanas expresaron, palabras más, palabras menos, el mismo distanciamiento del movimiento feminista. Ahora bien, la génesis dominante de las acciones y hechos trastocadores no es ideológica ni política: la mayoría de las mujeres trastocan el mundo contra su voluntad y lo hacen sin discurso feminista o alternativo. (Lagarde, 2011, p.813)  
Profundizaremos más adelante sobre este tema.

*Prolegómenos. La motocicleta, la moto, la baica.*

Las motociclistas que participan en esta investigación están ubicadas en Monterrey, Nuevo León y Tijuana, Baja California, por tanto, aquí se habla norteno, pero las traducciones son necesarias, no sólo por la evidente influencia de la frontera estadounidense, sino por los regionalismos que construyen una identidad particular. Si bien existe un útil glosario ilustrado, es conveniente aquí comentar que cuando hablamos de motocicleta, nos referimos a una motocicleta, una moto, una *motorcycle*, una *bike*, *baica* o *baika* en Tijuana. Y en ella, hacemos una *salida* en Monterrey, un *raite* en Tijuana, para tomar aire en carretera. Si nos acompañase una mujer, llevaremos una *mochila* en Tijuana y una *parrillera* en Monterrey; la *backseat bitch* o *biker bitch* en las calles estadounidenses; la *pillion* en el *slang* británico; el *paquete* en España. Ahora bien, si nos acompañase un hombre... en quince años sobre dos ruedas nunca he visto a ninguno de estos seres mitológicos en el asiento trasero mientras una mujer maneja; los varones tienen la masculinidad muy frágil para esto. En todo caso, es tan poco usual que no existe término que le describa. Pero si un hombre maneja y lleva la esposa, lleva a su *Old Ladie*; si lleva a la novia formal, lleva *a su vieja*, pero si es una relación informal, es *una nalga*, *un culito*, *una pompi*, *una piel*. Más adelante profundizaremos en las taxonomías existentes y propuestas sobre el mundo *biker*.

Si bien existen motociclistas independientes, el movimiento *biker* gira alrededor de los motoclubes, grupos, asociaciones o agrupaciones<sup>2</sup> voluntarias de motociclistas con reglamentos propios, que siguen generalmente una jerarquía inspirada en el Ejército, cuya identificación es un *parche* o los *colores* que se luce en la vestimenta uniformada, tradicionalmente chaleco y chamarra de piel o mezclilla. Los motoclubes se organizan de las más diversas formas: por territorios (proviene de la misma colonia), por profesiones (policías, médicos), por modelos de vehículos (deportivos, también llamados plásticos o choppers, nombrados fierros) e inclusive por marca de motocicleta (Harley Owners Group, BMW). Asimismo, por el gusto de pertenecer a una asociación histórica, como es el caso de motoclubes con renombre y trayectoria como Renegados o Vagos a nivel nacional (enemigos, por cierto), o Sólo Ángeles en Tijuana o Tribu MC en Monterrey. Muchos motoclubes se

---

2 En el presente trabajo utilizamos grupo, asociación y agrupación como sinónimos, con el fin de evitar la cacofonía al referirnos a los motoclubes o MC.

forman a raíz de lazos familiares o de amistades en común, que coinciden en rumbo, gusto y modos. Finalmente, existen motoclubes y asociaciones exclusivamente de mujeres pilotas.

Y a todo esto: ¿Para qué una motocicleta? La motocicleta no cumple solamente una función práctica. Alford y Ferriss señalan que, como objeto de diseño, la motocicleta cumple tres funciones: la función de movilidad, la función estética, que complace a los sentidos y la función simbólica, que transmite información social sobre el conductor y quién es él o ella, por tanto, la motocicleta tiene un significado cultural: *is a nexus of social an cultural relations, an instrument of identity formation for the rider, a pop culture icon, and an aesthetic object in its own right* (Alford y Ferris, 2007, p. 8)

Se utiliza una motocicleta, por supuesto, para transportarse. Para evitar el tráfico citadino. Para llevar mensajes en tiempos de guerra. Para transitar por caminos imposibles para cualquier otro vehículo. Para patrullar la ciudad. Para competir. Para impresionar. Para gustar. Para incordiar. Para lucir, presumir, atraer miradas, pero también para esconderse, abstraerse, huir, hacer meditación en movimiento, sentir el viento en la cara. Para tragarse la píldora de ser libre. Pero ¿qué tipo de motocicletas? Existen diferentes tipos para diferentes actividades, con la cilindrada (cc) como forma de representar el tamaño del motor<sup>3</sup>. Por ejemplo, la Yamaha VMAX 1700, en realidad tiene 1679cc, pesa 310 kilogramos y alcanza fácilmente los 220 kilómetros por hora. El modelo 2018 cuesta 17,999 dólares.



Captura de pantalla 0.1 Moto para hombre. Publicidad oficial de Yamaha.  
[www.yamahamotorsports.com](http://www.yamahamotorsports.com)<sup>4</sup>

En el extremo está la cilindrada estándar para conducir en la calle, la 50cc. El modelo VINO Classic 2018 que se muestra en la imagen es de 49cc, pesa 82 kilogramos, alcanza los 70

<sup>3</sup> Mecánicamente hablando, la cilindrada es la denominación que se da a la suma del volumen útil de todos los cilindros de un motor alternativo.

<sup>4</sup> Revisada el 10 de enero de 2019.



kilómetros por hora como máximo y cuesta 2,299 dólares. Está disponible en colores Deep Sea Blue / Vanilla White (Azul profundo y Vainilla Blanco) a diferencia de los modelos de motocicleta más veloces (y por supuesto, más caros), disponibles únicamente en negro.



Captura de pantalla 0.2 Scooter para mujer. Publicidad oficial de Yamaha.  
[www.yamahamotorsports.com](http://www.yamahamotorsports.com)<sup>5</sup>

La publicidad es clara: el mercado de las motocicletas más duras, más rudas, más veloces, más *bikers*, son los hombres. Las mujeres manejan la gama más baja, más *chic*, más femenina. Profundizaremos más tarde en la publicidad y la construcción del imaginario motociclista, pero aprovechamos la imagen para hablar de los *scooters*. La motocicleta de mayor venta en la historia ha sido la Honda Cub (Alford & Ferris, 2016, p. 41), una motoneta de 50cc y no es de extrañarse: este tipo de motocicletas son pequeñas, cómodas y son utilizadas para desplazarse por la ciudad. Actualmente, existen *scooters* de cilindradas medianas (600cc) pero rara vez se utilizan fuera del contexto urbano. La marca italiana Vespa ha logrado posicionarse a nivel mundial como líder inequívoco de un estilo glamoroso, del scooter por antonomasia, y la publicidad, como la ya ejemplificada, ha logrado que se le relacione con un mercado femenino, de lentes de sol y bufanda ligera. En una ocasión, llevé una batería a cargar a un taller y los mecánicos presentes no tardaron en prevenirme que llevaba la batería equivocada para una Vespa. Les expliqué que mi motocicleta era una chopper 1100 y no ocultaron su perplejidad. “¿A poco la puedes?”. Es la pregunta que yo y muchas otras motociclistas, que inclusive manejan motos 1500cc o 1900cc, tienen que soportar cada vez que un hombre se entera de la cilindrada que traen.

Existen otros estilos de motocicleta y, por tanto, de motociclismo, considerado un deporte, sancionado por la Federación Internacional de Motociclismo. Dos de las

---

<sup>5</sup> Revisada el 10 de enero de 2019.

competencias más seguidas son el Campeonato Mundial de Velocidad y la TT Isla de Man, una de las carreras más peligrosas, que en este 2019 sumaba ya 253 pilotos fallecidos (sin contar los espectadores o aficionados que han muerto en estos accidentes) en la historia del evento, con promedios de velocidad de hasta 208 kilómetros por hora y con una longitud de unos 60 km. Se utilizan por supuesto, motocicletas *superbike*, deportivas, especializadas. Las deportivas, llamadas *depo*, en Monterrey, o *plásticos*, en Tijuana (dada la naturaleza de los materiales que recubren la moto), son motocicletas que compiten en los diferentes circuitos de velocidad. Están construidas de manera ligera, para ser muy veloces, más que cómodas, estables o duraderas, por tanto, pesan considerablemente menos que otras motos. Una motocicleta emblemática, digamos, la Yamaha R1 de 1000cc, pesa 199 kilogramos, en comparación con una Harley Davidson 1200 Custom, es decir, una chopper, que pesa 255 kilogramos. Las *depo* tienen toda su apuesta en la velocidad. Ciertas marcas, como la Ducati, tienen su propia firma tecnológica: el sistema de distribución desmodrómico, que maximiza la sincronización de las válvulas del motor, tecnología patentada que, hasta el momento, sólo utilizan ellos como fabricantes y pocos como consumidores. Es una motocicleta muy cara y la más alta de su gama cuesta 232,500 dólares, si bien hay versiones mucho más asequibles, no menores a 10,000 dólares.

Otro estilo de motocicleta es el *motocross*, *cross* en Monterrey, *cerrera*, en Tijuana, (porque subes al cerro con ella), se utilizan motocicletas ligeras pero fundamentalmente rudas. Nada cómodas, de hecho, en ciertos modelos no existe el asiento, pues el piloto va de pie, enfocado en la escabrosa conducción. Las *motocross* están construida con énfasis en la suspensión y en los frenos, pues son utilizadas para terrenos inhóspitos, con lodo, tierra y vegetación. No se les ve en las calles ni carreteras, a menos que vaya en la parte trasera de una pickup en espera de llegar al rancho, a la sierra o a las dunas de arena.

Ahora bien, para muchos, más que un deporte, el motociclismo es un estilo de vida. No un pasatiempo, sino parte de su identidad. La moto, por supuesto, es el elemento principal de este constructo. Las motocicletas *cruiser* o de crucero son las típicas motocicletas de película hollywoodense. Motor de preferencia grande y ruidoso (en el caso de Harley Davidson, el sonido trató de patentarse, sin éxito), cuerpo cromado, llantas robustas, asiento cómodo para cubrir grandes distancias. Pero hay diversos modelos, si es Touring o de ruta, perderá el *look* rudo y maximizará el *confort* y tendrá una cilindrada superior a los 1200 cc. Según algunos

motociclistas, las Touring son motos *de viejitos*, porque son vehículos con *demasiadas* comodidades, tales como puños con calefacción, aire acondicionado, conducción automática y otras tecnologías incorporadas. Para muchos, ser *biker* tiene que ver también con exponerse a los elementos de la naturaleza: el sol en el rostro, el viento en la cara, sin casco ni *windshield* de por medio. Ahora bien, las motos *touring* (Goldwing, de Honda, es el ejemplo por excelencia) no son nada baratas empezando en 23,800 dólares y quienes las compran por lo general ya tienen la vida resuelta económicamente hablando y canas en la cabeza.

Si la moto es de calle, puede tener un motor menor, 125cc, 250cc; un motor mediano de 650cc o 900cc. Si es una chopper estará modificada a gusto del dueño o *customizada*, (las motocicletas deportivas también pueden personalizarse o *customizarse*) y si es una motocicleta *bobber*, significa que ha sido modificada para aligerar el peso. Los *choppers*, como se les conoce a los *bikers* que manejan este tipo de motos de crucero, estén modificadas o no, son los motociclistas emblemáticos, estereotipados gracias a las industrias culturales. Orgullosos de sus *colores*, es decir, de su motoclub, y de sus máquinas, se vanaglorian en la manada cuando recorren calles y carreteras.

Tanto los *choppers* como los *depos* comparten la escena biker de las ciudades. En Tijuana, las diferencias están muy marcadas, con motoclubes exclusivamente de uno y otro tipo. Los *fierros* toleran a los *plásticos*, pero no los respetan, pues no los consideran motociclistas, sino conductores veloces más interesados en presumir la velocidad que en apreciar la carretera. A su vez, los deportivos desprecian a los *choppers* por lentos y más interesados, según dicen, en beber y pelear que en conducir. Si bien no existe mala sangre entre ellos y pueden convivir en eventos, el tipo de moto enmarca sus relaciones, a diferencia de ciudades como Monterrey, en donde la mayoría de los motoclubes integran ambos tipos de motocicleta, con los ajustes pertinentes a la hora de viajar en carretera, como el hecho de que las motos de baja cilindrada salgan antes, el grueso del contingente a determinada hora y los deportivos después.

La nueva invasión de oriente.

Anteriormente, se decía que las motocicletas nuevas no eran baratas... y no lo eran si se trataba de una marca reconocida. Actualmente, los países de Asia y en la India cuentan con la mayor circulación de motocicletas, puesto que son vehículos utilitarios, de calle, de trabajo.

*The spread of the bicycle and motorcycle to less developed societies was, of course, inevitable, as manufacturers sought our new markets.* (Alford y Ferris, 2007, p.62) Por supuesto, la comunidad biker, clasista en muchas ocasiones, es reacia a aceptar estas motocicletas utilitarias. Es un asunto de clase: el obrero no podría comprarse una Harley Davidson o una Yamaha del año, no en México, no en Estados Unidos, no en Europa. Podría conseguirse, eso sí, una moto de marca reconocida en excelentes condiciones, de segunda o tercera mano, la mayoría de las veces, sin problema. Dadas las aficiones mecánicas de muchos motociclistas, la compra y venta de vehículos forma parte de una dinámica común. Pero ahora, al menos en México, la incursión de motos chinas ha invadido el mercado.

En 2017, la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, informó que 36.2% de las motocicletas en México procedían de china<sup>6</sup>. ¿Qué diferencia hace esto? Que hay más motocicletas nuevas, pero de menor calidad. Y esto ha desatado una especie de enfrentamiento (que se inicia en la calle y se dirime memes más, memes menos, en las redes sociales virtuales y en los comentarios de bar) entre motociclistas que desdeñan a quienes manejan motocicletas chinas, conocidos como *mortálikos*, por manejar motos de la marca Itálíka, procedentes de china, pero ensambladas en México, como Dinamo o Vento, y vendidas en las tiendas consideradas para clase obrera. Pero también hay otras marcas: Kurazai, Lifan, Hisun, directamente importadas desde el oriente. Para dar un ejemplo, una motocicleta deportiva de marca japonesa reconocida de diez años para atrás (lo que los *mortálikos* llaman *un dinosaurio*) cuesta lo mismo que una motocicleta china nueva, digna de un *pizzero* o repartidor, según los *dinosaurios*. Ahí la disputa -que no es sino una disputa de clase- en la cual cuyos pacificadores colocan memes que muestran a pilotos de una y otra moto con la leyenda: “No importa la marca, el viento es el mismo” y cuyas facciones repelen con comentarios clasistas estilo: “Sólo dice esto aquél que no tiene dinero”

Los *bikers*, moteros, motoristas, motociclistas.

A grandes rasgos, estos son los tipos de motocicleta y quien las maneja es un motociclista, un *biker*, un motero, un motorista. Pero en México y particularmente en Tijuana y Monterrey, un motociclista es un *biker*... a menos que sea un *banquetero*, es decir, que no salga a rodar en

---

<sup>6</sup> <http://www.manufactura.mx/industria/2013/11/08/36-de-las-motos-en-mexico-son-chinas>

carretera, que no *raitee*, que se la pase estacionado en las banquetas, *tirando rostro, luciendo baica*, pero sin salir en carretera. Esta definición también aplica en otras latitudes:

Bikers can be grouped in two clases: true bikers and sham bikers. The identikit of a true biker as seen by the other kind is of a roughneck, helmeted and booted, unshaven and with handsblackened with axle grease. He can additionally be wet and muddy... The true biker rides four hundred kilometers in the rain to attend a rally, rides Winter and summer, walks bowlegged from riding, talks about his cornering and his falls, and, when enetering a bar, slams open the door and announces his presence by yelling. And here´s how the true biker views his opposite number: wears a suit, rides rarely and then only on the Champs-Elysées. His bike is all shiny Chrome. He needs to have chicks eyeing him. His handlebars are huge. His bike is a phallic symbol because he is laden with complexes. Except for the yelling in bars, almost every motorcyclist I´ve encountered combines elements from both types. (Hallbrook, 1997, p. 19)

Un *biker* no es cualquiera que maneje una motocicleta, los repartidores de comida, los mensajeros del correo y las empresas, manejan motocicletas diariamente como vehículo de trabajo y no necesariamente se consideran a sí mismos, a sí mismas, motociclistas. Y la comunidad motociclista no los considera a ellos, a ellas, como parte de la misma sólo porque pasan varias horas de su día sobre la moto.

Demographically, a “real” biker in Europe or North America is probably a profesional man in his mid-40s, but it would be a mistake to confuse a statistical majority with “reality”. (Don´t the majority of riders of two-wheelers live in the Third World, and ride bikes with 125ccs or fewer?) Instead, it´s probably more useful to understand the image of the biker as a type of culturale currency, something that circulates aong the media and citizen´s imaginations, which has a reliably common value (the “Outlaw” biker is understood by everyone), but which functions not to identify members of a particular social group, but to embody a set of cultural values (rebelliousness, riss-talkin, proletarian, etc)” (McDonald-Walker, 2007 p. 157)

Las páginas y grupos de motocicilistas de las redes sociales virtuales están repletas de imágenes aleccionadoras sobre lo que es -y lo que no es- un verdadero biker. Existe un consenso en que lo que define al motociclista es que piensa siempre en rodar.

Eres motociclista desde que tu preferencia para transportarte siempre sea la moto. No importa si hay sol o si llueve. Además, tu closet contiene toda la ropa o accesorios correspondientes a este estilo de vida, es decir, botas, chamarras, cintos, chaparreras, chalecos con los parches de los eventos que has visitado, etcétera. Y uno por ciento de ropa de vestir en caso de que sea necesaria para algo que sea fuera del ambiente motociclista. Y en caso de tener vacaciones, piensas en donde será tu próxima rodada y la planeas. (Sebas, entrevistado)

Para algunos, el tipo y modelo de motocicleta no importa; para muchos otros sí. Las habilidades tampoco son definitorias del carné de motociclista, pues uno de los adagios más conocidos es: “Existen dos tipos de biker: los que se han caído y los que se van a caer”, puesto que manejar una motocicleta implica siempre riesgo. No tiene que ver con la experiencia - aunque la experiencia del manejo prudente, hábil y reflexivo, más el equipo adecuado de

seguridad, ha salvado muchas vidas, pero nadie es inmortal ante un automóvil borracho y/o distraído, o ante una inesperada mancha de aceite en el pavimento. Entonces, si no es la moto que maneja ni la experiencia, ¿qué es un verdadero biker?

What is a “real” biker? Contrary to expectation, it does not date to the recent fashionableness of motorcycles (primarily Harleys) among people who in previous decades might have incredulously denied the possibility that they would ever look twice at a motorcycle, much less with longing. These people are called RUBs (rich urban bikers), in part because these days one must have a zippy acronym for everything. Long before the age of the RUBs, however, bikers were delimiting themselves. A few have always refused to get entangled, professing a noble egalitarianism: anyone who likes bikes is a biker. (Holbrook, 1997, p. 17).

Nótese como las descripciones de lo que es un *biker* se refieren exclusivamente a los motociclistas varones, rudos, mecánicos, desaliñados. ¿Y las mujeres *bikers*? ¿Cómo se supone que debería ser una mujer *biker*? Porque existimos, estamos las que no nos conformamos con ir en el asiento trasero, las que queremos aprender de mecánica (y las que no), viajar en carretera, asistir a eventos, formar motoclubes y compartir espacios con varones con capacidad de voz y voto, las que aprendimos del padre y las que nos rebelamos contra él para poder aprender a manejar, las que soportamos en cada parada la típica pregunta: “¿Es tuya esa moto? ¿A poco puedes con ella?” y, vez tras vez, damos la misma respuesta: “No la cargo, la manejo”, las que nos vemos excluidas de los motoclubes, porque, como en el Ejército, anteriormente en el Gobierno, en la Industria y en los Negocios, se cree que las mujeres no tienen lugar en ellos, porque es un espacio generizado.

Cosa de hombres.

El motociclismo es un espacio masculino en el cual los varones performan (Butler, 2002) una masculinidad hegemónica (Connell, 2005) que venera la fuerza, enaltece el arrojo y premia la dureza emocional. De hecho, podríamos hablar de una hipermasculinidad (Mosher y Sirkin, 1984) biker que considera estoico despreciar el casco cerrado (e inclusive cualquier tipo de casco); alaba el riesgo de la velocidad y la conducción temeraria al mezclar drogas y alcohol con el manubrio; desprecia los cuidados considerados femeninos como utilizar protector solar, cubrirse del frío o quejarse del calor; y alaba la solidaridad entre pares, sus hermanos de carretera, inclusive por encima de la familia, demostrando en parches y actitudes la objetificación de las mujeres, a quienes, en ocasiones, las ignoran hasta el punto de no dirigles la palabra en una conversación. Ellos se creen dueños del motociclismo y de la carretera.

Seguendo a Beard (2017), el motociclismo es una práctica con habilidades exclusivas que definen la masculinidad como género.

El imaginario social del biker, como profundizaremos más adelante, está delineado por la pantalla hollywoodense: musculosos hombres llenos de pelos y testosterona, que visten de cuero y no tienen miedo. Desafían a la autoridad y a lo establecido mientras ruedan su Harley, a la que pueden armar y desarmar en una tarde. La realidad es bastante menos glamurosa y los motociclistas que uno se topa en la calle y, a veces, en carretera, tienen más pelos que músculos (y algunos ninguna de las dos cosas), quizá tengan una Harley, pero muy pocos pueden siquiera cambiarle la llanta. Y así como la representación no corresponde a la realidad, la historia del motociclismo nos dice que no siempre fue un espacio exclusivo para hombres. Revisaremos más adelante la revolución que la bicicleta significó para la independencia y movilidad de las mujeres, y si bien al popularizarse la motocicleta algunas veces se alzaron en contra, las mujeres manejaban las dos ruedas inclusive como correos en el campo de batalla y justo fue el final de la guerra el que las metió de nuevo en las casas, reservándose la moto y la carretera -y la libertad que esto representa- solo para ellos, los hombres devenidos machos.

El siguiente “Código del Motociclista”, compartido ininidad de veces en las redes sociales virtuales, ejemplifica claramente la generización de este espacio:

Sencillamente puro sentido común 🇲🇪 🇵🇷 🇨🇷 🇵🇦



Captura de pantalla 0.3 Código del Moticlista (SIC). Facebook. 1 de junio 2019 1

Es importante notar la cosificación de la mujer en el punto número uno. La mujer, al igual que la moto, es un objeto, sin voz ni voto en cuanto a decidir “quién la monta”. El hecho de que muchas mujeres compartan esta imagen habla de un machismo interiorizado, que insiste en el punto 11 en cobrar los paseos “con algo”. Existen parches con esa respuesta: “Grass, gas or ass: nobody rides for free”.



Fotografía 0.2 Parche. No free rides. 29 de junio de 2019. Fotógrafa: Liliana Falcón.



Entonces, la mujer copilota debe invitar la marihuana, pagar la gasolina o darle el culo al piloto, puesto que “los paseos no son gratis”.

Por supuesto, la masculinización del espacio va mucho más allá de publicaciones en Facebook o parches lucidos en los chalecos, incluye la exclusión de las mujeres en los motoclubes, en los puestos de poder en las organizaciones, en eventos, así como estrategias de violencia simbólica y física para desalentar su participación en el motociclismo, desde ignorarlas en las conversaciones, no saludarlas, burlarse de ellas e inclusive acosarlas o tratar de sacarlas de la carretera. Profundizaremos en esto más adelante.



Captura de pantalla 0.4 Invitación exclusiva para varones. Facebook. 10 de julio de 2019.



Captura de pantalla 0.5 Visita guiada a cinco tables dances. Facebook. 18 de noviembre de 2018.

La dinámica de los motoclubes.

Dos o más amigos, quizá el cuñado más el vecino, un buen día decidieron que sus paseos en motocicleta, salidas, *raites* o viajes debían tener cierta regularidad, invitar a otros, regirse por ciertas normas, identificarse mediante parches y colores, quizá rentar o comprar una casa en la cual reunirse y para este y otros proyectos, aportar cierta cantidad de dinero mensual. Esta es la manera en que se conforman la mayoría de las asociaciones de *bikers*.

Pueden o no registrarse como Asociación Civil. Ahora bien, como lo hemos explicado, todos los motoclubes de largo tiempo, en algún momento de su vida, son la cabeza de la Hidra. Es ley no escrita pero siempre cumplida: uno o varios miembros del grupo están inconformes con las decisiones de la mesa directiva o con las decisiones de la mayoría y se retiran, integrando una nueva asociación o formando parte de otras organizaciones. Es importante mencionar que esta práctica es común tanto en organizaciones de hombres como de mujeres, pero en el caso de los varones la multiplicación de motoclubes se considera un asunto individual que obedece a la inconformidad de algunos integrantes; pero en el caso de las mujeres, las escisiones en los motoclubes se estigmatizan de manera general, repitiendo prejuicios de género como “viejas juntas, ni difuntas”, “ni entre ellas se soportan”. Entonces, mientras ellos tienen el permiso social y la potestad de rebelarse y formar nuevas organizaciones, ellas son consideradas chismosas y problemáticas.

Otra manera de integrarse a un motoclub es más bien fortuita: un motociclista se tropieza con integrantes de un motoclub en la calle. Se saludan y si se considera pertinente, se le invita a *dar la vuelta, dar el rol, hangear* con ellos. Tiempo transcurrido y tras pasar cierto número de requisitos que varían según el club se le otorga la membresía.

Asimismo, es común ver publicaciones en redes sociales virtuales, *Facebook* específicamente, preguntando en determinadas páginas y grupos de motociclistas si algún motoclub acepta nuevos integrantes. Las respuestas son siempre positivas, dando información sobre lugares de reunión. De igual forma, el recién llegado se ve sometido a ciertas pruebas si es que decide quedarse.

No hay que olvidar que la mayoría de los motoclubes fueron fundados por veteranos de las guerras, en el caso de Estados Unidos; o bien, por integrantes de los escuadrones de policía y tránsito, en el caso mexicano. Esto explica las estrictas normativas de las asociaciones, así como la rígida jerarquía... y la ausencia de mujeres. Y es que para ellas (para nosotras), es

diferente. Más de una mujer motociclista se acercó a un motoclub con la intención de unirse, sólo para encontrar exclusión, rechazo y burla, por lo que optó por una de las siguientes tres vías: a) acercarse a un motoclub que sí acepte mujeres, b) buscar a más mujeres motociclistas para crear un motoclub o bien, c) permanecer independiente. Este es el tema central del presente trabajo de investigación, por lo que revisaremos a detalle más adelante.

Es pertinente hacer notar que históricamente existe una cultura alternativa, the leather culture, cuyas prácticas involucran vestimentas y atavíos de piel. Si bien están relacionadas con la comunidad gay y la práctica del BDSM (Bondage/Discipline, Dominance/Submission, Sado/Masochism, also called “SM” or “S&M”) la cultura leather no es exclusiva de estas comunidades. Viene al caso porque al hablar de la formación de motoclubes en Estados Unidos tras la Segunda Guerra Mundial, también se formaron los primeros motoclubes gays: Satyrs, en 1954 y Oedipus, en 1958, en Los Ángeles, así como el New York Motorbike Club y en San Francisco el Warlocks y el California Motor Club. Los clubes leather para gays iniciaron en Amsterdam y Berlín en 1950, en Sydney en 1970 y el primer bar leather gay de la Costa de Oro abrió en Chicago, en 1958<sup>7</sup>. Y estos clubs admiraban la imagen hipermasculina en ciernes del motociclista, lo cual satisfizo a muchos gay heteronormados que despreciaban la representación del gay afeminado, y adoptaron en sus prácticas protocolos y rituales militares. Por supuesto, la historia estadounidense y la mexicana se separa en este caso.

Volviendo a la conformación de los grupos y sus jerarquías heredadas de la milicia, a grandes rasgos, el motoclub está conformado por una mesa directiva: Presidente, líder y representante; Vicepresidente, quien suple al Presidente en su ausencia; Secretario, quien lleva los asuntos generales; Tesorero, el cajero de la asociación; Sargento de Armas, encargado de la seguridad de los integrantes del motoclub en los eventos, lo que equivale a que zanja las peleas o apoya en las mismas<sup>8</sup>; y el Capitán de Ruta, responsable del grupo en un viaje por carretera o *raite*. En caso necesario, él hablará con las autoridades. Este es un esquema general, si bien cada asociación es diferente y es posible encontrarse cargos como Relaciones Públicas o Embajador. Los integrantes de la mesa directiva portan sus cargos en sus chalecos o chamarras.

---

<sup>7</sup> <http://www.leatherpedia.org/leather-culture/>

<sup>8</sup> En el caso de los motoclubes Outlaws o One Percenter, es quien lleva el control de las armas.

Restan los integrantes o miembros del motoclub, quienes tienen todos los derechos y todas las obligaciones para con la asociación. Portan el parche o los *colores* del motoclub en sus chalecos o chamarras. Tienen voz y voto en las decisiones, si es que es el estilo del grupo, puesto que hay motoclubes cuyas decisiones las toman únicamente quienes conforman la mesa directiva. Por lo general, se paga una cuota mensual para el establecimiento y posterior manutención de la casa club o la celebración del aniversario.<sup>9</sup>

Rondando el motoclub están los prospectos, las personas interesadas en integrarse a la asociación. Por lo general, se identifican con un parche con la letra P, si bien existen motoclubes que consideran que esto es degradante y sólo colocan el parche del lugar. Si el prospecto se vuelve miembro, portará entonces el nombre del motoclub también. Cada motoclub tiene sus reglas al respecto, sus tiempos de espera y sacrificios necesarios. Existen rituales que recuerdan las fraternidades adolescentes de las universidades, como beber sin pausa de una botella de tequila, ser bañado en cerveza o fungir de mandadero del grupo. En dado caso de que se le acepte, el Prospecto cambia su parche por el de integrante. No hay límite para los integrantes de un motoclub. Existen algunos cuyos miembros no alcanzan la decena y otros que suman un centenar. Si tiene alcance regional, nacional e inclusive internacional se organizan bajo capítulos y los números, por supuesto, se disparan hasta llegar a miles.

Los motoclubes pueden reunirse por afinidad, como ya explicamos, pero también por razones tan variopintas como la marca de la motocicleta (la comunidad de Harley Owners Group, Dueños de Harleys o HOG es amplia, por ejemplo), el estilo de la motocicleta (existen motoclubes exclusivos de chopper o fierro, de deportivos o plásticos y los hay mixtos), la religión, el oficio, etcétera. Algunos aceptan mujeres, otros no. Por lo general, no hay límite de edad, existen motoclubes que aceptan a los hijos menores de edad como miembros honorarios, tienen reglas especiales y portan chaleco honorario que se les es retirado si infringen con alguno de sus compromisos, como bajar de calificación en la escuela, por ejemplo. Asimismo, hay motoclubes que cuentan con miembros fundadores nonagenarios ya, quienes por razones de salud ya no pueden manejar, pero son considerados eméritos.

---

<sup>9</sup> El monto de estas cuotas suele variar, pero dado que a mayor número de integrantes, el monto de recaudación es mayor, en ocasiones se acusa a ciertos motoclubes de “aceptar a cualquiera” con tal de recabar más fondos. Las acusaciones de malversación de dinero son recurrentes de vez en vez en ciertos grupos.

Ahora bien, existen ciertas reglas que son comunes a todos los motoclubes y es que no se puede pertenecer a más de uno. Curiosamente, esta regla no aplica para las mujeres, puesto que muchas integrantes de un motoclub tienen el permiso de formar parte de otra asociación siempre y cuando sea exclusiva de mujeres.

Finalmente, para cada *biker* sus colores son sagrados. Inclusive si no pertenece a motoclub alguno, los independientes portan el parche que los identifica como tal y, en la mayoría de los casos, sus propios *colores*, tan queridos como su *baica*. En una pelea de motociclistas, más que romperle la nariz al contrario le querrán arrancar el parche, el chaleco, los *colores*, similar a una función de la histórica Lucha Libre Mexicana en la que no hay mayor deshonor que perder la máscara a manos de los rivales, toda vez que representa una identidad encarnada. *La importancia de la máscara consiste en el abrir paso a una dimensión codificada, litúrgica y simbólica, que permite interrumpir, trasgredir la cotidianidad, la coherencia y crear un nuevo orden de visibilidad.* (Trapanese, 2017, p.110) Así, el chaleco o los *colores* de cada motociclista irrumpe el paisaje urbano, trasgrede las normas del vestir cotidiano, exclama su diferencia con la sociedad y su pertenencia con sus semejantes. “Que tus colores nunca toquen el suelo”, reza una de las frases más mencionadas en las ceremonias de integración o “bautizos” en los motoclubes. Y la indumentaria llega a ser considerada casi sagrada porque representa la familia y no se puede permitir que se le deshonre o se le falte al respeto por ningún motivo, bajo circunstancia alguna.

Es importante mencionar la existencia de club *outlaws*, que analizaremos más adelante como estereotipo del motociclista; baste dejar claro por ahora que los motoclubes 1% (como se les conoce a los *One Percenter*, *outlaws* o Fuera de la Ley) existen y tienen influencia en Estados Unidos. El Buró Federal de Investigación (FBI) mantiene férrea vigilancia contra “los cuatro grandes”: *Hell Angels*, *Pagans*, *Outlaws* y *Bandidos*. Constantemente hay enfrentamientos entre estas bandas, sobre todo por el territorio, y arrestos relacionados con sus actividades delictivas (robo, extorsión, contrabando y asesinato). En México, los motoclubes no operan fuera de la ley, o al menos, no se vanaglorian de hacerlo. Casi nadie se identifica como *One Percenter*, acaso algunos integrantes de los *Mongols* ubicados en Rosarito, Baja California, pero no operan a lo largo del territorio mexicano a diferencia de *Vagos*, que es un motoclub *One Percenter* internacional cuyos miembros están esparcidos en México y sostienen enemistad con Renegados motoclub. Salvo este caso, el motociclismo mexicano no

se jacta, a diferencia del estadounidense, en tener organizaciones criminales, en todo caso, la regla no escrita es no proclamarse *one percenter*.

### *Antecedentes del problema.*

Motociclistas en México: el censo imposible.

La población de mujeres motociclistas en México es, por mucho, una minoría. De hecho, no es posible conocer el número exacto de motociclistas en México. El Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) provee la cifra de motocicletas en el país, a saber 3 millones 574 mil 402<sup>10</sup> motos, pero no todos los que poseen una motocicleta son motociclistas... ni todos los motociclistas tienen su motocicleta registrada. Con las licencias de conducir sucede igual. La mayoría de los motociclistas que conozco en diferentes entidades de la República Mexicana, nunca han tramitado el documento, pese a que es obligatorio. Por supuesto, tampoco es costumbre que se tramiten los seguros contra accidentes vehiculares, a pesar de ser un requisito para tramitar tanto la licencia de conducir como la tarjeta de circulación, documento con el que se avala la propiedad de un vehículo.

Estos documentos (tarjeta de circulación y licencia de conducir) son el combo obligado que cualquier policía vial solicita ante una infracción al reglamento de tránsito o cualquier retén de las fuerzas armadas exige al pasar. Para muchos motociclistas, escapar mediante la pericia y el riesgo es un deporte que disfrutan y presumen en la junta de su motoclub o en redes sociales virtuales. Para otros conductores significa que el vehículo estará detenido hasta que regularice sus papeles (o de una “mordida”, es decir, entregue dinero de manera corrupta a los funcionarios involucrados en la liberación del vehículo). La verdad es que a la mayoría de los motociclistas no los detienen por una especie de camaradería; es necesario tener presente que los primeros motoclubes en el país se fundaron en los escuadrones acrobáticos de las fuerzas del orden y por lo general, los tránsitos no paran los motociclistas a menos que sea absolutamente necesario.

Dado que es difícil precisar el número de motoclubes y motociclistas en México, ya que son organizaciones que no están obligadas a regulaciones jurídicas, se constituyen de común acuerdo y aparecen y desaparecen a capricho de sus integrantes y no es posible contarlos por

---

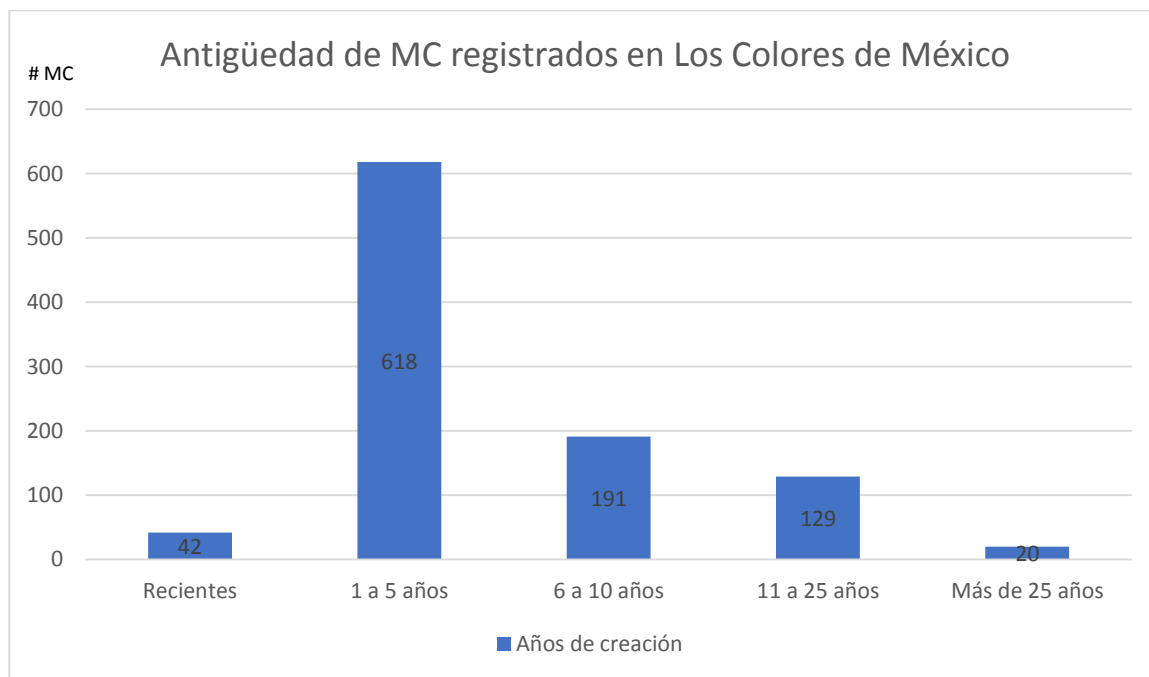
<sup>10</sup> [https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general\\_ver4/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c=13158](https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c=13158)

sus registros oficiales, ¿de qué otra manera dimensionamos la comunidad biker en México? Existen varias alternativas. Una de ellas, proviene de las redes sociales virtuales. Alejandro Villarreal, integrante del motoclub Hunab-Ku, se ha dado a la tarea de formar *Los Colores de México*, página web y grupo en la red social virtual de Facebook en la que se solicita a los motoclubes envíen sus colores o parches y los datos generales de su agrupación (nombre, fundación, integrantes, mesa directiva, significado de logo, datos de contacto) con el fin de censar a la comunidad *biker*. En agosto de 2018 aseguraba tener registrados 1300 colores o motoclubes, únicamente ocho de ellos, motoclubes de mujeres. Sin embargo, es preciso aclarar que esta lista se basa en la buena fe de los usuarios y no existe una corroboración por parte de los administradores. Basta con preguntar a los motociclistas locales sobre los grupos enlistados para corroborar que algunos ya desaparecieron o jamás existieron. Como ya se ha explicado, es común que algunos integrantes de un motoclub peleen entre sí, los inconformes - o transgresores, en su caso- sean expulsados o abandonen el grupo por voluntad propia y, casi de inmediato, formen otra asociación, la cual, por lo general, no sobrevive al primer año de despecho. Por eso la proliferación de asociaciones.

Ahora bien, el asunto de la existencia y proliferación de motoclubes es algo que va en contra del “espíritu” del motociclista. Trataré de explicar esto de una manera sensata y breve.

Se supone que la “libertad” es la base del motociclismo. También lo es la “hermandad”, entendiéndose ésta por la lealtad a un grupo por sobre todas las cosas. Las relaciones humanas, sin embargo, son mas fáciles en la utopía que en la práctica y en ocasiones los conceptos de “libertad y hermandad” se contraponen. Entonces hay desbandada. Absolutamente todos los motoclubes que perduran hasta la junta de hoy han tenido al menos un momento de escisión en el cual algunos miembros fueron expulsados o dejaron el motoclub por voluntad propia, creando otra asociación. Esto ocasiona enfrentamientos que pueden o no perdurar, pero dado que un motoclub presume siempre el número de integrantes (mientras más, mejor, sobre todo si cobran cuotas), las fugas de elementos siempre son mal vistas. Los considerados traidores enfrentan una especie de ley del hielo por parte del motoclub que los exilió y sus aliados, lo que ocasiona que se una a otros que han surgido en circunstancias similares. Por eso el movimiento del motociclismo está constantemente polarizado. En un claro ejemplo, en Monterrey, a finales de los años noventa y principios de los 2000, los *Gerber Boys* era el motoclub más numeroso, con casi cien integrantes. Tras una discusión con

*Papá Gerber*, es decir, el presidente del motoclub, algunos integrantes se separaron y se convirtieron en 69 Ovejas Negras. Ya eran menos de cincuenta miembros, para entonces. Con el paso del tiempo, volvieron las inconformidades y parte de la mesa directiva se separó, formando AMMOT Amigos del Motociclismo, dejando a ambas asociaciones con una veintena de integrantes. Es una historia que se repite constantemente y pocos son los motoclubes que resisten el paso del tiempo, como puede apreciarse en la siguiente gráfica.



Gráfica 0.1 Motoclubes en México. Elaboración propia con datos de Los Colores de México.

Sigamos. En 2018, *Los Colores de México* registraba más de 13,000 motociclistas empadronados. Es necesario precisar que estos datos pertenecen a personas que practican el motociclismo y se identifican como *bikers*, no a las personas que poseen una motocicleta y la utilizan con sentido utilitario (como repartidores o choferes) pero no comparten los códigos ni el estilo de vida de los motociclistas. Ahora bien, 13,000 motociclistas pero ¿cuántas mujeres pilotas? Imposible saberlo a ciencia cierta. Al inicio de la presente investigación en agosto de 2016, existían cuatro asociaciones de mujeres motociclistas a nivel nacional. Una de ellas, *Mujeres Bikers Unidas* (MBU) tenía una contabilidad precisa y controlada: exigía una fotografía o copia de la tarjeta de circulación que declarara que la dueña de la motocicleta era una mujer y la recomendación de dos “madrinas” o integrantes de la asociación que dieran fe de su habilidad como motociclista. Contabilizó 400 pilotas hasta antes de que la agrupación se



separara en MBU y *Mujeres Motociclistas de México*, ningunas de las dos con reportes de integrantes actualizadas.

Por su parte, la agrupación *Amazonas* llegó a tener 300 integrantes, pero tras una revisión de reglamento, en 2017 reconoció sólo a 75 pilotas. Otra asociación, *Pink Biker*, carece de un control general, si bien el sondeo con las líderes estatales da un total de 50 asociadas. Por su parte, *Diva's Bikers* señala, sin mayor soporte que la experiencia interpersonal en carretera, que existe un aproximado de 2500 pilotas a nivel nacional. *Princesas de Acero* es otra asociación que agrupa a una y otra motociclista a nivel nacional, al igual que *Mujeres Biker Internacional*. Asimismo, existen asociaciones de pilotas casi en cada entidad federativa. En Yucatán, por ejemplo, se cuentan 183 mujeres motociclistas, a decir de Angélica Luna, entrevistada, pero es imposible tener un reporte fidedigno de cada Estado de la República. En un muy rápido repaso de los motoclubes de mujeres enlistamos *Orquídeas MC*, *Lady's Rodantes*, *Las Marías*, *Rolling Girls*, *Mandrágoras*, de Ciudad de México; *Steel Ladies* de Monterrey, Nuevo León; *Frida*, de San Luis Potosí; *Ladies Calaveras* de Xalapa, Veracruz; *Catrinás*, de Zacatecas; *Bad Girls* de Saltillo, Coahuila; *Hurricane Biker Girls* de Tijuana, BC y San Diego, CA; *Ladies Riders*, en Guadalajara. Es de notar en los nombres de las organizaciones la combinación de los elementos característicos de la escena motociclista (calaveras) y los estereotipos sobre las mujeres (chicas malas, chicas de acero) con el uso de atenuantes (flores, Ladies). Por supuesto, este es un número muy pequeño en comparación con los 1,200 motoclubes de varones y mixtos en el país.

Irrupción de la diversidad en la comunidad motociclista.

La búsqueda de imágenes en los motores de búsqueda de internet en google para la palabra “mexicano” arrojará dentro de las primeras diez respuestas a un charro jalisciense con sombrero, moño y botas, uno de los estereotipos más arraigados en este país. Si bien es cierto que estos personajes sólo se ven ya en ferias y fiestas patronales, y Florescano (1995) insiste en que pocos mexicanos se reconocen en la figura del charro, este modelo de masculinidad sigue vigente. La obligación es ser *noble*, *valiente* y *leal*, *bragado*, *atravesado*, *enamorado*,

*religioso, desconfiado*<sup>11</sup>. El bigote charro se transformó en hípster y el machismo también se actualizó, pero sigue presente en la sociedad mexicana. No es mi intención realizar un análisis exhaustivo de la masculinidad (en singular, siguiendo a Careaga y Cruz, 2006) en México, pero sí establecer que ciertos conceptos fundacionales del conservadurismo de los años cuarenta, tales como la heterosexualidad obligatoria, la pantomima del varón insensible y el control sobre el cuerpo y la sexualidad de la mujer siguen vigentes y se reflejan en las altas cifras de violencia, agresiones sexuales y feminicidios, cometidos por los hijos y nietos de los charros, incapaces de gestionar el rechazo, suficientemente alienados con sus privilegios para no aceptar un *no* por respuesta. Y esta violencia se dirige también a todo aquello que se oponga a la heteronorma. Pese a los avances en materia de reconocimiento de Derechos para la población LGTTBQ, como el matrimonio igualitario o la legislación en materia de identidad para la comunidad trans, México ocupa el segundo lugar en crímenes de odio en América Latina<sup>12</sup>.

En este contexto, es perfectamente comprensible que en el imaginario cultural *biker* no existan motociclistas gays, aunque *de haberlos, haylos*, sólo que están en el clóset o bien, eligen performar una masculinidad normativa para evitar ser agredido, molestado, discriminado. Por eso es tan importante la irrupción de la asociación *Los 41. Motociclistas Gay de México* en la Marcha del Orgullo de la Ciudad de México el 27 de junio de 2018.



Fotografía 0.3 Motociclistas Gay México. Contingente de Los 41 en la Marcha de la Diversidad de la Ciudad de México el 23 de julio de 2018. Fotografía de Facebook, uso autorizado por Said Arana Gómez, vicepresidente del motoclub.

---

11 Adjetivos que provienen de las canciones “Yo soy mexicano” Ernesto Cotázar-Manuel Esperón y “Yo soy charro mexicano”,

12 <https://www.soyhomosensual.com/lgbt/mexico-uno-de-los-paises-con-mas-asesinatos-por-homofobia/>

Conformado por una decena de *bikers* que se conocieron mediante la aplicación *Grinder* días antes de la marcha, decidieron agruparse y participar en ella porque consideraron “que ya era tiempo” (Said, entrevistado). El grupo, que al cabo de un año ya se identifica como motoclub y cuenta con 31 integrantes, atrajo la atención de programas de radio y televisión por ser considerado algo “novedoso” y las entrevistas estuvieron repletas de bromas estereotipadas por parte de los conductores. Las opiniones de la comunidad motociclista en línea se dividieron, mientras algunos decían que si los veían, les pegarían “por jotos”; otros reconocían y respetaban. En la carretera y en los eventos, sus integrantes afirman que no han tenido problemas con ningún motoclub y que ellos no son activistas, sino motociclistas.



Fotografía 0.4 Los 41. La presentación de la “nueva piel” el 13 de diciembre de 2011, de Los 41 Motociclistas Gay de México. Fotografía de Facebook, uso autorizado por Said Arana Gómez, vicepresidente del motoclub.

A decir del vicepresidente Said Arana, entrevistado el 4 de mayo de 2019, la asociación ha recibido apoyo por parte de la comunidad *biker*, han acudido a algunos eventos sin ninguna agresión física. Si acaso, reconoció, *algún comentario, alguna muestra de discriminación que no tomamos en cuenta*. Concebido como un motoclub gay, no se han planteado la posibilidad de aceptar a chicos trans, ni a lesbianas. *Cuando se presente el caso, lo votaremos*.

Como es costumbre, el nombre del grupo no es casual. En el imaginario mexicano el número 41 está relacionado con la homosexualidad por situaciones históricas. En 1901, la policía irrumpió en una fiesta y arrestó a 41 *lagartijos* u hombres homosexuales, 19 de ellos “vestidos de mujer”. Eran 42 los reunidos, pero las fuerzas del orden dejaron ir a Ignacio de la Torre y Mier, yerno del presidente Porfirio Díaz, reportándose que fueron 41 los arrestados en

esta redada. Las tecnologías de género funcionaron entonces: grabados de José Guadalupe Posada, publicaciones de periódicos como Hoja suelta y La Guacamaya, pinturas de renombrados artistas como Antonio Ruiz “El Corzo”, José Clemente Orozco y Diego Rivera, representaron a los homosexuales como afeminados.

El hecho fue tan sonado y la masculinidad es tan frágil que el imaginario popular maldijo el número, asociándolo con la homosexualidad. En México, si algún varón -porque al parecer las mujeres somos inmunes a esta suerte de hechizos- está próximo a cumplir 41 años, se dice que llega a “la edad peligrosa”, porque puede volverse homosexual, cual conjuro automático. Reivindicando lo anterior, la asociación Los 41. Motociclistas Gays en México se abre paso en la escena biker de la Ciudad de México.

Kilómetros recorridos: la escena biker en Tijuana y Monterrey.

Tijuana tiene los dos motoclubes más longevos del país: *Ángeles del Camino*, fundado en 1958, si bien estuvo inactivo un tiempo, y *Sólo Ángeles*, fundado en 1966. Monterrey, por su parte, cuenta con la primera agrupación deportiva creada en 1950: *Pioneros*, conformada por un equipo de pilotos que corrían en las distintas competencias que se organizaban. Ambas ciudades comparten una larga trayectoria de dinámicas motociclistas.

La Unión de Motociclistas Organizados (UMO) de Nuevo León registró en 2016 a 60 motoclubes, si bien existen al menos 30 que no pertenecen a la agrupación, con un total de 98 motoclubes en el Estado. Existe un motoclub exclusivo de mujeres (*Steel Ladies*, con doce integrantes) y el grupo Mujeres Motociclistas Monterrey asegura tener 50 pilotas registradas, sin bien no todas participan en los eventos. La asociación nacional *Amazonas Biker* tiene un Capítulo Nuevo León, con seis integrantes. *Musas* es una asociación derivada de *Amazonas* y actualmente no están activas. *Mujeres Bikers Unidas* tiene algunas representantes en Nuevo León, pero forman parte de estos grupos ya mencionados.

En Tijuana, el movimiento de mujeres motociclistas data de muchos años atrás: *Evolución Mariposa* es el nombre del primer motoclub de mujeres en Tijuana, creado hace doce años y desaparecido meses después. En 2016 existían dos grupos de mujeres involucradas en el motociclismo-, *Beauty, Brain & Bikes* y *Princess Bikers*, ahora desaparecidas. Ambas aceptaban a pilotas y copilotas. Actualmente existen algunas mujeres pilotas en motoclubes deportivos, y apenas un par en motoclubes chopper. Es preciso anotar

una asociación de reciente creación: *Hurricane Biker Girls* es un motoclub conformado por mujeres de San Diego y Tijuana.

Asimismo, existen el Concilio de Motociclistas Unidos y la Hermandad Biker, que aglutinan a medio centenar de motoclubes en el territorio conformado por Tijuana, Tecate, Rosarito y Mexicali. Existen ciertas pugnas entre ellos porque muchos de los grupos no aceptados en el Concilio (ya sea porque son menos de diez integrantes o porque están conformados por ex miembros de otro motoclub perteneciente al Concilio) son los que conforman la Hermandad Biker. La sangre no llega al río, pero existe una animadversión que se hace explícita en las invitaciones a los aniversarios. Año con año, los motoclubes tienden a celebrar la fecha de su creación con una fiesta, más o menos grande según las posibilidades de cada asociación. A veces se celebra en un rancho con lugar para acampar, otras veces se realizan en las casas club y se cierran las calles aledañas, previos permisos municipales. La fiesta se termina al día siguiente. Otras fiestas más moderadas se llevan a cabo en salones de eventos. Con suficiente antelación, integrantes de la mesa directiva del motoclub en cuestión entrega una invitación formal a un motoclub amigo, quien como muestra de agradecimiento y respeto, asiste al festejo y entrega una placa o reconocimiento por la trayectoria en el motociclismo. Por supuesto, motoclubes como *Sólo Ángeles*, que celebran en agosto de 2019 su 53 aniversario, tienen cajas y cajas repletas de reconocimientos. Se les acabaron las paredes y solo cuelgan los que consideran más relevantes. El 27 de agosto de 2017 sucedió algo inusitado, como dejó claro el presidente Gil Ávila al recibir, algo estupefacto, un reconocimiento por parte de las integrantes de Amazonas Capítulo Mexicali: *Nunca antes habíamos recibido ningún reconocimiento por parte de un motoclub de mujeres, no creí que vería algo así. Es sorprendente y qué bueno que están aquí*, expresó.



Fotografía 0.5 Entrega de Reconocimiento. Integrantes de Amazonas Capítulo Mexicali entregan el reconocimiento al mc Sólo Ángeles el 26 de agosto de 2017. Fotógrafa: Liliana Falcón.

En Monterrey, muy pocos motoclubes siguen esta costumbre de festejarse, no se entregan invitaciones ni reconocimientos. El asunto es menos formal, incluyendo la hospitalidad, pues es preciso apuntar que los que asisten, deben pagar su bebida y platillo, a diferencia de Tijuana, donde los barriles de cerveza y las ollas de menudo corren por cuenta de los anfitriones, quienes echan mano de los fondos del motoclub destinados para esto.



Fotografía 0.6 Detalle de reconocimientos entregados a Los Ángeles del Camino. 9 de junio de 2019. Fotógrafa: Liliana Falcón.

Las juntas.

Cada viernes por la noche, las calles de la Avenida Revolución y la Zona Río en Tijuana se llenan de ruido de motores. En Monterrey, los jueves, noctámbulos asiduos al Barrio Antiguo

ven desfilan media centena de motocicletas. Es “noche de junta”, y la mayoría de los clubes de motos sostienen sus reuniones semanales. Algunos arreglan sus asuntos en la casa club para después recorrer las avenidas, otros hacen uso del espacio público y se apropian de las plazas y los parques para llevar a cabo sus encuentros. La *vuelta* o el *raite* después de la resolución de pendientes es ritual obligado, al fin y al cabo, como reza el dicho, no hay moto más triste que la guardada en el garaje.



Fotografía 0.7 Noche de junta en la Casa Club de Sólo Ángeles el viernes 14 de septiembre de 2018. Fotógrafa: Liliana Falcón.

No es en la calle sino en la carretera donde el verdadero motociclista despliega su habilidad y conocimientos, pero no siempre se puede estar de viaje o ir a un “raite”, así que, jueves tras jueves, la nocturna ciudad es testigo involuntario del tropel de caballos de acero que invaden carriles y espacio auditivo. Porque el parche lo dice: *loud pipes save lives* (Mofles ruidosos salvan vidas), con el sonido se ocupa el espacio más allá de nuestros límites corporales. El motociclista hace ruido para ser visto, dice, pero también porque no le gusta pasar desapercibido. Por eso pule el cromo de su *baika* antes de salir, por eso le coloca estéreo y bocinas, por eso la personaliza con diseños únicos. Porque grita su presencia a la ciudad, una ciudad que a veces los admira y otras los desprecia, pero no los ignora, porque se encargan que sea inevitable verlos y oírlos.



Prácticamente todo sobre las motos está diseñado para la exhibición: los sonidos, las fachadas barrocas de algunas motos, y las formas de conducción son concebidos como un espectáculo. Conducir es actuar. Las velocidades desarrolladas, la imagen de la moto, el tipo de sonido de los sistemas de escape son buscados para asegurar la atención de los espectadores. No sólo las carreteras, sino bares, pubs, discotecas, entradas del lugar de trabajo, garajes, gasolineras, concentraciones de motos, ‘rallies’, carreras... son los habituales lugares de encuentro y exhibición. La exhibición pública tiene una doble función en la autoestima masculina. Como símbolo de poder económico y status las motos refuerzan la autoestima del propietario, basándose más en valores o ‘logros sociales’ (poder económico, status, prestigio social basado en cualidades de competitividad) que en logros afectivos u otro tipo de reconocimientos sociales que no estén asociados con los roles masculinos tradicionales. (Espada, s/f, p.5)

De esta manera, los de motociclistas reunidos en parques recuerdan a los comienzos de las primeras ciudades, en las cuáles las plazas ya eran lugar de encuentro común. Espacio público, al fin y al cabo, con todo y su dimensión legal, pues es preciso tener en mente que al hablar de espacio público hablamos de un concepto jurídico: *un espacio sometido a una regulación específica por parte de la administración pública y que garantiza su accesibilidad a todos y fija las condiciones de su utilización y de instalación de actividades.* (Borja, 1998)

Además de la dimensión legal, está presente la dimensión socio-cultural, la cual establece que lo que define la naturaleza misma del espacio es, sobre todo, el uso. Y las plazas y las calles son públicas y el espacio en el que el *biker* urbano performa el ser *biker* urbano. Y no necesariamente cumple con las normas de tránsito, ni de circulación, ni de estacionamiento. La cultura motociclista es vilipendiada por muchos automovilistas, quienes clasifican a los *bikers* como “malvivientes”, “problemáticos” e inclusive “delincuentes” gracias al estereotipo difundido y sostenido por los medios de comunicación; el motociclista toma la calle sin pedirla a nadie. Esto ha ocasionado más de una trifulca con las autoridades, como de hecho sucedió en Tijuana: un conflicto entre un grupo de motociclistas deportivos, un taxista y elementos de tránsito municipal derivó en una “cacería de plásticos” o “cacería de depós”, en la cual los policías detenían arbitrariamente a cualquiera que condujese una motocicleta deportiva para pedirle revisión de documentación. Como se ha explicado ya, no es costumbre entre los motociclistas mexicanos -y menos en la frontera- estar al día con los permisos correspondientes, por lo que el operativo dio como resultado un impresionante decomiso de unidades. A raíz de esta situación -anécdota narrada por un integrante del Concilio y corroborada por un alto cargo de Seguridad Pública Municipal- nació el Concilio de Motociclistas en Tijuana, conformado por los presidentes de los motoclubes, quienes se organizaron para acordar reglas de comportamiento urbano que no afectasen a ningún



miembro de la comunidad, así como elegir representantes para dialogar con las autoridades en caso de ser necesario. La importancia de la manada y su líder.

Rodar para vivir: vivir para rodar.

Ahora bien, si las juntas son obligatorias en la mayoría de los motoclubes, los *biker* saben que el ideal de poseer una motocicleta no es llevarla al bar los viernes, sino *raitear* en ella, salir a carretera, probar el motor y el carácter de cada uno. Por lo general, los motoclubes organizan salidas a lugar cercanos, recorriendo cuando mucho 200 kilómetros en ida y vuelta, en un sábado o domingo. A veces, la distancia es menor. Quedan de verse temprano, a las ocho de la mañana en algún punto -tradicionalmente una gasolinera- para salir una hora después. Salvo notables excepciones, siempre se sale después de la hora, no importa cuánto se jure y perjure que la salida *esta-vez-sí* será puntual. Cuando están todos listos, los motociclistas toman la formación acostumbrada (de dos en dos o uno y uno intercalados) y se ponen en camino hacia ningún lugar, algún paraje o cafetería. Da igual. El asunto es rodar. Llegado al punto, tomarán café, cerveza, si hay comida, comerán. Regresarán igual y llegarán a casa esperando salir otra vez.

Y asistir a un evento *biker* es el pretexto perfecto -como si se necesitase uno- para que los motociclistas tomen carretera. La mayoría de los *bikers* son personas que tienen que trabajar para sobrevivir, pagar cuentas, mantener a una familia y un estilo de vida que no es barato. Ya sea que poseas una Harley-Davidson último modelo o una moto de 20 años atrás, los gastos inherentes a rodarlas impactan la cartera. Planear un viaje implica, por supuesto, todavía más dinero en gasolina, hoteles y comidas, sin contar que deben tomarse días libres o particularmente vacaciones, a costa de pasar tiempo con la familia, quienes por lo general ven con recelo estos viajes no aptos para menores, sobre todo porque se aburrirían de ver a centenas de hombres -y algunas mujeres- medio borraches hablando de las mismas historias de viaje. Pero dado que una moto estacionada es una de las más grandes tristezas y los eventos son una tradición (y cada vez más son un jugoso negocio cooptado por las administraciones municipales y algunos empresarios ajenos al mundo biker), los motociclistas organizan su agenda en base a estos. Por lo general, las asociaciones regionales que aglutinan a los motoclubes preparan su calendario con un año de antelación y lo hacen de conocimiento general, con el fin de evitar solapamientos entre festejos y aniversarios. Siempre hay alguien

organizando algo, así que siempre hay lugar a dónde ir, sin embargo, motociclista que se respete debe viajar, al menos una vez en su vida, a la Moto Fiesta León, organizada en el Estado de Guanajuato cada mes de octubre, y a la Legendaria Semana Internacional de la Moto, la segunda semana de las vacaciones de Pascua, en Mazatlán, Sinaloa. Por supuesto, México es un país con casi dos millones de kilómetros cuadrados, cuya frontera norte mide 3,169 kilómetros y la frontera sur 1,179 kilómetros. Como dije, siempre hay lugar a dónde ir.

El evento biker.

Ya sea un evento emblemático, como el de León o Mazatlán, o un aniversario cualquiera en una vecina ciudad, la dinámica es la misma: llegan las motos, pagan la entrada, si es que es necesario, y eligen adquirir o no el “paquete” del evento, que consiste por lo general en una camiseta (de manga larga o corta, con el logo de la fiesta y los organizadores), y un pin y/o parche del evento.



Fotografía 0.8 Paquete del evento Festival de la Moto en Ensenada.  
Fotógrafa: Liliana Falcón. 20 de julio de 2019.



Fotografía 0.9 Parches de diferentes eventos. La primera reunión nacional de Mujeres Motociclistas y Babes Rides Out 5. 15 de enero de 2018. Fotógrafa: Liliana Falcón.



Fotografía 0.10 Pines de diferentes eventos: el II Conbebe 2006, el Aniversario de Rocky Rosarito en 2018 y el noveno aniversario de Dark Side Motoclub. 15 de enero de 2018. Fotógrafa: Liliana Falcón.

Los parches son sumamente importantes, puesto que se cosen a los chalecos, convirtiéndose a sí en archivos cronológicos de la vida del biker. Adicionalmente, el kit puede contener una gorra, un boleto para la rifa de una moto, accesos extra para acompañantes, portatalas o llaveros. El costo del acceso oscila entre 120 y 600 pesos, dependiendo de lo que contenga el “paquete” y si es que participan grupos musicales reconocidos. Anteriormente, sólo se escuchaban grupos considerados afines a la cultura *biker*: heavy metal, trash metal, quizá glam. Actualmente, hay rock en español, ska y hasta cumbias y tejanas, pero del *soundtrack biker* hablaremos más adelante.

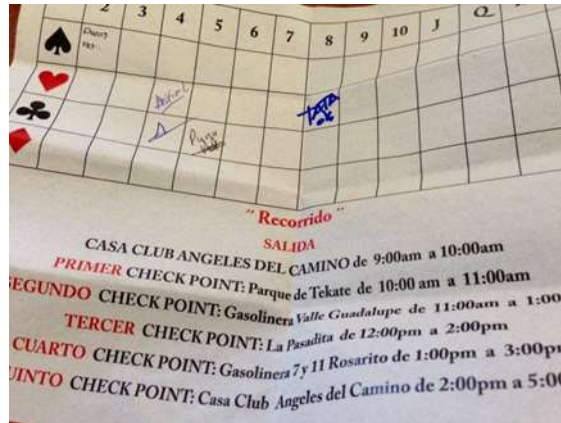


Fotografía 0.11 Boleto para la rifa de moto. Nótese la cosificación de la mujer. 01 de mayo de 2019. Fotógrafa: Liliana Falcón.

Una vez pagada la entrada (y en el caso de Monterrey, revisadas las alforjas para evitar que ingresen alcohol y obligar a los asistentes a consumir en las tiendas de los organizadores) los motociclistas se estacionan juntos y piden algo frío de beber. La carretera siempre da sed y los *bikers* abstemios son como los policías honestos, se supone que existen pero nadie conoce uno. Al paso que se busca un lugar para poner las chamarras, los cascos y el asador y demás viandas-si es que aplica- se encuentran al paso con amigos y empiezan los saludos fraternos: mientras más se palmean la espalda y se gritan insultos felices, mayor es el cariño. Fuera de ahí, las horas transcurren entre consumir más alcohol y platicar anécdotas. A veces hay algunos espectáculos: el globo de la muerte, en el que un piloto maneja una mini moto en una jaula circular. El espectáculo requiere pericia y experiencia, tal como las acrobacias que realizan los diferentes escuadrones acrobáticos que se presentan. Asimismo, se realiza el homenaje a los Hermanos Caídos, en el cual se guarda un minuto de silencio a todos aquellos *bikers* que fallecieron en el año. En ocasiones se celebran concursos: quien maneja la moto más despacio, quién tiene la moto más ruidosa, quien puede beber más cerveza o tequila más rápido. Existe el bikini show, que no es otra cosa más que el concurso estelar que se realiza cercana la medianoche en el que al menos cinco edecanes bailan sugestivamente hasta quedarse completamente desnudas ante una horda de *bikers* ebrios que tienen el permiso social para comportarse como se los dicta el machismo más atroz. Los guardias de seguridad nunca salen sobrando en esta parte del evento. Si el lugar tiene playa, las actividades se realizan en un lugar cercano (las motos patinan en la arena) y los reglamentos municipales sobre el consumo de alcohol se relajan al máximo. El momento cumbre de un evento de fin de semana tiene lugar la noche del sábado, con la rifa de la motocicleta.

De manera muy general, esta es la descripción de un evento biker. ¿Cuál es el papel de las mujeres motociclistas? Hablemos primero de números. En la II Rodada por la Hermandad 2019, en Tijuana, se reunieron aproximadamente 400 motociclistas varones y unas veinte mujeres, de las cuáles solo seis, conducíamos una motocicleta. Lo tengo claro porque se realizó una rifa exclusiva para las pilotas y eran cinco premios. Sólo una de nosotras se quedó sin recibir un regalo. Entonces, si hay mujeres en los eventos *bikers*, nunca en una proporción directa con el número de varones, y de las asistentes, muy pocas somos pilotas. Ahora bien, las mujeres hacemos más o menos lo que hacen todos los asistentes: llegamos al evento, saludamos, saludamos y saludamos, aunque es probable que más de un varón nos ignore en una conversación, sobre todo si es *One Percenter* y esto no tiene que ver tanto con la falta de modales, sino con la firme creencia que las mujeres no pertenecemos al motociclismo y por tanto, no somos sus pares. Compramos bebida y comida, revisamos los puestos de parafernalia por si acaso hay nuevos parches, chalecos, guantes, lentes, pañuelos, botas, cascos, en fin, todo lo relacionado con el motociclismo. Nos agrupamos y bailamos o cantamos al sonido de la música. No hay mucho más, salvo que a la mayoría de las mujeres no les emociona el bikini show, si bien toleran el comportamiento de sus compañeros que entre el alcohol, el machismo y la calentura es por lo menos vulgar y puede llegar a ser grotesco. La fiesta termina hasta bien entrada la madrugada, y siempre con al menos dos o tres accidentados.

Existen variaciones a este tipo de eventos. En Tijuana, el *poker run* que organiza Los Ángeles del Camino es histórico. La reunión es temprano por la mañana en su casa club, que si bien tiene un amplio estacionamiento, queda siempre desbordado. Las copilotas del motoclub sirven café y pan a los motociclistas que se registran, pagan la cuota de participación (\$10 dólares) y se pone en marcha. Siempre hay un mapa pero la mayoría de los asistentes que han asistido en algún momento se sabe ya el camino. Hay que ir a cinco puntos comprendidos entre Tijuana, Tecate y el Valle de Guadalupe, en los cuales se recoge una carta de la baraja. En el viaje, de unos 160 kilómetros, se viaja en grupo, sin prisas y con obligatorias paradas en las vinícolas de la Ruta del Vino. La carta final se recoge en la casa club, en dónde ya hay un grupo musical instalado y hamburguesas listas para los viajeros. Quien tenga la mejor mano de poker se lleva un premio simbólico, pero eso es lo de menos. La fiesta ya está en su apogeo y termina en la madrugada.



Fotografía 0.12 Hoja de Póker Run. 11 de junio de 2017.  
Fotógrafa: Liliana Falcón.

También están los *Toy Run* o *Zapato Run* que organizan distintos motoclubes como Sólo Ángeles, Renegados, Forasteros, y Misioneros. Los motociclistas hacen un llamado a la comunidad y recolectan juguetes o zapatos (en ocasiones útiles escolares también) y los reparten a niños. Biker Libres organiza un *Despensatón*, para surtir de comida y alimentos no perecederos a familias ubicadas en colonias menos favorecidas.

En Monterrey, Arkons realiza el *chaquetón*, donde llevan chamarras, cobijas y cobertores, así como despensas a personas de la tercera edad en asilos. Y el *mototón*, organizado por los 69 Ovejas Negras, en el que llevan juguetes, ropa y comida a orfanatos.

El factor frontera.

De igual forma, la dimensión económica de las zonas fronterizas es importante, pues siempre ha tenido una vasta población de motocicletas. Las razones son claras: el uso de los vehículos que los vecinos estadounidenses descartan, son revendidos de este lado de la frontera<sup>13</sup> y eso incluye a las motos. Además, la permisividad de las autoridades de permitir circular con placas “gringas” o fronterizas (los ciudadanos estadounidenses tienen permitido circular en territorio fronterizo mexicano con las placas de su país), termina de cerrar el círculo de dinámicas históricas que ocasionan que las placas en las ciudades fronterizas formen un rompecabezas multicolor, barato y funcional.

<sup>13</sup> Entre 2005 y 2011 se importaron casi seis millones de autos usados, la mayoría provenientes de Estados Unidos. Esta cantidad representa el 28% del parque vehicular que existe en México, calculado en 21 millones de unidades. [https://www.bbc.com/mundo/noticias/2012/06/120621\\_autos\\_chocolate\\_mexico\\_an](https://www.bbc.com/mundo/noticias/2012/06/120621_autos_chocolate_mexico_an)

Ahora bien, la frontera determina bastante más cosas en el motociclismo, como el apego a las fórmulas biker estadounidenses. A diferencia de Monterrey -y del centro y sur del país-, en Tijuana se siguen las pautas del mundo gringo: hay un control del territorio, existe un concilio que autoriza -o no- la formación de nuevos motoclubes, se habla en términos de respeto a los códigos y a las formaciones, se utiliza el eslang propio de algunos motoclubes 1%, se ensalza la marca Harley-Davidson sobre todas las demás, a pesar de no ser las máquinas más confiables en carretera, aun y con todo el discurso nacionalista/racista de la empresa. Y es que Tijuana está en México, pero sobre todo, está en la frontera.

Mitos motociclistas o lo que no somos.

La hermandad motociclista es una de las frases acuñadas más desgastadas. Es similar a los buenos deseos que damos en Navidad, mientras tratamos de colarnos en la fila o arrebatamos el último regalo de las estanterías de la tienda de juguetes: es un asunto más de forma, que de fondo; anclado en la tradición y en la buena voluntad, pero poco en la práctica.

Si, ciertamente, hay códigos que deberían respetarse -igual que los Mandamientos o el reglamento de tránsito, si a prescripciones vamos- pero en la práctica no es así. Ni todos los motociclistas en carretera se detienen a ayudar a un compañero que está orillado, con el caso abajo (señal inequívoca de auxilio); ni todos los motociclistas saludan al ver a otro con la característica señal de la victoria hacia abajo, deseándole que sus dos ruedas permanezcan en carretera; ni todos los motociclistas respetan a los demás motoclubes (de hecho, los enfrentamientos entre motoclubes son legendarios y algunos terminan con la golpiza o la muerte de alguno de los miembros); ni todos los choppers respetan a los deportivos y viceversa. No, no somos una comunidad de la buena voluntad, aunque se realicen año con año numerosos eventos de caridad.

The idea that the bikers are all part of one big family that we're all singing from the same song sheet is an illusion... Lots of bikers hate Harley riders, lots of people that ride Harleys, or who ride chops, feel no empathy with those who ride sports bikes and conversely so. And lots of people within MAG despise people that don't join MAG and people outside of MAG despise people who are inside of it, for all sorts of reasons. Yeah, it's a bit like a whole load of religions in which the frictions between the religions can be far more severe than between those who subscribe to a particular religion and those who are atheist. (McDonald-Walker, 2000, p. 47)

Ahora, hay bastantes cosas que sí somos. Si somos capaces de mantener relaciones de amistad profunda por décadas con personas que no tienen absolutamente nada que ver con

nosotros, nuestras creencias, nuestra manera de ganarnos la vida, salvo que manejamos juntos nuestras motocicletas: *We do not have much in common other than the machines we ride, but that is a significant bond. What you get from riding a motorbike, is, I think, a real bond.* (McDonald-Walker, 2000, p. 50) También somos capaces de unirnos para una buena causa. Los eventos o *corridas* en los cuales se recolectan zapatos, útiles escolares, juguetes, ropa o despensas en favor de una comunidad desfavorecida son comunes, más en Tijuana -que celebra al menos diez eventos de caridad a lo largo del año- que en Monterrey, cuyos motoclubes organizan dos, ambos en diciembre. Más allá de estos eventos a beneficio, organizados tanto por hacer el bien como por lavarle la cara a la imagen de desalmados delincuentes con los que se asocia al motociclista, a los *bikers* nos une la fiesta y la carretera. El deseo de rodar es inherente a todos, no importa el estilo, la marca ni la cilindrada.

Finalmente, algo que nos une a todos es la compasión por los *enlatados* o *enjaulados*, tristes seres que transitan las autopistas en sus *cajas*, *jaulas* o autos, ajenos a la maravilla del motociclismo.



## I. MARCO TEÓRICO.

En el presente capítulo abordamos los conceptos claves en este recorrido, empezando con el análisis de la identidad. Al hablar de la construcción de identidad de las mujeres motociclistas es necesario tener en mente que existe una falta de referentes femeninos en el mundo del motociclismo, las chicas deben ser un apéndice, sin muchas opciones: o nos inscribimos a la identidad masculina o nos hiperfeminizamos, pintando moto, uñas, cara, casco y chamarra de color rosa. Adoptamos estereotipos del imaginario masculino sin desafiarlos. Como recompensa obtenemos, en el mejor de los casos, aceptación disfrazada de tokenismo.

Asimismo, es vital recordar la construcción de un simbólico femenino antes de los años sesenta, por tanto, es necesario hablar de identidad de género y de prácticas de la sexualidad, porque si bien en Estados Unidos la cultura femenina del motociclismo está asociada a la práctica lesbiana y reivindicada en movimientos como el de *Dykes on Bikes*, motoclub lésbico con 22 capítulos que irrumpió en la escena en 1976 y ha defendido su derecho a no edulcorar su nombre para encajar en la normatividad tradicional que rechaza el desafío de los roles de género en México, en una cultura machista, misógina y heteropatriarcal, las motociclistas lesbianas ocultan o no reivindican su identidad sexual y esto sigue siendo un espacio de debate. Presentaré aquí los conceptos que regirán la presente investigación.



Ilustración 1.1 Elementos de la identidad de la mujer motociclista.  
Elaboración propia. Diseñador: Magdaleno Granados.

Para dilucidar la construcción de identidad de mujeres motociclistas en Tijuana y Monterrey sigo a Giménez (2007): la identidad es un concepto encrucijada por el que transitan la mayoría de las categorías centrales de la sociología: cultura, género, clase social, y otras. Proponemos que efectivamente, el género, la clase, el poder, la sexualidad, el cuerpo y el espacio, sus expresiones, regulaciones y particularidades, convergen en estas identidades *bikers*. Atiendo a Valenzuela (2000) en que la identidad va de la mano de la cultura, puesto que se construye a través de las diferentes culturas y subculturas en las que se participa, cumpliendo con su primera función de marcar fronteras entre “nosotros” y “los otros”. Y entendemos por cultura como “la organización social del sentido, interiorizado de modo relativamente estable por los sujetos en forma de esquemas o de representaciones compartidas, y objetivado en “formas simbólicas”, todo ello en contextos históricamente específicos y socialmente estructurados” (Giménez, 2007). Valenzuela (2014) advierte de la tentación de analizar a las identidades individuales fuera de su condición situacional, o de identificar identidades colectivas sin analizar la subjetividad y las adscripciones sociales particulares<sup>14</sup>.

Como hemos explicado anteriormente, consideramos la cultura motociclista o cultura biker como una cultura urbana (Rosales, 2003). Ahora bien, las identidades sociales, dice Valenzuela (2014), *se establecen mediante la definición de límites subjetivos de adscripción/diferenciación, inscritos en condiciones específicas de vida, por lo que no pueden soslayarse adscripciones de clase, étnicas, de género, religiosas, políticas o generacionales* (p.21) mientras que *las identidades culturales se inscriben y definen relaciones sociales y de poder, espacio en el cual se establece la tensión entre autopercepciones y heteropercepciones, alterofobias y heterofilias.* (Valenzuela, 2010, p.288)

Para las mujeres motociclistas, estas adscripciones son especialmente problemáticas. Ahora, ¿cuál es la identidad de una mujer motociclista? Hablemos de género.

---

<sup>14</sup> Existen otros abordajes a la identidad desde los Estudios Culturales, como las identidades narrativas que propone Ricoeur (1996), analizando la problemática de la identidad considerada desde la noción de ‘sí mismo’. Conocerse consiste en interpretarse a uno mismo a partir del régimen del relato histórico y del relato de ficción” (1999). Esta noción tiene paralelos con la propuesta de Polkinghorne (1988), para quien “una persona es, en esencia, un cúmulo de historias contadas con alguien y para alguien que dan forma y sentido a diferentes maneras de ser y actuar en el mundo”.

## 1.1 Identidad de género.

Cuando paramos en la gasolinera, una señora se nos acercó y nos dijo que pensó que éramos cuatro hombres hippies de pelo largo, hasta que nos quitamos el casco.  
No se les ocurre que las mujeres manejemos moto y menos que viajemos “solas”.  
Fake, comunicación personal.

En nuestra vida cotidiana, dice Connell (2018), damos el género por descontado. El género y todo lo que implica, incluyendo la imagen mental que relaciona a un motociclista en carretera con un piloto varón, y excluye la posibilidad de que una mujer sea la dueña de esa Harley 883cc.

El género es una vara de Moisés que separa y ordena los cuartos sanitarios, la ropa en los escaparates, los roles desempeñados y, por tanto, la vida de los sujetos, quiénes, inevitablemente, en un sistema relacional, atienden a una “identidad de género” particular, en un “régimen de género” que les otorga “roles de género”, conceptos por los que transitaremos más adelante. El género actúa, por supuesto, disciplinando los cuerpos que se visten, se comportan y se relacionan con Otros cuerpos de acuerdo con su género, concepto complejo que aún hoy es objeto de discusión y análisis como construcción simbólica, social, amén de otros enfoques.

Considero al género como categoría central que rige el presente trabajo de investigación, por lo que presento las nociones principales del tema que apoyan el análisis posterior. Para conocer la manera en la cual las mujeres motociclistas en Tijuana y Monterrey construyen su identidad, debería establecer primero qué significa ser una mujer, lo cual no haré en concordancia con la teoría feminista que sostiene que no podemos definir mujer utilizando lo que Lorde llama “las herramientas del amo ”: al intentar definir la categoría mujer hablaría con las palabras del Otro, establecería arbitrariamente y desde los límites de mi experiencia vivida, con mediaciones que reflejarían el patriarcado vigente en los discursos científicos y las prácticas diarias.

A woman cannot be; it is something which does not even belong in the order of being. It follows that a feminist practice can only be negative, at odds with what already exists so that we may say 'that's not it' and 'that's still not it' (Kristeva, citada por Marks & de Courtivron, 1981)

Hablaremos entonces de las mujeres que hablan en esta investigación. Son mujeres cisgénero, así que empezaré por hablar de género.

Las definiciones del concepto incluyen las principales preocupaciones de cada una de las autoras, así como las limitaciones; sin embargo, a pesar de las críticas y el debate, son los diferentes aportes los que permiten comprender no sólo al género en sí, sino los diferentes entramados que lo sostienen esta ficción política . Para Joan Scott (1996):

El núcleo de la definición reposa sobre una conexión integral entre dos proposiciones: el género es un elemento constitutivo de las relaciones sociales basadas en las diferencias que distinguen los sexos y el género es una forma primaria de relaciones significantes de poder (p.61)

El trabajo de Scott recupera tres dimensiones: la simbólica, la social y la individual y en los cuatro elementos que interrelaciona para explicar el género habla de simbología, representación, instituciones y relaciones de género y, finalmente, la identidad subjetiva.

Por su parte, Connell (2018) define género como “la estructura de relaciones sociales que pivota en la arena reproductiva, así como el conjunto de prácticas que consiguen situar las distinciones reproductivas entre los cuerpos en los procesos sociales” (p.60).

Tenemos entonces que el género utiliza símbolos que significan socialmente y definen a alguien para los demás. Seguimos con Harding (1996), quien destacó que el género es: a) una categoría fundamental a través de la cual se otorga significado a todo, b) una manera de organizar las relaciones sociales y c) una estructura de identidad personal. De Lauretis (2000) establece que el género es una forma de ideología (a la Althusser), toda vez que “el género es un conjunto de relaciones que penetra toda la existencia social”. (p. 43)

En tanto que estructura social, el género es multidimensional y está relacionado con cuestiones tan fundamentales como la identidad, la clase, la raza, el ejercicio del poder y de la sexualidad, y más. La construcción de identidad de las mujeres motociclistas -mujeres cisgénero, ya está dicho- está atravesada por esta categoría central, que desmenuzaremos en los siguientes apartados.

When I am riding—particularly at certain speeds—my body loses feminine shape, like the neutral contours of the genderless motorcyclist’s silhouette on a road sign. The colour of my skin and the slantiness of my eyes disappear as I am covered in leather, racing yet raceless from behind a visor. I am free in a completely different sense: my gender and race cease to matter. It is only when I stop and remove my helmet that the protection and mask fall away, I am a “Japanese woman” once again. But then again, why would I want to dismiss and be divorced from my gender and race? I guess I am a capricious brat. On the one hand, I want to retain my engendered and racialised identity that gives me a sense of grounding and pride. But on the other hand, I also want the agency to escape the structured materiality of my existence which binds me to the negative socio-cultural stereotypifications surrounding my Othered identifications. (Miyake, 2015)

Miyake disfruta la posibilidad de perder por un momento, a 250 kilómetros por hora, su figura femenina, similar a ser “la silueta sin género de un motociclista en un anuncio de carretera”. Este sentimiento de *perder el género*, es compartido por otras mujeres:

A further factor identified by female riders is a sense of being genderless on a bike which is not normally experienced in society... Biking is still a male preserve which can present women, initially, with some difficulties. The most overt reason why women can feel genderless is that, due to leathers, it is not necessarily easily discernible that “you can also disguise your gender”. (MacDonald-Walker, 2000, p.60)

La mayoría de las personas no pueden escapar tan fácil de los límites de género, impuestos en dicotomía desde los primeros años de socialización, que relacionan al varón con el color azul, la brusquedad, la temeridad y la violencia; mientras que a la mujer nos toca el color rosa, la delicadeza, la prudencia y la paciencia. En sociedades tan machistas como la mexicana (en la que se cometen siete feminicidios diarios y el 66.1% de las mujeres ha declarado haber sufrido algún tipo de violencia, según la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2016), la mansedumbre es parte de la obligación de nacer mujer, una obediencia supeditada a la autoridad del Padre, del Hermano, del Esposo, del Jefe, sin mayor sustento que el uso y costumbre del patriarcado, sistema que sustenta su poder en una falsa jerarquía de género, puesto que la diferencia sexual de las características psicológicas no es resultado de mecanismos evolutivos. (Connell, 2018, p.97), sino que “la condición genérica de la mujer ha sido construida históricamente, y es una de las creaciones de las sociedades y culturas patriarcales. (Lagarde, 2011, p.35)

Aunque esta cuestión parezca evidente a todas luces, el título de esta tesis responde a una incrédula pregunta que todas las mujeres motociclistas hemos padecido: “¿En serio esa moto es tuya? ¿No pesa mucho para ti?”. Una y otra vez, repetimos: “No la cargo, la manejo”, porque a los ojos de muchos, sólo los varones pueden manejar 200 kilos de fierros y gasolina que hacen combustión entre sus piernas. Por supuesto, las mujeres no pueden cargar 200 kilos... y los hombres tampoco. Mujeres y hombres están perfectamente capacitados biológicamente para manejar motocicleta, aunque sólo ellos están legitimados culturalmente para hacerlo. No hay misterio aquí: “Los argumentos de la “psicología evolutiva” están basados en un individualismo carente de realismo, que no tiene en cuenta en absoluto las disposiciones de los patrones de género institucionalizado.” (Connell, 2018, p.97) Vaya, no es

que los hombres manejen motocicleta mejor que las mujeres, es simplemente que a ellos, culturalmente, se les está permitido hacerlo. Y lo anterior -quién puede y quién no hacer qué- está directamente relacionado con el poder.

## 1.2 La estructura del patriarcado.

Ahora bien, el género no sólo se da por descontado día a día: “se crea y se mantiene a través de un discurso y actos cotidianos” (McDowell, 1983, p. 42), se construye cotidianamente según el régimen de género vigente, es decir, según el patrón que organiza las disposiciones de género. Y estos regímenes forman patrones más amplios que perduran en el tiempo y componen el orden de género de una sociedad. (Connell, 2018, p. 146) En un orden de género patriarcal -como es el caso de la sociedad mexicana- las relaciones de género marcan pautas de un “modo de comportamiento generizado” (Connell, 2018, p.148) que oprime a la mujer y privilegia al hombre. Wittig (2000) lo dice claro: *Masculino/femenino, macho/hembra son categorías que sirven para disimular el hecho de que las diferencias sociales implican siempre un orden económico, político e ideológico.* (p.22)

Mitchell (1966) propone cuatro estructuras de esta opresión: a) producción (el acceso a la fuerza laboral no ha liberado a la mujer, por el contrario le ha significado doble y triple jornada), b) reproducción (el control del cuerpo de la mujer y el ideal tradicional de familia), c) socialización (urge a reconsiderar roles, como el maternal) y d) sexualidad (advierde que las nuevas formas de relacionarse puedan ser cooptadas por el neocapitalismo).

Mientras tanto, Walby (1990), quien define al patriarcado como *un sistema de estructuras y prácticas sociales en el cual los hombres dominan, oprimen y explotan a las mujeres* (p.20), propone seis estructuras en las cuales el patriarcado se manifiesta: a) el modo patriarcal de producción de la vida doméstica (el marido y/o los cohabitantes expropian el trabajo doméstico de la mujer), b) el empleo remunerado, (la brecha salarial), c) el Estado, (políticas con sesgo patriarcal), d) la violencia masculina (legitimada por y desde el Estado), e) la sexualidad (la heterosexualidad obligatoria y el doble estándar de comportamiento) y f) las instituciones culturales (mediante la religión, la educación y los medios de comunicación perpetúan las representaciones patriarcales de la mujer). (p.149)

Asimismo, recuperamos las cuatro propuestas de Agarwal (1998), para quien las relaciones de género se constituyen y disputan en a) la unidad doméstica/familia, b) la

comunidad, c) el mercado y d) el Estado: *Los cuatro ámbitos se relacionan entre sí, encarnando presiones que pueden converger (reforzándose) o moverse en direcciones opuestas (permitiendo que surjan resistencias equilibradoras).* (p.48)

Finalmente, Connell (2018) presenta cuatro dimensiones en la estructura de las relaciones de género: a) poder (desde el brutal colonizador hasta la subjetividad de las prácticas), b) producción (la esfera económica pertenece a los hombres, la vida doméstica es el mundo de las mujeres), c) *catexis* o relaciones emocionales (positivas o negativas, favorables u hostiles, cuyo principal escenario es la sexualidad) y d) simbolismo (la sociedad es un mundo de significados). Estas propuestas de análisis no son las únicas y no están exentas de críticas; las autoras advierten que se precisa de interseccionalidad en el análisis de las estructuras sociales, puesto que *el género está siempre interrelacionado con otros patrones culturales de opresión* (Collins, 1991) (citada por Connell, 2018, p.163)

La siguiente tabla sintetiza las propuestas de las autoras.

Autora	Elementos estructurales del patriarcado					
	Producción	Reproducción	Socialización	Sexualidad		
Mitchell (1996)						
Wallby (1990)	Producción vida doméstica	Empleo remunerado	Estado	Violencia masculina	Sexualidad	Instituciones culturales
Agarwall (1998)	Unidad doméstica /familia	Comunidad	Mercado	Estado		
Connell (2018)	Poder	Producción	Catexis	Simbolismo		

Tabla 1.1 Elementos del patriarcado según autoras. Elaboración propia.

Un ejemplo por demás claro de la invisibilidad de estos patrones de opresión, está explícito en el siguiente párrafo. Auxier (2006), utilizando la metáfora de una visita a un bar de motociclistas, intenta explicar el mundo biker al lector.

Second, I especially need you to bite your tongue regarding what you will see as the misogyny of this lifestyle. That issue is very complicated. Our opinions will not change the facts and our judgments will not affect the practices. Is this a patriarchal subculture built upon the logic of domination and the objectification of women, consumed with self-absorbed machismo? Perhaps. Get used to it. No one forces anyone into this kind of life. Spare us your crypto-paternalism regarding how some young girls might be seduced by false promises. If you start talking this way when we are at the Iron Post, I may just leave you there. (p.30)

El autor desarma completamente al lector o lectora de cualquier agencia. Dice que “quizás” el motociclismo es una subcultura patriarcal construida sobre la lógica de la dominación y la

objetificación de la mujer, consumida por el machismo. Y aconseja “acostumbrarse a ello”, resignarse pues, porque “nadie obliga a nadie a este estilo de vida”. Justo la invisibilización de los privilegios y las opresiones.

El género como concepto interseccional pone de relieve su origen complejo y su interconexión originaria con las demás condiciones de identificación y discriminación social. La conceptualización del género como interseccional pretende evitar la inclusión indiscriminada del género en un saco junto con todas las demás categorías de definición social, ya que no podemos olvidar que el género es transversal a todas ellas. Asimismo, conceptualizar el género como interseccional forma parte de una estrategia discursiva que trata de destacar que como categoría de análisis este no tiene sentido si no se tienen en cuenta todos los factores que inter- e intra-actúan diferenciando y transformando las identidades de las mujeres. (La Barbera, 2010, p.18)

Por tanto, el género es cotidiano y omnipresente en las relaciones y estructuras sociales. Se performa y reproduce mediante lo que De Lauretis (2000) identificó como tecnologías de género: el cine, la teoría, los medios, vaya, las instituciones con el poder suficiente para “controlar el campo del significado social y por tanto de producir, promover e implantar la representación del género” (p.54) La práctica de estas tecnologías de género es cotidiana, en múltiples plataformas:

An apparently anomalous feature of mass culture, often noted by feminist, is the provision of a cultural space designated explicitly as “women’s” – the woman’s page in the daily newspapers, women’s magazines, the woman’s film, Woman’sHour, while a corresponding category for men hardly exists. There is, for example, no “man’s page” in the daily newspapers, nor man’s film amongst Hollywood genres. Feminist argues this is because in western society the norm of what counts as human is provided by the masculine and only women’s culture needs to be marked as specifically gendered- much in the same way that “man” is said to stand for men and women, or “his” incorporates “hers”. The gendering of culture therefore is not straightforwardly visible. The central, established values claim universal status and are taken to be gender free. Gender only becomes an issue if women as a specific category are in question, when they become discussible as a deviation from the norm (Gledhill, 1998, p 345)

Y definitivamente nada como una mujer en el asiento delantero de una motocicleta para desviarse de la norma. Leámos con atención las seis determinaciones de la opresión de las mujeres que propone Lagarde (2011): 1) la división genérica del trabajo y del conjunto de la vida, 2) la división genérica de los espacios sociales, 3) la existencia de la propiedad privada de las cosas, 4) las relaciones antagónicas de clase, 5) la existencia de formas, relaciones, estructuras e instituciones jerárquicas de poder y dominio y su capacidad de decidir, 6) por las formas de opresión basadas en criterios que clasifican de manera mutuamente excluyente a los individuos (prejuicios etarios, raciales, étnicos, religiosos, eróticos) y 7) por la definición del



ser social de las mujeres en torno a una sexualidad expropiada procreadora, estructurada en torno a su cuerpo-para otros. (p.99)

### 1.3 Cuestiones sobre el poder.

Al hablar de relaciones sociales, identidad y género, debemos tener presente que estamos hablando intrínsecamente de poder como relación social, como algo que se ejerce omnipresente, que circula por todas las estructuras sociales de manera microfísica, no localizada, que actúa sobre todo por normalización, que produce discursos y estos discursos producen sujetos y saberes (Foucault, 1979) por tanto, las relaciones de poder producen y regulan las prácticas cotidianas (Foucault, 2002), y *el género como dispositivo de poder realiza dos operaciones fundamentales e interrelacionadas; la producción de la propia dicotomía del sexo y de subjetividades vinculadas a ella y, la producción y regulación de relaciones de poder entre varones y mujeres.* (Lleache y Llombart, 2009, p.122)

Esta regulación, siguiendo a Foucault, se realiza de diversas formas, entre ellas, a través del discurso, entendido éste como prácticas que de manera sistemática forma parte del objeto del que habla (Foucault, 2003). El discurso, entonces, produce por sí mismo sujetos, que tienen los atributos que esperamos de ellos según los define su propio discurso. Y a su vez, el discurso produce un lugar específico para el sujeto. En nuestro caso, un lugar para la mujer en la motocicleta, pues hemos visto ya la cantidad de discursos empleados para colocarla en el asiento trasero o bien, permitirle ser parte de un motoclub pero sin los derechos correspondientes en una práctica común de tokenismo (Kanter, 1977) que hemos definido ya como la práctica de designar las políticas o prácticas de inclusión superficial o demagógica dirigidas a grupos minoritario que se limitan a proponer gestos de aceptación o consideración de dichos colectivos, pero sin abordar verdaderamente las causas últimas de su exclusión y que abarca mucho del ámbito motociclista:

Tokenism may also be apparent at some motorcycle dealerships or throughout motorcycling culture over all. There are simply not enough clothing and safety gear options available for women. Rather than make new clothes and accessories for women manufacturers practice tokenism by only offering styles and accessories that fit current gender stereotypes rather than to challenge and create new ones. (Maas, 2013, p. 30)

Y no sólo en la ropa: *biker is a masculinised term (one must specify “female biker” in the same way one does “female doctor” or “male prostitute”)* (Miyake, 2018). El lenguaje

importa. La línea que separa lo nombrable de lo innombrable establece los límites actuales de lo social. ¿Podría la expresión de la palabra constituir un insulto, una ofensa, incluso una agresión, si no transmitiera la historia sedimentada de su propia supresión? (Butler, 2004, p.16) Ciertamente, siguiendo otra vez a Foucault, hay opciones. En las relaciones de poder existe necesariamente posibilidad de resistencia, pues si no existiera tal posibilidad –de resistencia violenta, de huida, de engaño, de estrategias que invierten la solución– no existirían en absoluto relaciones de poder” (1999, p. 405)

Tengamos presente, además, que la ideología del amor es la ideología del poder (Lagarde, 2011, p.161) para las mujeres, quienes, por amor (a los padres, a la pareja, a los hijos) vive para los otros, les cuida, antepone sus necesidades a las personales. Es una sujeción y un control que está presente en todos los intersticios de la vida de la mujer mexicana.

Ahora bien, las prácticas de resistencia, cuan diversas puedan ser, involucran un proceso de resignificación de las representaciones dominantes de uno mismo... La lucha por la resignificación es compleja, contradictoria, inestable, múltiple, no sistemática, no obstante, adquiere cierta regularidad social. (Núñez, 2007, p.74). Las mujeres motociclistas resisten. Las copilotas, resisten a la sociedad, para Joans (2001) son *sexual outlaws*, porque se arriesgan a ser juzgadas por relacionarse con una cultura tan supuestamente peligrosa como lo es la cultura motociclista. Y las pilotas, ellas resisten inclusive al mandato masculino de esa cultura que se resiste a su vez a dejarlas entrar como iguales. Joans acuñó un término para ellas: las traidoras al género.

#### 1.4 Traidoras al género, invasoras de espacio.

Hemos mencionado ya el trabajo de Barbara Joans (2001) y su concepto de traidoras al género: *Men who ride bikes are seen as exaggerating their gender. Women who ride bikes are seen as denying theirs. They are gender traitors.* (p.145) Para Joans, las mujeres involucradas en el motociclismo lidian con los mandatos del género que se contraponen con la práctica del motociclismo redefiniendo lo que consideran como “femenino”.

Women who ride are seen by the general public as gender traitors. Women who passenger are seen as sexual outlaws. None of the women interviewed hold anything even remotely resembling these views about themselves. What they have done is to redefine the concept of gender to fit their biking behaviours... Stereotypic femininity pivots between feelings and behaviors. What all the women did was to take the concept of femininity out of the behavioral realm and place it squarely onto feelings. Femininity became defined by how women felt, not by how they acted...

By divorcing femininity from behavior, biking becomes just Another activity. It neither promotes nor rejects the feminine. If femininity is seen as an internal feeling rather than a particular behavior, than a strong, competent women pushing around six hundred pounds of Steel and Chrome would not be seen as a contradiction. (p. 149)

El concepto de lo femenino y lo masculino están íntimamente ligados a los roles de género. La matriz de inteligibilidad heterosexual de Butler (2007) funciona justo mediante la producción y el establecimiento de identidades siguiendo el sistema binario. La manera en que las entrevistadas de Joans resuelven la contradicción de sentirse femeninas mientras manejan una motocicleta no retan, ni desafían, ni encaran estos roles impuestos. Si bien no se disculpan por manejar una moto, tampoco reclaman la actividad ni el espacio como propio. Lo resuelven en su cabeza, para sí, sin enfrentar las imposiciones que les concibe como invasoras en el espacio generizado del motociclismo, a pesar de que no hay nada natural en que un hombre maneje motocicleta y una mujer no lo haga, todo es un constructo que se crea, se sostiene y se refuerza por las estructuras patriarcales. Sin embargo, a pesar de que estas mujeres no desmonten de manera consciente estas construcciones culturales, cada vez que aceleran desde el asiento delantero, el sistema se estremece un poco, porque las representaciones importan. Butler (2) sostiene que las identidades de género son representaciones, performances en el marco de la heteronormatividad.

Ser mujer no es un hecho natural, sino una representación cultural en la que la “naturalidad” se crea mediante un conjunto de actos impuestos por el discurso, que producen un cuerpo a través de las categorías de sexo y dentro de ellas. (1990 p.38).

Butler habla de la performatividad del género como algo que se actúa, para encajar en un sistema que establece recompensas, como la aceptación, y castigos, como el rechazo, la violencia y/o la muerte, por cumplir o trasgredir estas normas. Esta práctica social, la de performar el género, es normativa y se cumple desde antes del nacimiento del futuro ser humano, con las fiestas para revelar el sexo del bebé, quien no será dueño de su género, hasta que reflexione -si es que lo hace- sobre éste.

El género entonces, y los roles que le están asignados, son construidos y pueden ser destruidos, de la misma manera en que se crearon: desafiando los elementos de dicha identidad, a través de actos cotidianos, no por eso menos revolucionarios.

And what is it about a woman riding a bike that is, at least in the abstract, always considered so sexy? Perhaps it is related to the same factor that causes men's obsessions with bikes to be considered evidence of suppressed homosexuality: their phallic nature. The hard, thrusting power delivered at groin level. For a female to usurp this kind of power must be seen as a

transgressive act, one that toys with taboo. She's not supposed to have something like that between her legs. (Hollbrook, 1997, p. 170)

Porque, de nueva cuenta, los roles asignados a las mujeres no incluyen en modo alguno abrir las piernas en público, al menos, no sin sufrir escarnio social por ello. Y no existe modo alguno de manejar una moto con las piernas cerradas.

### 1.5 Consideraciones sobre el espacio.

El espacio tiene género: la calle es de los varones, la casa es de las mujeres. Una “mujer de la calle” es una frase que pervive hasta nuestros días, con el tufo del prejuicio, para describir a una trabajadora sexual, pues es en las calles donde se ejerce el oficio. Dichos como “Las mujeres como las escopetas: cargadas y en el rincón” no necesitan mayor explicación (aunque si terapia urgente para quien los utilice). Aunque la falacia del “siempre ha sido así” sea parte del imaginario cultural, la revisión histórica sostiene que esta división del espacio -en detrimento para las mujeres- formó parte de las estrategias para fortalecer el poder patriarcal establecido por el Estado. En *Calibán y la Bruja* (2004), Silvia Federici realiza una rigurosa investigación documental en un recorrido histórico que da cuenta de la manera en que las mujeres fueron sometidas, retiradas del espacio público, consideradas “brujas” y “arpías” si insistían en trabajar fuera de casa, como estrategia para desarticular su independencia.

Hay pruebas de que la ola de misoginia que, a finales del siglo XV creció en las ciudades europeas, —reflejada en la obsesión de los hombres por la «batalla por los pantalones» y por el carácter de la mujer desobediente, comúnmente retratada golpeando a su marido o montándolo como a un caballo— emanaba también de este intento (contraproducente) de sacar a las mujeres de los lugares de trabajo y del mercado. (p.146)

Desde una perspectiva feminista, el concepto de espacio de género o espacio generizado sostiene que el espacio no es absoluto, sino que está conformado por las instituciones sociales y culturales dominantes que refuerzan los roles de género tradicionales. Los Estudios Urbanos, señala McDowell (1983), ignoraron durante muchos años al género como variable. La autora sostiene que la rápida industrialización de las ciudades se dio considerando que el espacio público era peligroso para las mujeres, perpetuando la división victoriana de lo público y lo privado, que constreñía a las mujeres al hogar y a permitía a los hombres apoderarse del afuera. Ann Oakley (1974) propone que la condena moral hacia la mujer trabajadora fuera del hogar se nutría en el infundado temor de que el trabajo pagado minara su capacidad física de

reproducción y cuidados de los Otros, además de contravenir la división “natural” de la labor entre los sexos. Los siglos han pasado y seguimos debatiendo los espacios. Celia Amorós (1994) propone que lo privado es lo indiscernible, da lo mismo la labor de una ama de casa que de otra; lo público, por el contrario, es digno de reconocimiento, merecedor de alabanzas.

Las actividades socialmente más valoradas, las que tienen un mayor prestigio, las realizan prácticamente en todas las sociedades conocidas los varones... son las actividades más valoradas las que configuran o constituyen el espacio de lo público: es el espacio más valorado por ser el del reconocimiento, de lo que se ve, de aquello que está expuesto a la mirada pública, por definición. Es decir, cuando una tarea tiende a hacerse valorar tiende a hacerse pública, tiende a masculinizarse y a hacerse reconocer .( p.24)

Justo por eso, Joans (2001) sostiene que el mayor cumplimiento que los motociclistas pueden hacer a una compañera es. “conduces como un hombre”. Precisamente porque ellos dominan el espacio de la actividad: la calle, la carretera, los bares, los talleres, las tiendas de motocicleta, los espacios de la prensa, los saberes.

In critical ways, becoming a biker satisfies a number of masculine criteria. It separates the men from the boys. It separate the men from the women. It promotes knowledge, competence, and skill. It provides an avenue by which men can express bravery, male soliarity, and acceptable aggression. (p.85)

Ahora, por supuesto que el espacio también es material. Lefebvre en La Producción del Espacio (1974) establece que el espacio está construido por las instituciones e individuos que poseen el poder político y económico. Las ciudades, desde las calles hasta el transporte y las construcciones, están diseñadas por y para los hombres privilegiados. No es incidental que las minorías racializadas, los inmigrantes y los más pobres vivan en las afueras de las ciudades, lejos de recursos naturales y servicios. Los individuos sin poder, entre ellos, las mujeres, tienen el paso restringido a ciertos espacios, aún y que sean tan amplios como la calle.

Miranne y Young (2000) proponen que las mujeres en espacios urbanos los viven a través de las relaciones visibles e invisibles creadas por las estructuras sociales que generizan la ciudad. La violencia contra las mujeres es uno de los mecanismos que perpetuan esta dicotomía, de tal manera que cuando ellas transgreden este espacio binario y entra al espacio público dominado por los varones enfrenta temor de violencia y violencia misma, que va desde el acoso verbal hasta físico, por transgredir un espacio que no es considerado como suyo. En países como México, cuya situación de acoso, violencia sexual y feminicida es

indignante y al 30 de mayo de 2019 sumaba ya mil 199 asesinatos de mujeres en el año<sup>15</sup>, la clase política no termina de comprender el derecho al espacio. El 21 de febrero de 2019, la legisladora Ana Miriam Ferrández Centeno, secretaria de la Comisión para la igualdad de género en el Congreso del Estado de Veracruz (la única entidad con dos alertas de género que hasta ahora han resultado inútiles<sup>16</sup>) recomendó un toque de queda en el estado para evitar que se registren más feminicidios. “A partir de las 22:00 las mujeres deben estar “en casita, con sus hijos. Si puede ser antes, mucho mejor”<sup>17</sup>. Esta propuesta es retrógrada y a todas luces, ineficaz, pues según el reporte sobre los asesinatos de mujeres y niñas por cuestiones de género que llevó a cabo la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) en 2018, se estima que de 87 mil mujeres asesinadas en 2017, alrededor de 50 mil (el 58%) murió a manos de su pareja o de algún familiar<sup>18</sup>. Como respuesta, las mujeres se organizaron en distintas ciudades del país en una campaña que se hizo viral mediante las redes sociales virtuales a través del hashtag o etiqueta #lacalleesnuestra y se apoderaron del espacio público, realizando caminatas, protestas y actividades de esparcimiento para reclamar el derecho a caminar libre de acoso y violencia.

Koskela (1997), en su investigación sobre la confianza y el miedo de mujeres en el espacio público, desarrolló el concepto de espacio generizado para referirse a las relaciones de poder en el espacio público.

Urban space is produced by gender relations, and reproduced in those everyday practices where women do not-or dare not-have a choice over their own spatial behaviour. Experienced violence, threat of violence, sexual harassment and other events that increase women's sense of vulnerability are reinforcing masculine domination over space... The spatial constraints in women's lives are a reflection of gendered power and exclusion. When women are afraid-when they feel uncomfortable about being in a certain space, they avoid this space and are forced to reproduce the masculine domination over space against their will. (p. 121)

El espacio preforma el contexto en el que la cultura opera. Gagné y Austin (2010) proponen que el motociclismo puede ser identificado como un espacio de género considerado masculino, ya que es agresivo, móvil, activo y público, mientras que, atendiendo a la idea hegemónica, el ocio femenino es inmóvil, pasivo, cuidadoso. Estudios sobre la práctica del

---

15 <https://www.infobae.com/america/mexico/2019/05/30/femicidio-en-cifras-rojas-en-mexico-asesinando-diariamente-a-nueve-mujeres/>

16 <https://plumaslibres.com.mx/2019/03/08/a-pesar-de-las-dos-alertas-de-genero-veracruz-es-el-estado-mas-inseguro-para-las-mujeres-activistas/>

17 <https://www.animalpolitico.com/2019/01/diputada-toque-de-queda-veracruz/>

18 <https://expansion.mx/tendencias/2018/12/13/el-lugar-mas-peligroso-para-una-mujer-es-el-hogar-segun-la-onu>

motociclismo como los de Coquelet, C., Granié, M. & Griffet, J. (2018) confirman lo anterior y demuestran, además, que esta hegemonía empapa a la comunidad biker, independientemente del continente. Y es que la identidad cultural y el uso cultural del espacio no sólo se relacionan entre sí, se traslapan e influyen la manera en que pensamos de nosotros mismos y de los demás. Esto incluye, por supuesto, las narrativas de las mujeres en carretera, el espacio público.

Female protagonists on the road –across media, national, and generational boundaries – have always confronted the limits of what is conceived as acceptable ‘feminine behavior’ in certain spaces; both physical realities and ascriptions with which female bodies are confronted on the road have been imprinted on cultural representations of this spatial experience. Yet it is exactly in the act of facing these gendered spaces that women’s road narratives remap the road: by questioning, subverting, and appropriating paradigms of mobility, they create transient, deterritorialized subjects and envision not ‘a road’, but many ‘roads of their own. (Gassner, 2008, p. 311)

El espacio urbano es importante, puesto que la motocicleta circula en la calle, la ciudad, el espacio público que está constreñido también, nos enfocamos a estudiar a la mujer motociclista aparece como un sujeto minoritario y complejo, puesto que por un lado representa una intersección que la puede subjetivar por clase y nivel de consumo mientras que por el otro sigue siendo una mujer en un espacio polarizado por género, donde la masculinidad es el lugar de privilegio, que se impone también desde la proxemia, como el *manspreading*, término que define la costumbre masculina de sentarse con las piernas demasiado abiertas, invadiendo el espacio de las personas que le rodean y/o ocupando asientos de más en el transporte público, en un uso generizado del espacio

Not only women’s territory and personal space, but their very bodily demeanor must be restrained and restricted spatially. Their femininity is gauged, in fact, by how little space they take up, while men’s masculinity is judged by their expansiveness and the strength of their flamboyant gestures. Men also invade and violate women’s space regularly (Henley, 1977, p.42)

#### 1.6 El asiento delantero: el espacio en disputa.

Algunas mujeres motociclistas migraron del asiento trasero al asiento delantero; otras directamente nos subimos enfrente. La cultura motociclista nos ha dificultado el camino a las dos, porque ese espacio está considerado exclusivo de varones.

A culture both creates and controls space within it, according to de Certeau. De Certeau articulates the difference between place and space as, “space is a practiced place,” which points to his understanding that it is the user of a place that makes sense of it, and in doing so, turns a place into a space (De Certau citado por Meyer, 1997, p.46).

Meyer (1997) considera el asiento delantero como un espacio cultural que moldea el contexto en el que la cultura opera. Por tanto, el asiento delantero, considerado exclusivo del varón, es un punto de apoyo en la distribución del poder en el espacio generizado del motociclismo. Recupera las categorías de Hall y Gurevitch (1982) para reflexionar sobre el tema: espacios de caracteres fijos, como edificios; espacios de caracteres semi-fijos, como carpas; y espacios personales o informales; los que rodean a una persona.

A motorcycle seat would be a fixed-feature space; the boundaries are unmovable—the seat has a distinct front, where the driver sits, and a distinct back, where the passenger sits. While the seat is often moving, the boundary that separates the driver's seat from the passenger's seat remains stable. I will focus on the motorcycle as a fixed-feature space. While members of a culture initially create or design fixed-feature spaces, fixed-feature spaces are not generally drastically changed or modified by members of the culture who use those spaces. On the individual level, each woman's interaction with the driver's seat, taking the space and the place of the driver, works toward realizing their goal to reinvent themselves as rider and change the definition and dominant meaning of motorcyclist. (Meyer, 1997, p.39)

No es un asunto de percepción únicamente. La histórica editorial estadounidense, Merriam-Webster, especializada en diccionarios desde 1828, define así *pillion*, la palabra que define al que va de pasajero en la motocicleta: *Definition of pillion 1a: a light saddle for women consisting chiefly of a cushion, b: a pad or cushion put on behind a man's saddle chiefly for a woman to ride on, 2 chiefly British: a motorcycle or bicycle saddle for a passenger*<sup>19</sup> La batalla por el espacio se da una piloto a la vez.

### 1.7 Ella de rosa, ellos de negro: colores y roles.

Pues mira, mi casco es rosa. Siempre me ha gustado que me identifiquen como mujer. En la calle vas manejando y si ven que eres motociclista aquí en Monterrey está súper mal, ¿cómo sedice? La cultura vial está súper mal. Eres motociclista y te echan el carro, no te respetan, no te dan el pase, no te dan nada. Y de perdido si eres mujer, no sé si es respeto, que digan 'esta ha de ser una pendeja porque es mujer manejando moto' y en vez de darte el pase mejor se cuidan de que no les vayas a chocar, no les vayas a hacer algo. Como que te tienen hasta miedo, así de que... 'es vieja'. Los hombres dicen 'una mujer en cuatro ruedas es peligrosa, imagínate en dos' O sea, yo creo que por miedo o por morbo a verte, te dan el pase o te esperan. Igual y hasta son amables contigo para poder ver qué hay abajo del casco o qué traes debajo de la chamarra. O sea, llegas a un Seven y la gente se te queda viendo así como que 'a ver, que se quite el casco ¿estará fea o estará bonita?'. Porque como eres mujer en moto, dicen 'no, ha de ser una machorra, una fea, ha de ser travesti, no sé'. Ya te quitas el casco y ven a una mujer joven y guapa como yo. O sea, se quedan de 'que no sé, que hago'. (Belle, comunicación personal)

---

<sup>19</sup> <https://www.merriam-webster.com/dictionary/pillion>



Belle, al igual que la mayoría de las motociclistas, se preocupa por ser identificada como mujer mediante el color rosa, el color “femenino” por excelencia en la sociedad mexicana contemporánea. No es necesario recordar que el género es una construcción social que alcanza a clasificar las impresiones producidas por un tono de luz en los ojos: que hasta los colores tienen género, vaya. (También los olores, pero de eso hablaremos otro día.)

Es preciso mencionar que en el siglo XIX, justo el rosa era considerado el color para niños, ya que era visto como un “rojo pálido”, mientras que el color azul -asociado a la mística de la Virgen María- era “propio” para identificar a las niñas. Autores como Frassanito y Pettorini (2008) aseguran que un fragmento de la famosa novela “Aquellas Mujercitas”, de Louise May Alcott, publicada en 1869, revela que el color cambió de género en Francia: *A la francesa, Amy le ha puesto una cinta celeste al varón y una rosa a la niña, así se puede saber siempre de cuál se trata* (p.31), relata en la obra una de las protagonistas, al explicar la correspondencia nombre/sexo/género-performado-por-el-color-de-la-cinta. Sin embargo, en Estados Unidos seguían la antigua usanza y las publicaciones de la prensa recomendaban a las madres utilizar “los colores correctos” para sus hijos: *If you like the color note on the little one's garments, use pink for the boy and blue for the girl, if you are a follower of convention.* (March 29, 1914, The Sunday Sentinel). La revista Ladies Home Journal informaba:

There has been a great diversity of opinion on the subject, but the generally accepted rule is pink for the boy and blue for the girl. The reason is that pink being a more decided and stronger color is more suitable for the boy, while blue, which is more delicate and dainty, is prettier for the girl (June, 1918).

Frassanito y Pettorini proponen que la asociación del color rosa con lo femenino se debió a la clasificación que los Nazis efectuaron en los campos de concentración, identificando a los homosexuales -¡esos afeminados!- con un triángulo rosa. El color azul marino de los uniformes militares terminó por hacer el cambio de género.

The preferred color to dress young boys in was pink! Blue was reserved for girls as it was considered the paler, more dainty of the two colors, and pink was thought to be the stronger (akin to red). It was not until WWII that the colors were reversed and pink was used for girls and blue for boys. (p.881)

Por su parte, Katie Treggiden, asegura que Mamie Eisenhower, primera Dama, esposa del presidente Eisenhower, puso de moda su afición por el color de tal manera que la Casa Blanca fue llamada “el Palacio Rosa”. El furor fue tanto que una cuarta parte del total de las

casas construidas en Estados Unidos entre 1945 y 1966 (cinco millones, de un total de 20 millones), tenían al menos un cuarto de baño rosa, cálido, doméstico, femenino.

El rosa fue entonces apropiado por las mujeres, y, al igual que hoy hace Belle en su motocicleta y en los sesenta lo hacía Penélope Glamour, la eterna damisela en peligro de los dibujos animados Los autos locos (Wacky Races), producida por Hanna-Barbera Productions. Sus gritos pidiendo auxilio: “¡Socorro, socorro!”, son tan recordados como su automóvil rosa, apodado “Gatito compacto” (The compact pussycat).



Captura de pantalla 1.1 Penélope Glamour. Imagen obtenida de [www.todocoleccion.net](http://www.todocoleccion.net)

Los vehículos rosas no se quedaron en la ficción. La pilota de autos Donna Mae Mims usaba un casco rosa. De hecho, vestía uniforme rosa y conducía un auto rosa cuando ganó la carrera del Sports Car Club of America National Championship, en 1964.



Captura de pantalla 1.2 Donna Mae Mims, manejando en rosa. Imagen obtenida de [www.bitacora.kcslot.com/post/Donna-Ma](http://www.bitacora.kcslot.com/post/Donna-Ma)

Lynn Peril (2002) escribió *Pink Think: Becoming A Woman In Many Uneasy Lessons*, en el cual hace un repaso histórico del tema para finalmente asegurar que las tecnologías de género -para utilizar el lenguaje de De Lauretis- han hecho bien su trabajo y el color rosa sugiere que las mujeres deben estar preocupadas por la moda, la belleza, el matrimonio y el rol de madres.

Ahora bien, lejos de moverse de acuerdo al siglo XXI, los prejuicios que relacionan a los géneros y a los colores continúan vigentes. El tres de enero de 2019, Damara Alves, ministra de la Mujer, la Familia y los Derechos Humanos en el gobierno del presidente brasileño Jair Bolsonaro, viralizó en un video, a dos días de tomar posesión: *¡Atención, atención! Es una nueva era en Brasil: niño viste de azul y niña viste de rosa. En este gobierno, la niña será princesa y el niño será príncipe. Nadie va a impedirnos que llamemos a las niñas princesas y a los niños príncipes. Vamos a acabar con el abuso del adoctrinamiento ideológico*<sup>20</sup>, expresó esta pastora evangélica, en un lamentabilísimo ejemplo del esfuerzo de la extrema derecha conservadora por impedir el más mínimo debate sobre el tema.

Serrano (2011) propone el término generización para definir el proceso de distinguir entre hombres y mujeres: *para poner de relieve el hecho de que de manera activa y compulsiva nos dedicamos a asignarle género a todas las personas con las que nos encontramos basándonos por lo general en tan sólo unas pocas señales visuales y auditivas.*

---

<sup>20</sup> <https://www.eluniverso.com/noticias/2019/01/03/nota/7122018/ministra-brasilena-anuncia-nueva-era-brasil-ninos-azul-ninas-rosa>

(p.4). El color rosa es parte de estas señales, todavía vigentes. En la revista electrónica, Women Riders Now, la editora asistente Tricia Szulewski, publicó en 2016 un artículo en el que enumeraba seis maneras para que las mujeres motociclistas alentaran a otras mujeres a manejar en dos ruedas. Una de estas formas incluye, por supuesto, mostrarse femenina y usar el color rosa.

Show off your sex.

Wear gear with bright colors, feminine accents, or let your long, beautiful hair flow from under your helmet in the best way you can without it getting too knotted up... WRN reader and one of our WRN Italy tour companions, Shellie Feldman, loves pink and wears it proudly, both on herself and her Harley-Davidson Sportster. If you choose to wear a black full-face helmet with a dark visor and a black leather jacket and pants, you'll blend in with the guys and get no recognition. Go ahead and be daring!

Other ways to show that you're a girl on a motorcycle:

- Put a bright colored or feminine colored bungee cord around extra gear on your motorcycle
- Add some sparkly bling to your bike
- Choose gear that emphasizes your female figure
- Add a sticker with a graphic of a woman rider to your helmet



Fotografía 1.1 Detalle de corona sobre casco. 29 de abril de 2017. Fotógrafa: Liliana Falcón.



Fotografía 1.2 Parches en rosa. Detalle de guantes. 29 de abril de 2017.  
Fotógrafa: Liliana Falcón.



Fotografía 1.3 La moto en rosa. Rosa la moto, el casco y los accesorios. 26 de mayo de 2019.  
Fotógrafa: Liliana Falcón

Por supuesto, los varones pueden elegir la variedad del atuendo motociclista, están producidos para ellos, con colores oscuros y motivos considerados masculinos y asociados al ambiente biker: calaveras, cruces góticas, serpienes, dragones, mujeres desnudas. El motociclismo -¡el mundo!- está hecho para ellos, como lo explica Simone de Beauvoir (1972) las mujeres son las Otras, el varón es la norma:

Humanity is male and man defines woman not in herself but as relative to him; she is not regarded as an autonomous being... she is simply what man decrees ... she is defined and differentiated with reference to man and not with reference to her; she is incidental, the inessential as opposed to the essential. he is subject, he is the absolute – she the other. (p.18)

Wittig lo deja claro también: (1992):

El género es el indicador lingüístico de la oposición política entre los sexos. Género es aquí utilizado en singular por que, en efecto, no hay dos géneros, sino uno: el femenino, el “masculino” no es un género. Porque lo masculino no es lo masculino sino lo general. Lo que hay es lo general y lo femenino, o más bien lo general y la marca del femenino. (p.86)

Y la marca de lo femenino en la motocicleta, por supuesto, es rosa; es preciso destacarse en un espacio de género masculinizado.

Retomemos entonces: en este trabajo se habla de mujeres cisgénero que transitan un espacio de género masculinizado, subvirtiendo su rol de género asignado.



Captura de pantalla 1.3 Parche “para las damas”.<sup>21</sup>



Captura de pantalla 1.4 Parche “para los caballeros”.<sup>22</sup>

---

<sup>21</sup> Revisado el 20 de mayo de 2017.

<sup>22</sup> Revisado el 20 de mayo de 2017.





Fotografía 1.4 No existen parches “Chico biker”. 17 de junio de 2017.  
 Fotógrafa: Liliana Falcón.



Captura de pantalla 1.5 Tazas para ellas.  
 Facebook<sup>23</sup>.



Captura de pantalla 1.6 Tazas para ellos.  
 Facebook.<sup>24</sup>

<sup>23</sup> Revisado el 20 de junio de 2018.

<sup>24</sup> Revisado el 20 de junio de 2018.

## 1.8 Lo masculino, lo femenino.

En 1929, Joan Rivière publica *Womanliness as a masquerade* y 90 años después sus conceptos siguen vigentes. Ciertamente, mucho trabajo se ha hecho y las autoras de teorías feministas, transfeministas y cuir han desmontado ya el binario sexo-género, definido por Gayle Rubin como: *El sistema de relaciones sociales que transforma la sexualidad biológica en productos de actividad humana y en el que se encuentran las resultantes necesidades sexuales históricamente específicas.* (1975) Sin embargo, pese a que hoy podemos hablar de género fluido y discutir sobre el lenguaje inclusivo (mientras que integrantes de las comunidades LGTTBQ siguen siendo asesinados por crímenes de odio en México y el mundo, todo hay que decirlo) la práctica de utilizar la máscara de la feminidad es cotidiana para muchas mujeres, quienes reaccionan haciéndose la mujer, es decir, la tonta, ante la ansiedad que produce la subordinación en una sociedad misógina y patriarcal, que insiste en controlar la apariencia, el comportamiento, la sexualidad, en fin, la vida de las mujeres. Rivière describe una serie de comportamientos asumidos por las mujeres como fingir desconocimiento ante las cosas y saberes considerados masculinos, parecer indefensa, sumisa o frágil, a pesar de no serlo, con la finalidad de enmascarar lo que puede ser considerado como masculinidad. Las mujeres *bikers*, *pilotas* y todo, no son inmunes a esta práctica:

The Lady Biker rides but does not wrench. When something goes wrong, she expects male assistance. She may ride like the wind, but she remains dependent upon men for her bike maintenance. She most frequently presents a sexy-looking demeanor and “plays” the female role, especially while riding the bike. She uses gender-specific behavior when riding with men. (Joans, 2001, p.104)

La motociclista en cuestión no quiere enfrentar las sanciones sociales correspondientes al ser una mujer que sabe y hace “cosas de hombres”, como arreglar la moto. Ya manejarla le es suficiente, porque, además, juega con la idea de ser objeto de admiración y deseo:

I think girls on bikes have always been seen as a bit daring. And I think we still are. I think because it's seen as a macho thing, to have a bike. Guys see it as a macho thing to have a bike, and it's quite a cool, daring kind of image. Add to that a girl on a bike is still something they see as unusual, even though there's a lot of women out there now. I think it's difficult because men's perception of men, I can't judge, but men's perception of women, it's definitely, 'Wow!' (McDowell, 2000, p.61)

Performar mujer, en automático, para construir el estereotipo del rol de género que perpetua el binomio femenino/masculino y que todavía nos sigue dando insatisfacciones y perpetuando el sistema patriarcal que subordina a las mujeres:



La finalidad de esta elaboración es lograr una identidad coherente, que, para la mayor parte de la población, consiste en lo que llamamos ficción reguladora de la heterosexualidad. Con los actos, los gestos y la vestimenta construimos o fabricamos una identidad que se crea, se manifiesta y se sostiene gracias, entre otros, a los signos corporales. (McDowell, 2000, p.76)

Adrienne Rich en *Compulsory Heterosexuality and Lesbian Existence* (1980) argumenta que la heterosexualidad no es natural, ni intrínseca a la naturaleza del ser humano, sino una imposición que coloca a las mujeres en una situación de subordinación. La práctica -y regulación- de la sexualidad, va de la mano con el patriarcado.

### 1.9 Asuntos de mujeres y de hombres.

El Banco de Desarrollo de América Latina apoyó el estudio de Rodríguez, Santana y Pardo (2015), titulado: *La motocicleta en América Latina: caracterización de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región*. El documento tiene 294 páginas. Se menciona la palabra “mujer” en 21 ocasiones, la mayoría de ellas, para hablar de las regulaciones del reglamento de tránsito que prohíben a una mujer embarazada subir a la motocicleta. La palabra “mujeres” se lee en 15 ocasiones, sobre todo en la revisión de la literatura sobre el tema y estadísticas de hospitalización. No va más. Por supuesto, el estudio no se enfoca en las mujeres pero sí en los motociclistas, y, a juzgar por el contenido, las mujeres no sabemos conducir motocicleta. Por supuesto, esto apenas es una somera revisión del trabajo realizado, valioso seguramente para la planeación del transporte, pero que, al invisibilizar a las pilotas, brinda una fotografía de roles de género en América Latina: los hombres, ellos son los motociclistas.

Lamas propone que *el papel (rol) de género se configura con el conjunto de normas y prescripciones que dictan la sociedad y la cultura sobre el comportamiento femenino o masculino* (2013, 33) Las expectativas sobre el comportamiento han estado claras desde que el patriarcado se estableció como tal:

Se espera de ellas que sean “femeninas”, es decir, sonrientes, simpáticas, atentas, sumisas, discretas, contenidas, por no decir difuminadas. Y la supuesta “feminidad” sólo es a menudo una forma de complacencia respecto a las expectativas masculinas, reales o supuestas, especialmente en materia de incremento del ego. (Bordieu, 2000, p.50)

Entonces no sólo se trata del color rosa; es necesario ser una niña de modales quietos, nada bruscos, que juegue con muñecas y a la casita, que aprenda a llevar vestido sin ensuciarte, a cerrar las piernas y obedecer. Las motociclistas llevamos mal casi todo eso, al

menos al manejar las dos ruedas, puesto que no nos quedamos restringidas al espacio privado que nos corresponde por tradición, no obedecemos las reglas -escritas y no- que establecen que las mujeres no manejamos moto, y, por supuesto, ni llevamos vestido ni cerramos las piernas. De nuevo, se supone que nada de eso nos corresponde, porque las motos son cosas de hombres. *In most societies, gender-differentiated behavior is heavily socially sanctioned. Males and females are treated differently when they perform the same activities* (Bussey, 2011, p.613) Una mujer motociclista lo dice claro: *Ven un güey en moto y 'ay, no, qué padre, tiene moto' y ven a una mujer y 'uhh... machorra'* (Belle, comunicación personal)

The discovery that the female archetype is the feminine stereotype exposed "woman" as a social construction. Contemporary industrial society's version of her is docile, soft, passive, nurturant, vulnerable, weak, narcissistic, childlike, incompetent, masochistic, and domestic, made for child care, home care, and husband care. Conditioning to these values permeates the upbringing of girls and the images for emulation thrust upon women... Women with ambitions of male dimensions-are considered less female, lesser women. Women who comply or succeed are elevated as models, tokenized by success on male terms or portrayed as consenting to their natural place and dismissed as having participated if they complain (MacKinnon, 1982, p.530)

Machorra porque no respeta los roles históricos. Si las mujeres hacen cosas de hombres se afirma que lesionan su feminidad. Se les llama machorras, marimachas, poco femeninas por haberse aproximado a hechos de la masculinidad (Lagarde, 2011, p.9) Machorra porque, como dice MacKinnon, al tener ambiciones consideradas masculinas, es “menos mujer”. Machorra porque los hombres prefieren a la mujer dependiente que los abraza desde el asiento trasero. No todos los hombres, dirán algunos. (Not All Men – Sincerely: All Men). La masculinidad es cosa seria. Connell (1995) la define como the configuration of gender practice which embodies the currently accepted answer to the problem of the legitimacy of patriarchy, which guarantees (or is taken to guarantee) the dominant position of men and the subordination of women (Connell, 1995, p. 77) Si bien hay distintos enfoques para estudiar masculinidad(es), opto por seguir la idea de que en la masculinidad hegemónica el poder es elemento central, ejercido no necesariamente -aunque el caso mexicano es bastante más necro- a través de la violencia, sino a través de la ideología, con el consentimiento implícito -culturalmente anestesiado, inadvertido- del subordinado.

Empero, es de vital importancia apuntar que actualmente no existe un solo modelo de masculinidad hegemónica. Lo que sí es que hay varios modos de ser macho. La burlona descripción del arquetipo masculino: *macho alfa, pelo en pecho, lomo plateado, barba de*

*leñador, manos de lija, hambre de náufrago, sed de vikingo, voz de trueno, pito cabeza de galápago de 100 años, que le hace trenzas a los pinches huevos y que trabaja cuidando el panteón de noche (retahíla popular)* tan vigente en la publicidad y redes sociales mexicanas, evoca todas las características propias de un hombre: fuerza física, rudeza, violencia, temeridad, presencia abrumadora, potencia sexual, apetito voraz, bebedor incansable, salvaje, invencible; para algunos, ese troglodita es una caricatura, mientras que, para otros, es un ideal. Pero si bien la masculinidad mexicana dice no legitimar la violencia contra la mujer, la ejerce, en privado y en público, tal como lo indican las cifras de violencia doméstica: la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2016 señala que el 43.9% de las mujeres han sufrido violencia por parte de su actual o última pareja, esposo o novio, a lo largo de su relación (por supuesto, esas son las estadísticas oficiales reportadas. Estudios indican que nueve de cada diez delitos no se denuncian).

Entonces, en una especie de doble realidad, la masculinidad se disfraza, pero continúa ejerciéndose, como lo señala Azpiazu (2017):

El modelo hegemónico, el que pasa desapercibido, es hoy mucho más discreto y menos aparentemente adscrito al machismo, lo cual no significa que sea más igualitario: no reivindica una supremacía masculina pero la reivindica de manera cotidiana. (p.37)

Ahora bien, Mosher y Sirkin (1984) consideran que la hipermasculinidad se compone de a) mostrar una actitud insensible e inclusive cruel hacia las mujeres, b) ejercer violencia como significado de lo masculino y c) considerar el peligro como algo excitante. Insisto en hablar entonces de una hipermasculinidad biker.

Desde “el pelado” que describió Samuel Ramos en “El perfil del hombre y la cultura en México” (1934), pasando por el macho invulnerable de Octavio Paz en “El laberinto de la soledad” (1950), han transcurrido 85 años ya. Y todavía la pulla de “¿Quién es tu papá?” se escucha en los estadios de futbol soccer, hay diez feminicidios diarios y existen motoclubes que no admiten mujeres. Macro y micromachismos que conforman una sociedad patriarcal en la cual las mujeres, si logran sobrevivir el camino de regreso a casa, desarrollan estrategias para enfrentar el tokenismo, (Kanter, 1977) Las motociclistas saben de esto, pues han de pelear en la casa, escuela, trabajo, calle y casa club su derecho de existencia, que al parecer, amenaza una masculinidad mal aspectada.

En nuestro motoclub si admitimos mujeres miembros, siempre que tengan su moto y rueden con nosotros... No ha habido ninguna en la mesa directiva, pero siempre están ayudando, en

ocasiones han sido mi mano derecha y siempre están organizando y apoyando... pero no, no han tenido ningún cargo oficial. (El Inglés, entrevistado)

Ellas, entonces, hacen todo el trabajo, pero no reciben el crédito, ni los aplausos. Son sumisas, invisibles. Guardan su lugar en el orden social, que, según Bordieu (2000):

Funciona como una inmensa máquina simbólica que tiende a ratificar la dominación masculina en la que se apoya: es la división sexual del trabajo, distribución muy estricta de las actividades asignadas a cada uno de los dos sexos, de su espacio, su momento, sus instrumentos; es la estructura del espacio, con la oposición entre el lugar de reunión o el mercado, reservados a los hombres, y la casa, reservada a las mujeres (p.9)

Resulta sumamente útil aquí el concepto de coreografías sociales de género, entendidas éstas como:

Economía política del movimiento que retoma “las tecnologías del yo” (Foucault, 1990), “Las tecnologías del género” (De Lauretis, 1989) y el concepto de “pancoreográfico” (Del Val, 2009), en las que los modos de subjetivación y los espacios de singularización (atravesados por el momento histórico y el contexto), se articulan de manera performativa en la repetición estandarizada del género, distribuyen y metabolizan activamente con los dispositivos tecnológicos e interfaces (teléfonos móviles, computadoras, redes sociales), usados por la mass media /el ocio/ la comunicación, que difunden g-localmente códigos semiótico-técnico-estéticos de lo que culturalmente en occidente, y en nuestro caso México, se entiende por masculinidad y/o feminidad como ideales biopolíticos (reguladores) del género y la sexualidad. (Valencia, 2016, p. 248).

Y existe una tremenda resistencia a la presencia de las mujeres en territorios considerados masculinos, pues ellos son los que ponen las reglas. Tienen autorizada la voz para decir que las mujeres no deberían manejar motocicleta, porque “no son cosas de mujeres”. No las admiten en los motoclubes, las sacan de la carretera, las acosan en las calles y eventos. Se regodean en el poder de la violencia, inherente a la masculinidad: *En el momento en que yo truene los dedos, tengo a 200 cabrones destrozando todo el territorio (de otro motoclub), así que mejor llevamos la fiesta en paz.* (Wil, entrevistado.) De igual forma, un integrante explicaba por qué su motoclub es respetado: *Tú sabes que con nosotros no se meten. Una de las cosas es porque con nosotros, primero pegas y luego averiguas. Y si se meten con uno, se meten con todos.* (Javier, entrevistado.) La violencia como privilegio masculino que trasciende todos los ámbitos. Suena a la masculinidad definida por Halberstam (2008): *La masculinidad se asocia a valores de poder, legitimidad y privilegio... Parece difundirse hacia fuera en el patriarcado y hacia dentro en la familia; representa... la esperanza del privilegio social* (p.24) Ahora, la masculinidad no es asunto exclusivo de varones. La masculinidad femenina

está presente en las mujeres motociclistas, más como una acusación preconcebida por la sociedad, que como una identidad deseada. *Me han dicho que todas las que estábamos en Amazonas éramos machorras. Ya no era lesbiana, ahora era lesbiana, machorra. Bueno una vez me dijeron que nada más porque andaba en moto me creía mucho y que como gallona.* (Kary, comunicación personal).

La hiperfeminización de las motociclistas obedece al deseo de ser identificadas como mujeres en relación a no ser etiquetadas como *machorras, marimachas, lenchas, tortillas, chanclas, levis*, en fin, lesbianas. (Y las motociclistas lesbianas entrevistadas no reivindican su identidad) Una consecuencia más de la heteronormatividad.

En el desarrollo de la identidad gay, lesbiana o bisexual, la cultura de género y la masculinidad dominante, se ha visualizado la homosexualidad y el homoerotismo como un peligro que atenta contra las categorías “hombre” y “mujer”, por tanto contra la dicotomía masculino/femenino. (Cruz, 2014, p.377)

#### 1.10 Mandatos del género.

Con la teoría a las espaldas, sostenemos que los estereotipos de los roles de género existen como una forma de perpetuar el patriarcado. Las mujeres deben tener comportamientos prosociales (Batson y Powell, 2003) tales como la obediencia, la empatía, los trabajos de cuidados, el ser altruistas y guardianas de la moral tradicional. Los varones, mientras tanto, tiene comportamientos relacionados con el poder tales como la agresividad, el liderazgo, el dominio, la competitividad, la promiscuidad sexual, el éxito laboral y deportivo, el no conformismo y la apropiación de saberes y conceptos

The normative figure of leadership and especially in battle has been masculine. Women's inclusion into the nation has been quite specific. Certainly, ample quantities of Stone have been utilised to carve female statues of the nation. In there, though, women predominantly feature as symbols of virtue, Beauty, nurture and justice. (Puwar, 2004. P.6)

Estos estereotipos se reproducen desde los agentes de socialización como instituciones sociales (familia, escuela, Estado, iglesia) incluyendo las industrias culturales. Las mujeres que incumplen estos roles predeterminados son castigadas socialmente mediante la burla, la crítica, la exclusión, o bien, son castigadas físicamente para ejemplificar que a las rebeldes nunca les va bien. La representación simbólica de los roles de género legitima quiénes pueden hacer qué actividades, estos mandatos del género que regulan las identidades de las personas y sus prácticas, incluyendo la sexualidad.

Ahora bien, los mandatos de género pueden ser muy obvios, como es el caso de la prohibición social de que las mujeres no deben conducir motocicleta y es fácil identificar este mandato, se enuncie o no como tal, pero la competencia entre mujeres por lograr la atención y aprobación de los varones por lo general no es identificable y por tanto, es más difícil de reflexionar, desafiar y, por tanto, erradicar. “La verdadera custodia del poder patriarcal sobre la mujer es la que realiza consigo misma: se mueve siempre en el mundo del deber, de la compulsión, en ella no prevalece el querer ni la posibilidad de decidir” (Lagarde, 2011, p.163). Esto explica la hipervigilancia y la competencia por la aprobación y la atención de los otros.

Basow (1992) señala que existen barreras que dificultan la amistad de las mujeres, entre ellas el tabú de demostrar enojo, puesto que las mujeres no tienen permiso social de ser agresivas, lo cual entorpece el manejo de emociones y las deriva muchas veces en ataques pasivo-agresivos que dañan las relaciones.

Asimismo, dado que la identidad de una mujer está tradicionalmente determinada por su relación con los hombres, la competencia entre amigas por la atención de los varones es otro mandato de género.

Una tercer barrera es la lesbofobia. En la sociedad mexicana todavía persisten prejuicios relacionados con todo aquella práctica que se aleje de la heteronormatividad, y dado que las motos son cosas de hombres, las pilotas, por ende, son leídas como lesbianas, sobre todo si son demasiado amigas de otras mujeres y/o de lesbianas, dado que para muchas personas el ser lesbiana es un estigma con el que no desean ser identificadas y del que se desmarcan en cada ocasión posible.

Las obligaciones de pertenecer y formar una familia nuclear es otro mandato de género que estorba en las relaciones de amistad entre mujeres, puesto que la suma de la doble o triple jornada deja poco tiempo a las esposas/madres para sí mismas y sus relaciones personales fuera del esposo y los hijos. Además, en la sociedad mexicana “la ropa sucia se lava en casa”, es decir, es prohibitivo para una mujer ventilar las dificultades del matrimonio. Las apariencias importan en una sociedad patriarcal.

Finalmente, uno de los factores claves que inhibe las relaciones de amistad entre mujeres es el desprecio aprendido por el género en sí. “Mujeres juntas, ni difuntas” reza el refrán, que busca desactivar la sororidad. Existen muchísimos estigmas sobre las mujeres que son mantenidos y reproducidos por ellas mismas: las mujeres son chismosas, débiles,

problemáticas, emocionales, impacientes, imposibles de entender, voluntariosas, caprichosas, envidiosas. Todas estas etiquetas esencialistas, falsas, fabricadas e impuestas, pero consumidas y reproducidas igual.

Ahora bien, existen otras afectaciones en las relaciones de amistad entre hombres y mujeres debido a los mandatos de género. La segregación de actividades a temprana edad, por la cual las niñas aprenden mecanografía y costura mientras que los niños se entrenan en mecánica y soldadura, permite que la interacción entre ambos desarrolle distintas habilidades, maximizando así unas diferencias que no son tales. Recordemos que lo que se aplaude siempre es lo masculino, así que mientras que la exhibición de trabajos finales del taller de costura en la escuela secundaria es considerada aburrida y carece de público, la exposición de piezas forjadas en el torno está repleta de maestros y padres y madres de familia, preguntando a los orgullosos muchachos los pormenores de su trabajo. El mensaje es claro: ellos son más importantes, su trabajo es, además de divertido e interesante, más valioso.

De igual forma y debido a la socialización temprana, los niños rechazan a las niñas en posición de liderazgo. Escuchan al padre decir que ninguna mujer debe mandar y lo aprende y practica enseguida. Es de vergüenza que una chica te gane en la carrera o te mande. El mensaje es que las niñas son inferiores y bajo esa perspectiva construyen sus relaciones.

La heterosexualidad obligatoria y la sexualización de las relaciones de amistad entre hombres y mujeres también dificulta las cosas. El hombre está obligado socialmente a conquistar mujeres y existe la creencia que ningún varón está genuinamente interesado en sostener una amistad sin más con una mujer. Si él está casado, la esposa desconfiará de los dos, pero odiará a la mujer. Si los dos están casados, los cónyuges estarán inconformes. Si ella es la casada, le dirán al esposo que le están viendo la cara. Todo porque les resulta inconcebible que la amistad entre hombres y mujeres no esté mediada por el sexo.

### 1.11 La familia, la propiedad privada y la moto.

Cuando compré la motocicleta, mi principal preocupación no era cómo iba a aprender a manejar esa bestia de 234 kilogramos, sino dónde la iba a guardar. A pesar de ser independiente económicamente, todavía vivía con mis padres. En mi familia, como en la de muchas mexicanas, las motocicletas están prohibidas, sobre todo para las mujeres.

La familia juega un papel fundamental en la sociedad puesto que reproduce el orden cultural vigente... las sociedades contemporáneas están fuertemente atravesadas por diferencias

fundamentales de género; las experiencias y las tradiciones inciden de manera importante entre las familias; los padres mantienen una autoridad importante en la ideología patriarcal, refrendada por la moral y la normatividad social y frecuentemente apoyada en su fuerza física y su capacidad económica. Las familias mantienen una regulación de las conductas sexuales y de las jerarquías de obediencia. (Valenzuela, 1998, p.77)

Las mujeres desempeñan diferentes roles familiares: hijas, esposas, madres. En el caso de las mujeres motociclistas, a estos roles les acompañan la rebeldía: hijas desobedientes, madres irresponsables, mujeres disolutas que son mal material para esposas, entre otras críticas y prejuicios. El triunfo del modelo de familia nuclear, decía Engels (1884), es el primer opresor de la mujer. 136 años después, los estudios de Economía Feminista (Pérez Orozco, 2014; Federici 2013, 2018), la persistencia de la brecha salarial de género y la triple jornada de la mujer que realiza trabajo remunerado fuera del hogar, trabajo no remunerado dentro del hogar y trabajo de cuidados sin paga, no desmienten el precepto.

Recordemos que las mujeres tuvieron que pelear cada derecho: el acceso a la educación, al voto, al trabajo, a vestir pantalones, a conducir, a no ser consideradas propiedad del esposo ni ser maltratadas por él<sup>25</sup>. Pelea que todavía se lucha, pues el pasado 23 de mayo de 2019 el Tribunal Supremo de España estipuló que *el matrimonio no justifica que una de las partes obligue a la otra a mantener relaciones sexuales* y condenó a un marido que violó a su esposa alegando débito cónyugal<sup>26</sup>.

En 1970, Shulamith Firestone publicó *The Dialectic of Sex*, en el que establecía que la inequidad entre hombres y mujeres yacía en la vulnerabilidad de la mujer embarazada y la responsabilidad por sus hijos; al abolirse la familia nuclear y reemplazarla por una estructura de parejas igualitarias que educaran a los hijos en compañía, se alcanzaría la igualdad. En 1975, Gayle Rubin, señalaba que la historia del matrimonio occidental es la historia de hombres intercambiando mujeres como si fuesen bienes. Ya entonces hablaba del trabajo de ama de casa como trabajo no pagado que le impedía alcanzar el capital económico del que disfrutaban los varones. *Sexual Politics* (1970) de Kate Millet, establecía que la familia es inherentemente patriarcal, organismo desde el cual se enseña a las niñas a tener roles pasivos y a los niños a tener roles activos. *The family is patriarchy's chief institución because it mirrors*

---

<sup>25</sup> En Inglaterra, en 1736, Sir. Matthew Hale, in History of Pleas of the Crown, estableció que un esposo no puede ser acusado de violar a su esposa, puesto que ella le fue dada a él.

<sup>26</sup> <https://larepublica.pe/mundo/1474339-espana-tribunal-supremo-ordeno-carcel-nueve-anos-nueve-meses-hombre-violo-esposa-matrimonio-abuso-sexual-atmp>



*and reinforces patriarchal structures in society, and behavior within the family is established and controlled by men.* (p.145)

Y si bien la familia mexicana como institución ha relajado su conservadurismo histórico y normalizado el divorcio, el sexo prematrimonial y el concubinato, todavía suele ser uno de los bastiones más fuertes del machismo y la misoginia, al tratar a la mujer y a los hijos como propiedad del varón. Un varón cuya única obligación es trabajar y mantener a la familia, sin compartir el trabajo del hogar ni el cuidado de los hijos, un varón motociclista que anhela que llegue el día de la junta para alejarse de esposa e hijos, que utiliza la institución del matrimonio para su privilegio sin respetar el compromiso de la monogamia y que prefiere pasar el tiempo con sus hermanos del motoclub. Un varón que puede salir a rodar porque alguien más se encarga de lo suyo. Privilegios de género que se erigen en el bastión de mitos como el de la maternidad. La creencia que el hijo necesita a la madre y no le afecta la ausencia del padre, libera a éste de casi toda obligación de cuidados. En la mayoría de los matrimonios mexicanos, los padres aportan dinero, regaños ocasionales y nada más. Si un hombre cambia pañales se dice que “ayuda a su mujer” cuando en realidad está cumpliendo con su deber. Si la mujer trabaja en casa, no recibe pago; si trabaja fuera de casa, gana menos que el hombre por el mismo trabajo, concretamente 34.2 por ciento menos en promedio en México.<sup>27</sup>

Ahora bien, no podemos obviar el papel de la sexualidad: *En el dispositivo de sexualidad la familia es el cristal: parece difundir una sexualidad que en realidad refleja y difracta.* (Foucault, 1976, p.65) Hablemos entonces de sexualidad.

### 1.12 La sexualidad.

Entonces, por lo pronto hablamos de mujeres cisgénero que transitan un espacio de género masculinizado, subvirtiendo su rol de género asignado, desafiando el tokenismo impuesto en los motoclubes. Pero al hablar de poder, es pertinente recordar que la sexualidad es una de sus dimensiones.

Sexuality, then, is a form of power. Gender, as socially constructed, embodies it, not the reverse. Women and men are divided by gender, made into the sexes as we know them, by the social requirements of heterosexuality, which institutionalizes male sexual dominance and female sexual submission. If this is true, sexuality is the linchpin of gender inequality (McKinnon, 1982, p.533)

---

27 <https://www.diariodemexico.com/busca-legisladora-acabar-con-brecha-salarial-entre-hombres-y-mujeres>

De nuevo, la política sexual, *base histórica de todas las estructuras sociales, políticas y económicas*. (Millet, 1970, p.215) Volvemos a Rich (1980) y su planteamiento acerca de la heterosexualidad obligatoria -concepto precursor de la heteronormatividad- como base de la opresión de las mujeres, debido a la subyugación implícita de roles.

I am suggesting that heterosexuality, like motherhood, needs to be recognized and studied as a political institution—even, or especially, by those individuals who feel they are, in their personal experience, the precursors of a new social relation between the sexes. (Rich, 2003, p.17)

Retomamos a Wittig en el entendimiento de la heterosexualidad no como una preferencia u orientación sexual, sino como un régimen político favorable al patriarcado: *La categoría de sexo es una categoría política que funda la sociedad en cuanto heterosexual* (1981, 22)

Al ser obligatoria, dice De Lauretis (2000), la heterosexualidad está institucionalizada, por tanto, es normativa y funge como base de otras instituciones y tecnologías sociales. Azpiazu (2017) lo sintetiza bien: la esencia femenina ha sido analizada como una construcción por de Lauretis (1986); como una performance, por Butler (2007), como una esencia positiva inexplorada, según Luce Irigaray (1982) o como una trampa ideológica, siguiendo a Wittig (1992). Existe un deber-ser mujer que no todas respetamos.

La sexualidad de la mujer está controlada y bajo escrutinio desde que nace y no se libera nunca. Desde la casa, el Estado, la Iglesia, la Clínica e Salud, el salón de belleza y el café, se vigila su comportamiento, su peso, disposición, su fertilidad, se le impone la virginidad, la monogamia, la fidelidad y la maternidad en aras de ser amada, de cuidar y complacer a otros, convirtiéndose en policía del comportamiento de otras mujeres. Una mujer cuya sexualidad, incluyendo la aceptación del propio cuerpo, está liberada de la opresión del sistema, resulta peligrosa. *If a woman loves her own body, she doesn't grudge what other women do with theirs; if she loves femaleness, she champions its rights*. (Wolf, 2002, p.145)

Cada mujer reproduce en sí misma la norma, es un microespacio del poder estatal, dice Lagarde (2011, p.163):

El cuerpo vivido de la mujer, sexuado y sexual, está organizado en torno a la sexualidad, que es maternal y reproductora, erótica para otros, en una relación de dependencia con los hombres, en una impotencia aprendida que las conduce a la renuncia, la entrega, la subordinación y la obediencia como definición política (p.164).

Foucault marca una relación intrínseca entre la sexualidad y la moral. Finalmente y sobre todo en la sociedad mexicana, estos conceptos funcionan de manera intrínseca, con privilegios para el hombre y restricciones para la mujer.

Cuando se estudia la historia de la moral, hay que establecer una distinción entre los actos y el código moral. Los actos (las conductas) constituyen el verdadero comportamiento de las personas en relación con el código moral (las prescripciones) que se ven en la obligación de respetar. Hay que distinguir entre el código que señala qué actos están permitidos o prohibidos y el que determina el valor positivo o negativo de los diferentes comportamientos posibles (el principio "sólo se puede hacer el amor con la propia esposa" sería, por ejemplo, un elemento de código). Hay, además otro aspecto de estas prescripciones que casi nunca aparece aislado como tal, pero que considero muy importante: el tipo de relación que tenemos con nosotros mismos, la relación con uno mismo, a la que llamo ética, y que determina la forma en la que el individuo se constituye como sujeto moral de sus propios actos. (Foucault, 1984)

Entonces, este control de la sexualidad está presente en el ámbito motociclista. Si acaso los hombres, programados por el machismo y el sexismo, encuentran obligatorio el ejercicio de una sexualidad desenfrenada, mientras que las mujeres, obligadas a la castidad y/o a la monogamia, prefieren esconder o limitar sus prácticas para no desafiar el deber-ser, obedecen a los roles con los cuales se controlan los cuerpos y los actos de las personas.

Y en cuanto al motociclismo se refiere, no en vano una de las obras pioneras de la literatura para mujeres se titula: *How to be sexy with bugs in your teeth: A motorcycling manual for women*. (1978). Escrito por Trisha Yeager, el libro brinda una fotografía clara del mundo motociclista de los años setenta en Estados Unidos y, desde el humor y la experiencia, desgana historias y consejos para sobrevivir en el mundo biker sin perder la feminidad, para cumplir con lo que toca referente a la sexualidad de la mujer: ser deseable ante los ojos del hombre, cambiar una llanta qué.

### 1.13 Las otras

¿Qué pasa, entonces, con las desviadas, las lesbianas, las machorras, las que no son mujeres? También manejan motocicleta, por supuesto, aunque enfrentan otros retos por su identidad. Hemos llegado al punto: hablamos de mujeres que transitan un espacio de género masculinizado, subvirtiendo su rol de género asignado, desafiando el tokenismo impuesto en los motoclubes y ahora queremos saber cómo construyen su identidad, desde los Estudios Culturales.

Al igual que el concepto madre de identidad se estudia en distintas disciplinas y desde diversos enfoques; la identidad de género soporta asimismo diversos enfoques analíticos: sociológicos, psicológicos, teoría social cognitiva, entre otros. Esta última propone que existen tres elementos regulatorios basados en el género: las sanciones sociales relacionadas con el género, las sanciones auto impuestas relacionadas con el género y las creencias autoeficaces, definidas por Bandura (1997) como las creencias de las personas sobre sí mismas acerca de su capacidad de pensar y actuar de maneras específicas con el fin de alcanzar objetivos. Estas maneras específicas están relacionadas con el género. (Bussey, 2011) La autora propone seis influencias sociales claves en el desarrollo de la identidad de género, a saber: el modelo a seguir, experiencia inactiva, reglas directas, influencias paternas, influencias de los pares y, finalmente, las influencias mediáticas. (p.619) Todas presentes en la conformación de la identidad de género de las mujeres motociclistas. Si seguimos a Alcoff: *I would include Lauretis's point here, that the identity of a woman is the product of her own interpretation and reconstruction of her history, as mediated through the cultural discursive context to which she has Access* (De Lauretis, Alcoff, p.9) Antes que ser un elemento de subversión del estatus quo, la identidad de género en tanto binaria, perpetúa los roles y sostiene al patriarcado. Para Lamas (1990) la importancia de colocar la identidad en la cultura representa desencarnar la cuestión del género: *Las conceptualizaciones que vinculan deterministamente cuerpo, género e identidad se estrellan contra la multiplicidad de "identidades" que hoy en día observamos en mujeres y hombres* (p.11), sin embargo, Lagarde (2011) advierte del largo camino por recorrer:

Más allá de cambios en la sociedad, en la masculinidad y en la feminidad, la ideología genérica patriarcal parece inalterada y vigente. Todavía estructura identidades. Es una ideología fosilizada porque expresa y sintetiza separaciones simbólicas inmutables que no corresponden a la complejidad genérica de los sujetos. (2001)

## II. EN EL PRINCIPIO, ERAN LAS DOS RUEDAS.

### 2.1 La bicicleta y la libertad para las mujeres.

I think (the bicycle) has done more to emancipate women than any one thing in the world  
Susan B. Anthony, 1896.

Susan B. Anthony may have famously said that the bicycle “has done more to emancipate women than any one thing in the world” but we seem to know remarkably little about what women have done to emancipate the bicycle. Ostensibly, what I am arguing is that just because women are not in the public record doing things does not mean they were not done. We just need better ways of looking for them.

Kat Jungnickel, 2018.

Antes de la motocicleta, era la bicicleta. Como bien lo apuntan Alford y Ferris (2007), hay quienes especulan si la primera bicicleta dibujada la vimos en los esquemas de Leonardo DaVinci o Miguel Ángel en el siglo XIV, pero no existe un consenso sobre esto, por tanto, la historia marca el año 1791 como la invención de la primera bicicleta, por el Comte Mede de Sivrac, que era poco más que una barra de madera que terminaba en dos varillas que sostenían dos ruedas. Se le llamaba *cheval de bois* (caballo de madera). En 1817, el alemán Karl Friedrich von Drais se las ingenió para añadir una especie de manubrio que permitiera al conductor girar a la izquierda o a la derecha. Patentó su invento en 1818, llamándolo *Draisine*, más tarde conocido como velocípedo. Todavía la bicicleta era más bien una ayuda para el corredor que un vehículo en sí mismo, hasta que en 1855, Pierre and Ernest Michaux, añadieron una palanca al mecanismo de las ruedas, colocaron dos clavos largos a modo de pedal/descansapié y dieron al mundo la primera bicicleta terminada y empleada como tal en 1861. Cuatro años más tarde, el reto era hacer el vehículo más rápido y así empezó una guerra entre los fabricantes para mejorar su funcionamiento.

Tuvieron que entrecruzarse los avances en diferentes áreas para que la bicicleta lograra evolucionar: si bien las cadenas utilizadas fueron ideadas en 1482 por Leonardo DaVinci, fueron puestas en funcionamiento sobre la bicicleta en 1873 por Hans Renold; Charles Goodyear descubrió en 1839 la vulcanización y con ello, el recubrimiento de la llanta de hule, que acallaba las quejas sobre la vibración de la bicicleta. En 1888, John Dunlop produjo el primer neumático para la bicicleta y así, muchas innovaciones dieron paso a la antecesora de las motocicletas.

Para las mujeres, la llegada de la bicicleta en 1855 trajo la oportunidad de salir de casa, en un paseo casual, acompañada quizá de un chaperón pero sobre todo, de un sentimiento de individualidad, consciencia, autonomía y libertad. Ciertamente, pero no para todas. Es preciso recordar que, en un sistema capitalista, los avances tecnológicos están a la mano de todo aquel o aquella que pueda pagarlos. Los precios de las bicicletas en Inglaterra, por ejemplo, estaban lejos del bolsillo de la clase media: tres meses íntegros del salario de un maestro de primaria; cinco años para pagarla en abonos.

Y claro, la disputa por el espacio público. Los hombres no estaban nada complacidos. *Women's desire for new kinds of mobile freedom also usurped the foundations of respectable masculinity.* (Jungnickel, 2018, p. 35) Las ciclistas padecían acoso y violencia física por parte de los cocheros, quienes aseguraban que esos vehículos asustaban a sus caballos; o por iracundos peatones a quienes disgustaba la presencia de jóvenes acróbatas o mujeres independientes en dos ruedas. Mujeres independientes que podían comprarse una bicicleta... o quedarse con una tras el divorcio, una vez aprobada la legislación en 1857. El mundo estaba cambiando y a muchos no les gustaba (como no les gusta ahora).

Young nineteenth-century women found themselves housebound, deprived of autonomy and overseen by a patriarchy that stretched from legislative houses to their own -the latter populated by watchful fathers, brothers, and assorted mature female relations, all of whom shared a single-minded devotion: to prevent the young women from having the slightest bit of heterosexual fun (Alford y Ferriss, 2007 p.129)

Si bien, no todos -o casi nadie- podía comprarse una bicicleta, si que se podía comprar un boleto para un show en el que cualquiera podía entrar y ver acrobacias, subirse a los vehículos, escuchar las aventuras de los que recorrían el mundo, eventos similares al Salón de la Motocicleta o al Salón del Automóvil que se celebran actualmente. Hoy día en Hollywood Boulevard, en Los Ángeles, se oferta la posibilidad de manejar por un rato lujosos automóviles. Los numerosos turistas voltean la cabeza ante el vibrante rojo del flamante deportivo, pero pocos, muy pocos, se detienen. La mayoría entra al local ubicado en el 6810 de la calle para llevarse al menos una tradicional ficha de póker de la tienda de Harley Davidson. Un pedacito redondo de libertad y glamour.

## 2.2 Los gravísimos peligros del onanismo en bicicleta

The bicycle ‘by reason of the exhilaration and excitement attending its use—[was] most dangerously prone to convert itself into a hobby-horse which rides its master (more still its mistress) to destruction’.

Arabella Keneally, 1899, citado por Bailey, J., Steeves, V., Burkell, J., Regan, P. (2013).

En 1895, el periódico New York World publicó una lista de 41 acciones a evitar por parte de las mujeres que manejaban bicicleta<sup>28</sup>, entre estas estaba: el consejo: *Don't wear a man's cap* y *Don't cultivate a "bicycle face"*, esta última admonición prevenía la enfermedad descrita (inventada, por supuesto) por médico A. Shadwell, quien en un artículo<sup>29</sup> publicado por el National Review en 1897 enumeraba los malestares que sus pacientes ciclistas padecían, y si bien eran atribuibles al sillín o a la vibración de la bicicleta, el problema yacía en la inestabilidad de las dos ruedas, que sometía al ciclista a una tensión continua que afectaba a los nervios.

Some time ago I drew attention to the peculiar strained, set look so often associated with this pastime and called it the ‘bicycle face’... Some wear the “face” more and some less marked... Has anybody ever seen persons on bicycles talking and laughing and looking jolly, like persons engaged in any other amusement? Never, I swear... With set faces, eyes fixed before them, and an expression either anxious, irritable, or at best stony, they pedal away, looking neither to the right nor to the left, save for an instantaneous flash, and speaking not at all, except a word flung gasping over the shoulder at most. (Shadwell, 1897)

Alford y Ferriss (2016) recuperan las preocupaciones de la época con respecto a la influencia de las nuevas tecnologías en la salud sexual de las mujeres. El Dr. Ludovic O'Followell, quien se tomó la molestia de escribir *Biccyclette et organe genitiaux* (The Bicycle and the Genital Organs) opinaba que el ciclismo podría “procurar satisfacciones genitales, sensaciones voluptuosas y una especie de masturbación deportiva” (p.97). Un clínico escribió en *La France Medicale* que *ninguna chica inocente podría masturbarse accidentalmente al montar una bicicleta... pero era posible para una mujer presionarse contra el sillín en cierta forma para estimularse sexualmente.* (p. 97) Así, se perpetuaron los estigmas del siglo XIX: *Women who diverted their energy intellectual or physical, would become weak, nervous,*

---

<sup>28</sup> <http://www.m-bike.org/blog/2011/11/29/1895-donts-for-women-riders/>

<sup>29</sup> <http://garethrees.org/2012/01/10/shadwell/#bicycle-face>

*sterile or bear neurotic children. Reading would, according to the scientists, make women's uteruses shrink (Flint, citado en Alford y Ferris, 2016, p.99)*

Cabe mencionar que no todo lo retrógrado es del siglo antepasado, leemos de la Guía Médica sexual del médico español José Oliveras (1963): *Las muchachas deberán rehuir aquellos ejercicios cuya práctica, como la del ciclismo o la equitación, puede producir irritaciones genitales, que, en algunos casos, podrían ser el origen de excitaciones eróticas.* El libro que recopila esta y otras joyas machistas es un excelente almanaque de las tecnologías de género todavía vigentes. *He aquí la esclava del señor. De cómo la mujer fue educada para el sacrificio y la sumisión.* (Otero, 2001) incluye imágenes de revistas, folletos, libros y publicidad que dictaba las normas con las cuales las mujeres decentes podrían alcanzar la felicidad (spoiler alert: con la completa obediencia a los deseos y estándares masculinos).

La bicicleta, con todo y la masificación de los automóviles y motocicletas, continúa siendo para muchas mujeres una opción barata y saludable (aunque no deja de ser riesgosa, dada la poca educación vial) que permite independencia de movimiento. La bicicleta como elemento de autonomía femenina se aborda en pláticas, reuniones y talleres que organizan y difunden desde la red social virtual Twitter organizaciones como Luchadoras, La Rueda Violeta y Elidebicla, en la Ciudad de México.



Captura de pantalla 2.1 Reunión. Imagen de Twitter. 03 agosto 19 1

En caso de que consideremos que los prejuicios contra las mujeres en bicicleta están superados, apenas el pasado mes de junio de 2019 se dio a conocer que un rabino ultraortodoxo del vecindario de Nahloot, en Jersualén, prohibió que las niñas mayores de cinco



años manejaran bicicleta puesto que la actividad *es inmodesta*. Se repartieron volantes en la sinagoga y en el vecindario, en el que se explicaba que los asientos de la bicicleta obligan a las niñas a sentarse de una manera “que puerde resultar provocativa para los hombres” (SIC) *We inform parents that they are obligated to forbid their daughters from age five and up from acting in this illegitimate way.*<sup>30</sup> Si bien, la medida fue recibida con escepticismo inclusive por los fieles (siempre según el reporte noticioso), ejemplifica que los más arcaicos escollos para las mujeres siguen vigentes en ciertos lugares y si bien en México no existe ya tal prohibición, si se piensa que hay deportes o actividades físicas que una niña no debe realizar so pena de masculinizar su cuerpo, para mal. Por eso algunos padres y madres se niegan a que sus hijas pequeñas practiquen natación “porque se hacen espaldonas”.

Ahora bien, esta preocupación nació desde que las máquinas de coser llegaron a los hogares. La tecnología, al principio, no evolucionó acompañada de los prejuicios y las preocupaciones de hombres heterosexuales por la salud de las mujeres, puesto que existían manuales dedicados a las mujeres sobre la manera correcta no solo de utilizar la máquina de coser, la bicicleta o la motocicleta, además, de darle adecuado mantenimiento y reparación. Estas preocupaciones sobre la salud de las mujeres que usaban la tecnología, nacían de la necesidad patriarcal de perpetuar el status quo de la mujer en casa, dependiente y sumisa.

A gentleman recently bought his wife and two daughters a bicycle apiece. It was not very long before he had occasion to regret his generosity. Returning home late one night he was annoyed to find the house deserted, Mary Jane out and no supper prepared. (Jungnickel, 2018, p. 37)

Las mujeres utilizaron durante la guerra la tecnología y se hicieron cargo de los trabajos y los espacios lúdicos que los hombres abandonaron por estar en el frente, pero al finalizar la guerra, se buscó por todos los medios de regresar a las mujeres al hogar, su sitio victoriano. El sexismo era claro, como el de la empresa Norton Motors, cuyos directivos declararon a finales de 1930, en Gran Bretaña, que no emplearían a mujeres por temor a comprometer la calidad de sus productos. Los hombres no querían perder el control:

Men were concerned that woumen would either lose sex appeal or, conversely, that they as men would lose control of their own wives and daughters. The cycling issue was a kind of prims in which the whole gamut of men´s attitudes towards women was put on display. Many men could only conceive of female cyclists as either sexless Athletic spinsters or, as was frequently

---

<sup>30</sup> <https://www.independent.co.uk/news/world/middle-east/ultra-orthodox-judaism-haredi-israeli-rabbi-bans-girls-over-five-riding-bikes-provocative-a7064201.html>

displayed in the posters of the period, half naked, voluptuous and, by implication, sexually available. (Richard Hold, en Alford y Ferris, 2016, p. 97)

Si bien muchos médicos de la época admitían que el ciclismo era un deporte saludable para las mujeres, invocaban estereotipos sobre el frágil estado emocional y físico de la mujer, que no debía ser llevado al límite. Las mujeres ciclistas y las primeras motociclistas, defendían el ejercitarse al aire libre como algo sano, si bien enfrentaban ya publicaciones en los medios de comunicación plagadas de estereotipos de género, como esta publicación de *Sporting Life* en 1895:

While the motorcycle does give the Amazonian type of female in this modern age a healthy means of self-expression (as the psychologist would say), it also saves her from such abnormal means of self-expression as the Charleston and the cocktail. (citado por Koerner, 2007)

Por tanto, puedes ser mujer motociclista para salvarte del diabólico Charleston y los tentadores cocteles, pero solo si eres del tipo amazona. Lo anterior despertó la protesta de ciertas ciclistas, quiénes se apresuraron a defender que era posible ser femenina y ciclista, abjurando de todo aquello que oliera a masculinidad, que se saliera de la norma, respetando el binario sexo/género.

It seems that the fact of a girl being a rider of a motorcycle immediately labels her as being “mannish”—admittedly an unpleasant characteristic—uninterested in frocks and frills, careless of home life, and devoid of any desire for women friends. (Lockwood-Tatham, 1927, citado por Koerner)

Y es que no era solo la actividad de montar una motocicleta, era vestirse para montarla.

Women who dared to transgress gendered norms around public participation in sports by riding bicycles were especially harshly judged for wearing bloomers (rather than skirts), which were seen as “immodest and sexually provocative” and thus “inappropriate for women” (see also Simpson, 2001, p. 55-56). Bicycles were altered so women could mount them without having to “immodestly” lift their legs over the bicycle bar. (Kinsey, 2011, p. 1128, citado por Bailey, J., et al. 2013)

Con el uso de la bicicleta llegó la revolución del vestido, tanto para hombres, como para mujeres. Los apretados corsés estorbaban, como casi todo lo demás. En 1881, en Londres: se fundó la Rational Dress Society para protestar contra el uso de incómodos corsés, tacones altos y faldas pesadas que hacen imposible el ejercitarse. Una guerra de moda invadió entonces a una sociedad que no estaba acostumbrada a ver mujeres en pantalones.

### 2.3 La libertad de ¿cuáles mujeres?

Poco a poco, las bicicletas se convirtieron en un vehículo asequible no sólo para la clase alta. El modelo de los fabricantes, que les dejaba amplias ganancias, hizo insostenible el negocio. La estrategia de cambiar cada año los modelos sin un estudio de oferta-demanda, el cambio en la producción del acero y otros factores, contribuyeron a disminuir el precio de las bicicletas, con efectos positivos, pero sin soslayar el impacto de este progreso.

Ahora bien, cuando se dice que las bicicletas contribuyeron a apoyar los intereses políticos y sociales de las mujeres, se piensa exclusivamente en las mujeres blancas no inmigrantes (ni irlandesas, ni italianas), tampoco en las mujeres afroamericanas. Y llaman a no olvidar los efectos colaterales y negativos del progreso, como las enfermedades de los trabajadores de las plantas de hule en Akron, Ohio; o los abusos y explotaciones a los obreros en Brasil.

The progress for women brought about by the bicycle, laudable as it is on its own terms, must be understood in the context of ongoing depredations to worker health, safety, and livelihood as manufacturers competed to produce the most profitable machines at the lowest price. While this does not diminish the benefits of the bicycle to women, as with all devices, we must understand the benefits within the context of the social and economic conditions that produced such device. (Alford y Ferriss, 2016, p.135)

Es de vital importancia tener esto en mente: que una mujer pueda manejar una motocicleta, como entonces una mujer podía manejar una bicicleta, no significa que todas puedan hacerlo. Es un asunto también de clase y, sobre todo, de autonomía. Es una cuestión de privilegios, que tiene que ver con el dinero, con el tiempo y con los roles de madre, esposa, hija, novia.

### 2.4 Tiempo de guerra y motos

Volvamos a la historia, ¿Cuándo una bicicleta se convierte en una motocicleta? Los expertos no se ponen de acuerdo si tiene que ver con el motor, con el número de ruedas, con los aditamentos, con el *sidecar*, que utiliza. Muchos motociclistas aceptan los *trikes* (un vehículo similar a una motocicleta que tiene una rueda frontal y dos traseras) como motocicletas, pero para otros, eso es un “triciclo” y un sacrilegio. Ya entraremos en detalles más adelante, por lo pronto, tengamos en mente que, de acuerdo a Alford y Ferriss (2007), los ingenieros alemanes Nicholas August Otto and Gottlieb Daimler comparten los laureles como padres de la primera

motocicleta: Daimler creó el cuerpo mecánico en 1885 y Otto diseñó el motor un año más tarde. Los entusiastas de la movilidad pasaron de tener un “estremecedor de huesos” (*bone shakers*) que es como se les conocía a las primeras bicicletas, a un “quebrantador de huesos” (*bone crusher*), pues la falta de estabilidad combinada con la velocidad producía este indeseable efecto.

En 1894, Comte Albert de Dion y Georges Bouton, diseñaron un triciclo de 125cc con el avance de la combustión interna y el uso de la batería y así, a fuerza de prueba y error, fue diferenciándose claramente la motocicleta como vehículo independiente. El motor estuvo adelante, atrás, abajo, a un lado; el cuadro, recto al principio, tuvo al fin no un asiento cómodo, sino además, un pasajero; las innovaciones mecánicas lograron que fuese más sencillo balancear la “sangre” del vehículo (aceites y lubricantes), en definitiva, ya era comercializable. Tanto en Europa como en Estados Unidos empezaron a producirse motocicletas con lo que las carreras de bicicletas quedaron relegadas en poco tiempo. En 1894, Hildebrand & Wolfmüller, recibió una patente del gobierno alemán para su “motocicleta”. Era la primera vez que se utilizaba el término.

Entonces, la motocicleta, hija de la bicicleta y del motor de combustión interna, arranca por primera vez en 1894, diseñada por Hildebrand y Wolfmüller. (Alford y Ferris, 2016) De este primitivo modelo, derivaron casi a un tiempo los prototipos de las primeras empresas icónicas en el ramo: Royal Enfield presentó su primer modelo con motor V-Twin en Birmingham, en 1901; un año más tarde, Hendee y Hedstrom pusieron a disposición del público los primeros modelos de la Indian en Worcestershire, Inglaterra; Harley and Davidson, en Milwaukee, presentaron su primera motocicleta en 1903. Los beneficios del nuevo vehículo -rapidez, ahorro de combustible, adrenalina- no pasaron desapercibidos para nadie y, aunque se considera que la primera aparición bélica de las motocicletas fue en la Primera Guerra Mundial por parte de los británicos, se tienen registros de la infantería estadounidense solicitando una docena de veloces motocicletas para ser utilizadas en “las inhóspitas tierras desérticas” de la frontera mexicana: montado en los modelos Harley Davidson de 1917, el general John “Blackjack” Pershing persiguió, de manera infructuosa, al general Francisco Villa. Al comprobar la utilidad del vehículo en condiciones bélicas, expertos militares acudieron al cuartel general de la compañía para diseñar en conjunto nuevos modelos, aptos para el combate. Nació entonces una colaboración que continúa hasta hoy, en la Harley

Davidson University, puesto que la compañía ofrece beneficios a los integrantes de las fuerzas armadas. (Vance, 2009)

Durante la guerra, las motocicletas reemplazaron a los caballos. Harley Davidson enviaba la mitad de su producción a las tropas aliadas mientras que la compañía británica Triumph, vendía 30,000 unidades de su modelo H, “Trusty Triumph”, la confiable Triumph, considerada por sus características la verdadera primera motocicleta.

Cesó el conflicto armado, pero continuó la batalla de las grandes compañías por desarrollar y vender sus productos a consumidores ávidos de novedades. Para finales de 1920, Harley Davidson vendía más que nadie; diez años más tarde, los alemanes tomaron la delantera con la ahora desaparecida DKW, líder en ventas durante la década de los 30. La Segunda Guerra Mundial provocó que la producción de motocicletas arreciara, con modificaciones ad hoc, tales como tanque a prueba de balas o un sitio para acomodar el arma de moda, la Semi-ametralladora Thompson. Birmingham Small Arms Company (BSA) fue quien proveyó la mayor cantidad de vehículos al Ejército: 126,000 unidades.

Ahora bien, una vez vencido el difícil tramo de manejar bicicletas, las manejaron motocicletas con menos resistencia. Al inicio de la historia de las dos ruedas, tanto hombres y mujeres aprovecharon la ventaja de movilidad que representaba, y dado que la Segunda Guerra Mundial se llevó a los hombres al frente, las mujeres dejaron la casa para incorporarse al trabajo pagado.. *In the twenties and thirties, it was also good transportation. Both men and women rode. Both took pride in their skills. World War II changed all that.* (Joans, 2001, p.13)

Pero las mujeres manejaban motocicletas sin tantos prejuicios e inclusive formaban parte de las Fuerzas Armadas en Reino Unido, en dónde se formó el Servicio Real de Mujeres de la Marina (The Women's Royal Naval Service, WRNS) en 1917, durante la Primera Guerra Mundial. Al terminar el conflicto armado, la organización se desintegró, pero fue puesta en funcionamiento nuevamente, en 1939, ya con miras al posterior conflicto bélico. Al principio, la idea era que al reclutar mujeres para tareas administrativas, más hombres podrían ser enviados a la batalla, tal y como indicaba el eslogan: *Join the Wrens today and free a man to join the Fleet.* Las wrens (como eran apodadas) excedieron las expectativas primarias como cocineras y operadoras de radio y radar, y poco a poco participaron en la planeación de operaciones navales, incluyendo el Día D. En 1940, todos los correos eran mujeres y más de

100 de ellas fallecieron cumpliendo su deber, en un capítulo más que se ha borrado de la historia y se recupera ahora<sup>31</sup>.



*Captura de pantalla 2.2 Wrens, las olvidadas. © IWM (A 2828) 1*

En Estados Unidos, Bessie Stringfield, la primera mujer afroamericana en conducir una motocicleta en 1930 por los entonces 48 estados, se unió al Ejército en calidad de correo civil al inicio de la Segunda Guerra Mundial. En su motocicleta, transportaba documentos entre las bases militares.

Estos ejemplos señalan que la capacidad de las mujeres motociclistas nunca ha estado en entredicho, pero que la historia ha elegido dejar fuera estos casos para cimentar el discurso patriarcal que subordina a la mujer.

All through the twenties, thirties, and forties, the Harley-Davidson Company had encouraged women...they were depicted as smiling, competent, resourceful and in love with their bikes...In the Women's Army Corps (WAC), women rode spectacularly well. The Motor Company highlighted all these women in its promotional campaigns. Then came the Change. By 1948 all the Harley ads showed women in the rear. The Harley campaigns featured big, unsmiling, tough-looking men on their bikes. They rode solo or with their women perched upon small, high, ass-viewing seats on the rear bumper, the princess seat...The new Harley rider was a biker and he was tough (Joans, 2001, p. 65).

Es por eso que tuvieron que pasar 18 años para que una mujer formara parte de la Unidad de Motociclistas del Servicio Secreto de Estados Unidos. Esta división se formó en 1917, desarticulándose en el segundo mandato del presidente Wilson. En 2001 se reinstaló este escuadrón, cuya misión es proteger al Presidente, al Vicepresidente y a mandatarios extranjeros desde el convoy de motocicletas en Washington, D. C. y el área metropolitana.

---

<sup>31</sup> <http://www.bbc.co.uk/history/ww2peopleswar/timeline/factfiles/nonflash/a6650048.shtml>

Mediante un comunicado de prensa, el Servicio Secreto dio a conocer que Alta Gunawan se había convertido el pasado 10 de mayo de 2019 en la primera mujer en formar parte del escuadrón, convirtiendo en excepcional lo que para los varones es la norma.<sup>32</sup>

Volviendo a la historia, con la paz tras las batallas, llegaron los veteranos. Ciudadanos entrenados para las emociones de la guerra, sin guerra y con sus motocicletas. Y si bien, algunas mujeres habían servido en combate, debieron dejar las motos y su libertad, y volver a casa.

Unquestionably, following the war, anxieties about and resistance to women's increased participation resurfaced, causing a redefinition of female motorcyclist strategies for cultural acceptance. Women who had volunteered for the armed services, worked in munitions factories or run family businesses returned to domestic life, willingly or unwillingly embracing traditional notions of femininity. (Alford y Ferriss, 2007, p. 106)

Estas nociones continúan vigentes. El trabajo no pagado que realizan las mujeres continúa restándoles tiempo de ocio y dinero en comparación con sus parejas varones. Profundizaremos más adelante en el tema.

## 2.5 La generización de la motocicleta.

The limitation of women's mobility, in terms both of identity and space, has been in some cultural contexts crucial means of subordination.  
Doreen Maseys, 1994.

La bicicleta para las mujeres representaba mucho más que un vehículo, les significaba autonomía e independencia. Los cambios que quitan privilegios nunca son bien recibidos por la clase dominante, así que las restricciones sociales desde diversas instituciones e industrias culturales trataron de impedir que ellas manejaran. *Women's desire for new kinds of mobile freedom also usurped the foundations of respectable masculinity.* (Jungnickel, 2018, p.36). Y es que las mujeres de (nótese la proposición de propiedad), las mujeres de los nobles hombres victorianos debían ser inmóviles, dentro de las prisiones de sus vestidos. *The restrictive conception of women's roles was reflected in the ornamental and impractical nature of*

---

<sup>32</sup> En un mismo sentido, en Alcalá de Henares, España, el pasado 3 de agosto de 2019 se inauguró la estatua A la mujer motera, en un afán por reconocer el papel de la mujer motociclista. Es decir, que las representaciones de las pilotas van ganando terreno y si bien las fotografías dejan claro que aún predomina la imagen de la biker chick, la presencia de una mujer en el asiento delantero va quedando cada vez más fija en el imaginario. <https://www.dream-alcala.com/alcala-de-henares-homenajea-a-la-mujer-motera/>

*fashionable clothing styles wich turn 94utlaw94e94ed to the maintenance of women in dependent, subservient roles.* (Crane, 2000, p. 16) Las señoras no trabajaban, las mujeres sí, para desgracia social de ellas y de su esposo, quien, incapaz de mantener con su trabajo a la familia, se resignaba a permitir que la mujer trabajase y para eso utilizaba pantalones y otras prendas consideradas masculinas, pero que le permitían desarrollar su trabajo físico. Es poco práctico ser obrera en cola de polizón y, debido a esos pactos sociales de clase, las violaciones a los códigos de vestimenta femenina resultaban invisibles.

La construcción de la mujer ciclista empezó la década de 1890, cuando las aristócratas empezaron, tímidamente primero y fervorosamente después a apropiarse de las calles y los parques. Fabricantes de vehículos, talleres y sastres comprendieron que estaban frente a un nuevo nicho de mercado. Algunas revistas, otrora críticas de la actividad, ahora dedicaban reportajes llenos de consejos y productos que resolvían problemas que las mujeres no sabían que tenían, como redcillas de neumático para mantener el cabello en su lugar. Pero el embate del conservadurismo seguía e inclusive las publicaciones más vanguardistas entonces como *The Lady Cyclist*, advertía que el hecho de que las mujeres manejasen bicicleta no las eximía de la obligación de ser femeninas. (Jungnickel, 2018).

Mientras en los cafés y los periódicos se desarrollaban estas batallas, la industria no perdía el tiempo en tratar de vender vehículos a las mujeres y dilucidaban entre generalizar la bicicleta o apostar porque se superara el problema del vestido. Con el tiempo, sucedieron ambas cosas, pero bajo la premisa de garantizar la seguridad de las mujeres, las empresas fabricaron un modelo para con el cuadro alto para ellos y con el cuadro bajo para ellas, una *Safety bicycle*, así como ropa y accesorios generizados. Por supuesto, las innovaciones tecnológicas -hasta el día de hoy- siempre están enfocadas al departamento masculino. La bicicleta generizada aún persiste. (Jungnickel, 2018).

Y es que al inicio del desarrollo de la bicicleta no se pensaba en la velocidad como una característica intrínsecamente masculina, pero la *Safety bicycle*, popularizada más tarde como la *Ladies' Bicycle*, era definitivamente más segura que rápida. Entonces, las bicicletas que podían conducirse al límite, priorizando la velocidad, se asociaban con lo masculino; si el vehículo daba mayor importancia a la estabilidad, era considerado femenino. La mujer es -o debe ser- frágil y reproductiva; el hombre es -o debe ser- fuerte. La mujer debe estar en casa, el hombre pertenece a la calle y en la calle ruedan las motocicletas. Por tanto, las motocicletas



son para los hombres. Alford y Ferris (2000) relacionan la popularización de las motocicletas con la publicación de estudios clasificados entonces como científicos que confirmaban la falacia de *la fragilidad de la mujer con respecto al hombre*, al esencializar las diferencias biológicas entre los sexos y dotar de roles sociales y obligaciones morales basados en la cultura.

The association of motorcycle riding with (a dominant heterosexual) masculinity is perhaps one of the most prevalent popular representations of motorcycle consumption and use. A range of prevailing representations associated with motorcycles and motorcyclists often act to script and re-inscript stereotypical gender divisions. The apparent physicality involved in riding a motorbike is seen to demand masculine modes of bodily comportment (Young, 1990).

Ahora bien, la motoneta o *scooter* (término creado en 1920 en Estados Unidos, donde ensamblaban esos vehículos utilizados para moverse rápidamente entre el tráfico (*to scoot*)) es un claro ejemplo de la generización de los vehículos, de lo que Hebdige (1988) llama *mechanical sexism*, pues la campaña de publicidad estaba dirigida a las mujeres, adquiriendo asociaciones femeninas. Hebdige da cuenta de la feminización del scooter como un objeto sexuado, ligero, estilizado, en oposición a la motocicleta, que es masculina, poderosa, ruidosa. *The demarcation between motorcycle and motorscooter coincided with and reproduced the boundary between the masculine and the feminine. The earliest scooters were designed to meet the imagined needs of the female motor cyclist.* (p.123) Cianferoni recupera la historia del autoglíde, una motoneta creada por Georges Gauthier en 1902, en Francia, estaba destinado a damas y sacerdotes, ya que sus faldas y túnicas hacían difícil que montaran una motocicleta. Su creador apostó por cambiar el vehículo y no los ropajes, así que adaptó el vehículo, que no era considerado -como ningún *scooter*- una motocicleta, y se vendían en ferreterías, como si fueran podadoras. (Cianferino, s/f) Cuando la motoneta deja de ser un vehículo de baja velocidad, considerado inferior a las motocicletas, y llega a las ligas medianas en cuanto a tamaño de motor y rendimiento, entonces apela a otras características, como el Suzuki Burgman 650cc, descrito por la compañía como *un scooter que brinda una experiencia de lujo*, para acallar así las ansiedades de género.

Recordemos que las asociaciones culturales responden a cada tipo de vehículo. Los fabricantes de motocicletas tenían entonces y tienen claro ahora que los hombres no utilizarían algo destinado para mujeres y es que se fabrican motos como cualquier otro bien de consumo: con el usuario en mente, y eso incluye las consideraciones culturales específicas. Realmente,

no existe una sola motocicleta que esté diseñada para mujer y las empresas se han cuidado bastante bien de no dirigir exclusivamente su mercadotecnia hacia las mujeres motociclistas, pues temen perder al grueso de su mercado masculino. En una exhibición de vehículos, en mayo de 2018, en Madrid, España, el gerente de la Harley-Davidson, interrogado ante la nueva línea de motocicletas, repitió el mismo argumento que el encargado de la tienda en Del Mar, California, EU, en septiembre de 2017: *No podemos decir que esta es una motocicleta hecha para mujeres, pero por supuesto que pueden utilizarla porque es más pequeña y ligera que el resto. Temen perder público masculino.*

El tema del tamaño de las motocicletas no es menor, no sólo la publicidad está orientada a varones pilotos (incluyendo a las mujeres únicamente como objetos accesorios), sino que el peso y la altura de las motocicletas son temas a tomar en cuenta al momento de elegir un vehículo: *A muchas de las que son paquetes, no se animan a manejar por el tamaño de las motos. Les da miedo y bueno, es que las motos son grandes, pero hay que saber que no se cargan, se manejan,* comentó Butchie, una entrevistada.

Recordemos que el diseño también es una forma de poder. *Design shapes the environment and makes assumptions about women's place in terms of building, public space and transport.* (Attfield, 2009, p.50)

Ahora bien, los vehículos manifiestan una economía y una cultura particular. Es necesario estudiar el contexto para descubrir la orientación del vehículo. Las opciones japonesas eran las más adecuadas para ser conducidas por personas que no fuesen ni muy altas, ni muy fuertes. Al desaparecer del mercado, sólo quedaron opciones para los más grandes, los más fuertes. Un asunto de selección innatural, artificial, prefabricada desde las entrañas del lobby político y económico por parte de una empresa que triunfó al colocar sus productos en el mercado -y más tarde, a nivel mundial- sin molestarse en cubrir las necesidades de todos los usuarios.

A female friend tells me how she would ride a motorcycle but the only thing stopping her is her height. "I've tried sitting on so many bikes, my feet won't reach the ground", she sighs. Similarly, I have had numerous conversations with shorter-than-average men about how they will only ride cruisers or Japanese bikes because, according to them, Japanese men are smaller and so proportionately designed. (Miyake, p. 216)

La autora propone el término tecnología móvil de género para englobar la interseccionalidad en los estudios de motocicleta que autores como Thompson, (2012), Alford

y Ferris (2000) trabajan desde hace tiempo. Su contribución más valiosa está relacionada con su análisis sobre la velocidad:

Speed matters because it is ideological, and can produce normative discourse that regulate gendered configurations of socio-cultural, economic, geographic and ideological space-time. By the same token, speed itself is engendered by the very techno-practices of the body that generates it, such as motorcycling. (p.25)

La velocidad es masculina: la prudencia en dos ruedas es vilpenciada y la temeridad, aplaudida. Y no sólo tiene que ver con el velocímetro, sino con la posibilidad de ejercer esa velocidad, es decir, de salir a carretera. Las películas -y las caravanas de motociclistas- presentan a hombres dirigiéndose a un evento -o hacia su destino- porque pueden darse el lujo de dejar a alguien más cuidado su casa, sus hijos, sus padres. Los hombres son quienes pueden descubrir el mundo, mientras las mujeres lo cargan sobre su delantal.

Pese a los obstáculos sociales y materiales, la historia del motociclismo es también la historia de mujeres. En 1907, Clara Wagner pidió afiliarse a la Federación Americana de Motociclismo. Tres años después, a sus 18 años, ganó la competencia de 365 millas de enduro, de Chicago a Indianapolis, con puntuación perfecta. Las autoridades del evento declararon nulo el triunfo, pero los otros participantes, conscientes de que había ganado, reunieron fondos y le entregaron un pendiente de oro como justa medalla. Dot Robinson, en 1927, compitió en la dura carrera *Jack Pine Enduro Race*, una pista de 500 millas por la que hay que atravesar arena, pantanos y ríos; quedó en segundo lugar. En 1940, ganó el primero en la competencia de 100 millas.

Theresa Wallach, integrante del London Ladies Motorcycle Club, se convirtió en la primera persona en cruzar el continente africano en una motocicleta, una 600cc Panther, con un sidecar en el que le acompañaba Florence Blenkiron. Ganó en 1939 el reconocimiento Gold Star del British Motorcycle Racing Club por completar el circuito Brookland a más de 100 millas por hora.

Hablando de velocidad, la irlandesa Fay Tylour compitió y ganó la mayoría de las carreras en Reino Unido, Australia y Nueva Zelanda en los años veinte, hasta que en 1930 prohibieron a las mujeres participar. El optimismo de las mujeres era cercado cada vez. En 1928, Marjorie Cottle publicaba en “Motor Cycling for Beauty”, *Evening Standard*, 25 de septiembre de 1928:

Once, not so very long ago, the woman motorcyclist was regarded as something of a crank or a freak. Times have changed, and motor-cycling as a sport is becoming more and more popular with women. It has been conclusively proved that motorcycling is not harmful to women (Cottle, 1928)

Y es que la Segunda Guerra Mundial mandó a la mayoría de los hombres al frente, y las mujeres llenaron las fábricas, se ocuparon de las granjas y también de sus propias vidas. Muchas ganaron dinero y tomaron decisiones por primera vez, como las de manejar una motocicleta. Pero los hombres regresaron y no estaban felices. Con el Síndrome de Estrés Postraumático a máximo y la masculinidad amenazada por la independencia de las mujeres, la sociedad se volcó en pagar tributo a los sacrificios prestados por sus veteranos y las instituciones e industrias culturales relegaron a la mujer de vuelta a la cocina, a complacer al hombre como su única aspiración.

In the 1920s and 1930s women rode. Milwaukee created motorcycles, and women, as well as men, took to them. Women were pictured riding, passengering, and hanging out in the biking world. In the early days men and women both rode; and, while it took daring to do so, women as well as men were daring. By the late 1940s the motorcycle world changed. The men, returning from World War II, wanted a different kind of woman, and most women obliged. The biking woman became the biker's woman. Known in less polite circles as the "bitch on the back," she rode only with her man. The biker was male, and the woman's place was behind him in the bitch seat. That seat, usually small, was extremely uncomfortable, and the woman's position precariously perched (almost as an afterthought in both actuality and symbolization). The biker's woman was necessary and peripheral to the biker world. She was a necessity as a subordinate sexual companion. The biker's woman was often interchangeable with other women, and frequently nameless. (Joans, 2001, p. 160)

Ahora, recordemos una vez más porque considero fundamental evitar el sesgo del privilegio, que no todas las mujeres pueden manejar una motocicleta.

In motorcycle culture in the United States, access to the front seat, or driver's seat, of a motorcycle is limited by two main factors: one's economic status and one's gender. One's access is limited to the driver's seat of a motorcycle economically in that in order to own a motorcycle, one must be financially able to do so. Should one be financially prohibited from purchasing a motorcycle, it is still possible that his/her economic status can change within his/her lifetime. Gender, however, poses a very different limitation for access to the front seat of the motorcycle. Unlike an economic limitation, which can change throughout one's lifetime, gender cannot be changed as easily. Gender, then, as a limiting factor to owning and riding one's own motorcycle, has social and political implications for motorcycle culture, which, most importantly include gender inequality. (Meyer, 2009, p. 33)

El asunto de clase siempre es fundamental porque es importante tener en cuenta que la mujer realiza por lo general una doble y hasta triple jornada, en el sentido que es la

responsable de las tareas del hogar (trabajo no-pagado), lo cual no le reporta beneficios económicos. Si es que tiene un trabajo fuera de casa, tiene además una doble jornada, que se convertirá en triple si desarrolla trabajo de cuidados (nuevamente, no-pagados). Profundizaremos en esto en el contexto mexicano más adelante.

## 2.6 El motoclub de mujeres. Una historia de sexismo interiorizado.

Así como la frase hecha (y utópica) de que el motociclismo es una hermandad, a los *bikers* les gusta pensar que los motoclubes son una familia. Quizá lo sean, una bastante disfuncional, la mayoría de las veces, con reglas establecidas desde el privilegio blanco y patriarcal, que no toma en cuenta a las mujeres al momento de tomar decisiones y que en ocasiones no admite personas afroamericanas y tampoco respetan a los homosexuales. Y cuando las mujeres organizan esas familias... a veces repiten estereotipos. Las familias -y los motoclubes- son complicadas.

Repasemos la historia estadounidense, cuna de nuestro motociclismo más cercano. Para esto, seguimos a Dulaney (2005), quien señala tres períodos decisivos en la conformación de motoclubes estadounidenses. En un periodo preformativo, de 1901 a 1944, surgieron los primeros modelos de motocicletas y junto con ellas, los primeros clubs de motos. Las organizaciones más antiguas -y vigentes hasta la fecha- en Estados Unidos son Yonkers MC, fundado en 1903; San Francisco MC, en 1904 y Pasadena MC y Oakland MC, en 1907. En 1924 nace la American Motorcycle Association con el fin de aglutinar las demandas de sus integrantes, bajo el eslogan: *Una minoría organizada siempre derrotará a una mayoría desorganizada*. Cabe mencionar que tuvieron que pasar 30 años para que esta asociación aceptara a integrantes afroamericanos. Es importante mencionar que un motoclub compuesto exclusivamente de mujeres llamado The Motor Maids (o Las Doncellas Motorizadas) se formó en 1940, y ha mantenido una identidad singular desde entonces, que revisaremos ahora.

The Motor Maids spent real money on real clothing that identified them as “ladies”, based on opposition to an image of the biker Outlaw that had no statistical reality in the culture, but was of immense value as cultural currency. So, the way to understand images is not to contrast them with “the real”, whatever that is, but to seek to understand how images configure citizen’s 99utlaw99e, and how in turn that 99utlaw99e alters the image or gives rise to a new image” (Alford y Ferris, 2007, p.159)

Les preocupaba tanto ser femeninas sobre sus motocicletas. Una manera de buscar aceptación cediendo terreno, nada de desafiar lo establecido. Linda Dugeau fundó en 1940 esta asociación motociclista, emulando el Club de pilotas de Amelia Earhart. Dugeau enfatizó en la prensa las útiles habilidades de las mujeres a bordo de la motocicleta, en caso de que la guerra llegara. La guerra no llegó y, bajo la presidencia de Dot Robinson, el club cambió la imagen de una mujer motociclista que se amoldaba a las convenciones sociales de feminidad, en lugar de retarla. Aunque Dot Robinson compitió y demostró ser superior a los pilotos, eligió la imagen de “ladylike” para ella y sus compañeras. Mantuvo una imagen acorde a las amas de casa, instaurando el color rosa para los uniformes, enfatizando el manicure y la importancia de estar maquilladas arriba de la motocicleta. *I’ve made people realize that not all of us are like the bearded, black-leather-jacketed hoods that the media trash us with.* (Ferrar, 2001, p. 29)

El club requería entonces que las integrantes fuesen dueñas de su motocicleta o tuviesen acceso a la motocicleta de algún familiar, pero invariablemente deberían ser capaces de manejarla. Se esforzaban realmente en parecer femeninas. Desfilaron por primera vez en 1941, con guantes blancos, ganándose el mote de: *Ladies of the White Gloves*, que todavía visten, por cierto. (Es evidente que no hacen mecánica con ellos).

Las ideas centrales de muchos clubes de motociclistas mujeres fundados a raíz de este modelo eran siempre “apoyo mutuo” y “reconocimiento”, a la vez que promovían “una imagen positiva del motociclismo”. Esto significaba evitar toda asociación con motoclubes *outlaws* (*One Percenter*) o con mujeres motociclistas percibidas como inapropiadamente masculinas. Hasta el día de hoy, el 100outlaw de las Motor Maids clama: *We believe that presenting a positive image of women motorcyclist demonstrates our RESPECT for each other and for ourselves.* La interiorización de todo el discurso heteronormado a tope. Del 7 al 11 de julio de 2019 celebraron su 79 junta anual en Temecula, California, con la participación de 250 motociclistas, es decir, 500 guantes blancos que insisten en la importancia de ser femenina.

Hasta la fecha, una “doncella del motor” debe comportarse como una dama, siempre y en todo momento. Quienes desean pertenecer a la asociación, están a prueba tres meses. Al ser aprobadas y aceptadas como integrantes, no se libran del escrutinio. Dada la secrecía de las integrantes de la mesa directiva del club, todas deben comportarse como “doncellas”, o corren el riesgo de actuar inapropiadamente frente a alguien que pueda expulsarlas.

Alford y Ferris (2007) hacen notar que, si bien el respeto es algo deseado en los motoclubes, los hombres lo demandan, mientras que las mujeres lo solicitan e inclusive, están dispuestas a cambiar para conseguirlo en vez de obligar a los demás a brindarlo.

While in both cases the perceived need for respect belies a sense of anxiety and inadequacy, the female Motorcycle club members are willing to change themselves to get it rather than force others to give it. Along traditionally feminine lines, they do so through self presentation and self-fashioning. The Motor Maids cite Dot for uniting women riders and showing that “you could ride a Motorcycle and still be a lady”... While some lesbian riders have embraced the moniker of “Dykes on Bikes”, other women’s groups with homosexual affiliations appear interested in distancing themselves from the label. (p.109)

Otra asociación, *Women on Wheels*, se fundó en 1982 en California, como una asociación que reúne a las mujeres motociclistas para “recreación, educación, apoyo mutuo, reconocimiento y para promover una imagen positiva del motociclismo”. Así como *Women in the Wind* desea “unir mujeres motociclistas con amigos de intereses comunes y promover una imagen positiva al público de las mujeres en motocicletas”. Sus capítulos se llaman *Magnolias de Acero, Rosas y Diamantes y Divas que Ruedan*. Por “imagen positiva” quieren decir “femenina”. Por su parte, *Leather & Lace* han construido “una fuerte *sisterhood* de mujeres independientes que comparten el lazo de rodar”. Hay que notar el uso de “lady”: *Ladie’s bike Club, Ladies in the Wind, Lady Cycle Riders, Lady Lucifers...*

Existe la WIMA, Women’s International Motorcycle Asociación, fundada en 1950 como un club de mujeres, cuyo propósito secundario es contribuir a difundir una imagen positiva del motociclismo a través de acciones caritativas: *toy run*, corridas a favor de una institución, eventos en contra del cáncer, a favor de las víctimas de violencia, etcétera. Es importante notar que: *by continuing to define themselves in opposition to male groups and the majority of male riders, however, women’s Groups -perhaps unwittingly- persist in upholding stereotypes even when they claim to resist them* (Alford y Ferris, 2007, p.112)

## 2.7 Las *bikers* en México.

Joans (2001) define tres categorías para la mujer copiloto: *biker chick*, lady pasajera y pasajera apasionada. La primera, señala, es la *biker’s bitch*, la chica que pide raite, la que cualquier motociclista levanta. Es joven y se viste para agradar. La lady pasajera es aquella que es pareja formal u oficial del motociclista, ella rueda porque él rueda; si él deja de rodar, a ella no se le verá más en la comunidad. Y la pasajera apasionada, dice Joans, elige a su pareja por su

motocicleta y su habilidad de rodar. Si termina la relación con él, seguirá con otro motociclista, porque el motociclismo es lo que le interesa.

Asimismo, etiqueta a las pilotas como *Lady Biker*, *Woman Biker* y *Woman Rider*. La *Lady Biker* rueda, pero no hace mecánica. Depende de los hombres si algo falla. Se viste para rodar pero también para ellos, disfruta de la atención masculina y se comporta para tenerla. La *Mujer Biker*, dice Joans, rueda y sabe de mecánica. Espera ser tratada igual que un hombre, sin consideraciones. Se enorgullece de rechazar los estereotipos. Y la *Woman Rider* es una mezcla de ambas. Sabe algo de mecánica, pero si es una descompostura mayor pedirá ayuda, pero sin utilizar artilugios femeninos. No es especialmente femenina ni tampoco masculina. Prefiere, a diferencia de las otras dos, rodar con mujeres.

Antes de proponer mi clasificación de las mujeres motociclistas, debo insistir en que, si bien existen un par de mujeres que conocen de mecánica en México, son realmente la notable excepción. Si el motociclismo es un espacio generizado, también los talleres mecánicos lo son, tan es así que es una práctica común en las familias mexicanas a lo largo y ancho del país aconsejarle a una mujer que necesita llevar el auto al mecánico que mejor lo lleve un hombre o se haga acompañar de uno, porque los estereotipos de género todavía pesan y se cree -no tan erradamente- que los mecánicos tratarán de engañar a una mujer, quien *por su condición occipital* seguramente será ignorante en el tema, mientras que está sobreentendido que un hombre conoce perfectamente el funcionamiento del vehículo, aunque algunos no sepan dónde queda el radiador. Y si bien aunque el mecánico en cuestión sea honesto, por lo general no les es cómoda la presencia de una mujer en un espacio masculino como es el taller repleto de calendarios de mujeres semidesnudas. Entonces, no, aprender mecánica no es fácil para una mujer y mecánica de motos, menos. No hay muchas clínicas al respecto, si bien algunos motoclubes en las tres ciudades principales del país (Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey) se han organizado para aprender al menos lo básico en dos o tres sesiones anuales.

Sin duda alguna, saber de mecánica nos empoderaría como mujeres motociclistas, ya que muchas temen viajar solas por temor a no poder resolver la avería más común -la llanta pinchada- a mitad de una carretera solitaria. Las mujeres, a diferencia de los varones, tenemos siempre la amenaza sexual latente sobre nosotros. Y de hecho, la mecánica es uno de los bastiones hasta ahora intocables de los motociclistas varones, quiénes una y otra vez nos echan



en cara que jamás seremos suficientemente motociclistas hasta que no desarmemos una moto, aunque muchos de ellos tampoco pueden hacerlo.

Una vez asentado lo anterior, lo cual explica por qué no tomo en cuenta la pericia mecánica como parte de la categorización, presento una manera de concebir a las mujeres motociclistas.

Hablo entonces de copilotas pasivas: jóvenes, súper femeninas, complacientes con los varones. Explotan su capital erótico en cuanto a cuerpo y rostro heteronormativo. Les gustan los hombres en moto, les atrae lo que consideran una masculinidad dominante, que las desee, que las presuma, que las proteja. No les gustan las pilotas y pueden llegar a tener rencillas con ellas y con otras copilotas.

Asimismo, existen las copilotas dominantes: ya no son jóvenes, o bien, no entran en las reglas de la belleza heteronormada. Pueden -o no- ser las *Old Ladies* o esposas de los motociclistas y si bien siempre procuran verse bien, ya no es su principal preocupación. Dominan la escena, aprovechando sus muchos años en el ambiente, saludando a diestra y siniestra, marcando el territorio para que las más jóvenes comprendan que hay “catedrales y capillitas”<sup>33</sup>. Es heteronormada y puede llegar a ser muy conservadora en cuanto al papel de la mujer. Maldice y se asegura de que su voz se escuche, se da esta permisividad porque está fuera del mercado y dado que ya tienen pareja, no pretenden deslumbrar a nadie. Pueden o no llegar a enamorarse de la moto más que de la idea de pareja.

En cuanto a las pilotas, existen las *bikers* hereditarias, aquellas cuyo círculo íntimo familiar o social les llevó al motociclismo. Por lo general el padre tenía una motocicleta y al principio les paseaba, después les enseñó a manejar una baja cilindrada y cuando ellas quisieron aumentarla, se opuso. Es una historia común, aunque también hay casos en que los padres impulsaron el deseo de sus hijas, a la par del de sus hijos. Las madres, por el contrario, se oponen en todo momento. Las *bikers* hereditarias tienen, por lo general, acceso a una motocicleta y acompañamiento para aprender a manejarla.

En ese mismo orden de ideas, existen las *self-made bikers*, aquellas que jamás tuvimos un acercamiento a la motocicleta, hasta que se nos ocurrió -de una u otra manera- que

---

<sup>33</sup> Existe un dicho en México, machista como la mayoría, que se supone otorga una (falsa) dignidad a la mujer engañada por su pareja: “Yo soy la Catedral, ellas, las capillitas”. Se supone que esto consuele la infidelidad del marido con otras muchas mujeres, pues ella es La Esposa o Novia Oficial.

podríamos manejar una. Por lo general la familia se opone tajantemente a la situación, lo que dificulta la adquisición del vehículo y el aprender a manejarlo.

Unas y otras pueden compartir ser conservadoras, hipervigilantes con el resto de las pilotas y copilotas, con una idea muy fija sobre el papel secundario de la mujer, guardianas de las buenas costumbres, es decir, de la fidelidad, la monogamia y el buen ejemplo de las mujeres (a pesar de que los hombres incumplan todo lo anterior). También pueden ser más liberales, conscientes en temas de equidad, independientes profesionalmente, si bien no desafían la heteronormatividad e interiorizan los mandatos de género.

Todas ellas, por lo general, gozan y buscan la atención del varón y pueden llegar a pelear por conseguirla.

Podría añadir que existe la biker hiper femme, aquella que utiliza todos los recursos a su disposición para asentar mediante su imagen y comportamiento que no es lesbiana. Le desagrada la idea de ser relacionada con las lesbianas y puede llegar incluso a rechazarlas, culpándolas de “dar mala fama” al resto de las mujeres motociclistas. Aprovecha el capital erótico que pueda tener a través de su vestimenta y su prioridad es la atención de los varones, por lo que no establece ni crea alianzas con otras mujeres.

Finalmente, la biker lesbiana se caracteriza por desafiar el sistema heteronormado, ya sea que lo haga de manera abierta, fuera del clóset, o prefiera mantenerlo en privado. Si bien puede recibir algún acoso verbal por parte de algún macho que solicite un trío, siguiendo la fantasía porno, por lo general se le respeta, siempre y cuando tenga redes que la respalden. Ahora bien, las biker lesbianas que conozco atienden más a la representación de la *lesbian lipstick* o lesbiana femenina, o bien de la *tomboy*, lesbiana ligeramente masculina, pero pocas performan el *butch*, *dyke* o machorra, en contraposición a las motociclistas estadounidenses o europeas, quienes tienen menos problemas y denotan más orgullosamente la práctica de su sexualidad mediante parches o pines. Las biker lesbianas son ampliamente aceptadas por el resto de las pilotas y copilotas, si bien siempre habrá un par de retrógradas que no llegan a incidir en el resto de la comunidad. Como era de esperarse, las copilotas, quiénes se muestran reacias a confiar en las pilotas y son sumamente competitivas con ellas, acogen con aprecio a las biker lesbianas, toda vez que no les representan riesgo alguno en la disputa por los machos.

## 2.8 La historia de los sin ley.

Hemos visto ya que los *105outlaw*<sup>34</sup>, los 1% (*One Percenter*) o sin ley son el estereotipo biker. ¿Cómo se formó la imagen del forajido o *105outlaw* motociclista? El periodo formativo de los motoclubes se ubica de 1945 a 1957. Con el fin de la Segunda Guerra Mundial, miles de veteranos traumatizados por la guerra, regresaron a casa y buscaron actividades que les reemplazaran la adrenalina perdida de invadir países, así que se centraron en la conducción y carrera de motocicletas, en compañía de los hermanos de armas que quedaron vivos. Los motoclubes continuaron creciendo a lo largo y ancho del territorio estadounidense sin mayor problema hasta que un reportaje en la revista *Life* complicó el panorama para el motociclismo: el incidente de Hollister, California.



Barney Peterson / The Chronicle

Captura de pantalla 2.3 El Forajido. *Cyclist's Holiday: He and Friends Terrorize Town*. Fotografía de [www.thechronicle.com](http://www.thechronicle.com)<sup>35</sup>

El 4 de julio de 1947 la AMA organizó un evento de competencias en las afueras del pueblo. Integrantes de motoclubes como *Pissed Off Bastards of Bloomington* (POBOB) y *Booze Fighters MC*, así como muchas personas no involucradas en el motociclismo, armaron

---

<sup>34</sup> Outlaw, con letra mayúscula al inicio, es el nombre de un motoclub One Percenter, y outlaw es el anglicismo que significa “fuera de la ley”, que representa a los motoclubes identificados como One Percenter.

<sup>35</sup> Recuperada el 3 de noviembre de 2016.

tremenda fiesta en el pueblo, consumieron alcohol en demasía, manejaron en las calles a exceso de velocidad y terminaron dañando el frente de alguna tienda. Una persona fue arrestada por alteraciones al orden. Pero nada más. Hasta que Barney Peterson, un fotógrafo del San Francisco Chronicle tuvo a bien montar una escenografía y aprovechó que un borracho salía de un bar para subirlo a una motocicleta estacionada, rodeada de botellas vacías de licor.

Las palabras “terrorismo” y “pandemonio” acompañaban la exagerada crónica, que no incluía ninguna otra foto de Hollister. La publicación era local y, a falta de muertos, no causó sensación en sus lectores, hasta que la revista Life Recuperó la fotografía y la publicó el 21 de julio con el título: “Cyclist’s Holiday: He and Friends Terrorize Town.” El artículo de la revista asegura que 4,000 motociclistas eran responsables de haber destruido un pueblo. En aquel entonces, ningún motoclub tenía tal número de integrantes, pero la publicación no añadía mucho más. La imagen bastó para escandalizar un país. Se dice entonces que la AMA emitió un comunicado deslindándose del desastre de Hollister, en el que afirmaba que “el 99% de los motociclistas son personas buenas, decentes, ciudadanos respetuosos de la ley”. Entonces se acuñó el término *One Percenter* o 1% para referirse a los motoclubs que no están asociados con la AMA, que se consideran a sí mismos fuera de la ley. Sin embargo, la AMA niega haber emitido tal declaración. Mientras tanto, Life recibió respuestas de al menos tres individuos, reclamando la veracidad de la publicación, desmintiendo lo expuesto y abogando por los “verdaderos” motociclistas. Ciertamente, las estrellas de Hollywood aficionados a las dos ruedas y muchos motoclubes se distanciaron de episodio de Hollister, pero otros se regodearon en la mala fama adquirida. Así nacieron los peligrosos *One Percenter*, 1% y la leyenda de *The Wild One*, (1953), *El Salvaje*, película basada en una novela corta llamada *The Cyclists’ Raid* (1951) escrita por Frank Rooney y basada en los hechos de Hollister, ficción añadida. Dirigida por László Benedek, el filme es un clásico del género road movie y convirtió al protagonista Marlon Brand en un ícono rebelde.

Es preciso hacer un alto para dar cabida a la investigación de Sarah Hoiland (2018), quien, al buscar información sobre mujeres motociclistas en Hollister, encontró que los medios de comunicación (de entonces y ahora) borrarón de la historia la participación de las *bikers* presentes, específicamente las *Tracy Gear Jammers*, cuyas fotografías e historias persisten en los archivos.

Although I hoped to find information about Satan’s Daughters, instead I found dozens of photographs of the Tracy Gear Jammers in Hollister, letters from spectators and participants,

audio recorded interviews, and several other primary source documents. Historicizing Hollister through close reading with a keen focus on gendered language and juxtaposing the local coverage next to the city and then national coverage provides a more nuanced story of not only the “outlaws” but also the beginning of a decades-long erasure of female motorcyclists and bikers that parallels other historical processes to remove women from public spaces and positions of power and authority and relegate them to the “pee pad.” (Hoiland, 2018)



Captura de pantalla 2.4 Tracy Gear Jammers. IJMS, San Benito County Historical.

Nuevamente, la erosión de la memoria que deja de lado a las mujeres que comparten jerarquía con los varones, como pilotas, y se favorece la representación de la mujer copiloto, como si fuese el único papel desempeñado por ellas a través de la historia. El periodo transformativo de los motoclubes inicia entonces en 1948 hasta el presente. A la par de nuevos motoclubes afiliados a la AMA, los Outlaw se multiplicaron: *Sons of Silence MC* (SOSMC) en Colorado, *Bandidos MC* en Texas, *Pagans MC* en Pennsylvania. Los POBOB se separaron y algunos miembros formaron *Hells Angels MC*.

El conflicto estadounidense contra Vietnam, que se desarrolló de 1958 a 1975, dejó veteranos de 19 años enganchados a drogas ilegales, perdidos en las calles y refugiados en los motoclubes fuera de la ley, cuyo número creció exponencialmente con el retorno de estos soldados. Tanto fue el número de *One Percenters* (1%) que reclamaron este título como un

honor y se asociaron para establecer límites territoriales e inclusive diseñar un parche que los identificara:



Fotografía 2.1 Parche One Percenter. En este caso, pertenece a Mongols. Las siglas MFFM debajo de la cifra significan “Mongols Forever Forever Mongols”. 26 de mayo de 2019. Fotógrafa: Liliana Falcón.

A mediados de los años 60 obtuvieron gran renombre, pero las autoridades les ignoraban hasta que una acusación de violación contra dos integrantes de Hell Angels capítulo Oakland, California, atrajo la atención de la sociedad. El estado de California lanzó *The Lynch Report* (El reporte Lynch), en marzo de 1965, que recogía todas las leyendas urbanas sobre las atrocidades -reales o inventadas- de los *Hells Angels*, quienes disfrutaban de la mala fama. Hollywood no tardó en aprovechar el estereotipo como veremos más adelante, pero fuera del celuloide, las autoridades se enfrentaban ya a organizaciones delictivas. Al principio, la lista roja del Federal Bureau of Investigation (FBI), señalaba a “*the big three*” o “los tres grandes”, según su poder sociocultural: *Hells Angels MC*, *Outlaws MC* y *Bandidos MC*. Actualmente, son cuatro, con el adendo de *Pagans MC* a la lista de motoclubes involucrados en tráfico de drogas y armas, extorsión, asesinatos, secuestros, violaciones y otros delitos.





Captura de pantalla 2.5. Regiones de influencia Outlaw en EUA, según información de las autoridades en 2018.<sup>36</sup>

La fama de forajidos de los *Hells Angels* aumentó con el Festival de Altamont, el 6 de diciembre de 1969, celebrado al norte de California. En el cartel de músicos estaban Santana, Jefferson Airplane, Grateful Dead y como estrellas The Rolling Stones. Al masivo acudieron 30,000 personas y se rodaba el documental *Gimme Shelter*, quien registró el momento preciso en el que un integrante de los Hell Angels, contratados como guardia de seguridad por *The Rolling Stones* ya que cobraban en cerveza, asesina al afroamericano Meredith Hunter, de 18 años, aduciendo que el chico llevaba una pistola e intentaba atacar. El biker, Alan Passaro, fue detenido, juzgado y absuelto, pues el juzgado consideró que el motociclista blanco actuó en legítima defensa.

Cabe mencionar que la influencia de los *outlaw* sigue vigente en Estados Unidos, país en donde formar parte de un motoclub puede ser muy problemático si alguno de los *One*

<sup>36</sup> Revisado el 01 de junio de 2019. Autor: <https://assets.documentcloud.org/documents/5526189/Territory-Chart-of-United-States.pdf>

*Percenter* se siente “ofendido”. Las “ofensas” pueden ser tan nimias como rebasarlos en carretera o intentar formar un nuevo motoclub “sin su autorización”. Traer chaleco en EUA (es decir, formar parte de un motoclub) es infinitamente más complicado que en México, puesto que el motociclismo mexicano en general no ha mimetizado el *outlaw-way-of-life*, salvo en la frontera. A pesar de que la literatura revisada sostiene que los motoclubes fueron el refugio de veteranos retirados que emulaban la jerarquía militar, esto es cierto, solo para algunos. Existen motociclistas estadounidenses veteranos quienes, hartos de seguir órdenes, se niegan a formar parte de estas asociaciones, prefiriendo ser *bikers* independientes.

Los episodios de violencia entre motoclubes estadounidenses estallan de vez en vez en la prensa, como el tiroteo de Waco, Texas, en mayo 17 de 2015, entre integrantes de *Bandidos* y clubes rivales, en el cual murieron nueve motociclistas, 18 fueron heridos y 177, arrestados<sup>37</sup>. O en Leeburg, Florida, en mayo 24, de 2017, en donde los *Outlaw* y los *Kingmans MC* se encontraron al interior de una tienda de conveniencia, en una gasolinera. Los *Outlaw* exigieron que los *Kingmans* se quitaran sus chalecos y se unieran a su motoclub. Ante la negativa, apuñalaron de muerte al vicepresidente<sup>38</sup>. Ahora bien, estos no son casos aislados, son casos conocidos. Durante mi participación en la 9 Conferencia del *International Journal of Motorcycle Studies* (IJMS) celebrada en Pacific University, en Forest Grove, Oregon, en julio de 2019, las historias de acoso por parte de los motoclubes eran más o menos similares. Sucede lo mismo en las páginas y grupos en redes sociales virtuales de mujeres estadounidenses en los cuales se advierte sobre las “reglas de etiqueta” a observar en carretera, como no rebasar a un motociclista por más despacio que vaya, so pena de “faltarles al respeto”.

¿Y el papel de las mujeres en estos motoclubes? La literatura al respecto (Wolf, 1991), (Thompson, 1999) insisten en que juegan un papel de subordinación total, clasificándolas en *Broads*, *Mamas* y *Ol’Ladies*.

The women in these three categories play sub-cultural roles that meet distinct male needs and result in different types of male-female relationships; from “loose broads” and “mamas” who often become the passive object of displays of machismo and sexual gratification, to “ol’” ladies, who are respected as long-term personal companions and loved as the active partners of club members. (Wolf, 1991, p.33)

---

<sup>37</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/2015\\_Waco\\_shootout](https://en.wikipedia.org/wiki/2015_Waco_shootout)

<sup>38</sup> <https://www.dailycommercial.com/news/20170524/cops-outlaws-shot-rival-after-he-refused-to-surrender-vest>



En México, las mujeres en los clubes *One Percenter*, fieles a la tradición, siempre ostentan en el chaleco la leyenda: *Property of \_\_\_\_\_* o Propiedad de \_\_\_\_\_. (Inserte el nombre del integrante con el que está relacionado). Muchos motociclistas están de acuerdo en esta práctica, pues dicen que “les evita problemas”: así “*queda claro que la mujer viene acompañada y no es cancha libre. Si no dice nada, ¿cómo voy a saber si trae vato o no? No soy adivino*” (Cuervo, entrevistado). Siempre pueden preguntar, por supuesto, pero sabemos que el machismo les supera las neuronas.

## 2.9 Encono de este lado de la frontera.

En el tema de los forajidos, México tiene una historia de vaivenes. Los motoclubes *outlaws* han establecido algunos capítulos en estados fronterizos, como *Mongols*, capítulo Rosario y Ensenada y algunos otros, como los Vagos, están a lo largo y ancho del territorio mexicano. Nótese que ambos son motoclubes originados en Estados Unidos. El motoclub Renegado nació en Mexicali, Baja California, en 1986, y aunque no se jacta de ser un *One Percenter*, usualmente se comportaban como tal, pasándose las casetas federales en las autopistas de cuota, ocasionando una criminalización del motociclista mexicano; violentando la entrada a los eventos; etcétera. Son enemigos jurados de Vagos e inclusive una de sus misiones es: *Negar la intervencion de motoclubs extranjeros en Mexico*<sup>39</sup>. La enemistad tiene más de 30 años e inclusive, en los ochenta, en Tijuana, los Renegados tenían la orden de andar siempre en parejas, en caso de encontrarse con algunos Vagos. Pero la situación se había tranquilizado bastante, a tal grado que era posible verlos en eventos sin tomarse en cuenta el uno al otro, en la ignorancia feliz... hasta la MotoFiesta León 2017, uno de los dos eventos nacionales más concurridos, que sumó aproximadamente 200 mil asistentes en esta décimo séptima edición, según cifras de los organizadores. El jueves 26 de octubre, un integrante de Vagos apuñaló a un miembro de Renegados MC en el evento. El sábado 28 de octubre, en pleno palenque, hubo un enfrentamiento y uno de los Renegados disparó, hiriendo a un Vago. Las autoridades no detuvieron a los agresores, si bien la pelea y amenazas siguieron su curso en las redes sociales virtuales.

Al parecer, el encono pereció con la aurora, pero como el sol, resurgió de nuevo, esta vez en las Jornadas Villistas, en Parral Chihuahua, el sábado 13 de julio de 2019, cuando un

---

<sup>39</sup> [https://www.renegado-mc.com/our\\_story](https://www.renegado-mc.com/our_story)

grupo de Vagos propinó una paliza a cuatro integrantes de Renegados. El enfrentamiento se hizo viral en redes sociales virtuales y la tensión alcanzó su punto máximo cuando la noche del domingo 14 de julio tres motociclistas miembros de Vagos fueron acribillados en la carretera. Tras el anuncio de las autoridades de investigar las ejecuciones como resultado de la pelea entre motoclubes, Renegados publicó un comunicado oficial en el cual se deslindan de los crímenes. Si bien, hasta ahora no ha habido represalias conocidas, la situación es delicada y entre los motoclubes se teme que en cualquier momento la violencia se desate, pues no es en vano el lema de Vagos: *We give what we get*.

Pero, a manera de reporte gubernamental, he de admitir que estos son hechos aislados. La mayoría de los motoclubes en México se enfocan en rodar, sorteando los baches, los automovilistas, los policías y los delincuentes a un tiempo. Quizá porque los habitantes -y especialmente las mujeres en este país- no conocemos la paz, es que la buscamos tan ansiosamente en dos ruedas en la carretera. Pero ese es otro estudio.

## 2.10 La voz autorizada.

En este capítulo hemos revisado la manera en que la bicicleta, precursora de la motocicleta, empoderó a las mujeres, otorgándole independencia y autonomía fuera de casa, a pesar de la condena y oposición social. La motocicleta vino después y con ella, la erosión de la historia de la mujer pilota.

Es claro que los hombres poseen la voz de autoridad en cuanto al motociclismo se refiere, se asumen como los expertos en la materia, establecen los rituales y reglas a observar, excluyen a voluntad. ¿Cómo llegamos hasta aquí si el repaso histórico nos enseña que las mujeres han estado presentes desde el inicio de la historia motociclista? Han sido competidoras y ganadoras en la pista, se han desempeñado como correos en el frente, sirviendo en las fuerzas armadas arriba de una motocicleta, el motoclub más antiguo reconocido por Estados Unidos es de mujeres, existen fotografías de chicas pilotas en Hollister de las que nadie habla. ¿Cómo pasamos a ocupar el segundo asiento en el imaginario cultural? La respuesta está en las industrias culturales.

### III. EASY RIDER. LAS INDUSTRIAS CULTURALES

Motorcycles, in the conventional wisdom created and perpetuated by the media, were fueled by a volatile combination of gasoline and testosterone, with a little alcohol thrown in as needed.

Arthur L. Ranney (s/f, *mimeo*)

La imagen estereotipada de los motociclistas en los medios masivos de comunicación deja claro que 1) los motociclistas son hombres, 2) están involucrados en prácticas de riesgo, como beber alcohol, consumir drogas y conducir, 3) su comportamiento es desviado, son rebeldes, outsiders, rijosos, y 4) en caso de existir mujeres, viajan en el asiento trasero y no son muy respetables. (Después de todo, ¿qué clase de mujer rondaría a este tipo de canallas?) Los estigmas que acompañan al estereotipo continúan vigentes, lo que complica el ingreso de las mujeres al motociclismo. Revisemos esta historia de representaciones, en la que *el cine primero y la televisión después*, dice Valenzuela, *han participado en la confrontación de discursos e imágenes que son puentes entre la experiencia cotidiana y los ámbitos genéricos donde se crean y recrean las identidades culturales*. (Valenzuela, 2000, p.35)

La cultura es ideológica, cargada de mapas de sentido. Y los medios de comunicación contribuyen a la construcción social de la realidad de cada persona, mediante ellos aprendemos, comprendemos y normalizamos las concepciones sobre el género, las relaciones con el otro, la pertenencia de clase, los privilegios conscientes e inconscientes. Son parte de la hegemonía cultural, diría Gramsci, que *nos permite pensar en la articulación entre formas económicas, jurídicas y políticas de poder, por un lado, y las dinámicas de intercambio y conflicto cultural e ideológico, por otro*. (Szurmuk e Irwin, 2009, p. 124) De la gacetilla al periódico, a la revista, a la radio, la televisión y el cine, el contenido de los *mass media* produce sentido, moldea la realidad, forja un imaginario de sentido común.

Los medios de comunicación son parte de la cultura e intervienen en la reproducción de la cultura, desde la perspectiva y el significado que la antropología da a este término. Son productores sociales de sentido. Son una forma de construcción social de la realidad. Y como tales se inscriben en relaciones sociales y políticas, que superan los ámbitos locales y nacionales. Los medios de comunicación son elementos centrales hoy en el funcionamiento de la sociedad, de manera que tomándolos como objeto de estudio se pone en juego toda la complejidad del mundo social contemporáneo. (Kottak, 1990; Macé, 2006, en Comas-d'Argemir, 2008)

Sigo a Hall (1997) cuando establece que son las miembros de las comunidades quienes relacionan las palabras y las imágenes, de tal manera que forman un todo relacionado. Así, si

decimos motociclista, pensamos en un varón, en una motocicleta, que viste de cuero. Este proceso de organización de la vida social es también un proceso de significación que nos habla de los valores, las creencias y las prácticas de una cultura con la que podemos llegar a identificarnos. La ideología dominante, que es la que coloca a las mujeres en el asiento trasero de la motocicleta, opera en cinco modos según Thompson (2006): la legitimación (¿quién puede manejar una motocicleta?), la simulación (las mujeres pueden pertenecer si quieren... pueden ir atrás), la unificación (todos los motociclistas somos iguales...), la fragmentación (...menos las mujeres, menos los que tienen cilindrada chica, menos los afroamericanos) y la cosificación (siempre ha sido así, las mujeres siempre han ido atrás). Aquí la importancia de estudiar las industrias culturales y el papel que desempeñan en la representación del motociclista, mediante la utilización de estos elementos que han construido la imagen que hoy desafiamos. Analizar el papel de las industrias culturales es determinante porque nos permite responder esta pregunta crucial: *¿Cuál es el sustrato cultural que alimenta la misoginia... y cuáles son sus formas, qué clase de misoginia, a quién o a qué va destinada, qué palabras o imágenes utiliza y con qué efectos?* (Beard, 2018, p.58) El siguiente capítulo es parte de la respuesta.

### 3.1 La fuerza de las imágenes.

Hemos dejado claro la manera en que un montaje fotográfico catapultó la imagen del motociclista forajido, borracho, delincuente, peligroso. Ojo, siempre blanco. ¿Cuántos anuncios o series estadounidenses cuyo personaje principal es afroamericano? La literatura revisada sobre el motociclismo estadounidense da muy poco espacio al tema, pero reconoce el racismo. En mi experiencia, en Tijuana y Monterrey, en el mundo biker el racismo existe pero disfrazado -o quizá combinado- con clasismo. El dinero blanquea, lo que no puede hacer es superar al género. Volvamos a la imagen icónica -y trukeada- del motociclista de Hollister, como un forajido. Hubo quienes se apropiaron del estigma como una medalla de honor y quienes trataron de sacudirse esa imagen. Contrario a lo que pudiera pensarse, estas posturas no son radicalmente opuestas, lo cual explica los eventos de beneficencia que la mayoría de los motoclubes organiza y las continuas publicaciones y campañas de *bikers* recordando que también tienen oficios, profesiones y familias, como el resto de la comunidad. Lo anterior sin quitarse los estoperoles, las cadenas en las muñecas, las chamarras de calaveras que cruzan la

calles y carreteras a exceso de velocidad, ni la cerveza de las manos. Pero la publicación de *Life* no es la única responsable de la mala fama del motero, las películas tuvieron mucho que ver con la construcción de la imagen biker. Los filmes de Hollywood utilizan la motocicleta como una herramienta cinematográfica para estilizar y espectacularizar identidades, prácticas y relaciones de género en pantalla. (Miyake, 2018, p.4)

Para entrar en materia, hablemos del género *road movie*, que deviene de la literatura de viajes, tan antigua como la historia de Odiseo surcando los mares, tan simbólica como Don Quijote de La Mancha en su corcel, en su conquista de los Gigantes del Mundo y de sí mismo. Lo que tienen en común estas historias épicas con los éxitos de taquilla recientes es la rebelión individual ante una sociedad restrictiva. (Mills, 2006) La novela *On the Road* (1957) de Kerouac, estableció la fascinación por la literatura moderna de viajes (con una visión que cruza la frontera y no se limita a contar la arena de Estados Unidos de Norteamérica) dando paso a películas que reclamaron el copyright del canon *Easy Rider* (1969) y *Thelma and Louise* (1991), historias en las cuales el carro o las motocicletas están investidos de significado semiótico. Estas películas no sólo muestran sus historias particulares, sino la manera en que se movilizan las identidades, puesto que lo que motiva al género son las preguntas de los personajes sobre autonomía, movilidad, independencia e identidad.

Antes de profundizar en la cinematografía, es importante mencionar la novela ilustrada *Flaming Iguanas: An Illustrated All-Girl Road Novel Thing*, de Érika López (1998), puesto que si bien es poco conocida, es un referente obligado al hablar de historias de mujeres en motocicleta, de transgresiones y de identidad.

Magdalena and I are gonna cross America on two motorcycles. We're gonna be so fucking cool, mirrors and windows will break when we pass by. We'll have our own hardcore theme music that makes our heads bend back and bite the sky, and women wearing pink foam curlers in passing RVs will desire us and we'll slowly turn to them at seventy-five miles an hour and mouth —hellol back. Bugs may stick to my burgundy lipstick, but I'll just spit them back and they'll look all the prettier for it. [ . . . ] We'll be riding the cheapest motorcycles we can find/stopping every forty-five minutes for gas. Truck stop waitresses will wink and jam dollar bills in our happy little beautifully tanned fists, but we'll whisper —no thanks, because we don't need it/we'll live off the fumes of our estrogen. And we'll be spitting our mango pits like fucking bullets if anyone says anything about our huge Latin American breasts. (1998)

Y para hablar de identidades, retomamos a Susan Stanford Friedman, quien al hablar del análisis cinematográfico parece que habla también de esta investigación:

One axis of identity, such as gender, must be understood in relation to other axes, such as sexuality and race... Identity depends upon a point of reference: as that point moves

nomadically, so do the contours of identity, particularly as they relate to the structures of power. (Friedman, 1964, p. 22)

Antes de proseguir, es necesario tener en mente las advertencias de bell hooks al hablar de viajes. Mills lo recupera así: Travel is not a Word that can be easily evoked to talk about the Middle Passage, the Trail of Tears, the landing of Chinese inmigrantes, the forced relocation of Japanese-Americans, or the plight of the homeless. (Hooks, 1992, p.173)

Es importante este señalamiento porque las películas estadounidenses por lo general representan a México como la frontera salvaje desde un punto de vista todavía colonizador y las *road movie* no son las excepción, brindando una mirada equivocada, blanca, privilegiada, ciega ante su responsabilidad como país invasor (económica, política y militarmente), ignorante ante sus propias llagas sociales, como el racismo y la xenofobia. El fascismo de la supremacía blanca alcanza inclusive a las poblaciones nativoamericanas en estas películas.

Insisto, además, en la reflexión sobre el privilegio del género puesto que existen dos elementos presentes en casi todas las películas de road movie: el vehículo y la violación a una mujer, la cual *no turba ninguna tranquilidad* (Despentes, 2007, p.24) excepto la de la mujer violada, claro, por eso las terribles escenas de abuso sexual en *Motorpsycho!* (1965) o *The Wild Angels* (1966) no hicieron levantar las cejas a nadie. La violación es un terrible *leitmotiv* en la *road movie*, que representa a las mujeres como víctimas culpables de su propia miseria, sin las más mínima reflexión sobre la responsabilidad de los violadores ni la intención de empatizar con las mujeres, puesto que, estaba claro que se lo habían buscado al dejar el refugio del hogar patriarcal y salir a la calle, a la carretera, al mundo.

La violación es un programa político preciso: esqueleto del capitalismo, es la representación cruda y directa del ejercicio del poder. Designa a un dominante y organiza las leyes del juego para permitirle ejercer su poder sin restricción. Robar, arrancar, arrebatar, imponer, que su voluntad se ejerza sin trabas que goce de su brutalidad, sin que el bando adverso pueda manifestar resistencia. (Despentes, 2007, p.38)

Acción que detona la venganza, acción periférica al argumento central, acción normalizada a través de las industrias culturales, la violación presente en las películas pero sobre todo en las road movies de *bikers* deja clara que la responsabilidad de no evitarla es de la mujer.

Las mujeres debemos vivir sabiendo que en cualquier momento podemos ser agredidas. Este miedo forma parte de nuestra socialización, del proceso por el cual se nos domestica como sirvientas temerosas del orden patriarcal. Estoy mas que harta de encender la tele y encontrar de

nuevo a una rubia escapando sin rumbo en un bosque tenebroso de una amenaza que desde el principio sabemos que la va a alcanzar y destruir. (Ziga, 2009, p.58)

Estas amenazas, usualmente, dejan a las mujeres sin salida. *Thelma & Louis* (1991) dan cuenta de ello, ya que al enfrentar la violencia machista, perdieron sus vidas. A su manera y todo, pero la muerte no tiene nada de romántica. Ellas saltaron al precipicio mientras que sus abusadores continúan ejerciendo violencia en hogares, gasolineras y autopistas.

Volvamos a las motocicletas y al *road movie* como género narrativo cinematográfico que conserva la mirada blanca, colonizadora y patriarcal. La publicación de *On the Road* (1957) de Jack Kerouac marca el inicio de la *road story*, pero el punto de quiebre del género *road movie* o *road film* llega con *Easy Rider* (1966) *this was when the road film finally became aware of itself as a genre and an artistic statement of rebellion.* (Mills, 2006, p.15). *The road film did not exist as a recognizable genre until, roughly, the release of Easy Rider in 1969.* (Roberts, 1997, p. 51) En cuanto a México, se recuerda la película *Born Losers* (1967), traducida como *Nacidos para perder*, estrenada el 18 de julio de 1968 en México, dirigida por Tom Laughlin, Jeremy Slate y Elizabeth James, quien escribió el guión basada en el incidente violento de 1964 en el que integrantes de los *Hell's Angels* violaron a dos adolescentes en una playa cerca de Monterey, California, sucedo que dio inicio a la investigación oficial The Lynch Report al año siguiente. La trama gira alrededor de una banda de motociclistas violentos que operan con la complacencia de las autoridades, a quienes les pesa más la raza que la justicia. Debe aparecer el justiciero Billy Jack a hacer justicia. El filme tuvo cuatro secuelas.

Si bien las *road movie* tuvieron su apogeo después de Hollister, las películas de motocicletas y motociclistas, sin embargo, iniciaron con el siglo.

El imaginario del motociclista en el cine inicia en 1895, con el primer cortometraje en el que aparece una motocicleta -tanto en el título de la película como en el tema-, *A motorbike adventure*. El corto terminaba en un trágico accidente y por lo general de esta manera se trataba el tema de las dos ruedas. Ninguna mujer salía a cuadro hasta que llegó *Mabel at the wheel*, en 1914, en el cual Charles Chaplin es un villano y la primera mujer en motocicleta en el cine... se cae de ella.

Más de 50,000 películas fueron realizadas en las primeras dos décadas del siglo 20 pero pocas de ellas se trataban de motocicletas. De 1930 a 1953, se filmaron al menos 172

películas relacionadas con el tema. Pero la cultura biker desde la pantalla nace entre 1950 y 1970: Ropa de cuero, pandillas de motociclistas forajidos, renegados, libres, amantes de la libertad y la carretera, que prefieren chamarras de piel y gorras al casco.

Como ya repasamos, el regreso de los veteranos de guerra acrecentó el número de los motoclubes sin mayor bullicio hasta la errónea publicación del incidente de Hollister en julio de 1947 cambió por completo la imagen y la percepción del motociclista con el término One Percenter (1%). El cine vio en la anécdota una veta de oro. *The wild one* (1963) (El Salvaje), como lo hemos repasado ya, es una versión dramatizada del evento y considerada como el primer filme real sobre los *bikers*. Marlon Brando utilizó su propia motocicleta (una Thunderbird Triumph 6T) y la concepción del biker fue tan negativa que la compañía se quejó que utilizaran sus motocicletas. Pasarían 20 años para que Triumph se vanagloriara de ser “la” marca de los moteros.

*Rebel without a cause* (1955), catapultó a James Dean como el motociclista rebelde por excelencia. Las películas sobre *bikers* continuaron produciéndose, muchas de ellas con las palabras “ángeles”, “demonios”, “infierno” o “libertad” en sus títulos. Con el devenir del tiempo, cualquier cosa se montaba en dos ruedas: vampiros, zombies y hasta mujeres, en comedias tipo B.

La idea del motociclista cambió con películas íconos como *Easy Rider* en 1969, reconocida como uno de los mejores filmes sobre el tema, en la que además se presentó a los *bikers* como los chicos buenos. Esta película, además, es recordada porque por primera vez se fumó marihuana en la pantalla grande, además de tratar el tráfico de drogas. El director Dennis Hopper recibió el premio en el Festival de Cannes 1969 por Mejor Primer Trabajo. El diálogo de un Jack Nicholson completamente *viajado*, hablando de venusinas, le consiguió una nominación al Oscar, al Bafta y al Golden Globe como Mejor Actor de Reparto. Los guionistas, Peter Fonda, Dennis Hopper y Terry Southern, también fueron nominados al premio de la Academia.

Todo era empezar a clasificar al género como tal. Los temas de las *road movie* se diversificaron, dando lugar a películas como *Mad Max* (1979) en donde el camino era postapocalíptico y desconocido; *The Adventures of Priscila, Queen of the Desert* (1994), que narra las peripecias de una caravana de drags en camino de la auto aceptación, y *Boys on the Side* (1995), cuya trama incluye a lesbianas, VIH, familias diversas y la dificultad de las



relaciones madre e hija. El tema no se agota y *Kill Bill Vol. 1* (2003) y *Kill Bill Vol 2.* (2004) de Quentin Tarantino son ejemplos claros del género vigente. Estas películas alcanzaron el éxito hollywoodense, a diferencia de otras consideradas por unos autores cine de arte y por otros, cine alternativo, como *Faster, Pussycat! Kill! Kill!* (1965). *Rumble Fish* (1983) de Francis Ford Coppola experimentó con tomas para contar la historia de un muchacho rebelde, sus enfrentamientos y sus motos. Obtuvo la Concha de Oro en el Festival de San Sebastián, si bien no está presente en el imaginario biker general.

### 3.2 ¿Existen las mujeres *bikers*?

La imagen de Steve McQueen en *The Great Escape* (1963), Tom Cruise en *Top Gun* (1986), Harrison Ford en *Indiana Jones and the Last Crusade* (1989), Arnold Schwarzenegger en *Terminator 2* (1991), Pierce Brosnan en *Tomorrow never dies* (1997), de Keanu Reeves en *Matrix* (1999) incluyen todas acción heroica sobre una motocicleta, perpetuando así la idea del arrojo en la imagen biker. No es el caso de las mujeres motociclistas, quienes por lo general son protagonistas de cintas de bajo presupuesto, aunque cierto cine de explotación puede dar el salto a ser considerado cine de culto, como la ya mencionada *Pussycat! Kill! Kill!* (1965).



Captura de pantalla 3.1 Póster de la película  
*Faster, Pussycat! Kill! Kill!* (1965) Fuente: [IMDB.com](https://www.imdb.com)<sup>40</sup>

Las motociclistas pilotas suelen representarse hipersexualizadas como Pamela Anderson en *Barb wire* (1996), o las protagonistas de *Chopper chicks in zombietown* (1989), personajes construidos y representados desde una óptica heteropatriarcal, en la cual las mujeres son víctimas u objetos, jóvenes, por cierto.

---

<sup>40</sup> Revisada el 01 de noviembre de 2018.

No puedo pasar por alto una escena importante en una película, que si bien no entra en el género de road movie, nos ha regalado una escena soñada. En la laureada *Mujeres al borde de un ataque de nervios* (1988), Ana y Pepa sostienen un diálogo emblemático para una mujer heterosexual:

—Se lo tengo dicho: en esa moto no se sube otro chocho más que el mío.

(...) Pienso hacerme un business, sacar pasta y comprarle la moto a él. Y después puerta. ¿Para qué necesito yo a un tío teniendo la moto?

—Es mucho más fácil aprender mecánica que psicología masculina. A una moto puedes llegar a conocerla a fondo. A un hombre jamás, jamás.

En películas recientes, tenemos la escena de *Matrix Reloaded* (2003), en la que la experta pilota Debbie Evans, doble de la actriz Carrie-Ann Moss, maneja una Ducati 996 durante una persecución de casi 14 minutos. Es épica, pero inusual. Repasemos la historia de las mujeres motociclistas en la pantalla grande. *Girl on a Motorcycle* o *Naked Under Leather*, (1968), fue la primera película en ser considerada X en EU.



Captura de pantalla 3.2 Póster de la película Girl on a Motorcycle. (1968) Fuente: IMDB.com<sup>41</sup>

---

<sup>41</sup> Revisada el 01 de noviembre de 2018.



Captura de pantalla 3.3 Póster de la película Girl on a Motorcycle, titulada Naked Under Leather en EUA. (1968) Fuente: IMDB.com<sup>42</sup>



Captura de pantalla 3.4 Póster de la película. She-Devils On Wheels. (1968) Fuente: IMDB.com<sup>43</sup>

An all-female motorcycle gang, called 'The Maneaters' hold motorcycle races, as well as terrorize the residents of a small Florida town, and clash off against an all-male rival gang of hot-riders.

<sup>42</sup> Revisada el 01 de noviembre de 2018.

<sup>43</sup> Revisada el 01 de noviembre de 2018.



Captura de pantalla 3.5 Póster de la película *Angels Hard as they come*. (1971) Fuente: [IMDB.com](https://www.imdb.com)<sup>44</sup>

*Angels hard as they come* (1971): “Big men with throbbing machines... and the Girls who take them on”.



Captura de pantalla 3.6 Póster de la película *Angels' Wild Women* (1972). Fuente: [IMDB.com](https://www.imdb.com)<sup>45</sup>

*Angels' Wild Women* (1972): “hot, hard and mean... too tough for any man! The'll beat'em, treat'em, and eat'em alive!”

<sup>44</sup> Revisada el 01 de noviembre de 2018.

<sup>45</sup> Revisada el 01 de noviembre de 2018.



Captura de pantalla 3.7 Póster de la película *The mini-skirt mob* (1968).

Fuente: *IMDB.com*<sup>46</sup>

The Mini-skirt mob (1968): “they play around with murder like they play around with men! They’re hog straddling female animal son the prow!”

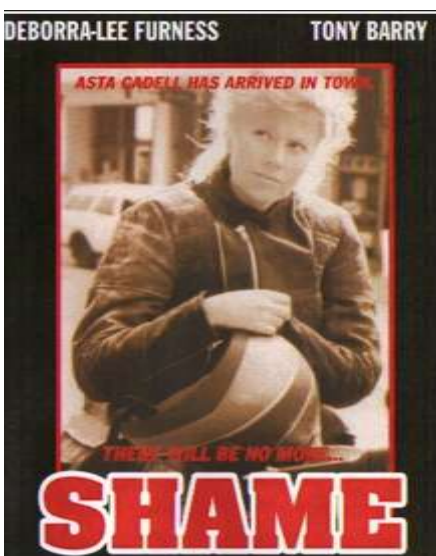
Es evidente la cosificación de la mujer, no sólo en los pósters publicitarios de las películas, sino en el guión y contenido de las mismas. Hiperfeminizadas, hipersexualizadas, las mujeres motociclistas existían únicamente para complacer la mirada masculina.

Una notable excepción a la lista de películas en los cuales las mujeres motociclistas son cosificadas o representadas como unas licenciosas-devora-hombres, es *Shame* (1988), producción australiana, cuyo galardono<sup>47</sup> guión narra la historia de una abogada motociclista que llega a un pueblo a reparar las averías de su vehículo y se encuentra con el abuso de poder de una pandilla de muchachos privilegiados, cuyo líder es hijo del adinerado del pueblo y violador impune de una joven. Ante la inacción de la policía, la revictimización de la afectada por parte de su propia familia y la permisividad de los pobladores, la biker se empeña en obtener justicia.

---

<sup>46</sup> Revisada el 01 de noviembre de 2018.

<sup>47</sup> Los escritores de la película, Beverley Blankenship y Michael Brindley obtuvieron el Premio a Mejor Guión por el Film Critics Circle of Australia Awards (FCCA Award, 1988) y Deborra-Lee Furness recibió el Galardón a Mejor Actriz, tanto por el FCCA como por el Seattle International Film Festival (1988). [https://www.imdb.com/title/tt0093952/awards?ref\\_=tt\\_awd](https://www.imdb.com/title/tt0093952/awards?ref_=tt_awd)



Captura de pantalla 3. 7 Imagen del DVD de la película Shame (1988).

La película, dirigida por Steve Jodrell y estelarizada por Deborra-Lee Furness, es considerada como un acertado retrato de la injusticia y la masculinidad que, lamentablemente, continúa vigente<sup>48</sup>. Ahora bien, esta película tuvo poca distribución en Estados Unidos y nula en México. Se puede encontrar en internet, pero para esto habría que saber de su existencia. A lo que voy es que si bien es un filme considerado de culto en Australia (y catalogado en ocasiones como feminista), no incidió en la escena de la cinematografía biker, no forma parte del imaginario. La protagonista, una mujer que no pide ayuda, sino que la brinda retando al sistema, termina con un final trágico que mueve a la rabia, pero no a la imitación.

### 3.3 ¿Los gays y las lesbianas saben conducir motocicleta?

Debido a la falta de representaciones en los medios masivos de comunicación, pareciera que la comunidad LGTTBQ no maneja motocicleta, ya que las visibilidades dependen no solo de las subjetividades, sino de los contextos; si bien la comunidad de Dykes on Bikes es ampliamente reconocida en el ámbito motociclista estadounidense, no forma parte del imaginario biker en México. Por lo pronto, hablemos de la imagen disruptiva de los homosexuales y las lesbianas sobre las motocicletas, La representación en los medios de comunicación importa. Las

---

<sup>48</sup> 30 years on, Shame's portrayal of toxic Australian masculinity is as relevant as ever <https://www.theguardian.com/tv-and-radio/2018/aug/20/30-years-on-shames-portrayal-of-toxic-australian-masculinity-is-as-relevant-as-ever>

imágenes no van directamente al espectador sin estar mediadas por la percepción, los valores, la imaginación, la experiencia vivida.

Whether in traditional exaltation of machismo or as an exploration of masculine identity crisis, the bulk of the road movie genre seems to presuppose a focus on masculinity. This presupposition often bears patriarchal baggage, which both the feminists and gay road movies of the 1990s explicitly challenge. (Laderman, 2002, p.21)

La cronología indica que llegaron a las pantallas: *The Wild One* en 1953, *Rebel without a cause* en 1955, la serie televisiva *Route 66* de 1960 a 1964, *Scorpio Rising* en 1963 y todas estas producciones culminaron finalmente, *Easy Rider* en 1969. Pero esta película cumbre no se gestó sola.

*Scorpio Rising* (1963) is the first of many biker films in the sixties that culminated in *Easy Rider*... is not a road film per se, but it does play a vital role in our understanding of motorized rebels by playing against the hypermasculinity of the male loner and revealing how a subculture, in this case the gay community, can undermine a dominant power simply by remapping an image (Mills, 2006, p.114)

El Movimiento de Liberación Gay llegó a Estados Unidos al final de los 1960, y las películas realizadas con temática lésbica y homosexual no eran considerados filmes gays, sino filmes personales. La obra de Kenneth Anger, *Scorpio Rising* (1963) fue central, al desestabilizar identidades. El texto más transgresor, sostiene Mills, del documental de Anger es que un texto no puede mantener su significado intacto si el espectador lo inviste con su deseo. El gay biker es el nuevo rebelde. La masculinidad de los *bikers* no puede ser garantizada per se.



Captura de pantalla 3.8 *Scorpio Rising* (1963). Fuente: [IMDB.com](https://www.imdb.com)<sup>49</sup>

---

<sup>49</sup> Revisada el 01 de noviembre de 2018.



Captura de pantalla 3.9. Marlon Brando,  
*The Wild One*. Fuente: [IMDB.com](https://www.imdb.com)<sup>50</sup>

Si siguiendo con la cronología, destaca *The leather boys*, (1964) de Sidney J. Furie, cuenta una historia de homosocialidad y homosexualidad, si bien no es sexualmente explícita, si plantea el homoerotismo biker, el delicado límite entre la amistad masculina y el amor homosexual. Asimismo, *The Pink Angels* (1972) -que no llegó a las salas- narra las peripecias de un grupo de *bikers* gays que se dirige a una drag ball. La comedia está llena de estereotipos, que aprovechan la escena leather.

#### 3.4 Homoerotismo en dos ruedas en el cine mexicano.

Si bien las más recientes producciones del cine mexicano han logrado repercusiones no sólo a nivel hollywoodense o de San Sebastián, sino en las salas de cine, el pueblo mexicano todavía revive las películas de llamada Época de Oro en los canales de televisión abierta y de paga. Las tramas, los personajes e incluso algunos diálogos forman parte del imaginario cultural cotidiano y, en el caso de *A toda máquina!* (1951) y *¿Qué te ha dado esa mujer?* (1952), dirigidas por Ismael Rodríguez y estelarizadas por los ídolos Pedro Infante y Luis Aguilar, están presentes en el imaginario biker, puesto que los protagonistas son oficiales de tránsito, integrantes del escuadrón acrobático, guapos y exitosos con las mujeres, pero sobre todo, amigos. Son amigos porque no pueden ser amantes en el conservadurismo de la época:

---

<sup>50</sup> Revisada el 01 de noviembre de 2018.





Captura de pantalla 3.10 A toda máquina! Fuente: IMDB.com<sup>51</sup>

En un diálogo con la encargada del edificio, Luis le explica que Pedro se ha mudado a vivir con él porque necesita afecto. La conserje le reprocha: “¿Cómo es eso? ¿Qué? ¿No le basta con el de su novia?” y Luis le responde: “Se trata de cariños muy distintos; el hombre necesita, además del amor de una mujer, el afecto de un amigo.. Las alusiones al deseo homosexual siempre son inminentes, pero nunca explícitas.” (Domínguez, 2013, p.87).

Si en *A toda máquina*, los protagonistas se disputan la atención de las mujeres y pelean entre sí con una agresión expresiva que disfraza la tensión sexual, en *¿Qué te ha dado esa mujer?*, continuación de la película anterior, el reto es mantener el pacto de no enamorarse ni casarse, después de todo, el único afecto válido es entre amigos. Todo se complica cuando Luis se enamora de Marianela y la antepone a Pedro, quien sufre. El nudo se deshace dada la ingratitud de la mujer (¡por eso no debe confiarse en ellas!), pues se enamora de Pedro: “él tiene la culpa, a todas horas me hablaba de usted, de sus gustos, sus penas, sus sueños, sus canciones” (Domínguez, 2013, p.91). El amigo la rechaza (¡el amor de amigo es intachable!) y tras un par de golpes y disculpas, la amistad entre ambos se renueva.

Esta relación afectiva tan cercana entre ambos personajes es posible gracias a una cadena de retos que mantiene funcionando la lógica de la rivalidad, como un marco de la homosociedad. A pesar de su compromiso de no casarse, su heterosexualidad nunca se cuestiona. Debido a su competitividad y su siempre buena disposición para responder a los retos, su virilidad está más allá de toda duda. Est hecho confirma el carácter del performance de género: ser macho consiste en actuar como tal, incluso si se renuncia a los deberes heterosexuales. (p.91)

Y, entre todas estas historias, la motocicleta. Nadie dudaría de la hombría de dos varones que se juegan la vida en dos ruedas, enfrentándose al aro de fuego y otras suertes, siendo la inspiración de no pocos *bikers* mexicanos, quienes suelen visitar en procesión el Museo de Pedro Infante y algunos lo llevan en la piel.

---

<sup>51</sup> Revisada el 16 de diciembre de 2018.



Fotografía 3.1 Tatuaje de Pedro Infante en el hombro de un motociclista.  
Fotografía: El Inglés, 69 Ovejas Negras.

### 3.5 Adrenalina masculina o la nula representación de mujeres *bikers* en la tv.

La serie de televisión norteamericana, Ruta 66, transmitida desde 1960 a 1964, utilizó el paisaje de la carretera para contar historias un poco más liberales cada vez, desde el asiento de un Corvette convertible y desde la mirada de dos jóvenes que, buscándose a sí mismos encuentran el mundo de los Otros, cuyas vidas están atravesadas por la carretera interestatal 66. Las mujeres, sin embargo, carecían de representación en este tipo de programas y nadie parecía notarlo hasta que Betty Friedan alzó la voz para culpar a la televisión de contribuir *al problema que no tiene nombre, a la mística de la feminidad*.

Beneath the clichés of the feminine mystique, television plays consciously to this tedium, and to the resentment it engenders -narcotizing woman's very capacity to act and think into a passive, sullen, vengeful impotence. Television's image of women is creating millions of unnecessarily mindless, martyred housewives. (Friedan, 2016, p. 97)

Las cosas no cambiaron inmediatamente después, pero el señalamiento estaba hecho. La televisión, aunque en menor medida, también se dio a la tarea de encumbrar esta imagen dicotómica de los motociclistas: eran peligrosos asesinos que asolaban una comunidad, o bien, eran guerreros incomprensidos, falsamente inculpados, que buscaban redención y, en el

camino, combatían la injusticia, como Reno Raines, *El renegado*, en la serie transmitida de 1992 a 1997 en la televisión estadounidense y que llegó a México en televisión abierta, convirtiendo a Lorenzo Lamas en un ídolo de pelo largo. Otra popular serie, *CHIPS* (“Patrulla Motorizada”), también cosechó seguidores en México. Estelarizada por un chicano, Erik Estrada, se transmitió de 1977 a 1983 y narra las aventuras de dos oficiales de tránsito que patrullaban California en motocicleta. Las nuevas generaciones ven programas más violentos, como la serie más reciente de televisión, *Sons of Anarchy*, televisada de 2008 a 2014. Narra las disputas por el poder en un motoclub *One Percenter* con un éxito sustancial: la premiere del capítulo inicial de su última temporada fue vista por 6.20 millones de espectadores. Dio a luz a *Mayans MC*, spin off, que se estrenó en 2018 y renovó para una segunda temporada.

Por supuesto, están también los programas de reality producidos por lo general en colaboración con compañías de motocicletas. *Born to Ride* se transmitió por primera vez en 1995 y ahora es un conglomerado de medios: serie de televisión, revista, sitio de internet y presencia en eventos motociclistas. Su lema es “documentar la vida del motociclista de una manera adecuada”. El Travel Channel transmitió en 2015 *African Motorcycle Diaries*, con las aventuras del piloto Spencer Conway en su recorrido por el continente. *American Chopper* es una serie documental que se transmitió por Discovery Channel de 2003 a 2010, sobre el taller de motocicletas personalizadas Orange County Chopper, en Montgomery, Nueva York. Asimismo, *Gangland Undercover* es una adaptación del caso real de Charles Falco, informante del gobierno estadounidense infiltrado en los motoclubes 1%. Inició transmisiones en el History Channel en 2015 y finalizó en 2017.

Al igual que en el cine, las mujeres motociclistas en televisión siempre tienen personajes secundarios. Salvo en *Two Fat Ladies*, un programa de la BBC2 en la que dos mujeres- Clarissa Dickson y Jennifer Paterson... cocinaban. Sucede que también, manejaban motocicleta y en ocasiones conducían. Pero era un programa de cocina, no de motocicletas. El programa duró de 1996 a 1999, retransmitiéndose en canales de cocina, como Food Network y Cooking Channel en los Estados Unidos, y en Good Food, en Inglaterra.



Captura de pantalla 3.11. Two Fat Ladies. Fuente: <https://www.huffingtonpost.com><sup>52</sup>

Al parecer, las mujeres motociclistas no merecen un programa o una serie para sí, pero bien pueden ser utilizadas para llamar la atención del público. El programa *Inside*, transmitido por National Geographic y que promete llevar a sus televidentes a conocer las organizaciones más inaccesibles, transmitió en el episodio 2 de su cuarta temporada el capítulo *Biker Chicks: Leather and Lace*, con la narrativa de ser: “La historia de mujeres que viven, aman, ruedan y juegan con el mundo sexista y muchas veces violento de los motoclubes fuera de la ley.” De esta manera, ni siquiera son las mujeres del motoclub *Leather and Lace* las estrellas. El resumen del episodio, según la página web del canal, es el siguiente: *Jennifer Chaffin is founder and president of Leather and Lace the largest all-female motorcycle club in the world. She is part of the close-knit and secretive world of the ‘1%ers’: the one percent of bikers who live outside the rules and conventions of society.* No importan Jennifer ni sus compañeras de motoclub. Importa que ella es “cercana” al secreto mundo de los *one percenters*. ¡Y el episodio ni siquiera trata sobre el tema! (Recordemos la peligrosidad de los *one percenters*: si Jennifer hubiese hablado de ellos, no estaría viva). El entrevistador se dedica, eso sí, a reforzar los estereotipos de la mujer copilota hasta su emancipación y la fundación del motoclub que hoy por hoy tiene integrantes en Reino Unido, Canadá y Estados Unidos, que se caracterizan por sus obras de caridad.

---

<sup>52</sup> Revisada el 16 de diciembre de 2018.

En 2011 se filmó, *Biker Chicz*, un documental de 41 minutos sobre East Coast Biker Chicks (ECBC), un motoclub femenino del área de Boston. Se narra la vida cotidiana y actividades de mujeres motociclistas, independientes y preocupadas por la sociedad.

Considero pertinente hacer notar que no hay emoción, peligro, aventura, en estos productos televisivos de mujeres motociclistas. Hay camaradería, drama, humor y un mensaje de amor al prójimo, como una fábula con moraleja. Parece que la adrenalina es exclusiva para los motociclistas varones.

### 3.6 Las chicas van en la publicidad.

No hay medio de comunicación sin publicidad. De hecho y debido al acceso generalizado de internet, nunca habíamos consumido tanta publicidad sin medios de comunicación. Los anuncios están no sólo en los canales de televisión o en preludeo del cine; en periódicos o revistas impresas: en los parabuses o en los espectaculares de las calles; sino en los correos electrónicos, en las redes sociales virtuales, en las páginas de productos y servicios.

La publicidad es responsable directa de la creación de estereotipos y de la forma concebida e interiorizada de cómo somos o debemos ser; como nos vemos o debemos vernos; como actuamos o debemos actuar; para tener éxito, reconocimiento, salud o cualquier otra promesa que resolveremos mediante el consumo de tal o cual producto. Y, por supuesto, que en un sistema heteronormado y heteropatriarcal, las mujeres son accesorios secundarios, cuerpos sexuados que venden; mercancía o trofeo sin más.

Lo escandaloso para las mujeres no es un cuerpo cargado de sexualidad, sino a la inversa; lo que perturba e irrita es la visión de un cuerpo privado de sexualidad, convertido en mercancía, erradicado de toda relación humana. Es algo que se vive como destructor, ya que afecta a la propia identidad, fuertemente definida desde la sexualidad, y reproduce las bases sobre las que se ha ejercido la dominación masculina. La publicidad proyecta, en definitiva, una imagen sobre las mujeres que responde a la perspectiva de los hombres... de la visión hegemónica masculina. (Touraine, 2007, p. 117)

En España, la Ley Orgánica de Medidas de Protección Integran Contra la Violencia de Género promulgada en 2004, previene de utilizar *anuncios que presenten a las mujeres de forma vejatoria, bien utilizando particular y directamente su cuerpo o partes del mismo como mero objeto desvinculado del producto que se pretenda promocionar*. En México, es diferente. El párrafo XVIII del artículo 41 de la Ley General del Acceso de las Mujeres a una vida libre de

violencia<sup>53</sup> reformada el 28 de enero de 2011, establece que es obligación de la Federación: *Vigilar que los medios de comunicación no promuevan imágenes estereotipadas de mujeres y hombres, y eliminen patrones de conducta generadores de violencia.* No ha vigilado muy bien, pues en 2013, una marca de cerveza tapizó el paisaje de varias ciudades con espectaculares como éste:



Captura de pantalla 3.12. Sexismo espectacular. Foto de <http://educagenero.blogspot.com/2013/05/la-imagen-publicitaria-representa-la.html><sup>54</sup>

La sociedad civil organizada levantó firmas, denunció la campaña ante la Comisión Nacional de Derechos Humanos, la Procuraduría Federal del Consumidor y los Institutos de las Mujeres de las entidades correspondientes y exigió a la empresa retirar los anuncios y disculparse. Sucedió lo primero, no lo segundo. A pesar de este ejemplo, las empresas continúan inundando de publicidad sexista e inclusive misógina los medios de comunicación. Las Publívoras, observatorio público de publicidad sexista, racista y clasista, organizado por Las Reinas Chulas, celebra desde 2011 La Noche de las Publívoras, ceremonia que denuncia lo peor de lo peor de la publicidad en México.

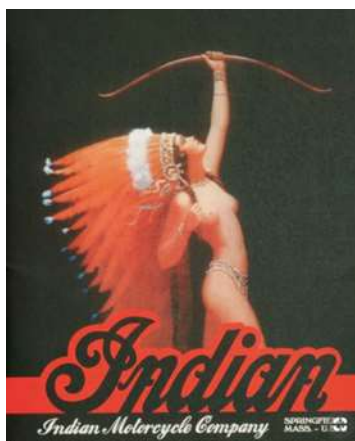
---

53 <http://www.cofemer.gob.mx/LGAMVLV.pdf>

<sup>54</sup> Revisada el 16 de diciembre de 2018.



Esta hegemónica visión masculina predominó en los anuncios de motocicletas, en los cuales las mujeres eran representadas como mero escaparate para vender el éxito del flirteo, los celos de los otros, la admiración de ellas, a través de tal o cual marca de motocicleta.



Captura de pantalla 3.13 Anuncio de la Indian  
www.pinterest.com<sup>55</sup>



Captura de pantalla 3.14. Anuncio de Suzuki.  
www.pinterest.com<sup>56</sup>

Harley-Davidson lo dice siempre: “No vendemos motos, vendemos experiencias”. No entraré aquí en una discusión mecánica sobre la supremacía de tal o cual marca de vehículo es mejor, pero es importante recordar que, tras la Gran Depresión en Estados Unidos, la única razón por la que el grupo Harley-Davidson sobrevivió fue por las estrictas medidas proteccionistas que el gobierno impuso a la importación de modelos japoneses. Ahora, ciertamente, ninguna

---

<sup>55</sup> Revisada el 16 de diciembre de 2018.

<sup>56</sup> Revisada el 16 de diciembre de 2018.

empresa ha trabajado su marca como la Harley y es pionera en darle vueltas a su estrategia de mercado. La siguiente fotografía fue tomada el 4 de enero de 2018 en el Aeropuerto Internacional “Mariano Escobedo” de la Ciudad de Monterrey:



Fotografía 3.2 Chica Harley. Anuncio en el Aeropuerto. 4 de enero de 2018. Fotógrafa: Liliana Falcón.

Incluye, como bien puede verse, a una mujer manejando una motocicleta. La mujer no va a la cabeza del grupo, no tiene la máquina más grande, pero maneja una motocicleta. En comparación de este anuncio de 2012:



Captura de pantalla 3.15 Anuncio de la Harley-Davidson. Marisa Miller, posando para Harley-Davidson. [www.HD.com](http://www.HD.com)<sup>57</sup>

Lo anterior no significa que Harley-Davidson no continúe objetificando a las mujeres en la publicidad, pero ejemplifica un cambio en su campaña de publicidad, añadiendo a mujeres piloto equipadas para conducir, no para lucir. Y es que el rol de la mujer en los anuncios de motocicletas, en las revistas y ahora en los sitios de internet dedicados al motociclismo, históricamente ha sido de escaparate. *In the world portrayed in Motorcycle advertising, the*

---

<sup>57</sup> Revisada el 16 de diciembre de 2018.



*way things are is the way things are meant to remain. Only a couple of manufacturers routinely show women riding their machines.* (Hollbrook, 1997, p.76)

Contra todo sentido común, las mujeres en bikini posan al lado de los vehículos de dos ruedas y hay una razón muy poderosa por lo que los moteros no ruedan en shorts: les gusta la piel dónde está, es decir, pegada a su cuerpo, no esparcida por el pavimento en caso del menor accidente. Todos saben que esas edecanes ligeras de ropa o con las carnes al aire no manejan motocicletas, pero no importa, están ahí para gustar, calentar, deleitar el ojo, la pupila, atraer a la venta. Las pilotas, quienes si manejan moto, visten ropa de pies a cabeza puesto que conocen los riesgos, pero pocas veces se ven representadas en estos anuncios. Y definitivamente, ninguna compañía desnuda a un hombre con la esperanza de venderles a las chicas. Esto es porque a ellos les venden sexo, aventura, adrenalina, reconocimiento de sus pares, libertad. A ellas, seguridad, empoderamiento y la garantía de gustarle a los otros y ser superior a las demás, como revisaremos más adelante en la netnografía.

En resumen: la mujer en los medios de comunicación, revistas incluídas, es representada como objeto de deseo, cuya mayor aspiración es agradar al hombre, a la familia o a otras mujeres. Los varones son exitosos, poderosos, aventureros, capaces y pueden elegir a una bella compañera de entre tantas, o bien, será el elegido de entre sus pares, siempre y cuando utilice tal loción o maneje tal automóvil o motocicleta, que las *back seat bitches* van detrás.

### 3.7 Revistas de biker babes.

*Easyriders* es una revista estadounidense que se publica desde 1970. Allá conocen como rag lo que en México llamamos publicación de quinta, es decir, un periodicucho vespertino, que se caracteriza por mostrar mujeres desnudas e incluye un póster que usualmente adorna talleres mecánicos, garajes y cuartos de adolescentes. Es una publicación considerada vulgar, que, de alguna manera, encuentra disculpa en Joans (2001):

Easyriders, a popular biker rag, is considered by most women to be among the most sexist and sleazy of the rags. Naked women draped over a most every bike part product enhances the appeal to men while it lessens if for their wives. It purpots to be an “outlaw” publication introducing Young men into the “biker” life but the editors could not possibly live the life they write about and still write. It’s still by far the biggest and most influential Harley magazine in the industry. (p. 97)

Como periodista, sé bien que la industria del periódico impreso está en crisis y, al menos en México, periódicos considerados serios y respetables pierden dinero cada vez y únicamente circulan porque sus periódicos vespertinos hermanos continúan con las mismas espectaculares ventas de siempre, a costa de exacerbar la violencia y objetificar a las mujeres. Con todo, no considero que pueda justificar la existencia de estas publicaciones pretextando la sobrevivencia de un negocio. Si el periodismo no puede sostenerse por sí solo, es necesario diversificar las estrategias de mercadotecnia que no incluya la subordinación de la imagen de la mujer al hombre.

La antropóloga suma el testimonio de la esposa de un motociclista:

“You should see our garage. He’s got his Easyriders out there too. He says he keeps them out there out of respect for me, but I think it’s because he doesn’t want me messing with them. I don’t really mind that he gets them, I just don’t want them in my face”. (p.97)



Captura de pantalla 3.16. Easyriders. Algunas portadas de Easyriders, revista que se publica desde 1970. Screenshot de la búsqueda de easyriders en google images.<sup>58</sup>

Ahora bien, Playboy, la revista “para caballeros” emblemática no podía dejar de explotar la imagen de la mujer sobre una motocicleta. El instrumento pornotópico por excelencia, a decir de Preciado (2010), hizo temática la edición de agosto de 1997. La modelo Nikki Ziering posaba con chaparreras y corsé de cuero encima una motocicleta Titan personalizada para esta portada. *Biker Babes: Talk about HOG heaven*. El título del artículo central: *Biker Babes:*

<sup>58</sup> Revisada el 16 de diciembre de 2018.

*what frames, what headlights, what padded seats! And, hey, the bikers aren't bad, either.* Y la crónica del Bike Weekend en Daytona Beach, Florida, está escrita en el mismo sentido, presentando 18 fotografías de mujeres semi o desnudas en elementos relativos al motociclismo.

Preciado dice que la pornotopía establece relaciones singulares entre espacio, sexualidad, placer y tecnología... alterando las convenciones sexuales o de género y produciendo la subjetividad sexual. (2010, p. 120). La edición esta edición de junio de 1997 no hace más que aprovechar el fetichismo del mundo motociclista, con la acostumbrada presentación del strep-tease de los espacios ocultos. Por supuesto, cualquiera pueda acudir al Daytona Weekend... pocos pueden entrar a departir con las playmates en la casa club.



Fotografía 3.3. Portada de la Edición de agosto de 1997. 02 de diciembre de 2017. Fotógrafa: Liliana Falcón.

Veinte años después, en junio de 2017, en la página web de la revista, Playboy presenta una entrevista con una mujer motociclista, titulada: *Imogen Lehtonen is Redefining Biker Babe Culture in a Beautiful Way*. Cinco fotografías acompañan el artículo, y en las cinco se aprecia a la chica conduciendo su motocicleta o posando con la indumentaria propia de cualquier motociclista experto. La chica es, efectivamente, una piloto experta, empresaria exitosa, estrella momentánea de una famosa serie televisiva sobre zombies. Pero tiene demasiada ropa como para llegar a la revista impresa.



Captura de pantalla 3.17 Playboy Twitter.  
www.twitter.com<sup>59</sup>

### 3.8 La supercarretera de la información.

No abundaré aquí sobre el impacto de internet en general. Basten unas palabras para establecer que la irrupción de internet en la cotidianeidad introdujo mucho más que la tecnología GPS en los nuevos modelos de motocicleta, para la comunidad biker significó -al igual que para muchas otras comunidades- la posibilidad de desplegar orgullosamente su identidad en redes sociales virtuales. Lo que antes era secrecía, se ha vuelto postureo, se rueda para ser visto, para ser alabada. Por supuesto, también a las redes sociales virtuales también se trasladaron los modelos de negocio, los blogs de mecánica y los prejuicios.

No women cannot do what a man does, no women cannot stand there and say that they are entitled to be apart of a lifestyle that is specifically for a man... This is one of those clubs that usually throw a patch on a women and treat them as equal to a man. Some of these family clubs have a prospecting period. Can you imagine being a man and having to take shit from a bitch who just last night was sucking on her ol mans dick the night before? What kind of man would you call yourself having to obey a cunt during a prospect period? A women belongs on the back of the scooter, mouth shut (Especially when your talking to a brother) and looking pretty. (Macecari, 2016, p. 60)

Parte de la diatriba titulada *Biker Chicks: Leather and Lace*, publicada en el blog de *Insane Throttle* el 21 de junio de 2016, como parte del apartado *Biker News & Biker Lifestyle*, deja clara la postura del autor, James Macecari (2016) . Esta misoginia es compartida por muchos *bikers*, lo que explica por qué es tan difícil para las mujeres pertenecer al ambiente

<sup>59</sup> Revisada el 18 de junio de 2017.

<sup>60</sup> <https://harleyliberty.com/2016/01/21/biker-chicks-leather-and-lace/>

motociclista y tolerar la frustración e injusticia de que este tipo de opiniones sigan vigentes y obtengan eco y respaldo en la cultura popular.

Más allá de esto, exhibirse en las redes sociales virtuales es parte de la mayoría de los motoclubes, quienes generalmente tienen una página pública y un grupo privado. Es común encontrar fotografías, noticias, videos, encuestas y debates sobre cualquier tema relacionado con las motocicletas, desde nuevos modelos hasta avisos de accidentes. En México, el grupo 1200 Sentimientos Cúbicos de México tiene más de 187 mil integrantes y Soy Biker y Punto, 169 mil miembros. Presento lo anterior sólo como un indicador, cada ciudad tiene su propia página o grupo (en el caso de Tijuana es Bikers y Fans) y la comunidad motociclista se relaciona de manera cotidiana, reforzando la identidad de ser biker.

#### IV. SER Y PARECER MOTOCICLISTA: ICONOGRAFÍAS.

Q: Why do Motorcycle gangs wear leather?

A: Because chiffon wrinkles so easily.

The most general perception of bodies is filtered through clothing.

Ann Hollander, *Seeing through clothes*.

El presente apartado revisa la iconografía biker puesto que los elementos que integran y rodean su imagen, forman parte de su identidad, tanto de su autoadscripción como de su heteroadscripción. Vestirse para sí y vestirse para otros. Encarnar el papel, desempeñar el rol de líder, exudar hipermasculinidad en el caso de los hombres, y perpetuar o retar el rol de copilota sensual, en el caso de las mujeres.

Un hombre enfundado en una chamarra de cuero, sobre todo si tiene parches, emblemas o “colores”, recargado en una motocicleta, es identificado, por supuesto, como un motociclista, el dueño del vehículo. Una mujer, enfundada en una chamarra de cuero, con parches, emblemas, “colores”, recargada en una motocicleta, es identificada, la mayoría de las veces, como la acompañante, la *parrillera*, la *mochila*, la *backseat bitch*.

Es la queja de la mayoría de las motociclistas al ingresar a una agencia de motocicletas: los dependientes siempre se dirigen a su acompañante varón y, cuando visitan la tienda solas, no se les toma en serio. No son consideradas motociclistas, es decir, mercado. No existe una imagen visual de la mujer motociclista porque no se le considera como tal. El motociclista siempre es varón, en la mente de la sociedad.

Riding down the road in shades and leathers creates that distinctive biker image. And it is a male image. While it is extreme, it does no fundamental damage to the stereotypical male look. He is still, basically, in pants, jacket, and boots. Masculinity, in all its traditional forms, has been upheld. In fact, it has been enhanced, reinforced, and pushed to its limits. While it appears as an exaggeration, it reflects qualities of strength, ruggedness, and toughness. The look promotes the “in your face” attitude held by some bikers and believed, by the general public, to be held by all. “General American Society” expects bikers to be crass, crude, and boorish. To the general public, a nose-picking, publicly fornicating, street-pissing biker would not be seen as a contradiction. In fact, such behavior would only reinforce the already negative stereotype. It is always a male stereotype because bikers are always assumed to be male. (Joans, 1997, p. 163)

Con esta puntualización en mente, es decir, conscientes de que al hablar de imagen visual motociclista siempre se habla de él y no de ella. Motociclista es un término masculinizado. Es por demás importante considerar a Moxey (2004): *El tema de los estudios visuales es localizar*

*la imagen en el contexto de los procesos creadores de significado que constituyen su entorno cultural.* (128)

Images don't merely represent a type, but also a system of values. In turn, these values embody a view of human nature and human possibility. In popular culture accounts, motorcyclists have been described using many terms, "renegades," "outlaws," and "freaks," among others. In their often hyperbolic accounts of motorcyclists' behavior, such accounts do not just describe. They define. A description presupposes understanding what is described. Magazines, television reports, and films that purport to represent groups living outside the bounds of bourgeois social practices perform an important function in addition to conveying information or entertaining an audience. They help define mainstream culture by showing what it is not. (Alford, 2006. p. 146)

La ropa, si bien atiende a efectos prácticos, como cubrir al cuerpo de las inclemencias del medio ambiente y evitar ser arrestados por ofensas al pudor, según decimonónicos códigos legales vigentes, nunca es simplemente ropa, pues atiende a características que colocan a quien la viste en determinadas categorías. *In clothing, then, visual need may indeed be stronger than practical need; but the visual elements in a style of dress, like those in an artistic school, naturally have iconographic or symbolic meanings as well as formal properties.* (Hollander, 1993, p. 312)

Los motociclistas visten de negro, de cuero, con balaclavas, aretes, anillos y tatuajes de calaveras, parches, emblemas, cuernos de Vikingos, cadenas y llaves mecánicas simulando pulseras, frases bordadas a elegir: *Live to Ride Ride to Live, Loud Pipes Save Lives, No subo gordas (ya pedo si), Ass, Gas or Grass. Nobody rides for free, This bitch rides her own bike, Born to be Free, Rode it as you stole it, Built to Ride, Ruta 66, Independent, Lone Wolf", 1%* y toda clase de imágenes. En el caso de las mujeres motociclistas, se utilizan estos mismos parches, pero suavizados con color rosa y toques florales, como rosas estrangulando corazones o brillando desde las cuencas vacías de los orbitales de la calavera. Esta es la iconografía biker y no es gratuita:

Every tiny choice of texture, color, and shape has a connotation. All methods and degrees of expressing formality and casualness, and all varieties of sexual emphasis, make oblique reference to the group, subgroups, current ideologies, movies, movements, historical periods, or individuals with which they are associated; everything makes reference to an image. (Hollander, 1993, p. 346)



#### 4.1 ¿Cómo se ve un motociclista?

Entonces, si los uniformes nos definen, ¿cómo se ve un motociclista? Es preciso un segundo apunte: antes de la comercialización del estilo de vida Harley-Davidson, uno no se equivocaba al asegurar que una persona enfundada en un pantalón de mezclilla, chamarra de cuero con emblemas relacionados con el motociclismo y botas, era, sin duda, un motociclista. Pero cuando ser motociclista dejó de ser sólo una actividad de veteranos retirados, posibles delincuentes desviados, mujeres de la vida fácil, y todos aquellos prejuicios y estigmas relacionados con la moto y los motoclubes, y pasó a ser una estilo de vida edulcorado por la mercadotecnia, ahora habría que pensárselo bien antes de apostar las escrituras de la casa para asegurar a primera vista que el tipo de la mesa de al lado del bar que viste esa playera con logos y emblemas de Harley-Davidson ha conducido alguna moto una vez en su vida.

Harley-Davidson's response has been not to fight the outlaw image but, rather, to expropriate certain symbols of the outlaw subculture and employ the product design and advertising components of the fashion system (see McCracken 1986) in order to redefine their meanings just enough to make them palatable to a broader group of consumers. (Schouten and McAlexander, 1995, p. 57)



Fotografía 4.1 Reunión de motociclistas en Tijuana.  
23 de mayo de 2019. Fotógrafa: Liliana Falcón.

El reconocimiento que brinda ser un motociclista es, para muchos, parte del paquete. Aside from the speed, there is no greater thrill than passing the waiter your helmet at a good restaurant while other people check their overcoats. (The Times 20/10/93:17, citado por McDonadl-Walker, 2000) y está relacionado directamente con la marca:



Getting on a Harley changes your attitude. Going to the pub as a Harley rider and I become a grumpy bum who won't take shit from anyone. I go as a Honda rider and I'm friendly and have a drink with anyone. (Tunncliff, 2006)

La anterior cita ejemplifica perfectamente la importancia de la imagen motociclista: la vestimenta define. Sin embargo, lo anterior no garantiza que el usuario, sea, efectivamente, un biker.

The case of the nonrider is even more interesting. Anyone can walk into a motorcycle store and buy the products associated with riding simply to look as if they ride. Completely divorced from the actual rider or the motorcycle, the jacket branded with the H-D logo stands in for motorcycling itself. The jacket then becomes a magical object, capable of transferring to its wearer the properties of aggression, Independence and antiauthoritarianism, to name just a few. (Ferris, 2006, p. 164)

La diferencia entre ser y parecer es abismal, pero para efectos de aparentar, sirve para muchos. Hasta ahora tenemos que el motociclista ha dejado de ser un desviado para ser algo deseado, (*cool look*), pero las marcas, especialmente Harley-Davidson, han mantenido y explotado los principios básicos: libertad, patriotismo, masculinidad y machismo. Por tanto, pasamos de los *bikers* delincuentes machos, a los *bikers* buenos ciudadanos machos. Y adinerados, porque la motocicleta se ha vuelto un asunto de clase. Pero sigamos con el análisis visual, dejando a un lado la motocicleta: ¿Qué es lo primero que destaca en un motociclista? No es la sonrisa, es la chamarra. No sólo porque funciona -que si lo hace- porque conforma un nuevo estilo de moda empapada de un imaginario biker.

Sentamans (2008) al analizar la mujer deportista en España, establece que un conjunto de tecnologías ideológicas configuró el modelo identitario de la mujer moderna, quienes -al igual que las mujeres motociclistas- ocuparon espacios deportivos considerados hasta entonces masculinos.

Es en este punto donde entrarían en juego las tecnologías morfológicas, las cuales de un lado, jugaron un papel clave en la tamización de la masculinidad de mujer, gracias a un conjunto de cambios históricos en relación al arquetipo de su imagen. Y de otro, potenciaron su transgresión icónica. (p.130).

La conformación de un nuevo estilismo de moda deportiva, con prendas funcionales que permitían comodidad y movilidad, fue aceptándose y validándose desde las industrias culturales, quienes reseñaban el atuendo de las mujeres de clase alta siempre dentro de lo considerado políticamente correcto. En el caso de la chamarra motociclista, esta imbuida,

como ninguna otra prenda, del imaginario biker y, por tanto, viene acompañada de valores asociados: libertad, actitud desafiante, individualidad, siempre y cuando, por supuesto, la mujer que la luzca continúe con los mandatos del género, tal y como lo hace en la publicidad vigente.

Ahora bien, los accesorios del motociclista también están generizados. Las chaparreras se venden como unisex, cuando de verdad están fabricadas para los varones, tan es así que las personas que las venden hace los ajustes de manera gratuita para las mujeres. Y si bien ahora hay un poco más de variedad, hace doce años, cuando las mujeres pilotas éramos menos, las opciones eran bastante reducidas.

#### 4.2 Vestirse para la calle y para la carretera.



Fotografía 4.2 Vestimenta de calle. A 38° C eligió prescindir de la chamarra. 15 de julio de 2017. Fotógrafa: Liliana Falcón.

Un motociclista chopper en la ciudad viste botas, pantalón de mezclilla, playera, parches y emblemas en el chaleco -si es que pertenece a un motoclub- y chamarra (aunque algunas no la usan si el clima es muy caluroso), guantes y casco, ya sea abierto, cerrado o abatible. Seguramente acostumbre vestir anillos con calaveras, carteras de piel con cadenas, quizá algún pañuelo, algunos *su dog tag* o placa de identificación. Pero eso es complementario, puede salir a la calle sin la pulsera de cuero negro o de eslabones, pero no sin guantes pues si hace calor, las manos sudarán y se resbalarán en los controles; si hace frío, los dedos se congelarán antes del primer alto. Es preciso aclarar que los deportivos suelen utilizar bermudas, camisetas sin

manga y tenis para manejar en la calle. No es lo más sabio, pero no todas las costumbres lo son.

Las mujeres copilotas por lo general se visten de manera considerada sexy: el nada recomendable short, prendas de cuero pegadas a la ropa, algunas llevan zapatillas. En muchas ocasiones y pese al sentido común y las advertencias, su imagen es prioridad, antes que la seguridad.



Fotografía 4.3 Vestimenta de carretera. El “abuelo” ajusta las chaparreras de su compañera antes de salir a carretera. 29 de abril de 2017. Fotógrafa: Liliana Falcón.

Ahora bien, en la carretera, los choppers pueden cambiar los jeans por un pantalón de cuero, o añadir las chaparreras. También cambiará por chamarra y guantes de invierno, si es que tiene, si no, utilizará capas sobre capas<sup>61</sup>. El casco es, por lo general, cerrado. Los deportivos añadirán pantalón, chamarra con protecciones y botas. Inclusive las acompañantes se protegerán, pues si bien rodar es uno de los más grandes placeres, no todos los placeres son cómodos. En la carretera hay viento, puede haber lluvia, granizo, tormentas de arena, indudablemente hay bichos, a todos nos ha picado alguna abeja mientras manejamos, en fin, es parte de poner a prueba los sentidos. Pero, aunque emocionante, nunca es cómodo, por eso es los motociclistas no suelen regatear en seguridad. Revisemos uno a uno estos elementos que componen el atuendo motociclista.

---

61 Si no tiene chamarra de invierno, utilizará ropa térmica o sudaderas; si no tiene guantes de invierno, colocará primero guantes de látex y después los de verano.

### 4.3 La historia de una prenda perfecta.

Del *outlaw* a los rebeldes con o sin causa: todos visten chamarra de cuero. Y no, no es porque el chifón se arruga más, sino porque no existe material textil que proteja mejor a cuerpo de una caída que el cuero. Ni siquiera el kevlar ha logrado superar la protección que ofrece una chamarra clásica.

Riding clothes help reinforce the negative stereotypes. While most bikers ride “leathered up,” there is a large proportion of riders who wear black leather on almost all parts of their bodies. From the leather jackets to leather chaps, the clothing leaves a distinctive impression. While it may look like something out of the movies, it is functional riding gear. Nothing survives a spill like leather and nothing protects against road rash like leather. It is worn by both men and women. It looks formidable, but it works. (Joans, 2001:163)

Recordemos que la guerra impulsó la producción de motocicletas y el fin del conflicto bélico dejó a jóvenes veteranos buscando la adrenalina perdida y la encontraron, junto con la camaradería acostumbrada en la milicia, en los motoclubes. Los *bikers* no sólo importaron del Ejército la jerarquía en las organizaciones, también, la inspiración para la vestimenta, puesto que reutilizaron las chamarras de aviador. La historia de la chaqueta para los civiles inició en 1928. Irving y Jack Schott, inmigrantes rusos de segundo generación, diseñaron the Schott Perfecto:



Captura de pantalla 4.1 La chaqueta perfecta. Scott Perfecto fue la primera en utilizar cierres en vez de botones. 91 años después, sigue vigente.<sup>62</sup>

---

<sup>62</sup> <https://www.grailed.com/drycleanonly/history-of-motorcycle-jacket> Revisado el 16 de diciembre de 2018.

La prenda es tan perfecta que no ha variado el estilo en casi 100 años. Sus creadores la vendían a través de un distribuidor Harley-Davidson por el precio de \$5.50 dólares. Y si ha permanecido intacta (el precio no, por supuesto), es porque continúa siendo útil para lo que está diseñada: proteger cómodamente al conductor de una motocicleta. Su cinturón permite el ajuste a la cintura, la distribución de los cierres no causa la incomodidad de otras prendas cuando una se inclina hacia adelante al manejar la moto, el material permite ventilación y es a la vez impermeable y fuerte para evitar dejar la piel en el asfalto, en una caída menor, por supuesto.

Los Schott fueron comisionados por el Ejército, la Marina y la Fuerza Aérea de los Estados Unidos para realizar diferentes diseños de chamarras, y mientras tanto, vendían a cuentagotas su modelo Perfecto... hasta que en 1953 el estreno de *The Wild One*, convirtió a Marlon Brando y su chamarra en una estrella. Los jóvenes ansiaron un pedazo del personaje:

Modern fashion is confirmed and enhanced by the glamour of screen and television stars, under the guise of being ordinary clothes. The audience achieves a sense of glamour by Association, even in wearing the very common mode.” (Hollander, 1993, p. 305)

#### 4.4 La gentrificación de la chaqueta motociclista.

De igual manera que en algún tiempo la definición sexual de un hombre estaba relacionada a vestir pantalones (Hollander, 1993), la chaqueta de motociclista estaba relacionada con poseer una motocicleta. Ninguna de estas dos premisas funciona en la sociedad contemporánea.

En la década de los 60 y 70, la *biker jacket* era aún símbolo de rebelión, aunque algo languidiciente, como en *Grease* (1978), cuyos personajes de jóvenes rebeldes esgrimían chaquetas de cuero contra el sistema autoritario de la escuela de bachilleres. Las mujeres tomaban prestadas estas prendas de sus novios, quienes ansiaban parecerse a músicos de punk rock como The Ramones o mujeres rebeldes como Blondie o Joan Jett:

The jacket meant either sleeping with the boys or wanting to be one of them. It was a means of refusing femininity, and in many instances a signal of female queerness. The women’s leather jacket enters the world of fashion in the 1960s and ‘70s, but it stays firmly in specific demographics, symbolizing a particular identity – a wealthy straight woman in these eras would never have worn a biker jacket. It wasn’t until the 1990s, when it became part of the personal uniform for supermodels that the jacket joined mainstream fashion. Designers started making versions of the biker jacket tailored specifically for women. It no longer necessarily looked like one had borrowed it from a boyfriend who owned a motorcycle, and it no longer visually represented a rejection of femininity. (Fitzgerald, 2016)

Es importante tener en cuenta que *no royal personaje or movie star could inaugurate a mode for which no visual desire existed even if a practical need did exist.* (Holland, 1993, p.312). Fitzgerald sostiene que esto se perdió en algún punto entre Debbie Harry y Cindy Crawford, puesto que el *mainstream* reapropió la chamarra de motociclista hasta convertirla en algo *cool*:

Cool often indicates gentrification and gentrification's inherent violence. Much of what becomes cool begins its life as part of the codes necessitated by oppression. Cool is then a translation of these codes into the mainstream – the swagger that comes with cheating death is often a very strong look. The 1990s in particular was a high tide of gentrification, a time when the country mined the underprivileged corners it had left in the dark for successful mainstream aesthetics. In this era of gentrification, the leather jacket moves from a symbol of alternative identity to a symbol of generalized cool. (Fitzgerald, 2016)

De igual forma, Ferris (2006) señala que justo es en la época de los años Noventa cuando el look de biker pasa del ostracismo al estrellato, de la mano de la revista Vogue:



Captura de pantalla 4.2 Biker girl look. Cindy Crawford, Tatjana Patitz, Helena Christensen, Linda Evangelista, Claudia Schiffer, Naomi Campbell, Karen Mulder, Stephanie Seymour, Brooklyn, New York, USA, 1991. La fotografía es de Peter Lindbergh, para Vogue, 1991.<sup>63</sup>

---

<sup>63</sup> <https://www.thecut.com/2014/10/look-back-at-iconic-photos-of-90s-supermodels.html> Revisada el 16 de diciembre de 2018.

Este look en particular de motociclista chic funciona para las revistas, pero al fin utopía de mercadotecnia, resulta bastante inútil en la vida real de las chicas motociclistas, quienes se congelarían en minifalda y perderían la piel de las piernas en el más leve deslizamiento. Pero la chamarra persiste y la moda no ha soltado jamás esta prenda perfecta, diseñadores como Yves Saint Laurent, Karl Lagerfeld, Roberto Cavalli, Moschino, and Dolce & Gabbana la han incorporado en sus desfiles. Y los famosos la han lucido en cada década, lo cual ha colocado la prenda en los clósets de cualquiera, dado que la chaqueta está fabricada en diversos materiales -ya no solamente piel- que abatan su costo y la hacen más accesible a los bolsillos. En 2018, las tiendas Zara, que cuenta con más de dos mil establecimientos alrededor del mundo, lanzaron distintas versiones de vinipiel con gran éxito. Si todas las mujeres que visten esa chamarra estilo biker manejaran motocicleta, estaríamos hablando de otra tesis.



*Captura de pantalla 4.3 The Ramones, en los 70.<sup>64</sup>*



*Captura de pantalla 4.4 Madonna, en los 80.<sup>65</sup>*

---

<sup>64</sup> <https://www.vogue.in/galleries/fashion-history-101-biker-jacket> Revisada el 18 de enero de 2018.

<sup>65</sup> <https://www.vogue.in/galleries/fashion-history-101-biker-jacket> Revisada el 18 de enero de 2018.





Captura de pantalla 4.5 Kate Moss y Johnny Depp, 1994.<sup>66</sup>



Captura de pantalla 4.6 Adwoa Aboah, en 2017.<sup>67</sup>

#### 4.5 El fetichismo del cuero.

Fetichismo es algo que nos hechiza<sup>68</sup>. Con esta palabra de origen portugués, los navegantes lusitanos designaban a los objetos mágicos de los pueblos primitivos. En el siglo XIX, Karl Marx habló del fetichismo de la mercancía como componente del capitalismo y Sigmund Freud situó al fetiche en el campo de la parafilia. Suzanne Ferris (2006) habla de la chaqueta biker como un objeto fetiche que satisface a ambos autores.

Psychologically, fetishism manages gender anxieties about whether one is sufficiently masculine or feminine. The black leather jacket augments male potency. In Freudian terms, it becomes a token of masculine power against any potential feminine threat. By putting on the black leather jacket, a man acquires the toughness and virility associated with it. Your average male Harley rider—no Boozefighter or Hells Angel (but more likely your dentist or accountant)—can feel masculine, sexually attractive, and powerful simply by donning his jacket. (161)

En el caso de las mujeres, dice Ferris, aquellas que temen ser identificadas como masculinas, vestirán esta chamarra suavizada, ya sea con color rosa o con pedrería. *They are trying to be*

---

<sup>66</sup> <https://www.vogue.in/galleries/fashion-history-101-biker-jacket> Revisada el 18 de enero de 2018.

<sup>67</sup> <https://www.vogue.in/galleries/fashion-history-101-biker-jacket> Revisada el 18 de enero de 2018.

<sup>68</sup> <http://etimologias.dechile.net/?fetiche>



*tough, to be taken seriously as bikers, but not so tough that they can't be imagined as wives, mothers, or grandmothers. (p.161)*



*Fotografía 4.4 Fetiches rosas. Madre e hija copilotas.  
28 de mayo de 2017. Fotografía: Liliana Falcón.*



*Fotografía 4.5 Logos femeninos.  
11 de junio de 2017. Fotógrafa: Liliana Falcón.*

Retomando a Marx, quien distingue entre el valor de uso y el valor de cambio, hablamos de la fetichización de la mercancía. Nosotras, motociclistas, damos un valor de uso a la chamarra biker, nos protege de los elementos del medio ambiente y de las abrasiones en caso de posibles caídas. Pagamos por un valor de uso. La chaqueta motociclista se vuelve valor de intercambio cuando alguien se interesa en comprarla para lograr la transferencia de valores relacionados con esa prenda. Este valor, el parecerse a la estrella de cine que usa la chamarra, o pretender ser rebelde y masculino, es totalmente independiente de la utilidad de la chaqueta; esto explica

las innumerables réplicas de la misma, inclusive en materiales que pretende igualar la apariencia del cuero.

Branded with the Harley-Davidson insignia, for example, the biker's jacket becomes not only a symbol of masculine power but acquires the particular qualities consumers associate with the company, such as Americanness and rugged individualism (Ferris, 2006: 158)

Sobre este punto, Eduardo Barrera<sup>69</sup> (2019), sostiene que:

La mercancía es fetiche para Marx porque le atribuimos un valor que no posee intrínsecamente sino que fue generado por el proletariado. De la misma manera, Charcot utiliza el término y posteriormente Krafft-Ebbing clasifican el fetichismo como una psicopatología. La diferencia entre fetichismo y una parafilia es que en la parafilia, el objeto no es indispensable para que exista la excitación y la satisfacción sexual, en el fetichismo sí.

La moda, dice Hollander (1993) es eróticamente expresiva en sí misma, ya sea que enfatice o no el sexo. Recordemos que la motocicleta es sexualizada en sí misma.



Captura de pantalla 4.7 Grupo de mujeres en FB<sup>70</sup>.



Captura de pantalla 4.8 Grupo mixto en FB<sup>71</sup>.

<sup>69</sup> Barrera sostiene que tres cuerpos de bibliografía que utilizan el término fetiche: 1. Marx y su mercancía-fetiche. 2. Psicopatología a partir de Kraft-Ebbing. 3. Los talismanes en la antropología cultural. Lo que tienen en común los tres es que se le atribuyen al objeto fetiche ciertos poderes o valores. 1. Marx dice que la ideología capitalista ve a la mercancía como poseedora de un valor de cambio inherente. Es decir, el valor de cambio es producido por el proletario pero ese hecho es ocultado. 2. El fetiche sexual se le atribuye un poder de excitación y sin la presencia del objeto fetiche no es posible la satisfacción sexual. 3. Se le atribuyen al talismán ciertos poderes de protección, curación, magia, etc.

Más allá de los peros que me causa la objetificación de la mujer, que es recurrente en el motociclismo y que más adelante trataremos a profundidad, se establece que la motocicleta va entre las piernas y eso provoca toda clase de relación con las prácticas sexuales.

We call sport bikes “crotch rockets” for a reason. A rider mounts his bike and embarks on a journey that excites the senses. Fused with the machine, the rider experiences intense exhilaration and release. While this image privileges male sexuality, female riders are often quizzed whether their enjoyment comes in part from the vibration of the machine between their legs. But few riders— male or female—would answer that the feel of the machine alone makes the motorcycle sexy. Instead, the sexual allure of motorcycling comes from a set of more complicated associations of motorcycling with risk and rebellion played out on the body through clothing. (Ferris, 2006:163)



Fotografía 4.6 Mi vibrador tiene dos ruedas. Parche sobre chaleco. No es sólo la moto, sino lo que representa.  
Fotógrafa: Liliana Falcón. 26 de mayo de 2019.

#### 4.6 “Que tu chaleco nunca toque el piso”.

La vestimenta es, siguiendo a Eco, un “código estético-utilitario” de múltiples lecturas, pero en el caso de toparnos en la calle con una persona que viste un chaleco de motociclista, la lectura es inequívoca. Nótese que hablamos de el chaleco, pieza única que distingue a un motociclista de un *poser*, o un *wanna-be*, porque cualquiera que pueda pagar una chamarra de cuero estilo biker puede conseguirla, pero no un chaleco biker. Esa prenda significa para muchos honor, hermandad, pertenencia, familia, dignidad, orgullo, historia y todo aquello que está unido a un motoclub. Depende del grupo, hay quienes pasan años portando el parche de

---

<sup>70</sup> Revisada en septiembre de 2018.

<sup>71</sup> Revisada en septiembre de 2018.

Prospecto, sin ganarse todavía los colores. Por eso, cuando se bautiza a un integrante, cuando se le dan los colores, es un momento especial para todos. “Que tu chaleco nunca toque el piso”, dijo el vicepresidente del motoclub cuando bautizó con cerveza a la primera integrante motociclista:

“Que tu chaleco nunca toque el piso,  
Que tengas siempre buen camino.  
Que la suerte esté contigo.  
Que tus colores nunca toquen el piso”  
Bautizo de SheRa.



*Fotografía 4.7 Bautizo de Schiffer. Los integrantes la bañan con cerveza previa entrega del chaleco. 27 de mayo de 2017. Fotografía por Liliana Falcón.*



*Fotografía 4.8 La última cerveza. Y después de que todos la bautizaron, el líder dedica unas palabras, entrega el chaleco y vacía la última cerveza. 27 de mayo de 2017. Fotografía por Liliana Falcón.*

Y es que el chaleco, los colores del motoclub, son preciados. Hay quienes han muerto por ellos. En Texas, en mayo de 2018, se siguió el juicio de Jeff Pike, ex presidente del motoclub Bandidos, acusado, entre muchos otros cargos, de ordenar el ataque a un integrante del

motoclub *Cossacks*, arrancarle su chaleco -sus colores- y golpearlo con un martillo<sup>72</sup>. El chaleco decía “Texas” y a decir de los Bandidos, nadie puede utilizar la marca de territorio sin su permiso. El chaleco, que puede ser bien de cuero o de mezclilla, es apropiado porque en caso de problemas con la ley, puede ser ocultado con una chamarra, sin necesidad de deshacerse de él. El chaleco tiene cosido el parche del logo del motoclub, con sus colores -de ahí el término-, el nombre del motoclub y la procedencia geográfica.

Por lo general, los chalecos -y de igual forma, las chamarras- tienen tres piezas en la espalda. El parche superior (*top rocker*) anuncia el nombre del grupo. El central o los colores, está el emblema del motoclub. Lo cierra una parte inferior o (*rocker*) que informa la localidad del grupo.



Fotografía 4.9 Chaleco de Steel Ladies.  
15 de julio de 2018. Fotógrafa: Liliana Falcón.

---

<sup>72</sup> <https://www.mysanantonio.com/news/local/article/Biker-testifies-Bandidos-beat-him-with-a-claw-12848823.php>



*Fotografía 4.10 El orgullo de los colores. Arriba: el nombre del motoclub. En medio: el emblema. Cerrando: el lugar de pertenencia. Hay ligeras variaciones, pero el chaleco, los colores, siempre se presumen. Fotografía de grupo de motoclubes en Despensatón de Biker Libres, 19 de marzo de 2018. Fotógrafa: Liliana Falcón.*

#### 4.7 El ideal de igualdad tiene forma de calavera.

Entre los mensajes que cada tanto circulan en las redes sociales virtuales está la explicación de por qué los motociclistas utilizan tanto la calavera. Se supone que es porque nos recuerda que todos somos iguales e indefectiblemente todos moriremos. Este ideal se estrella, por supuesto, ante la discriminación diaria de la que somos objeto las mujeres, y/o los motociclistas con una baja cilindrada y/o los que utilizan un tipo de moto diferente. Hay quien dice que los motociclistas usamos calaveras para recordar nuestra mortalidad. Otros que justo es porque nuestro amor por el motociclismo es inmortal. Hay quien asegura que es porque se ama al motoclub hasta la muerte. Pero el ideal persiste en forma de calavera en anillos, collares, emblemas.



*Fotografía 4.11 Anillos. 10 de marzo de 2018. Fotografía por Liliana Falcón.*





*Fotografía 4.12 Placas de identificación. Inspirados en placas de identificación militares (dog tag) los biker graban sus datos en caso de accidente. 10 de marzo de 2018. Fotógrafa: Liliana Falcón.*



*Fotografía 4.13 Accesorios bikers. Guantes, pulseras, manoplas, pulseras de cuero, collares simulando esposas. Accesorios comunes entre los y las motociclistas. 10 de marzo de 2018. Fotografía por Liliana Falcón.*



*Fotografía 4.14 Chicotes de piel. Pueden o no llevar puntas metálicas en los extremos con las cuales se quiebran los vidrios de los autos en caso de riña vial. Por tal motivo, están prohibidos en algunos estados de EUA. 23 de mayo de 2019. Fotógrafa: Liliانا Falcón.*

#### 4.8 Hay de todo en la viña del Señor: Jesús es biker.

La sociedad coloca a los motociclistas más cercanos al Diablo que a un Dios. La imagen del *outlaw* forajido, borracho, drogadicto y violador, dista mucho de los verdaderos motociclistas, quienes no obstante, tampoco se relacionan a si mismos con monjes algunos, y el único hábito que tienen muchos es el de beber alcohol bastante más fuerte que rompopé. Sin embargo, con todo y la parafernalia de las calaveras y la estruendosa música de trash metal (relacionada por muchos con el satanismo) la mayoría de los motociclistas practican cierta espiritualidad, ya sea de religión católica o cristiana, y portan algún rosario, cruz o emblema relacionado en sus motocicletas o en sus carteras. Inclusive, existen asociaciones y motoclubes cristianos.





Fotografía 4.15 Crucifijo pegado en la defensa de una baica. 29 de abril de 2017. Fotógrafa: Liliana Falcón.



Fotografía 4.16 Rosario protector. 5 de mayo de 2027. Fotógrafa: Liliana Falcón.

Curiosamente, concentraciones motociclistas como el Rally de Sturgis, considerado como cada evento de motociclismo, una sucursal de Sodoma y Gomorra, son el foco de atención de devotos que intentan llevar al buen camino a los motociclistas. (Tunncliff ,Watson, White & etal 2011). Grupos como *Wheels of Faith Motorcycle Ministry*, *Hog Wild for Jesus Ministry*, *Soldiers for Jesus Motorcycle Club* (*'Ride with Jesus'*), *Jesus Loves Bikers*, *Motorcycle Ministry* (*'Reaching Out to the Depressed, Oppressed, Addicted, Convicted and Just Plain Lost'*). Hay camisetas alusivas y parches de *Jesus Saves*. Literatura cristina y folletos con oraciones del motociclista. *Jesus A Biker? Let's look at the facts. He had long hair and a beard. He hung around regular people, not the church types. The government did not care for him.* (Bikers for Christ: Orange County Chapter, undated)

60 miles an hour with the wind in my face, hands up on the grips and my feet up on the pegs going down the road for a ride somewhere ... I say a biker's prayer ... For me it's not about the chrome, the leather, or the steel. It's all about connection to something beautiful and real when you're balanced on two wheels. (Bikers for Christ: East Bay Chapter, undated)

If Jesus appeared today in the flesh he would be here, parked right next to you on his motorcycle ... He would be seen on his motorcycle at biker rallies telling others what he told you. Jesus loves bikers because he is one of us ... Get on your ride and follow him. (Jesus the Biker, undated)

Si alguien no está convencido, existe una figura de acción de Jesús Biker:



*Captura de pantalla 4.9 Jesús es biker.  
The Freedom Rider Action Toy  
Jesus as Biker se vende en eBay.com<sup>73</sup>*

En México, la devoción también existe. No a un Jesús biker, por supuesto, sino a una Virgen. Pensar en una virgen entre motociclistas levantaría la ceja a cualquiera, pero recordemos que el sincretismo religioso en México logró que convivieran las antiguas tradiciones y deidades prehispánicas con la doctrina colonizadora. Así que la nueva Tonatzin que cuida a los motociclistas es Nuestra Señora Biker.



*Fotografía 4.17 Nuestra Señora Biker. La advocación de la Virgen de Guadalupe es reverenciada en el centro del país. Fotógrafo: Jorge Biker, cortesía.*

---

<sup>73</sup> Revisada el 10 de diciembre de 2018.



Fotografía 4.18 Misa de la Virgen del Roble. Patrona de los Motociclistas de Monterrey. Fotógrafo: El Inglés, 69 Ovejas Negras. Cortesía.

Y las oraciones tampoco pueden faltar:



Captura de pantalla 4.10 Oración del motociclista. Facebook<sup>74</sup>.

En Tijuana, el convivio de aniversario de Los del Camino, un ministerio cristiano de motociclistas, no goza de mucho quórum. Y es que no hay alcohol en la fiesta. Con todo, ellos forman parte de la comunidad biker y asisten al resto de los eventos, y son tan respetados como cualquier otro.

---

<sup>74</sup> Revisada el 23 de octubre de 2017.



Fotografía 4.19 Parches cristianos. La religión y el motociclismo en sincretismo total. 26 de mayo de 2019. Fotógrafa: Liliانا Falcón.



Fotografía 4.20 Fe Custom. 25 de mayo de 2019. Fotógrafa: Liliانا Falcón.



Fotografía 4.21 Bendición de cascos en el Festival de la Moto Ensenada 2019. 20 de julio. Fotógrafa: Liliana Falcón.

#### 4.9 El soundtrack de la libertad

El motociclista serpentea en las calles con un ruido alarmante. Es el abejerro con ruedas  
Josefiina Vilar, 2011.

Muchas de las que no podíamos llegar a la casa paterna manejando motocicleta, utilizábamos la estrategia de dejarla una o dos calles más lejos. -¿Por qué no la dejas en la esquina?, me interrogó una vez mi hermano menor, quien, al igual que toda mi familia nuclear y extendida, están tan ajenos a las motos como yo a las buenas costumbres. -No la puedo dejar en la esquina, Zope (por zopenco, él se llama Fernando) porque me escucharían llegar. Nada en el motociclismo es silencioso.

Un apasionado del mundo biker dirá que pocos sonidos enchinan la piel como el conjunto de motores al unísono a punto de ponerse en marcha. O al pasar por un túnel. Es el ruido que muchos de ellos quieren escuchar antes de morir. Y para muchos motociclistas, el sonido particular de su moto es motivo de orgullo, puesto que no todas suenan igual. Existe el mito que Harley-Davidson patentó el ronronear característicos de sus motores (que resulta de un alto exactamente calculado entre el ciclo de los pistones del motor) y efectivamente la fábrica lo intentó, pero tras seis años de litigio con el resto de los empresarios del sector, desistió del trámite. Lo que sí es que ese ruido característico de las Harley -que para muchos suena a gloria y para otros al golpeteo de latas oxidadas- forma parte del orgullo para los



seguidores de la marca. Pero no es la única que se precia de las emisiones sonoras del motor. El club sueco de Ducati lanzó *Ducati Passions* (2010) que contiene 34 tracks con los sonidos de los distintos modelos Ducati. Por muy exagerado que parezca, hay más de un orgulloso padre que entrena el oído de sus hijas e hijos pequeños mediante videos de YouTube y en las reuniones presume que, efectivamente, les chiquilles pueden identificar el motor de una Yamaha, Harley o Ducati. En los eventos, es común el concurso de ver quien revoluciona más el motor de su vehículo para ver cuál suena mejor. Aunque no es el único sonido que emiten y no el único que se venera:



Fotografía 4.22. LP con sonidos motociclistas. Fotógrafa: Liliana Falcón.

Si bien para muchos motociclistas no existe nada mejor que el silencioso-ruido de la carretera, muchos no conciben las rutas sin música. A medida que la tecnología avanza, los sonidos estéreos están cada vez más incorporados en las dos ruedas. ¿Y qué escuchan? Música de motociclista, por supuesto.

No es que un grupo social tiene creencias luego articuladas en su música, sino que esa música, una práctica estética articula en sí misma una comprensión tanto de las relaciones grupales como de la individualidad, sobre la base de la cual se entienden los códigos éticos y las ideologías sociales. Lo que quiero sugerir no es que los grupos sociales coinciden en valores que luego se expresan en sus actividades culturales (el supuesto de los modelos de homología) sino que sólo consiguen reconocerse a sí mismos como grupos (como una organización particular de intereses individuales y sociales, de mismidad y diferencia) por medio de la actividad cultural, por medio del juicio estético. (Frith, 1996, p.187)

En el caso de México, podemos hablar de un soundtrack biker con canciones importadas que no pueden faltar en los eventos y se tocan una y otra vez, ya sea mediante el reproductor de música o porque forman parte del setlist del grupo en vivo, que combina por lo general sus propias -y desconocidas canciones- con estos éxitos nostálgicos que los asistentes corean. Así, las notas del rock clásico de *Born to Be Wild* (Steppenwolf, 1968), *Roadhouse Blues* (The

Doors, 1970), *Black Magic Woman* (Santana, 1970), *Breaking the Law* (1980), *Bad to the Bone* (George Thorogood & The Destroyers, 1982) se escuchan a la par de *Sweet Child o Mine* (Guns N Roses, 1987), *You Could Be Mine* (1991), *Enter Sandman*, *The Unforgiven* (Metallica, 1991), *Mama, I'm coming home* (Ozzy Osbourne, 1991) y se entremezclan con el rock mexicano de El TRI (*Oye Cantinero*, 1972; *Terminal ADO*, 1974; *Triste Canción*, 1984; *Metro Balderas*, 1984), Caifanes (*Viento*, 1988; *La Célula que Explota*, 1990; *No dejes que...*, 1992; *Afuera*, 1994). Canciones del movimiento Rock en Español, que incluye a los grupos Soda Stereo y Enanitos Verdes, de Argentina y Los Toreros Muertos, de España; también son comunes en los eventos, en los teléfonos móviles y en las fiestas familiares de los *bikers*. Este repertorio específico de canciones construye también esa identidad, dado que la identidad es móvil, un proceso y no una cosa, un devenir y no un ser; y la mejor manera de entender nuestra experiencia de la música -de la composición musical y de la escucha musical- es verla como una experiencia de este yo en construcción. *La música, como la identidad, es a la vez una interpretación y una historia, describe lo social en lo individual y lo individual en lo social, la mente en el cuerpo y el cuerpo en la mente; la identidad, como la música, es una cuestión de ética y estética.* (p.184)

Lo que recién irrumpe en la escena, quizá de unos cinco años para acá, es la música regional, de banda, grupera, tejana o cumbia. No se estilaba mucho antes y ahora se incluye, para disgusto de algunos motociclistas que rechazan estos adendos, pues sienten que los asemejan al resto. *Ni que fuéramos agropecuarios*, comentan desdeñosamente dando razón a Frith cuando habla de la música como elemento que construye nuestro sentido de la identidad.

Los gustos musicales se correlacionan con las culturas y subculturas de clase; los estilos musicales están vinculados a grupos generacionales específicos...*Aún y cuando los gustos musicales sean, inevitablemente, un efecto del condicionamiento social y la manipulación comercial, la gente sigue explicándose los en términos de algo especial.* (p.205)

Y las canciones *bikers*, que por supuesto tratan de rebeldía, libertad, camaradería, destinos, *bikerchicks* y masculinidad, son intrínsecas a este mundo, justo por eso se incluye este apartado en la presente investigación. El soundtrack biker contribuye a reforzar los estereotipos de género. Las mujeres, tan objetificadas en la mayoría de las canciones de cualquier género musical, siguen el ritmo, aunque es preciso un apunte: en los eventos, ellas son las que más disfrutan la irrupción de la música para bailar. Apenas suena y la improvisada

pista, es decir, el lugar con menos tierra del lugar, se llena de mujeres que, con o sin pareja, bailan sin parar. Al menos para las copilotas ya no sólo se trata de escuchar anécdotas.



## V. EN LAS RUTAS ETNOGRÁFICAS.

### 5.1 Estrategia metodológica.

Social reality is multiple processual, and constructed, then we must take the researcher's position, privileges, perspective and interactions into account as an inherent part of the research reality. It, too, is a construction.  
Charmaz, 2014, p.13

Para desentrañar la construcción de identidad de las mujeres motociclistas en Monterrey y Tijuana elegimos investigar desde un enfoque cualitativo dado que en él, el papel de la investigadora no juega a ser invisible, por el contrario, es parte importante en el proceso: “bien desde el punto de vista de su propia presencia... bien desde el de sus experiencias en el campo y con la reflexividad que aportan al rol que desempeñan, pues son miembros del campo que es objeto de estudio”. (Angrosino 2012, p.12).

Es importante retomar la idea del conocimiento situado en esta investigación, construido desde la autoetnografía, la etnografía y la netnografía, bajo la guía de los Estudios Culturales. Esto es importante porque:

Un rasgo importante de los estudios culturales es que se espera que los investigadores sean auto-reflexivos, lo que significa que están tan preocupados por quiénes son ellos mismos (con respecto a su género, raza, grupo étnico, clase social, orientación sexual, edad, etc.), en tanto que determinantes del modo en que ven la cultura y la sociedad, como lo están por los artefactos de la cultura y la sociedad en sí. En cierto sentido, los etnógrafos tradicionales eran nop-ersonas, eran, por así decir, extensiones de sus grabadoras. Por el contrario, los etnógrafos que realizan estudios culturales son hiper-conscientes de su propia biografía, que se considera parte legítima del relato.” (Angrosino, 2012, p. 32)

Así, la decisión de partir de la auto-etnografía está plenamente justificada, pues: permite el estudio del mundo social a partir de la perspectiva del individuo en interacción. (Denzin, 2007) Lo que distingue a la auto-enografía de otros enfoques autobiográficos es que trasciende la pura narración de sí para involucrarse más profundamente en el análisis cultural y en la interpretación. (Dubé, 2017).

Asimismo, dada la importancia de las interacciones en redes sociales virtuales para la construcción de identidad de las mujeres motociclistas, utilizamos la netnografía, cumpliendo con los requisitos que Kozinets (2007) plantea para tal efecto: contar con comunidades

relevantes a la investigación, activas en la red social virtual, con publicaciones regulares y recientes que muestran un flujo de comunicación interactivo entre los participantes y con un número diferente de participantes.

### *5.1.1 Población de estudio y trabajo de campo.*

Las mujeres motociclistas entrevistadas en la presente investigación viven su vida y su motociclismo en Monterrey, Nuevo León y Tijuana, Baja California, México. Sus características territoriales y sociodemográficas son distintas, más no distantes: Monterrey es la tercera zona metropolitana del país; Tijuana es la sexta<sup>75</sup>. Ambas ciudades tienen una larga historia en el motociclismo mexicano, disputándose el honor de albergar al primer motoclub de México<sup>76</sup>. Según la Unión de Motociclistas Organizados (UMO), en la Ciudad de Monterrey hay 62 motoclubes, la mayoría de ellos, mixtos, es decir, integrados tanto por hombres como por mujeres, con diferentes reglas sobre la adscripción y participación de sus miembros. Estos motociclistas organizan y participan en la Concentración Motociclista Monterrey Tierra de Líderes, Monterrey Sigue y La Sultana Bike Weekend, tres eventos que convocan y reúnen a la comunidad biker desde todos los rincones del país.

Asimismo, existen cuatro asociaciones de mujeres relacionadas con el motociclismo: Mujeres Bikers Unidas (región noreste), Mujeres Motociclistas Monterrey, Musas Monterrey y Amazonas Capítulo Monterrey. Dado que soy integrante de un motoclub regiomontano desde su fundación hace 13 años y he conocido y compartido el pan, la sal, la cerveza y la carretera con muchos compañeros y compañeras motociclistas, conocía a algunas de las entrevistadas, quienes participaron con gusto del proyecto de investigación y recomendaron a otras compañeras.

En cuanto a las entrevistadas en Tijuana, bastó un anuncio en Facebook para que la comunidad motociclista me contactara con un par de chicas *bikers*, quienes a su vez me presentaron a otras y así sucesivamente, atendiendo la técnica bola de nieve lineal. Las entrevistas no se realizaron al primer contacto, por el contrario. Participé en varias juntas de

---

<sup>75</sup> Existen 59 zonas metropolitanas en México, según el censo del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) en 2010:12

<sup>76</sup> Existe una controversia si el primer motoclub mexicano fue “Pioneros” (1950) o “Ángeles del Camino” (1958). Uno de los integrantes de Pioneros admite que no era un motoclub como tal, sino un escuadrón de pilotos de carreras de óvalo, pero otros aseguran lo contrario.

las asociaciones, así como en diversos eventos de la comunidad motociclista en Tijuana. Sólo entonces, establecida una cierta confianza, realicé las entrevistas.

Considero prudente enfatizar la importancia que es formar parte de la comunidad. Cuando digo: *Soy Liliana Falcón, manejo una Virago 1100cc*, y la compañera responde: *Soy Fulana y manejo una R1*, nos estamos diciendo mucho más. Yo le digo que soy una motociclista con la experiencia suficiente para maniobrar con semejante motor, pero que prefiero la comodidad a la velocidad; que suelo viajar por carretera (de lo contrario, si utilizara la motocicleta solamente como transporte diario, utilizaría un cilindraje menor para ahorrar aún más en gasolina), que no temo ser encasillada como lesbiana (porque, además, lo soy), y si me ve con mi playera, chamarra o chaleco, sabría a que motoclub pertenezco y de qué localidad.

Fulana, a su vez, me diría también -sólo con la presentación- que es una motociclista experta, que le gusta la velocidad y le gusta mucho, que tiene el dinero suficiente para tener un modelo reciente, que prefiere -o al menos no le incomoda- verse sexy, que participa en carreras, maniobras o en viajes por carretera (nuevamente, es un motor muy grande para moverse únicamente en la ciudad), pero sobre todo, sin decirnos nada, sabríamos que somos capaces de levantarnos a las seis de la mañana un domingo para sentir el aire en el rostro, que hemos sentido miedo al no medir bien una curva, que seguramente hemos visto la carretera a milímetros del rostro y hemos tenido la suerte de poder contarle y seguir rodando.

Ambas miramos siempre hacia el frente, no por un asunto de motivación sino de seguridad y consideramos el aceite derramado como el enemigo número uno de nuestro camino. Y también, en una u otra medida, hemos soportado una y otra vez la absurda pregunta: *¿Esa es tu moto? ¿Y puedes con ella?* Por eso, y porque no en vano he ejercido el periodismo por 17 años, mezclarme en la comunidad y pertenecer a ella, no fue difícil.

### *5.1.2 La frontera no es México, es la frontera.*

Llegué a Tijuana en agosto de 2016 para descubrir que existe una gran diferencia entre el motociclismo regio y el tijuanaense, más allá de las diferencias del caló que convierte a las copilotas en “parrilleras” regias y “mochileras tijuanaenses”.

Los motociclistas tijuanaenses adoptaron los códigos de los *bikers* vecinos y, desde los nombres de los motoclubes (Mexican Riders, Two Wheels Mexican Knights...) hasta la

etiqueta de la Old School estadounidense, rigen el ambiente. Muchos de ellos tienen una predilección por las marca Harley-Davidson que raya en la devoción. Se niegan al debate sobre las fallas (bastante comunes, hay que admitirlo) en la mecánica de algunos modelos, se enojan al recordarles que existen modelos y marcas más confiables para carretera, eligen ser ciego incluso, al racismo, la xenofobia y el nacionalismo que cimenta a esta compañía. Poseer una motocicleta Harley es, de hecho, requisito en algunos motoclubes, al estilo gabacho. ¿Por qué? “Porque los *bikers* traemos Harleys”. Esa esa es la única y repetida (y absurda) respuesta. Este es el poder de la marca. Ahora bien, hay que recordar que muchos *bikers* en Tijuana viven o vivieron en “el otro lado”, por tanto, se sienten parte (aunque los agentes aduanales digan lo contrario) de esa cultura estadounidense, y se apropian de la marca y de las formas. Formas que, como ya revisamos, incluyen una etiqueta biker que no se observa en el resto del país. Pero la frontera es especial.

Similar a lo que sucede en otros estados de la Unión Americana, en Tijuana existe un Concilio de Motociclistas Bikers y un Concilio de Motociclistas Deportivos, lo cual dice mucho de la separación de las comunidades. Ambos suman unos 60 motoclubes, contando las asociaciones que no están afiliadas a estos órganos.

Asimismo, existen dos asociaciones de mujeres relacionadas con el motociclismo: *Princess Bikers* y *Beauty Brains & Bikes*. La primera asociación estaba compuesta exclusivamente por mujeres motociclistas, y después de un evento celebrado el 29 de abril de 2017, se desarticuló. *Beauty Brains & Bikes* es un grupo de *amigas del motociclismo*, conformado por una decena de mujeres que acompañan a sus parejas o amigos en los eventos, pero no poseen ni manejan una motocicleta regularmente, si bien algunas han manejado alguna vez. Este grupo está orientado a realizar eventos de beneficencia. Existió un motoclub de pilotas: Evolution, pero en 2016 ya había desaparecido. Esto no significa, sin embargo, que no existan mujeres motociclistas, sólo no están agrupadas como tales.

### 5.1.3 La mirada y el atisbo.

Siguiendo a Valenzuela (2015), utilizamos una perspectiva integradora en el trabajo de campo de la presente investigación: *La perspectiva emtic donde el adentro y el afuera son asumidos de forma simultánea, alternativa o intermitente*. (2015, p. 43). Así, descartamos ser esa

investigadora que se adscribe únicamente como *emic* o *etic*, puesto que soy participante en la población que estudio y también soy investigadora de ella.

Al formar parte de la comunidad que estudio que me permite tener acceso a los eventos y a las personas; por tanto, utilicé la observación participante, puesto que, como integrante del grupo, es natural el regresar una y otra vez a los escenarios de participación, formar parte de la observación de eventos en tiempo real y dar seguimiento a las entrevistas y comprobación de las mismas, por lo que la autoetnografía y la etnografía quedan plenamente justificadas como métodos de investigación, ya que dan cabida *tanto a los relatos personales y/o autobiográficos como a las experiencias del etnógrafo como investigador —ya sea de manera separada o combinada— situados en un contexto social y cultural.* (Blanco, 2012).

## 5.2 Puntualizaciones sobre el trabajo de campo.

Llevé a cabo entrevistas a profundidad dado que como técnica de investigación social es especialmente interesante para determinar los discursos arquetípicos de los individuos en sus grupos de referencia, ya que el individuo se refiere al grupo de referencia para formular evaluaciones acerca de sí mismo y de los otros. (Alonso, 1998)

Ahora bien, la entrevista como técnica permite averiguar hechos no observables, justamente como las motivaciones y los significados personales de la experiencia biker. Otra de sus ventajas es que no está limitada en el tiempo ni espacio y hace referencia a hechos pasados, presentes e indagar en un posible futuro. Dado que es semiestructurada permite orientar la plática a un tema, a la vez que deja abierta la posibilidad para que el entrevistado o la entrevistada profundicen y aporten elementos que puedan ser conceptos o categorías nuevas en la investigación. (Heinemman, 2003).

Opté por una guía de entrevista semi-estructurada, la cual transcurre entre la biografía básica (datos sociodemográficos, que nos permiten conocer estado civil, ocupación, responsabilidades familiares, clase), su historia en el motociclismo (que nos permite conocer la manera en que se sintió atraída por la motocicleta, así como el camino -sinuoso o no- que recorrió para poder conducirla), los retos que ha enfrentado a causa del motociclismo (tanto en el ámbito motociclista -ser o no admitida en tal o cual motoclub-, como en el ámbito laboral o familiar), la experiencia biker (el significado de ser una motociclista, las razones por las que maneja, las satisfacciones de conducir), el entorno biker (su opinión sobre el motociclismo, los

compañeros, las otras piloto, las copilotas) y sobre la auto representación y la representación (indumentaria, comportamiento, percepción sobre los motociclistas).

Realicé en total 30 entrevistas a profundidad; 14 a mujeres motociclistas en Monterrey y ocho entrevistas en Tijuana. Asimismo, entrevisté a dos mujeres copilotas en cada ciudad.

También sostuve entrevistas con cuatro motociclistas en Monterrey y dos de Tijuana, como una manera de deshacer algunos nudos y nodos de análisis. Con el fin de cubrir el mayor espectro posible, procuré que las pilotas entrevistadas tuvieran diferentes años de experiencia, así, algunas tienen dos años sobre la moto; otras, tienen entre cinco y 10; otras toda una vida. De igual forma, manejan estilos de motocicleta y cilindradas diferentes. Todas han viajado por carretera. Algunas pertenecen a un motoclub mixto, otras a un motoclub exclusivo de mujeres y otras son independientes. Todas las pilotas entrevistadas son dueñas de una motocicleta. Algunas son madres, otras no; algunas están casadas, otras no; unas heterosexuales; otras no; unas gozan de trabajo remunerado, otras no. En fin, considero que es un buen atisbo de la vida de las mujeres motociclistas en estas ciudades.

No.	Ciudad	Edad	Edo. Civil.	Hijos	Orientación	Exp.	Ocupación
1	MTY	45	Soltera	0	Heterosexual*	6	Profesionista Independiente
2	MTY	29	Soltera	2	Heterosexual	12	Empleada
3	MTY	44	Unión libre	2	Heterosexual	13	Ama de casa
4	MTY	29	Soltera	0	Heterosexual	11	Profesionista Independiente
5	MTY	44	Unión libre	2	Heterosexual	37	Dueña de negocio
6	MTY	37	Unión libre	1	Heterosexual	2	Profesionista Independiente
7	MTY	31	Soltera	0	Lesbiana	21	Profesionista Independiente
8	MTY	37	Soltera	1	Heterosexual	4	Profesionista empleada
9	MTY	45	Soltera	Si	Heterosexual	26	Profesionista Independiente
10	MTY	45	Casada	4	Heterosexual	4	Ama de casa.
11	MTY	41	Casada	0	Lesbiana	2	Profesionista empleada
12	MTY	33	Unión libre	2	Heterosexual	3	Empleada
13	TJ	38	Casada	3	Heterosexual	34	Profesionista empleada
14	TJ	37	Soltera	1	Heterosexual	4	Profesionista empleada
15	TJ	53	Unión libre	2	Bisexual	38	Jubilada.
16	TJ	23	Soltera	0	Heterosexual	4	No estudia. No trabaja.

17	TJ	40	Soltera	7	Heterosexual	10	Empleada
18	TJ	X	Soltera	1	Heterosexual	1	Jubilada.
19	TJ	42	Unión libre	1	Heterosexual	2	Empleada
20	TJ	64	Casada	Si	Heterosexual	32	Ama de casa.
21	MTY	33	Casada	1	Heterosexual	12	Empleada
22	MTY	33	Unión libre	0	Heterosexual	25	Profesionista Independiente

Cuadro 5.1 Perfil de las entrevistadas.

Debido a mi cercanía con el campo, realizar las entrevistas fue bastante sencillo. En el caso de Monterrey, hablábamos de lugares y personas en común; en el caso de Tijuana, las chicas me preguntaban por el motociclismo en Monterrey y, sorprendidas, me platicaban *the Tijuana way*. Nuevamente, el hecho de rodar con algunas de ellas, establece un lazo que nos coloca en el mismo lugar: entre los coches, con la cara al viento.

Los lugares en los cuáles se realizaron las entrevistas fueron en cafeterías, en la casa de las entrevistadas, antes de salir hacia un evento, en el evento mismo, en juntas de motoclubes y por teléfono. No faltó tiempo, no hubo silencios incómodos. Los viajes por carretera siempre dan mucho que contar.

Es pertinente mencionar que en dos ocasiones, la entrevistada llegó acompañada de su pareja sentimental (novio en un caso, esposo en el otro). Se platicó del tema y la investigación y a propósito, se alargó la sesión so pretexto de posponer la entrevista. En ambos casos, se volvió a platicar ya en lo individual con la entrevistada.

Además de las entrevistas, realicé observación participante en distintos eventos. En Monterrey: Monterrey Sigue 2017, Aniversario de Amazonas 2017, asistencia a seis juntas del motoclub, fiestas motociclistas. En Baja California: Primera Corrida Anual Tijuana-San Felipe 2017 "Por un niño feliz", Smile Run 2017 de Forasteros, Tijuana; Bautizo de Schiffer y Razo en Biker Libres, Tijuana; Póker Run 2017 y 2019 de Ángeles del Camino, Tijuana; Tijuana Bike Fest 2017 y 2018 en Tijuana; 51 aniversario de Sólo Ángeles, Tijuana; Despensatón de Biker Libres 2018, en Tijuana; 60 aniversario de Ángeles del Camino, en Tijuana; Rocky Point Riders 2018, en Rosarito; Caballeros 11 Aniversario en Tijuana, 2018; Bikers Libres y Linces Aniversario en Rosarito, 2018; Primer Festival Internacional de la Moto Tijuana 2019 el 25 de mayo de 2019; Segunda Rodada Unida Hermandad, 26 de mayo de 2019, Rodada a la Bufadora 2019. Además de las reuniones informales de fiestas, cafés y "raite" por la ciudad.

Atendiendo a las cuatro posturas teóricas que plantea Gold (1958), me reconozco en la postura del participante como observador cuando realicé entrevistas en Tijuana, ya que, si bien era una compañera motociclista, era una “fuereña”, con “colores” de otro Estado, por lo que las explicaciones sobre el motociclismo local abundaron, así como las confidencias. En esta postura:

El investigador es un miembro del grupo estudiado, y el grupo es consciente de la actividad de investigación. En esta postura, el investigador es un participante en el grupo que observa a los otros, y que se interesa más en observar que en participar, dado que su participación es un supuesto, pues él es miembro del grupo (p. 45)

Ahora bien, en Monterrey la situación es distinta, puesto que las y los motociclistas ubican perfectamente a mi motoclub y muchos son conocidos míos. Conozco la historia de muchos de los sucesos memorables del motociclismo regio de primera mano. Y respecto a mi motoclub, se puede decir que desempeñé la postura de participante completo: “se funde del todo en el entorno y se implica por entero con las personas y sus actividades” (Gold, 1958). El problema, dice el autor, es que puede perderse la noción de la investigación.

Es una paradoja interesante que puedan plantearse problemas éticos en relación con prácticas engañosas en ambos extremos, tanto si el investigador está plenamente implicado como si está completamente separado del entorno. Como resultado, la mayoría de los etnógrafos se colocan en algún lugar entre estos dos últimos roles. (p.45)

Y justo fue lo que hice: mediar entre las posturas, para no ser una extraña que perdiera la confianza, pero tampoco una más que se le olvidara el objetivo de la entrevista.

Finalmente, utilicé la triangulación de información para corroborar la información específica brindada por las entrevistadas y echamos mano del criterio de repetición y saturación de datos de Daniel Bertaux, quien considera que las entrevistas continúan hasta que no surja información diferente.

Se acepta que algo es válido y aceptable cuando se intuye o percibe que es así, teniendo en consideración conocimiento personal y de terceros; y/o, porque nuevos datos no aportan nada nuevo a las relaciones causales y/o conceptuales conseguidas. En cualquier caso, la saturación se emplea como un mecanismo para detectar y detener cualquier análisis o procesamiento de datos (Denzin y Lincoln, 1994)

Es decir, que la integración de nuevo material termina cuando no emergen nuevas categorías.



### *5.2.1 Males comunes.*

Si bien mi población de estudio se delimita a mujeres motociclistas de Tijuana y Monterrey, consideré que la posibilidad de comparar experiencias con moteras de otros lugares resultaría exploratoriamente interesante. Por tanto, acudí a la Quinta Reunión de Mujeres Motociclistas Babes Rides Out 2017, celebrada en Joshua Tree, California, con el fin de comparar experiencias de mujeres motociclistas en la frontera, ya que las dinámicas fronterizas marcan la vida tijuanaense. Además, durante mi estancia de investigación en España, acudí a un evento exclusivo para mujeres motociclistas en Madrid: Woman on Wheels, 2018. En todos los casos, se utilizó la misma guía de observación, que se adjunta en anexos, y sigue los ejes de contexto (destacando sobre todo las diferencias entre uno y otro espacio), participantes y personajes (en una reunión queda claro quién es el motociclista de mayor “rango” y quiénes son las invisibles), interacción de las mujeres (entre ellas mismas o con el resto de los sujetos), códigos no explícitos (comunicación no verbal, consideraciones respetuosas) y tradiciones conservadas. Si bien las conversaciones sostenidas en estas observaciones internacionales no se registran dentro de la población de estudio, si suman al conocimiento general del estado de la cuestión, ya que se constató con sorpresa que las mujeres motociclistas enfrentan barreras similares.

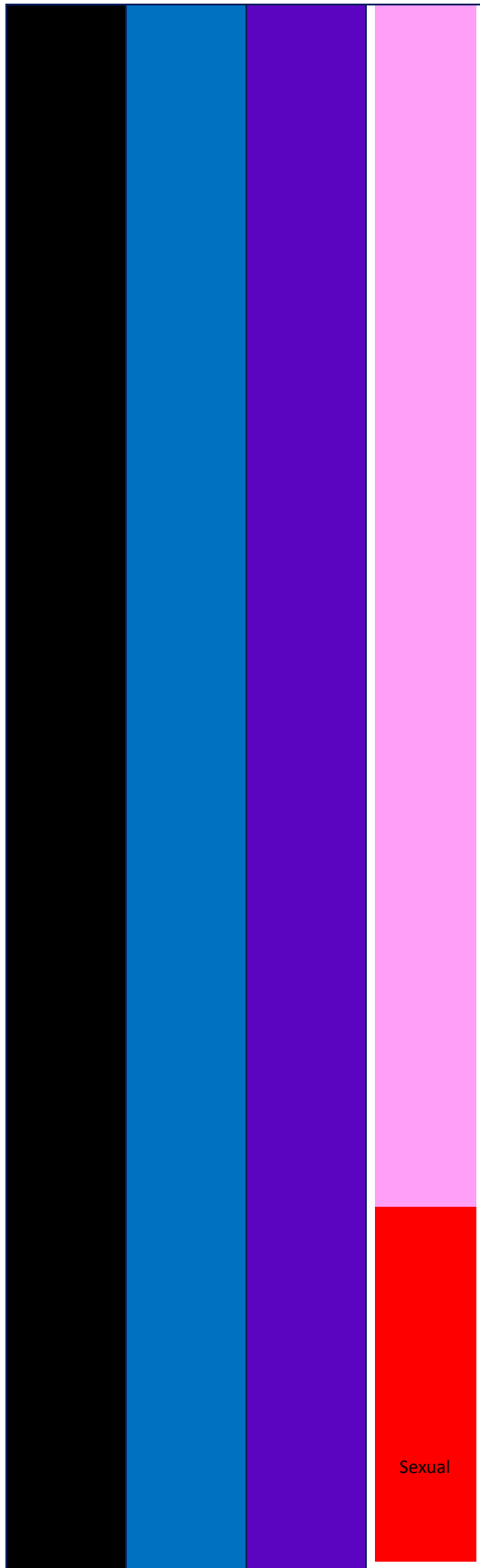
### *5.3 Operacionalización.*

Con la pregunta de investigación como guía, se elaboró un esquema conceptual para orientar el análisis. Siguiendo a Avalos y Utley (2014), se construyó este esquema a priori -que parte de lo abstracto a lo concreto- y se modificó a medida que avanzó la investigación.

Utilicé el concepto de la construcción de identidad de las mujeres motociclistas, atravesadas por las relaciones de poder, con las dimensiones 1) individual 2) social 3) sexual y 4) económica. Arrojó los siguientes componentes y observables.

Concepto	Dimensiones			Subd.	Componentes	Observables
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">           Construcción de la identidad motociclista         </div>				Autoadscripción	- Significación de ser motociclista.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trabajo de cuidados.</li> <li>- Elección de motocicleta.</li> <li>- Necesidad de autoaprendizaje porque nadie dio apoyo.</li> <li>- <i>Expertise</i> en la motocicleta.</li> <li>- Anécdotas sobre sentimiento de pertenecer a un mundo que no les corresponde.</li> <li>- Desafíos.</li> <li>- Mujer empezó tarde en la moto.</li> <li>- Mención del feminismo, identificación como feministas.</li> </ul>
				Heteroadscripción	- Estigmas, prejuicios, estereotipos	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Etiquetas de mujer fácil, loca, lesbiana, drogadicta, delincuente, machorra.</li> <li>- Falsa idea del mundo biker</li> <li>- Reiteración de que las motos son cosas de hombres.</li> <li>- Reconocimiento por hacer cosas excepcionales, como ser biker.</li> </ul>
				Experiencia biker	- Motivaciones  - Retos enfrentados	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gusto, pasión, reto, sentimiento de hermandad.</li> <li>- Me dijeron que no podía, autoaprendizaje, coacheo masculino, desconocimiento del mundo biker, viajar, subir la cilindrada, accidentes</li> <li>- Retos enfrentados: temor al peso de la motocicleta, discriminación por cilindrada.</li> <li>- Escape, tiempo personal, sentimiento de libertad, escape, coacheo femenino.</li> </ul>

					<ul style="list-style-type: none"> <li>- Satisfacciones</li> <li>- Goce de sentidos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sentir el viento, los elementos naturales, la adrenalina.</li> </ul>
			Social	Familia	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Postura</li> <li>- Influencia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trabajos de cuidados.</li> <li>- Apoyo/oposición por riesgo de accidentes, porque se ve mal.</li> <li>- <i>Bikers</i> en la familia</li> </ul>
				Pareja	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Control de pareja</li> <li>- Postura</li> <li>- Influencia</li> <li>- Pertenencia biker</li> <li>- Autoregulación</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trabajos de cuidados.</li> <li>- No sales sin mí, no viajas sin mí, no perteneces a otro mc.</li> <li>- Apoyo/oposición por riesgo de accidentes, porque se ve mal.</li> <li>- Motociclista antes de ser pareja</li> <li>- Es / No es motociclista, problemas con pareja por esto.</li> <li>- Ir de mochila para no hacerlo sentir mal, viajar sólo con él, no ir a antros o eventos sin él.</li> </ul>
				Trabajo	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Control laboral</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prohibición de acudir a trabajar en motocicleta.</li> </ul>
				Motoclubes	<ul style="list-style-type: none"> <li>Motoclub masculino / mixto:</li> <li>- Identificación de prácticas machistas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trabajos de cuidados, es un mundo de hombres, gaslighting.</li> <li>- Rechazo a mujeres en motoclub.</li> </ul>

	<p>Motoclub mixto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Identificación de prácticas machistas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trabajos de cuidados, es un mundo de hombres.</li> <li>- Mujeres sin puestos de poder en el motoclub.</li> <li>- Conflictos al tratar con hombres.</li> <li>- Acoso sexual a mujeres.</li> <li>- Respeto porque eres casada.</li> <li>- Respeto a las pilotas, no a las copilotas.</li> <li>- Celos de las parejas.</li> <li>- Rivalidad con las copilotas.</li> </ul>
	<p>Motoclub femenino:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Identificación de prácticas machistas</li> <li>- Independientes</li> <li>- Prácticas socioculturales</li> <li>- Referentes identitarios</li> <li>- Conformación de motoclubes según la motocicleta.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trabajos de cuidados.</li> <li>- Conflictos entre mujeres,</li> <li>- Rivalidad entre mujeres.</li> <li>- Apoyo entre mujeres, aumento de mujeres motociclistas, coacheo femenino.</li> <li>- Preferencia de rodar sola.</li> <li>- Integración al motoclub, ritual de bautizo, participación en eventos, viajes en carretera, alcohol como práctica, obras de caridad.</li> <li>- Chaleco, parches, pines, camisetas, pañuelos, guantes, botas, chamarras, llaveros, campanas, hebillas, anillos, collares, carteras, blusas, uso del caló, música relacionada.</li> <li>- Comparaciones entre motoclubes deportivos y choppers.</li> </ul>
<p>Sexual</p>	<p>Práctica hetero</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reproducción de heteronormatividad</li> <li>- Condescendientes con la diversidad sexual. (Las aceptamos aunque sean lesbianas)</li> <li>- Preocupación por reafirmar su heterosexualidad mediante marcadores como el color rosa.</li> <li>- Interés por llamar la</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>- atención de los hombres.</li> <li>- Preocupación por la edad</li> <li>- Rechazo / disgusto a las lesbianas.</li> <li>- Percepción de la etiqueta lesbiana como algo negativo. (Nos dicen que somos lesbianas, drogadictas, ladronas)</li> </ul>
	Práctica lesbiana	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reproducción de heteronormatividad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Permanecer en el clóset.</li> </ul>
Económica	Dimensión Económica	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dependencia de familia.</li> <li>- Dependencia de pareja.</li> <li>- Independencia por empleo.</li> <li>- Independencia por negocio propio.</li> <li>- Privilegio de clase al no preocuparse por el dinero.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Familia (apoyo, oposición)</li> <li>- Pareja (apoyo, oposición, control)</li> <li>- Trabajo (ocupación, control laboral)</li> <li>- Negocio propio.</li> <li>- No preocuparse por el dinero.</li> </ul>
	Gastos del motociclismo		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Motocicleta (compra, compra moto china, mantenimiento, llantas, subir la cilindrada)</li> <li>- Equipo de seguridad (casco, chamarra, guantes, chaps, botas)</li> <li>- Indumentaria (parches, chaleco, camisetas eventos, pines)</li> <li>- Accesorios (bolsas, hebillas, collares, anillos, llaveros)</li> </ul>

						<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eventos (asistencia a aniversarios, a eventos locales o cercanos)</li> <li>- Viajes (salidas o raites: gasolina, hotel, comidas, evento)</li> </ul>
--	--	--	--	--	--	--

Cuadro 5.2 Operacionalización de conceptos.

#### 5.4 Análisis.

Para el posterior análisis, nos guiamos por la técnica de la Teoría Fundamentada de Glasser y Strauss (1967) bajo la propuesta constructivista de Charmaz (2014):

I chose the term “constructivist” to acknowledge subjectivity and the researcher’s involvement in the construction and interpretation of data and to signal the difference between my approach and conventional social constructionism of the 1980s and early 1990s... For me, subjectivity is inseparable from social existence. (p.14)

Utilizo la propuesta de Charmaz, perteneciente a la segunda generación de investigadores en Teoría Fundamentada. Ha insistido en la importancia de incorporar la experiencia, las decisiones y las interpretaciones del investigador en todas las fases del proceso de investigación con el fin de comprender hasta qué punto los intereses y suposiciones del investigador intervienen en él... *De acuerdo con ella son dos los objetivos que hay que cumplir: (1) hacer explícito el proceso de construcción intersubjetiva de los datos y (2) mostrar las relaciones de poder y de confianza sujetas al proceso de recolección de la información.* (Centeno, 2014)

Para este fin, utilizamos CAQDAS<sup>77</sup>, software para el análisis cualitativo de datos asistido por ordenador, específicamente el Atlas TI, dado que favorece la sistematización, recuperación y codificación de información, además de la inclusividad de distintas fuentes de datos y la visualización de los resultados. (San Martín, 2014) Asimismo, añadimos imágenes de redes sociales virtuales, específicamente de páginas, grupos y perfiles de Facebook, así como de grupos en WhatsApp. Considero que ejemplifican la información de las entrevistas.

##### 5.4.1 El insight.

La pregunta clave de la técnica de la Teoría Fundamentada es: ¿Qué está sucediendo aquí? (Glaser, 1978). Reflexionaré sobre el nacimiento de esta investigación. Retrocedamos en el tiempo para hablar de mi experiencia como mujer motociclista.

<sup>77</sup> Acrónimo de Competer Asistid Cualitativa Data Software.

Con los años y los kilómetros, conocí a muchos hombres y muy pocas mujeres motociclistas, ninguna presidenta de motoclub mixto alguno. Empecé mi primer viaje en solitario: participé en el Primer Encuentro Nacional de Mujeres Motociclistas de México en el 2007. Tuve que viajar sola porque mis compañeros de motoclub se enfrentaron al enojo de sus esposas y novias dada la naturaleza del evento. Constaté que, a pesar de ser un evento exclusivo para mujeres, la atención giraba en torno a los varones. Fui testiga del surgimiento y posterior desaparición de organizaciones de mujeres motociclistas. Acudí y todavía acudo a eventos en los cuáles las mujeres son, a veces, invisibles o solo visibles si tienen el parche que las etiqueta como propiedad de un hombre. O si están desnudándose arriba del escenario. Después de todo, las juntas de muchos motoclubes son territorio prohibido para mujeres. Comprobé que, a pesar del tiempo y los kilómetros transcurridos, hay todavía más mujeres en los asientos traseros de las motocicletas que los delanteros. Existe una pugna entre las mujeres pilotas y las copilotas. Y, muchas veces, la carretera es una pasarela para lograr la admiración masculina y existe un esfuerzo extra por hiperfeminizarse para no ser catalogada como lesbiana. Esto sucede en el motociclismo.

Y así nacieron mis porqués: ¿Por qué no existen mujeres en posiciones de poder en los motoclubes?, ¿Por qué se nos sigue negando la entrada a ciertos motoclubes?, ¿Por qué nos esforzamos tanto por agradarles a ellos?, ¿Por qué las asociaciones de mujeres motociclistas corren la misma suerte que los motoclubes, pero a mayor velocidad, es decir, por qué se separan más rápido? ¿Por qué las mujeres motociclistas, a pesar de los prejuicios sociales, insisten en manejar motocicleta?

La reflexión obligada: de qué manera nos involucramos en esto. El motociclismo es un campo muy bien definido. Nadie es motociclista por casualidad. De hecho, utilizamos los cinco señalamientos de Stebbins (2001) para hablar de ocio serio: inversión de tiempo considerable, energía, recursos, perseverancia y el desarrollo de habilidades especiales. Las mujeres se vuelven motociclistas: a) porque su papá, su hermano, su novio o esposo lo son y ellas se interesaron, b) porque han sido copilotas y decidieron que podían manejar también, c) la suma de a y b, d) porque les gustan las motocicletas, e) porque son su fuente de trabajo.

Y las dificultades no se terminan con la adquisición de una motocicleta, empresa considerable tomando en cuenta la inversión económica necesaria. Las jerarquías en el motociclismo quedan claras y todavía existen lugares vedados para las mujeres. Las mujeres,

si es que son aceptadas como miembros de un motoclub, rara vez ocupan cargos de importancia. En algunos motoclubes que las mujeres no pueden entrar a las juntas. No tienen voz ni voto. Como me diría el presidente de uno de los más antiguos motoclubes, cuyos integrantes solamente ruedan en motocicletas marcas Harley Davidson: “Tú podrías rodar con nosotros porque traes un motor grande, ya después vemos como la cambias”, para corregir inmediatamente: “Ah, pero eres mujer. No podrías traer chaleco de socio”.

Cada grupo tiene sus propias reglas de entrada, algunos incluyen años de prospectos, otros meses. El objetivo del motoclub es permanecer y crecer, pero sobre todas las cosas: rodar. Rodar en carretera. Performar de biker, porque no se es biker solo, se precisa de la mirada de los demás. Cumplen con las convenciones populares de las industrias culturales, los entendimientos de ser biker y actuar como rebeldes sin causa, aunque tengan causa, trabajo, familia, paguen impuestos, respeten los altos. Con todo y eso, cumplen con la indumentaria de rigor: chaleco, piel y actitud. Mucha música y mucho alcohol. No le rinden cuentas a nadie, más que a su propio motoclub. Se apoyan entre ellos, también en las condiciones materiales: accidentes, problemas con las máquinas.

No manejan bien el cambio. Por eso les irrumpe tanto que las mujeres estemos en el asiento de enfrente. A la par. Les invadimos el espacio. Transgredimos la norma. Siempre es más cómodo tener a una mujer atrás, que dependa del piloto. Pero estas mujeres motociclistas están cambiando eso, sin pedir permiso. Y esto da lugar a una serie de conflictos que originan, en parte, esta tesis.

## 5.5 Codificación.

Charmaz (2014) recomienda de manera enfática ignorar la máxima *If it moves, code it*. (Richards and Morse, 2007: 146). Codificar es el primer paso del análisis: identificar unidades mínimas cargadas de significado y etiquetarlas bajo un código. Al codificar datos, analizamos línea por línea las entrevistas, sistematizamos la información, nombrando en términos concisos, para posteriormente, tras una minuciosa revisión de lo codificado, se construyan categorías analíticas o familias de códigos. Las categorías explican ideas, eventos o procesan los datos. Pueden incluir temas comunes y patrones en diferentes códigos. Se buscó construir las categorías conceptuales, heurísticas, interpretativas, para finalmente, relacionar las familias de códigos entre sí para establecer los ejes de análisis.



Tras diversas revisiones al primer nivel de codificación, se identificaron 128 códigos, encasillados a las dimensiones anteriormente mencionadas: 1) individual, 2) social, 3) sexual y 4) económica. Cada dimensión agrupó, a su vez componentes que desembocaron en subcomponentes y observables empíricos. Pueden consultarse los mapas en los anexos correspondientes

## VI. HALLAZGOS Y DISCUSIÓN.

El presente capítulo contiene los hallazgos del trabajo de campo realizado y la discusión teórica consecuente. Tras quince años de motociclista, más de dos años de observación participante continúa y más de treinta entrevistas. ¿Qué se encontró en la investigación? Hablaré de retos, motivaciones, estrategias y contradicciones.

1. Las mujeres motociclistas en Tijuana y Monterrey enfrentan los siguientes retos:

- a) La falta de referentes femeninos motociclistas.
- b) El rechazo de familia, pareja y/o amigos.
- c) El autoaprendizaje como única alternativa.
- d) Dependencia económica de la familia/pareja relacionada con la inequidad económica.
- e) El prejuicio social asociado al estereotipo y al estigma en el ámbito laboral.
- f) La discriminación por parte de la comunidad motociclista, que se manifiesta en exclusión, agresión y/o tokenismo.
- g) La invisibilización de la mujer como mercado meta.
- h) La rivalidad entre mujeres pilotas y copilotas.
- i) La violencia por parte de la comunidad motociclista, desde acoso verbal hasta violencia física.

2. Las mujeres motociclistas en Tijuana y Monterrey señalan las siguientes motivaciones:

- a) La satisfacción inherente al manejo de la motocicleta.
- b) La satisfacción de hacer algo que les está vedado socialmente.
- c) El goce del tiempo personal, libre del trabajo de cuidado de otros.
- d) El sentimiento de pertenencia a una comunidad.
- e) El reconocimiento por parte de un sector de la sociedad.

3. Las mujeres motociclistas en Tijuana y Monterrey establecen las siguientes estrategias:

- a) Excluidas de motoclubes mixtos, optan por formar motoclubes exclusivos de mujeres.
- b) Aceptadas en motoclubes mixtos, forman organizaciones exclusivas de mujeres.
- c) Crean una narrativa de la mujer biker superior al resto de las mujeres.

d) Se autorregulan para no lastimar la masculinidad tóxica de su pareja o amigos.

4. Las mujeres motociclistas de Tijuana y Monterrey sostienen las siguientes contradicciones:

a) Se enorgullecen de la amistad entre mujeres / rivalizan con otras mujeres, pilotas o copilotas.

b) Se hiperfeminizan para no ser etiquetadas como lesbianas / Se masculinizan para ser aceptadas.

c) Reclaman rechazo de los grupos masculinos / Declaran que es más fácil convivir con hombres que con mujeres.

d) Manifiestan el rechazo por ser excepcionales al realizar una actividad considerada masculina / Se jactan de serlo y buscan el reconocimiento de los otros.

Realizaremos entonces la presentación de las entrevistas y el análisis a un tiempo. Es importante notar que los elementos que componen la identidad de la mujer motociclista se intersecan y resulta imposible, por ejemplo, separar los trabajos de cuidados de los roles de género y la dimensión económica, por tanto, clasificamos según el análisis metodológico y así hablamos de autoadscripción, heteroadscripción, experiencia biker, familia, pareja, trabajo, motoclubes, prácticas sexuales y dimensión económica.

6.1 Autoadscripción: “básicamente aprendí yo”.

Seguimos a Giménez (2009) cuando define la autoadscripción como: “la inclusión de la personalidad individual en una colectividad hacia la cual experimenta un sentimiento de lealtad” (p. 31). ¿Qué es lo que hace a una mujer decidirse a integrarse a un espacio de género masculinizado como el motociclismo?

Repasemos las influencias individuales: todas las entrevistadas sin excepción señalaron una influencia masculina, ya sea el padre, el hermano, la pareja o un amigo. Ninguna refirió a una mujer como inspiración. Ahora bien, al narrar sus inicios en el motociclismo, refieren:

a) un gusto “desde siempre” por las motocicletas:

Las motos siempre me gustaron desde chiquita, de hecho me salía en la cuadra y si pasaba un niño en una moto ahí lo paraba y le decía que me la prestara que al cabo que no me iba a ir a ningún lado que ahí vivía yo y me iba con la moto. (Amy, comunicación personal)

b) un gusto “heredado” por el padre o el hermano:

A mí el que en realidad me incursionó fue mi papá, el manejaba moto. Yo soy la mayor, y luego siguen dos hombres, entonces era “o te quedas o te vas con nosotros a las motos”, entonces no había otra opción, iba yo con mis barbies arriba de la moto, llorando, me acuerdo, llorando, me subía desde muy chiquita, yo creo que tenía unos 6, 7 años que me subieron ya a una moto. (Bea, comunicación personal)

c) un estilo de vida asociado con su infancia en el campo o rancho y las motos

llamadas “cerrerías” (cuatrimotos o motocross):

Lo primero que haces antes de empezar a caminar, ya es subirse a una moto. Entonces, desde entonces eran las motos, las motos. Todo mundo se iba en su moto a la escuela. La diversión son las motos. En ese tiempo era muy bonito vivir en San Felipe. Eras libre, entonces, nos criamos andando en moto. (Candy, comunicación personal)

Nuevamente, las referencias siempre son masculinas puesto que, como lo hemos establecido anteriormente, el motociclismo es un espacio de género masculinizado, tal como las industrias culturales nos lo representan. Esto no significa necesariamente un coacheo masculino, puesto que si bien en algunos casos los varones -tradicionalmente el padre, la pareja en cuestión o algún amigo- enseñó a manejar a alguna de las entrevistadas, la mayoría expresó que se vieron obligadas al autoaprendizaje:

Sola me enseñé, nada más pregunté, para abajo la primera, en medio neutral, la 2ª, 3ª, 4ª, y 5ª, son para arriba y como siempre manejaba puro estándar no se me complicó y sola me enseñé ahí. (Fury, comunicación personal)

Es común que las principales influencias de las entrevistadas para manejar motocicleta no aprueben la intención de convertirse en pilotas, aduciendo preocupación por el riesgo que conlleva la actividad, pero también, en un franco rechazo a la desviación de los roles de género que supone que una mujer maneje una motocicleta.

El día que la compré ni siquiera sabía manejar, tuve que hablarle a un amigo para que fuera a la agencia, recogiera la moto y se la llevara a mi casa. O sea, yo nada más sabía prenderla y más o menos los cambios, pero la verdad, nunca había manejado una moto. Entonces, mi novio en ese entonces, pues ni modo, me tuvo que ayudar, no le gustó nada la idea. Típico machista de que ‘cómo tú, ¿vas a andar en una moto? Vas a andar sola, es un mundo de hombres, ya sabes’. (Belle, comunicación personal)

Y es que una mujer que maneja su motocicleta es, como lo dice Barbara Joans (1977) una “gender traitor”, una traidora a su género, cuya principal transgresión es saltarse la heteronorma de obedecer al varón y que, además, es capaz de ocupar el asiento delantero, un lugar socialmente establecido para los hombres. Belle, como tantas de nosotros, debería de ser

obediente y conformarse con ser pasajera, no pilota; acompañante, no protagonista. Es común que las parejas presionen a las mujeres para que dejen las motos:

-¿Y los galanes nunca te dijeron deja la moto?

-Sí, toda la vida. Todos, y más aquí en Monterrey, los hombres son súper machistas entonces ver a una mujer arriba de la moto es como controversia... así de cómo va a andar la vieja arriba de la moto. (Bea, comunicación personal)

A esto hay que sumarle el candado rosa de la maternidad. Las entrevistadas que son madres no dejaron de mencionar que la principal preocupación al irse en carretera era regresar para ver por sus hijos:

Nomas que me cuide Diosito porque pues tengo que llegar a casa a ver a mis chaparros, nomas al salir, cuídame, hazme llegar con bien a mi casa porque tengo quien me espere. (Megara, comunicación personal.)

Así como es una constante en los viajes, es a veces un impedimento para involucrarse en el motociclismo. Además, la cuestión económica es un asunto importante que considerar, puesto que la inversión de tiempo y dinero es considerable:

Todo empezó por un ex novio, ¿eh? yo mochileaba con el, cuando terminamos, yo decidí, seguir en la vida biker, porque siempre me ha gustado, pero nunca me había animado por los riesgos, y porque tengo una hija... se me hacía como muy difícil poder yo adquirir mi moto, ya después de que termino con el me doy cuenta que realmente no es tan difícil, poderte comprar una moto y sobre todo poder aprender a manejar una moto. (Remi, comunicación personal.)

Es común que las mujeres, en cumplimiento con la designación de su rol femenino heteronormado, abandonen el motociclismo durante sus embarazos e inclusive, algunas no regresan a él.

Pues durante el embarazo inclusive yo llegué a estar embarazada y a lo mejor me dirán inconsciente pero todavía a los 5, 6 meses todavía como no se me notaba mucho la pancita ahí andaba trepada en la moto todavía. Ya después ya no me subí, a los 2 años me vuelvo a embarazar y ahorita ya retomé alrededor de hace 5 años, otra vez volver a subirme a una moto, volver a comprar otra. (Reina, comunicación personal)

En esta primera revisión de lo que lleva a una mujer manejar una moto, las entrevistadas mencionaron a la familia, a la pareja, a los hijos. Como advertimos antes, elementos que unos y otros se entrelazan y son indivisibles en la identidad de la mujer motociclista, transformándose en ocasiones en escollos a superar.

### 6.1.1 “Llegué a las motos por coraje”: guiño al empoderamiento.

Las mujeres entrevistadas destacaron los retos que les significó ingresar al mundo biker. El desafío personal que para algunas de las entrevistadas representó aprender a manejar la motocicleta atraviesa el reclamo de independencia y la noción de autoestima:

Mi ex esposo manejaba moto, tenía una moto muy bonita, y el me decía siempre que se la lavara, y yo se la lavaba, pero yo me quería subir, pero el me decía que no me subía porque yo estaba muy gorda, entonces yo decía algún día voy a tener una moto y yo la voy a manejar y le voy a decir no me subiste a la moto, pero yo la se manejar la moto, y así fue como empezó todo. (Megara, comunicación personal)

Podría decirse que la motocicleta “empoderó” a Megara, sin embargo, considero el término como limitado, cooptado al despojarlo de su capacidad de movilización política por un sistema que resume ahora “empoderamiento” como una rápida -y muchas veces, efímera- mejoría en las condiciones materiales de las mujeres de una comunidad, sin combatir los graves problemas que ocasiona la inequidad de género que quedan explícitas en la experiencia de Megara, inequidades no sólo de orden simbólico sino también de orden material. El secuestro y la neoliberalización del término empoderamiento funciona para poner en marcha políticas públicas que no terminan de beneficiar a las destinatarias, puesto que el problema reside en que no ataca de fondo las discriminaciones por razón de género y si responsabiliza a las mujeres

En tanto sujeto de opciones (de mercado) y un consumidor de servicios, dicho individuo está obligado a ampliar su calidad de vida mediante sus propias decisiones. En este nuevo “cuidado de sí mismo”, cualquiera se vuelve un experto, responsable de manejar su propio capital humano para maximizar sus efectos” (Fraser, 2003: 30).

En esta ocasión, el “coraje” que refiere Megara la llevó no sólo a manejar motocicleta, sino a adquirir una y posteriormente integrarse al mundo biker de su comunidad... en donde sufrió una y otra vez los embates del machismo, lo cual trajo, por supuesto conflictos con hombres y con mujeres. Kent, otra de las entrevistadas, refiere asimismo lo que le representa ser pilota:

Haz de cuenta que me dijeron “Ahí te va la moto y ahí te va tu paquete de autoestima!, o sea por las nubes, era que pasaba y sentía que la gente me miraba y yo así de “wow”. (Kraken, comunicación personal)

El “paquete de autoestima” que refiere la entrevistada está directamente relacionada al reconocimiento social que conlleva el hecho de que una mujer realice una práctica

excepcional, en este caso, excepcionalmente masculina. Por supuesto, está relacionado con la heteronorma, los roles de género y el espacio de género masculinizado.

Existen imágenes en redes sociales virtuales y grupos de WhatsApp en los cuales se refuerza la idea de un empoderamiento a raíz de ser pilota. Repasemos algunos:



Captura de pantalla 6.1  
Mujer dominante.  
FB Biker Castroso. 10 de enero  
de 2017.



Captura de pantalla 6.2  
Mujer alfa.  
FB Pink Biker mx. 29 de noviembre  
De 2017.



Captura de pantalla 6.3  
Todos quieren.  
FB Pink Biker mx. 25 de mayo  
De 2017.

Cabe mencionar que en la primera imagen, publicada por Biker Castroso, una página masculina, utiliza una ventriloquía discursiva en la que el hecho de manejar una motocicleta esté relacionado con ellos. Existen demasiados entresijos en el cisheteropatriarcado como para lograr la dominación masculina en dos ruedas. Y, por supuesto, la alusión al poder sexual de la mujer en moto, es explícita.

La segunda imagen es una postal *wanna-be*, una postal *poser*, una imagen que intenta mover a la risa, pero nada más. No conozco ningún mochilo. Ninguno. Ni uno solo. No existen, nadie los ha visto, son una quimera, leyendas de la masculinidad frágil. En el caso de los varones, muchos dicen que prefieren “irse a pie” que subirse al asiento trasero de un compañero en caso de un accidente o descompostura de la moto. Por supuesto, se ha dado el caso, pero no hay fotos circulando en internet (como si hay de otros accidentes o anécdotas), no hay “cura” de ese tipo en los grupos. Es uno de los tabúes más conservados. Los hombres simplemente no van de mochilas, no son parrilleros. Prefieren no ir.

La tercera imagen de nuevo versa sobre el fetiche que significa una mujer en moto. Por supuesto, la chica de la imagen corresponde al mandato vigente de la belleza heteropatriarcal:

mujer joven, con cuerpo de modelo de pasarela, cabello largo, blanca. Belleza occidentalizada. Las mujeres motociclistas mexicanas no somos así, pero esta página distribuye ese ideal de belleza y vende la imagen de deseable.

### 6.1.2 “*Mis colores me hacen sentir importante*”: sentimiento de pertenencia.

*Cuando en la carretera veas a un motociclista, debes tener cuidado porque al rato te sale el otro. Siempre van al menos dos. Hay que tener cuidado de no pegarles, porque a veces van muy rápido.* Este consejo paterno reflexiona sobre las prácticas de los *bikers*: está al tanto de la costumbre de acompañarse en el camino y evidencia la manera poco prudente que algunos tienen de conducir y por tanto, la necesidad del automovilista de estar pendiente para poder reaccionar en dado caso de accidente. *Siempre van al menos dos.* La importancia del plural tiene que ver con seguridad, pero también con comunidad.

Ciertamente, existimos aquellos que disfrutamos el camino en solitario, pero no deja de ser riesgoso y poco práctico en caso de un choque o descompostura, por eso procuramos viajar en caravana, desplegando la potencia de los motores y jactándonos en la manada. No en vano el objetivo de los motoclubes es permanecer y crecer, si bien para las mujeres motociclistas el asunto primero es que, para permanecer, es necesario ingresar. Tanto en Tijuana, como en Monterrey, existen motoclubes que no permiten el ingreso de mujeres, situación que analizaremos a profundidad en las siguientes páginas, al igual que la situación de las mujeres en los motoclubes mixtos, puesto que si bien tienen derecho a voz y voto, siguen relegadas de los puestos de poder. Es por eso por lo que abundan las asociaciones exclusivamente de mujeres y esto es un motivo de orgullo para muchas pilotas.

Mi amiga me dice: “somos una agrupación de mujeres que pues también somos un motoclub” y le dije “órale y ¿que hay que hacer?, ¿Cuántas juntas? Prácticamente a quien hay que matar para los parches”, me dice “no, no, no, con el tiempo constante vamos a ver tu colaboración con el club o con la agrupación” y bueno estamos aquí apoyando y hasta la fecha y me siento muy a gusto”. (Reina, comunicación personal)

*Matar por los parches o Ganarse los parches* se traduce a *¿cuántas juntas tengo que acudir par ser parte del motoclub?* Pues tradicionalmente es un requisito exigir un mínimo de asistencia a los nuevos integrantes tiene un alto sentido de pertenencia al grupo:

Me compré la moto por ser parte de una cultura del motociclismo. También decía yo pues porque también finalmente un parche o unos colores me los gano yo. No quiero unos parches o



unos colores que me los peguen porque mi marido es el de un club. (Kim, comunicación personal)

Tal y como revisamos en la iconografía motociclista, los colores son invaluable. No sólo dan información práctica (nombre del club, localidad, adscripción) representan mucho más: el honor de todos aquellos que portan el mismo nombre. Esta veneración es compartida, en mayor o menor medida, por todos los que pertenecen a un motoclub: *“Mis colores siempre los cargo, me hacen sentir importante”*. (Megara, comunicación personal)

La pertenencia a la comunidad es parte fundamental de la identidad y la interiorización de las normas del grupo al considerar al chaleco mucho más que una prenda, habla de la integración de las mujeres motociclistas a las dinámicas de la cultura biker.

### 6.1.3 *“¿Cómo que una mujer va a estar haciendo un club?”: resistencia al cambio.*

Un argumento machista muy socorrido es que las mujeres se excluyen de los espacios voluntariamente, *por eso hay tantos clubes de mujeres motociclistas y luego ni ellas solas se aguantan* (Cool biker, entrevistado). Las entrevistadas dan tres razones por las cuáles su paso por los motoclubes ha sido itinerante:

1. No las aceptan como integrantes. No tienen derecho a voz ni a voto, no entran a las juntas, no portan los colores de miembro; ellas son acompañantes, copilotas, mochilas, parrilleras, old ladies. Pero no son integrantes. La siguiente cita es amplia pero demuestra el nivel de control que ejercen los motoclubes con sus miembros, con relación a las mujeres:

Hace como 4 meses yo andaba con uno de un motoclub, en el primer evento que fui con él yo llevaba mis colores, y el presidente le llamo la atención a él, le dijo que si por favor me podía quitar los colores, y le dije a él “Pero ¿por qué? Haz de cuenta que me vas a encuerar, yo voy a un evento y soy feliz portando mis colores, porque los respeto, ¿Cómo crees que los voy a guardar en la bolsa?”, y luego me dice “Es que si no, no vas a poder ir conmigo”, y yo: “Ah, ok, pues no voy” y él: “No, es que no te pongas así, quitatelos y ya llegando al evento te los pones” y con tal de no salir en problemas con él me los quité y los eché a la mochila.

Ya llegando allá me los puse y luego le dije al presidente: “¿Por qué me tengo que quitar los colores? Yo respeto su club y usted debe de respetar mi club”. Me dice “te lo voy a decir porque: es una regla del club -dice- al portar tú tus colores, él no está mostrando sus colores porque vas a espaldas de él y estás quitándole la visibilidad a los colores”. Y le digo: “Pues igual, esto se me hace bonito porque se supone que en el motociclismo somos hermanos y si ven, una Lady Tal con un Sólo Ángeles quiere decir que hay hermandad y todo eso”. Y él insistió: “No, es una regla”.

Después mi pareja me dijo: “Vas a tener que salirte del club para yo darte mis colores”, y le dije que no y pues bye bye, y nada mas por eso le dije “ok cada quien por su lado, porque yo no me voy a quitar mis colores, porque yo entré ahí me dieron oportunidad siendo mujer, que no a cualquiera le dan esa oportunidad, entonces pues yo me quedo con mis colores”. Y me quedé

con mis colores, me voy a buscar a un vato que si me quiera bien. (Megara, comunicación personal)

2. Las aceptan como integrantes, pero bajo un esquema de tokenismo que les impide ocupar puestos de poder al interior de motoclub. *Yo he visto historia de muchas mujeres motociclistas, pero en sí los motoclubes siempre han sido gobernados por hombres. Algarabía, entrevistada.* O bien, son víctimas de acoso por parte de las parejas de los miembros e inclusive de los propios miembros.

Una de las cosas por las cuales estoy en un club de mujeres es que porque por ejemplo fui a una junta de un motoclub mixto y dos tipos así de que “¡Ay, qué guapa”, ¿podemos salir?” y yo así como que “No, vato, no vamos para el mismo rumbo, no se hace” y como quiera insistió. A mi me invitó F., un gran amigo, y le dije: “¿Sabes qué, güey? Me da demasiada flojera que me estén tirando la onda, el típico barbón con el paliacate así de “hola”.” (Fury, comunicación personal)

3. Admiten no estar dispuestas a cumplir con las obligaciones del grupo, trátase de cumplir con la asistencia a juntas, fiestas, eventos o rodadas. También que no desean “comprarse” problemas con otros motoclubes. Recordemos que la adhesión a un motoclub, portar sus colores, implica lealtad a las decisiones del presidente, de la mesa directiva o de la mayoría de los integrantes, incluyendo fraternidades y enemistades con otros clubs:

Nunca he querido ser miembro de un club y no, ahorita tampoco, nunca he pertenecido a ninguno, por, una que es un compromiso, debes de asistir a todas las juntas, a todos los eventos, y yo ahorita tengo un baby que ocupa mi tiempo 100% y no puedo tener ese compromiso de cumplir por otro lado. (Fine, comunicación personal)

Ahora bien, el motociclismo es un espacio tan generizado que impide que las mujeres se organicen por sí mismas.

Ellos tienen un pinche reglamento donde no lo vas a torcer, ellos ya están firmes en eso y se lo leen a cada cabrón que va entrando: ¿Sabes qué? La onda es así y así, es esto y no va a cambiar” y si, te dan un espacio pero estás marginada como quiera, no se puede, cuando yo empecé a querer hacer y salimos yo, Milky, Omni y yo, me enteré de estos detalles de que “¡No! ¿Cómo que una mujer va a estar haciendo un club?”, todos enojados, entonces tuve que correr rápido con todos los motoclubes a presentarme, es como un reglamento también. Tuve que ir a presentarme con todos, porque si oí rumores de aquí y por allá de que “Oye, ¿Cómo que anda una mujer haciendo esto?, ¿Qué está pasando?” Y antes de que pasara a mayores pues fui. (Onix, comunicación personal)

La hipermasculinidad amenazada, la resistencia al cambio que advierte Lagarde:

Con los cambios ocurridos en las mujeres y en el mundo, los hombres sienten la pérdida de un modo de vida que los reproduce en la masculinidad y sienten que el mundo se desestructura,

entran en crisis su orden y su pureza, ellos se contaminan -de lo femenino- y deviene el caos. (1990, p.800)

Deviene el caos y lo resuelven de la manera en que su hipermasculinidad les dicta: mediante la violencia, ya sea simbólica o física. No en vano la motociclista tomó sus precauciones y corrió a presentarse, para no romper la etiqueta, para no ofender a esta hipermasculinidad que demanda que una mujer les rinda pleitesía para que “no pase a mayores”.

#### 6.1.4 “No es porque surja mi feminismo, pero...”: entre la no-identificación y la no-comprensión.

Que el motociclismo es un espacio de género masculinizado lo hemos dicho bastante, por tanto no sorprende a nadie que las entrevistadas una y otra vez expresen el machismo imperante: desde las prácticas de exclusión (que igual aplican a los homosexuales) hasta el lenguaje. *Hacen mucha distinción: “no, que mi vieja, no que la piel que traigo, no mira ahora traigo esta, eh tu pinche joto” y que no se que, o de que: “uy traes una moto de niña”, si o sea, muchos comentarios muy misóginos y algo machistas.*

Las entrevistadas están conscientes de las prácticas catalogadas como machistas por parte de los varones, pero muchas de ellas reproducen este machismo interiorizado. Una y otra vez hacen mención del feminismo como práctica que contrarresta el machismo, pero sin una reflexión que implique el conocimiento del término. Ejemplifiquemos con la conversación de Belle:

- ¿Por qué te pasaste casi instantáneamente del asiento trasero al delantero?
- Pues, yo creo que por feminista.
- A ver, explícame.
- Por el hecho de que ‘por qué alguien me tiene que llevar y traer, por qué depender de alguien que te pasee, por qué depender de alguien que te lleve y te traiga en las cosas que a ti te gustan si tú puedes hacerlo’.

En algún momento de la conversación, tomó este tono:

- ¿Cómo le dices a tu pareja que no está dentro de ese ámbito que ‘me voy a ir de viaje con 17 pelados a otro Estado y me voy a quedar con un hotel con ellos’?. O sea, está complicado, pues haz de cuenta que empezó a haber ese tipo de problemitas y pues la sociedad todavía como que no lo veía muy bien. Decidí mejor sabes que, aventarle la batuta a otra persona que realmente también le quería echar muchas ganas. (Belle, comunicación personal)

Es decir, su feminismo le bastó para independizarse como copilota, pero no confrontar a su pareja y a los prejuicios sociales.

Una de las entrevistadas, Fake, se identifica como feminista: *no es porque surja mi feminismo pero creo que las mujeres nos cuidamos mas que los hombres, pero a la vez: una mujer ya sabe identificar cuando viene una mujer de peligro*, refiriéndose al hecho de que una mujer intenta “quitarle” o “robarle” a su pareja varón. Ella constantemente recibe acoso por parte de los motociclistas, pero nunca los acusa de peligrosos, sin embargo, al hablar de las relaciones con las otras mujeres, tanto pilotas como copilotas, si les aplica el calificativo. De hecho, en la reunión para establecer la identidad de la asociación Mujeres Motociclistas Monterrey, Fake se negó a que el grupo se reconociera como feminista, *puesto que no somos mejores que los hombres (SIC)*

Y finalmente, esta obligación heteroimpuesta de la mujer de “darse a respetar”. Nunca los hombres deben respetar, se da por sentado que van a buscar favores sexuales, y que las mujeres deben rechazarlos, “dándose a respetar”: *“Sí hay, hay mujeres sueltitas, hay más sueltitas y hay sueltotas. Entonces todo depende de cómo llegues y pintes tu raya”*, dice Candy, entrevistada. De hecho, para Rarkans, el reto más grande que ha enfrentado como mujer es: *“mantener el respeto tanto como mujer como motociclista. Yo sé dónde poner el alto”*.

Entonces, las mujeres entrevistadas que hacen mención del feminismo, ya sea identificándose como feministas o, por el contrario, deslindándose del movimiento:

Por ejemplo, en otros Estados veo que a las chicas sí. ‘Ay, sí, es mujer y trae moto y la novedad y casi le ponen alfombra’. Aquí te tratan como igual, a mí la verdad me gusta porque finalmente si buscamos que haya igualdad de género... digo, no soy tan feminista, pero sí me gusta que haya igualdad y que tengamos los mismos derechos. Yo creo que así como puedes tratar a un hombre, puedes tratar perfectamente a una mujer y que no se malinterprete. (Kim, comunicación personal)

Pero Kim también dice:

Con las chicas manejamos mucho eso, que se deben dar a respetar. Yo siempre les digo ‘puedes hacer lo que tu quieras, prestar, vender o reglar, pero no lo divulgues. No uses el nombre’ Que no todo mundo sepa que la Amazona fulanita, porque como estamos a nivel nacional. Si tú lo que quieres es que más chicas o que las mujeres de otros miembros de otro club se integren con nosotros y saben que eres la agrupación más piruja, pues no se van a integrar, por la imagen. (Kim, comunicación personal)

Entonces, a Kim le gusta tener los mismos derechos que los hombres y expresa que no le parece que la traten de manera excepcional porque es una mujer en moto a la vez que niega a las mujeres de su motoclub los mismos derechos de comportamiento sexual de los que gozan

las hombres. Otra vez el consabido mandato: “las mujeres deben darse a respetar”, sin colocar la responsabilidad en manos de quien está: son los hombres los que deben respetar.

## 6.2 Heteroadscripción: estigmas, prejuicios, estereotipos.

Siguiendo a Valenzuela (2014), las identidades sociales definen umbrales o fronteras de identificación y diferenciación de pertenencia y exclusión o de adscripción y proscripción (p. 21). Como hemos revisado con anterioridad, los y las motociclistas existen en el espacio público, circulan en las calles, desplegando toda su identidad biker. Desean ser vistos y escuchados (*Loud Pipes Save Lives*). La heteroadscripción es la manera en que los no-motociclistas identifican a los motociclistas, echando mano de estigma, estereotipos sociales y de género, y prejuicios

El estigma, según Goffman (1989), hace referencia a un atributo “profundamente desacreditador” en las interacciones sociales, enfatizando la connotación social que posee el atributo, no el atributo mismo. Una comunidad religiosa y conservadora verá con recelo al barbón motociclista de 1.80 metros, forrado en piel, que llega al restaurante del pueblo. El mismo sujeto levantará miradas de deseo en un bar leather de San Francisco. Los motociclistas son desacreditados por pertenecer a un grupo con comportamientos sancionados socialmente.



*Captura de pantalla 6.4 No es delito. 20 de octubre de 2017.  
Fuente: Biker y motos, FB. 20 de octubre 2014.*

Mientras tanto, los estereotipos, según Páez, representan la dimensión cognitiva de una representación grupal (2003, p.752), el conjunto de creencias acerca de los atributos asignados al grupo (Huci, 1996: 179). Ahora bien, si bien las mujeres en todos los ámbitos de la sociedad están sujetas a los estereotipos de género, al ser parte de la comunidad motociclista, éstos se multiplican. Entendemos que los estereotipos de género:

Hacen referencia a la construcción o comprensión de los hombres y las mujeres, en razón de la diferencia entre sus funciones físicas, biológicas, sexuales y sociales... es un término genérico

que abarca estereotipos sobre las mujeres y los subgrupos de mujeres y sobre los hombres y los subgrupos de hombres. (Cook, R & Cusack, S, 2010, p.2)

Acompañando a los estereotipos, se ubican los prejuicios, los cuales operan en un nivel afectivo y Huci (1996) define como “el afecto o la evaluación negativa del grupo”. No hay prejuicios positivos. Finalmente, la discriminación se relaciona directamente con lo conductual: *la conducta de falta de igualdad en el tratamiento otorgado a las personas en virtud de su pertenencia al grupo o categoría en cuestión.* (Huici 1996).

### 6.2.1 “Un mundo de rebeldes, locos, drogadictos”: el estigma.

Los imaginarios culturales, como ya hemos repasado, nos dicen que los motociclistas son siempre hombres, tipos duros, rebelde sin causa, matones, borrachos, *outlaws*. En el mejor de los casos, son justicieros solitarios que van errantes por las carreteras del mundo buscando vengar un amor o lavar su honor, impartiendo golpes cual instrumento gringo del karma. Y las mujeres, van siempre en el asiento trasero, siendo la novia en turno. Ninguna “buena mujer” que se precie de serlo saldría con una pandilla de *bikers*, pues automáticamente cosecharía toda clase de epítetos negativos, cuestionando su presencia en un mundo de hombres.

Bueno, esa es la falsa idea del mundo biker. Curiosamente, los chicos pueden performar de rebeldes, pero igual cortan la fiesta en la noche, puesto que tienen que trabajar al día siguiente. Pero a ellos les está permitido fingir ser *malos* y aún y todo, ser respetados, pero las mujeres arrastran las etiquetas que les imponen todos los demás, lo cual se traduce no sólo en perjuicios simbólicos, sino también materiales. Vamos por partes: ¿qué se dice de los *bikers*?:

Toda mi familia es cristiana. Entonces, está catalogado el mundo biker como un mundo de rebeldes, de locos, de drogadictos. El ambiente biker es muy diferente a como lo pintan. Las personas a veces piensan que es un mundo de drogas, de malandros, malvientes, drogadictos y nada que ver. (Algarabía, comunicación personal)

A 71 años del montaje fotográfico de la revista TIME, las personas mantienen el prejuicio de que los motociclistas son rebeldes, vagos, problemáticos, cuando en realidad, la mayoría tiene, al menos, trabajo, puesto que el motociclismo es un estilo de vida que precisa de una inversión considerable y ni las motocicletas ni los cascos florecen en los árboles.

While the above biker descriptions are part of the stereotypic mythologizing, most bikers, in truth, are no more “free” than the rest of America. They carry the same mortgages, job problems, and family obligations as the rest of the population. They work, marry, raise kids, and worry

about taxes along with everyone else. They do all this and they ride motorcycles. (Joans, 2001 p.164)

Más allá del mito del rebelde sin causa, los motociclistas organizan eventos a beneficio de niños, ancianos, enfermos y personas en situaciones desfavorecidas.

En sí a nosotros los bikers nos tienen en un concepto de borrachos, de drogadictos, de vagos, si tomamos, si hay drogas como en todos lados, pero es muy bonito y muy satisfactorio ayudar a la gente con eventos de beneficio... es muy bonito que la gente se da cuenta de que no eres un desmadre, no eres esa persona mala que ellos piensan. (Remy, comunicación personal)

A los bikers nos tienen catalogados como vagos, asesinos, drogadictos, borrachos. No es cierto y hay gente de traje que es peor que eso que te acabo de describir. (Candy, comunicación personal)

Los choppers son un amor, se ven súper rudos, la gente los ve y piensan "viejos malos o vagos" y son con los primeros que cuentas, tanto para evento de beneficencia como para ti mismo si ocupas cualquier apoyo tu te puedes acercar a ellos y ahí están, siempre están apoyando, son muy participativos. (Fine, comunicación personal)



Captura de pantalla 6.5 Por un niño feliz. 20 de marzo de 2017. Fuente: Princess Bikers, FB.

Es importante insistir en el hecho de que las etiquetas no son inocuas, pues más allá de la subjetividad individual, se transforman en verdaderos obstáculos para que una mujer desarrolle un trabajo... o reclamen la custodia de su hija. Uno de los argumentos de la demanda legal, con la que el ex marido de Kim reclama la custodia de su hija es que la madre es motociclista y, por tanto, es una mala influencia para la niña.

Estoy con una demanda de custodia, el abogado puso que yo soy una mujer motociclista. No porque ande aquí significa que soy la más borracha. Ellos me pintan así (en la demanda) pero mi abogado explicó que tengo mis trabajos formales. (Kim, comunicación personal)

### 6.2.2 *De pirujas, machorras, asaltantes y gallonas: prejuicios y estereotipos.*

El mandato de género nos persigue desde niñas: debemos preferir el color rosa, cuidar nuestros vestidos, jugar a la mamá y a la casita, ser diligentes. No se supone que vistamos azul, nos ensuciemos al jugar, trepemos árboles, construyamos cosas y, por supuesto, no se supone que manejemos una motocicleta, actividad que contradice el femenino e histórico mandato de mantener las piernas cerradas. De mayores, es nuestra responsabilidad mantener limpio y funcional el hogar (aunque vivan padres, hermanos, esposos inmunes a esta obligación), trabajar para contribuir con los gastos familiares (lo cual significa una doble y si se es madre, una triple jornada), y dedicar el tiempo libre al cuidado personal para ser amada, deseada, respetada y no reemplazada:

Como vengo de una familia que piensa que la mujer debe estar en la casa, cuidar a los hijos y al esposo, mis hermanas creen que estoy loca. (Algarabía, comunicación personal)

La mujer motociclista transgrede todos estos mandatos y, por supuesto, se le hace saber que no es una “buena mujer”, al contrario, es una chica fácil, una gallona, y claro, al menospreciar el sagrado y heteronormado dogma de la feminidad, es una machorra, una lesbiana, puesto que “hace cosas de hombres.

Y es que el hecho de que una mujer desafíe los estereotipos de género incomoda a muchos varones, quienes recurren a la descalificación:

A las mujeres motociclistas nos tachan de locas. Me han dicho que nuestro lugar es en la cocina, que debemos de tomar cursos de cocina porque a estas alturas ya no sabemos cocinar, también que estamos mal, igual de lesbianas, que somos drogadictas, igual. (Reina, comunicación personal)

Los ataques siguen más o menos el mismo patrón: cuestionan el comportamiento de la mujer, tachándolo de desviado. Porque, claro, la pilota se desvía de la norma al manejar la motocicleta, al negarse a ir atrás, entonces deja de ser “mujer honorable” y se convierte la antítesis: la prostituta, la puta, la piruja, ligera de cascos, de laxa moral, la mujer *fácil*, la *güila*, a la *que le gusta el pedo*, la que *las presta*, la que *no se aprieta*. Y ellas buscan defenderse, alzar la voz, sienten la necesidad de demostrar que no son esas que ellos dicen, se preocupan y tratan de convencerles que son mujeres que valen la pena para ser amadas, para ser consideradas valiosas, dignas novias, esposas, madres. Se hiperfeminizan, pintan la moto y el



casco de rosa y se pintan ellas para dejar bien claro que no son lesbianas, no son machorras, porque ese es un estereotipo muy temido y, dado que les significa de manera negativa, es un prejuicio.

Yo he escuchado comentarios y me dicen que yo he sido catalogada como lesbiana, como drogadicta, inclusive asaltante, me han catalogado de muchas cosas pero no, yo tengo mi preferencia sexual es heterosexual, tengo a mi familia, tengo mi profesión y yo puedo ser la misma persona tanto abajo de la moto como arriba de la moto. Las mujeres motociclistas tenemos etiquetas de piruja, bueno de prostituta. Bueno a mí me han dicho que todas las que estábamos en Amazonas éramos machorras. Ya no era lesbiana, ahora era lesbiana, piruja, machorra. Bueno una vez me dijeron que nada más porque andaba en moto me creía mucho y que era como muy gallona. (Kim, comunicación personal)

Propongo que el término de lesbofobia condescendiente englobe todas las expresiones de las mujeres motociclistas que condescienden con la práctica lesbiana de sus compañeras, pero se desmarcan inmediatamente de ser identificadas como tales. No nos rechazan, no nos condenan, nos permiten estar, formar parte, pero identifican las prácticas lésbicas como algo negativo, no deseado, desviado, algo con lo que no quieren ser relacionadas. Una entrevistada inclusive tuvo a bien elevarnos a la categoría de personas. ¡Cuánta magnanimidad!

En el motoclub de diez mujeres, siete pues son lesbianas, pero son personas... son equis, ni para mí ni para ninguna de ellas es incómodo eso. Nos ha tocado muchas etiquetas, de que 'sí, porque ella es tú también, que esto y que lo otro y tú también'. O sea, para nada, no tiene absolutamente nada que ver, nos han tachado más de malandras, de cosas así. (Belle, comunicación personal)

Otras mujeres son bastante menos temerosas de la asociación, que se da particularmente al tratarse de un motoclub compuesto únicamente por mujeres.

He oído malos comentarios pero pues yo me, de hecho cuando ellas me invitaron una persona si me comentó: "Ay, yo que tu no iba son machorras", dijeron, y yo: "¿y eso que, a mí que me afecta?", o sea, a poco yo voy a decir "Ay, no entres porque tú eres así", digo, a lo mejor yo soy de alguna forma y muy mi problema y muy su problema como sea, yo no tengo porque no ir, si me están invitando es a rodar, no me están invitando otra cosa, yo que tengo que ver con su sexualidad, pero siento que es mala onda que se expresen así, que te afecta a ti si es o no es y como es. (Rarkans, comunicación personal)

Además de la lesbofobia condescendiente, tenemos también a la policía de las "buenas costumbres" entre las mujeres motociclistas, haciéndole la tarea al heteropatriarcado al criticar el ejercicio de la sexualidad de sus compañeras:

Hace poco hubo un incidente con una chava que se juntaba con nosotros, que también andaba ahí súper zorra y no ya (decían) que éramos súper zorras. O sea, 'pérate, no éramos lesbianas y rateras ayer, o sea... qué pedo'. (Belle, comunicación personal)

Yo creo que hay tres tipos de mujeres motociclistas: las mujeres heterosexuales, las que definitivamente si son zorras porque si conozco a varias, y las mujeres lesbianas. La diferencia entre heterosexuales y zorras sería que, o sea, que hay mujeres heterosexuales que se dan a respetar y que no andan, pues tú te das cuenta ¿no? Hay otras que andan con un chavo, con otro, se la llevó este, se la llevó otro, lo que uno escucha desgraciadamente en las reuniones cuando ya hay cerveza de por medio, que es con lo que me ha tocado escuchar. (Fury, comunicación personal)

Las incongruencias culturales del machismo tienen herramientas para convertir cualquier intento de resistencia al sistema heteropatriarcal en beneficios a su favor. Así, en un sistema de ganar-ganar, blindo cualquier resquicio de libertad para la mujer:

Yo creo que si te etiquetan como zorra es porque si estás dando pie y que porque si no das pie a que puedan tener una simple amistad o simple convivencia ya eres lesbiana porque no le haces caso al hombre, realmente yo creo que las mujeres motociclistas si llevamos mucho de perder. (Reina, comunicación personal)

Y es que, culturalmente, la mujer mexicana no tiene el permiso social para ejercer su sexualidad, a menos que esté casada, por supuesto, o que sea discreta. Un doble rasero, puesto que una de las maneras de ejercer la masculinidad es mediante las relaciones sexuales.

Al tener amante, el hombre pretende probar su potencia sexual (erótica), altamente valorada. Uno de los ejes de la identidad masculina está centrado en su poder erótico y en su capacidad de poseer a las mujeres. De esta manera, los hombres (entre sí) encuentran reconocimiento y se valoran. (Lagarde, 2011, p.452)

Se espera, en un ejercicio surreal e ilógico, que los varones tengan sexo, pero las mujeres se resistan a él. Y las mujeres forman parte de esta estructura patriarcal:

Yo sí me doy a respetar, desgraciadamente como la mayoría de los motociclistas son hombres, hay que darse a respetar. (Rose, comunicación personal)

Esta lógica de parecer la esposa del César perpetúa las restricciones machistas impuestas sobre el ejercicio de la sexualidad femenina.

### *6.2.3 El consumo del fetiche.*

Si bien es cierto que las mujeres motociclistas puedan ser etiquetadas como lesbianas, también es cierto que responden al imaginario cultural que las representa como mujeres deseables, disponibles. El fetiche de la mujer y la motocicleta, creado desde las industrias culturales, empapa a la mujer copiloto y alcanza todavía a la mujer motociclista.

Como que me ven y no creen, no se si por el físico o que se sorprenden mucho que yo pueda una moto, y pero como que les atrae el que una mujer traiga moto, se les hace muy raro saberlo y siempre quieren ver la moto o que les enseñes fotos o que los invites a algún lado. (Fine, comunicación personal)

El machismo tan fuerte, yo empecé hace como cuatro años mas o menos, y era asi como que: “¡Ay! una mujer”, para unos era asi como que: “¡Ay, qué curada vente conmigo!” y para otros era así como que: “No, wey, no queremos mujeres”, entonces si era como “uh, que la...” (Kraken, comunicación personal)

Tú sabes pues, te miran arriba de la moto, y si eres mujer muy buenota pues no te van a faltar cabrones y si eres asi como de ambos sexos o de uno solo nada te va a faltar. (Owly, comunicación personal)



Captura de pantalla 6.6. Mujer sexy.  
5 de junio de 2018. MBU FB.

Es pertinente notar que las entrevistadas que se preocupan por hacerse notar como mujeres motociclistas, ya sea mediante el tuning de su motocicleta y/o su indumentaria, reportaron que los varones no motociclistas les acosan en las calles. Algunos testimonios indican que inclusive gustan de esos reconocimientos expresados no solicitados.

Siempre se ve que soy mujer, siempre me avientan piropos: “Hey chiquita, que un raite” y no se qué y si he bajado a varios y les digo “Bueno pues bájate y súbete”, “No, pues donde dejo el carro”, “Pues ahí orillate, te doy chance de aquí a que se ponga la luz en verde” y digo “ándale pues”, como que si quieren, y les digo: “perdiste tu oportunidad chiquito” y me siguen y yo después la hago así de loca y después me da miedito porque digo: “¡ingue su madre! me viene siguiendo”, y luego ya me orillo y dice “¿Qué onda chiquita?, y luego yo: “¿Qué?” y me dice: “Pues, ¿no que me ibas a dar un raite” y yo: “¿Quién te dijo?” y luego dice: “Pues tú, ahorita” y yo: “¿En serio?”. Y si, a varios les he dado raite, pero me regañan porque luego no sabes con quién te puedes topar. (Megara, comunicación personal)

Por supuesto, estas historias tienen el reconvenimiento de los varones cercanos a la entrevistada, con los mismos argumentos del rol de género: es peligroso para una mujer, no se ve bien, está mal hecho.

Me regaña mi presidente, me regaña mucho cuando le cuento ese tipo de aventuritas, pero es bien divertido hacerlas. De hecho una vez tuve algo, soy bien metiche, cuando ya se pone el semáforo en rojo y vengo muy atrás me meto por en medio pero cuando yo me siento segura, en el trayecto no, cuando está en alto, y una vez un chavo me abrió la puerta antes de pasar y le digo: “¿Me das chance por favor?” y me dice: “¿Qué no puedes usar tu derecha?”, y le digo: “Si -le dije- ¿hay algún problema contigo?” y me dice: “No, pues maneja bien”. Le digo: “Cierra tu puerta, por favor” y me dice: “No, no, no... oye, tienes buenas ancas” y yo: “Bueno, abriste la puerta ¿Por qué no me querías dar chance o porque me quisiste decir algo? Ciérrala y me dices lo que quieras”. Y. ya la cerró y le dije: “Ahora sí dime lo que quieras, esa no es forma de conocer a alguien”. Me dice: “Bueno, pues dame tu número de teléfono”. Y yo de que: “Ok, te lo voy a a dar porque soy bien educada”. Igual se lo di equivocado, pero si me han pasado muchas cositas así. (Megara, comunicación personal)

Por el contrario, en el caso de los varones, hay una celebración de los avances sexuales, sobre todo si culminan favorablemente. Con el fin de contrastar, publico una captura de pantalla de una conversación entre integrantes de un motoclub en Monterrey. Doy fe de la anécdota, pues estaba presente en la junta de esa noche. El *biker* compartía, a petición de un compañero, alguna de sus experiencias más memorables en la motocicleta.



Captura de pantalla 6.7 Alardeo sexual  
3 de noviembre de 2018. Conversación en grupo de FB.

Es evidente que el varón es un héroe para sus pares, pues “se chingó” (SIC) a la muchacha bonita de la esquina, mientras que Megara es una irresponsable que se expone, aunque ella esté en todo momento en control del vehículo y de la situación.

#### 6.2.4 “Mi mayor satisfacción en la motocicleta”: el reconocimiento.

La mujer motociclista, en tanto desobediente al mandato de ir atrás de la motocicleta, no deja de llamar la atención de propios y extraños, es decir, tanto de motociclistas como de aquellos que no lo son.

Cuando empecé a manejar nos juntamos los ex compañeros de secundaria y si fue así como que muchos de mi edad de cuarenta y tantos años, decían de que: “¿Cómo que en moto?”. Igual, en los semáforos, hay de todo, pero o sea, yo llevo el pelo recogido y usando la moto no se ve que es una mujer pero ya cuando las señoras voltean y se fijan bien, dicen adiós. En los eventos igual dicen: “ah, qué chido que andes manejando. Muchos de mis amigos, también mis tíos y gente que me conocen dicen que me admiran de andar en moto. Muchos me dicen: “loca, cómprate un carro mejor. Me ven como loca. Pero otros me aplauden. (Algarabía, comunicación personal)

¿Moto?, mejor te hubieras  
comprado un carro.



Captura de pantalla 6.8 2 de abril de 2018. Amazonas FB.

El reconocimiento de la sociedad, y sobre todo, de los varones, representa para algunas motociclistas parte de las motivaciones para conducir.

Mi mayor satisfacción en la motocicleta... yo creo que el reconocimiento de la gente y sobre todo de los hombres, porque me ha tocado que, aunque sea una rodada a la presa o a Santiago, me han tocado hombres que no conozco. Una vez en una rodada eran de Linares, no los conocía, y fue un señor y me agarra la mano: “Ven para acá”, y yo: “Mande” y luego yo volteo así con mi hija y él dice: “No, es que mis respetos para ti, quiero presentarte a mi motoclub ¿Cómo te llamas?”, y yo: “soy Rarkans” y me llevó y les dijo: “Miren, ¿no la vieron?, yo la vi como venía manejando y trae mochila”. Y los empezó a regañar como si yo les pusiera la muestra, entonces yo me sentí bien bonito, yo nada más me reía y me daba mucha pena: “¡Ay, no! ¿Cómo cree? Soy principiante”. Siempre les digo que soy novata en esto, siempre digo eso, no sé hasta cuando voy a decir que tengo experiencia porque siento que siempre estoy aprendiendo, pero esa

vez me hizo sentir bien bonito, entonces cuando me voy, ya lo saludé y todo y me voy y le dije al señor: “Voy a traer a mi esposo para que lo salute”, entonces voy y le digo a él: “Ay, nombre, hubieras visto todo lo que dijo Armando, dijo que yo iba muy bien”, porque en mi motoclub siempre me regañan, porque voy así o porque voy asa, o que me acerco mucho a los carros, siempre hay detallitos, le digo: “¡Ay!, pues es que ya sabes cómo soy”, o sea, siempre me defiendo con eso pero sé que debo respetar, pero ese señor me elogió bastante y me gustó mucho y pensé: “¡Ay! Quisiera un día que todo el mundo pensara eso, que digan nombre es que ella rueda muy bien, ella sabe esto”. O sea, quiero aprender a cambiar el aceite a mi moto, hacerle todo que yo le pueda hacer. (Rarkans, comunicación personal)

Asimismo, es importante notar que Rarkans, esposa y madre, cada vez que interactúa con varones fuera del ámbito familiar, busca la manera de dejar claro ante su esposo que estas interacciones son decorosas. Por eso siempre va acompañada de su hija Karla, o en este caso, busca presentarles a su esposo, para evitar “malos entendidos”, como ella dice.

### 6.2.5 Mujeres bikers: “mejores” que el resto

Al estar involucradas en una actividad masculina, las pilotas reciben atención tanto negativa - como lo hemos revisado ya- como positiva. Es un orgullo para muchas manejar motocicleta y así lo explicitan en las redes sociales virtuales.



Captura de pantalla 6.9 Únicas.  
FB Bad Girls Saltillo.  
29 de noviembre 2018.



Captura de pantalla 6.10 Mejores.  
FB Mujeres Bikers Unidas.  
3 de octubre 2018.

### 6.2.6 “No son verdaderas bikers”: motociclistas vs. posers

Como hemos revisado anteriormente, el asunto de la legitimidad de un “verdadero biker” es total en el mundo motociclista. El mote de “banquetero” es uno de los más peyorativos para ellos y se molestan continuamente con él puesto que a nadie le gusta que le digan que no es un biker, que se queda en la banqueta de la plaza, que sólo utiliza la moto para “tirar rostro”, en suma: que no viaja. Viajar es lo que nos convierte en motociclistas. En una ocasión, en algún

evento, el esposo de una amiga me saludó y me pidió que lo acompañara. (Muy al estilo del testimonio de Rarkans). Me llevó frente a los integrantes de su motoclub y me presentó de la siguiente manera: *Ella es Lili, acaba de regresar de Cuatro Ciénegas, fue y vino sola. Y ustedes, cabrones banqueteros, muy apenas vienen a la junta. Vergüenza les debería de dar que una mujer ruede más que ustedes.* No fui la persona favorita de ninguno de los integrantes de ese motoclub que, para colmo, tiene prohibido el ingreso a las mujeres. Y claro, les hiere sobremanera ser comparados con una mujer, puesto que nos consideran inferiores. No en vano la consabida y misógina frase “pegas como niña, maneja como niña”, les ofende tanto. Cuando les pregunté por qué no aceptaban mujeres, contestaron que “no era porque nos consideraran menos, pero es que atraíamos demasiados problemas.” Acto seguido, se burlaron de uno que llegó con motor chico: “traes moto de vieja”, lo molestaban. La denostación a tope.

Ahora bien, la policía de quién es un verdadero biker o *the real biker police* también funciona en el ámbito de las mujeres, pues es muy común en el mudo biker que también se erijan jueces de quién es “una motociclista de verdad” y quién sólo pretende serlo, quién es una *poser*.

Muchas chavas son así. Ponen en sus perfiles de Facebook ‘yo en la moto’ y enseñando bubi y moto. O sea, esperando que los hombres les hablen, tener... no sé, no sé. Te digo, sí se han dado varios casos aquí en Monterrey. A veces toman la foto y así: ‘saliendo a rodar’ y le dan una vuelta a la cuadra o nunca han salido de viaje ni saben lo que es batallar. Me han tocado domingos que mi motoclub no sale y yo salgo sola, digo, como mi pareja también tiene moto, somos mucho de salir, a veces los dos nos vamos a desayunar o a comer, a darnos una vuelta. A veces me voy sola, a la carretera, voy y desayuno a cualquier restaurancillo donde hay tacos. Y no veo a nadie. Veo 50 mil motos pasando y se saludan, todos saludando a todos, pero nunca veo a ninguna chava. Es muy raro toparme a una chava en la carretera, más que a las chavas de mi club, que son las que más salen en la carretera. De esas chavas que yo veo en sus fotos de perfil de mil fotos con su moto o así... digo ‘para qué las suben’. (Belle, comunicación personal)



Captura de pantalla 6.11 The real biker police.  
8 de noviembre de 2018. FB Bad Girls Saltillo.



La falacia de Antony Flew (1975) “Ningún escocés es verdadero” aplicada por la *real biker police*: A) Todas las motociclistas de verdad actúan así. B) Yo no actúo así. C) Entonces, tú no eres motociclista de verdad. Después de todo, se supone que el ser motociclista tiene que ver más con la libertad personal que con la opinión de los otros. Pero como esto se trata de autoadscripciones y heteroadscripciones, la batalla continúa.

Ahora bien, el orgullo de presumir ser motociclista sin pasar por los controles autoagenciados de la *real biker police* está directamente relacionado con el antiglamour que representa la imagen, tanto para hombres como para mujeres. Ellos son masculinos en la moto, ellas son *sexys*. Y esas imágenes atraen mucho reconocimiento en el mundo real y tráfico en las redes sociales virtuales, sobre todo Facebook e Instagram. Y muchas mujeres pilotas critican el hecho de ser únicamente *poser*:

No es por echarles caca a los deportivos pero ellos hacen su pinche raite aquí local en Tijuana en los bulevares haciendo sus güilis, bueno mis respetos, ta' bien es tu gusto, está bien pero de mujeres bikers que hayan salido fuera pues está Odette, que ha manejado su Baika de aquí a Puerto Peñasco, San Luis Rio Colorado, Mexicali, esta Sandra, pues Sandra ha ido hasta Mazatlán manejando, de las mujeres que han ganado un respeto yo puedo decir orgullosamente que está Sandra, estoy yo. (Owly, comunicación personal)

Los hombres de alguna forma llegan a ver a una mujer, independientemente su preferencia sexual, nos ven como que algo más sexy arriba de las motos. Hay mujeres que les gusta rodar, y hay mujeres que les gusta rodar para llamar la atención de una forma más sexy, y pues sí, llamar la atención de esa forma, que nada más se toman la fotografía al lado de la moto y que dicen que son biker, y en realidad no han rodado en su vida más de 100 km. (Fury, comunicación personal)



Captura de pantalla 6.12 Deseo. 1 de junio de 2016. FB Pink Bikers mx.

### 6.3 Experiencia *biker*: la terapia del viento.

Si incorporarse como pilota al mundo motociclista implica tantos retos, amén del riesgo físico y la inversión económica, ¿por qué insistimos en hacerlo? ¿Cuáles son las motivaciones que llevan a las mujeres motociclistas a luchar por un espacio? Mi experiencia como motociclista



y como investigadora dice que compartimos con los perros el placer de sentir el viento en la cara. El goce de sentidos es una de las respuestas en común de las entrevistadas, relacionada con la idea de libertad, tal como la discutimos con anterioridad, pero uno de los hallazgos que considero trascendentales en la presente investigación es que el tiempo de motocicleta de una mujer es un tiempo para sí. Un tiempo propio. Es algo en lo que personalmente no había reflexionado pero que saltó a la cara al momento de hacer el cruce entre los conceptos teóricos y las entrevistas. Las mujeres, por lo general y las mujeres motociclistas no son la excepción, siempre están cuidando de otros, inclusive en lo que se considera su tiempo libre.

Con el pretexto del niño a la mujer se concede -y se le concede- el derecho a descansar cómodamente al sol en una playa... Y allí mismo, en la playa, ¿qué está haciendo esta mujer? Pues poniéndose bronceada para volverse aún más deseable a los ojos del hombre. (Olivier, 1980, p.218)

Pero empecemos por el principio: los sentidos

Sentir el aire en la cara, o sea, estar así tu con el ambiente, la lluvia, el aire, los olores, el calor, el frío, no sé como que se disfruta más andar, viajar. (Amy, comunicación personal)

Sentí el aire... no sé, yo soy muy friolenta pero andando en moto se me quitaba el frío. No me gusta el calor, pero disfrutaba el sol y el calor. O sea, sentí la diferencia de andar en un carro y en una moto. Empecé a manejar la moto y sentí la libertad, ser la protagonista de la rodada. Es una sensación de libertad que me da y me encanta rodar, sentirme libre. Las mujeres también voltean y dicen 'ah qué chido' porque todavía no es muy bien visto que una mujer ande en moto. (Algarabía, comunicación personal)

Va a sonar como un cliché, pero si definitivamente, ruedo porque me gusta la sensación de libertad, de sentir el viento. (Fury, comunicación personal)

Andar en la moto es libertad, te pega todo el aire y sientes hasta rico. (Rosy, comunicación personal)

Otro de los aspectos a considerar es el motociclismo como actividad de riesgo. Análisis como los de David Walton (2016) se enfocan en la adicción a la adrenalina de los pilotos. En la presente investigación identificamos efectivamente que el riesgo es parte del amor a la motocicleta.

Me encanta la adrenalina, el viento, el aire, la paz, la libertad. (Nelly, comunicación personal)

Es un escape, es, me gusta la adrenalina. Me gusta, y me da miedo es como me dan miedo los tiburones pero un sueño mío es meterme a nadar con los tiburones, pero me aterran, es así como sentirme viva, no sé. (Amy, comunicación personal)



Captura de pantalla 6.13 El viento en el rostro. 16 de febrero de 2016. Pink biker mx.

Mi moto, el viento, un camino...  
Imposible que todos comprendan el sentido de paz y libertad que estas 3 palabras tienen en la vida de quienes manejamos una moto, sentimos el viento en el rostro y disfrutamos de las bellezas que se descubren en el camino...

### 6.3.1 La libertad de olvidar los problemas: motivaciones y satisfacciones.

Entre los muchos dichos del mundo *biker*, hay uno que dice: “Nunca verás una motocicleta estacionada afuera del consultorio de un psiquiatra”. Y es que rodar es considerada por muchos *bikers* “una terapia”. No es esta una investigación que parte desde los psicológico, pero no podemos dejar de lado que una de las principales motivaciones de los y las motociclistas para subirse a la motocicleta, pese al riesgo que esto significa, está relacionada con la percepción de libertad. Desde la revisión de la literatura, pasando por las publicaciones en las redes sociales virtuales, hasta las camisetas, chamarras y emblemas, la libertad y el motociclismo van de la mano. El escritor, pintor británico y motociclista, John Berger lo explicó así:

The thing about riding a bike is that you ride the risk, so it's no longer unknown or shadowy. Another thing is that when you're riding a bike the time between a decision and the effect of that decision - and both depend on your whole body - is the briefest possible. You decide something, and it happens, and at that moment you're touching something which is very close to existential freedom. (Jones, 2001)



Captura de pantalla 6.14 Terapia biker. 12 de junio de 2018. FB Pink Biker mx.

Mi explicación sobre por qué para muchos de los y las motociclistas manejar una motocicleta resulta en una sensación de bienestar se resume en la siguiente frase: o pones atención, o te caes. Manejar motocicleta implica estar “siempre-presente”, una práctica de “mindfulness”,<sup>78</sup> que es “la capacidad humana universal y básica, que consiste en la posibilidad de ser conscientes de los contenidos de la mente momento a momento.” (Simon, 2006) Y esta atención inicia desde el ritual de vestirse para montar la moto. Si te distraes, puedes olvidar los guantes, y el frío o el calor te lo recordarán; el primero te congelará los dedos y el segundo hará que se te resbalen los controles, así que te regresarás por ellos. Hay que vestirse consciente de que se llevan, además, cartera, llaves, teléfono, chamarra, y, por supuesto, casco. Esto para las distancias diarias. En un viaje, la preparación del equipaje lleva más tiempo, pues la clave es la economía de espacio. Todo lo que no es imprescindible, se queda en casa.

Entonces, se puede estar distraída al momento de vestirse y olvidar los guantes, pero distraerse en la moto puede ser mortal. En lo personal, me he caído algunas veces, la mayoría de ellas, por cuestiones externas: lluvia en bajada, aceite en el camino, y similares. Pero la única vez que me he caído en carretera es porque no iba poniendo atención al camino. Cuando la curva se reveló más cerrada de lo que parecía, era demasiado tarde para corregir la posición y velocidad de la moto. Desde entonces, no permito que mi mente se distraiga. Hay que ver siempre hacia adelante, para ganar los segundos que puedan salvar la caída en caso de que un auto o un animal se atravesara, ir al pendiente de la ruta: aceite, agua, arena, baches, hoyos, piedras, todo nos representa peligro. De tal manera, esta obligación de tener la mente quieta,

---

<sup>78</sup> Mindfulness es la traducción al inglés del término pali “sati”, que implica conciencia, atención y recuerdo. (Simon, 2006)

enfocada en la acción de manejar el vehículo alerta, es similar a la meditación, al *mindfulness*. Y por eso nos hace sentir tan bien, tenemos más control de nuestros pensamientos y de nuestro espacio personal. Para la mayoría de las mujeres, especialmente para quienes ejercen trabajos de cuidados, estos espacios son un lujo, pues pocas veces suelen disponer de tiempo para sí.

Yo solo sé que me subo en ella y me siento libre, los problemas de la casa, los problemas del trabajo, así como que, es como volar, yo creo que eso sienten los pilotos. Para mí significa libertad, vas tú solo sin los demás o vas con los demás, vas en tu mundo, tú vas concentrado, te olvidas que si hay que pagar el recibo, que si el trabajo, o sea, es como una libertad que normalmente como adulto a veces ya no puedes tener por tantas responsabilidades, entonces yo siento que es eso. (Yara, comunicación personal)



Captura de pantalla 6.15 Sin estrés. 23 de julio de 2018. FB Mujeres Bikers Oficial.

Ruedo porque para mí es el espacio conmigo. Normalmente yo no traigo un copiloto, yo ruedo sola. Para mí es un espacio conmigo misma, es donde pienso, reflexiono, miro proyectos, sueños y pues el ir delante de mi moto, ver lo libre el cielo y todo... a mí me da mucha energía y me hace construir sueños. Entonces las cosas que pienso cuando voy en mi moto después me gusta aterrizarlas y creo proyectos de ahí, en mis momentos así. Entonces mi moto es como mi spa, como mi yoga, mi relajante. (Kim, comunicación personal)



Captura de pantalla 6.16 Sin problemas. 16 de marzo de 2016. FB Pink Biker mx

### 6.3.2 “Subirme a mi moto es ser libre”: la idea de libertad.

La sensación de libertad está íntimamente relacionada a la imagen del motociclista. Desde la libertad utópica del Outlaw creado desde las industrias culturales: hombres que vivían fuera del sistema, forajidos nómadas que se rebelaban contra el gobierno y las buenas costumbres establecidas. Vivían para rodar y rodaban -y robaban- para vivir. No consentían que nadie les dijera qué hacer ni cómo hacerlo. Eran libres, con una libertad intrínseca a la motocicleta que retaba a la ley. Hoy día, con los *outlaws* fichados por el FBI y constreñidos socialmente, la mayoría de los y las motociclistas trabajan, pagan impuestos, conviven con el resto de su comunidad. Pero el fin de semana, buscan esa libertad arriba de la moto, en la carretera.

Mi mayor satisfacción es ser libre. Por decir, hay gente que vive la vida cotidiana y te vas al gimnasio y te sientes liberado, te vas a nadar y cada quien libera sus presiones de cierta manera, para mí... no sé a los demás, pero para mí en lo personal subirme a mi moto es ser libre, poder volar, alcanzar metas, es un premio para mí subirme a mi moto. Ya trabajé, ya me la partí toda la semana trabajando, entonces el irme a por dos horas en la moto me libera del estrés, me ha tocado que se me mueren pacientes y salir de ahí queriendo estrellarte la cabeza en la pared de frustración de no poder hacer más por tu paciente. Vienes a veces llorando, paras la moto y gritas, te subes a tu moto y te liberas, yo en lo personal me libero en la moto. (Candy, comunicación personal)



*Captura de pantalla 6.17 La que es libre...  
9 de junio de 2018. FB Mujeres Bikers Unidas.*

Para mí es como un estilo de vida muy divertido, muy relajado, muy tuyo, porque tú manejas hacia dónde vas, manejas qué quieres hacer, qué no quieres hacer, hasta dónde quieres llegar. La libertad que se siente no se puede explicar que alguien lo entienda, yo creo que necesitas subirte, hacerlo... para que puedas entender lo que es. Me gusta pasear, me gusta la libertad que se siente, el control que puedes hacer, este los movimientos que haces... es un gusto. El ruido de tu mofle, las llantas en el asfalto, si está caliente, si está frío, si puedes correr, si puedes curvar, acostar la moto en las curvas. No sé, todo eso me encanta. (Bella, comunicación personal)



*Captura de pantalla 6.18 Libertad.  
12 de julio de 2016. FB Pink Biker mx*

Por supuesto, no todas necesitan de la moto para sentirse libres. Pero la motocicleta sí que las hace sentir que están en control de algo:

Yo me siento con dominio, independencia, yo no siento la necesidad de que dicen que manejar una moto se siente libertad, no yo no siento eso, porque yo me siento libre siempre, entonces, dominante, me siento dominante cuando maneja la moto. (Fake, comunicación personal)



Captura de pantalla 6.19 Por qué monto.  
19 de julio de 2018. FB Mujeres Bikers Oficial.

### 6.3.3 Retos enfrentados: historias de carretera.

Según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), en México conducir una motocicleta representa un riesgo seis veces mayor de sufrir lesiones graves, y tres veces más riesgo de morir en comparación con conducir un automóvil.<sup>79</sup> Las entrevistadas hablan de los retos más difíciles que han enfrentado y lo hacen con orgullo.

Hice un viaje a Los Cabos. En mi vida nunca he sentido algo así, sentía que yo apretaba tanto las pinches nalgas queriéndolas pegar al pinche asiento, porque el aire y la lluvia y todo, ¡ay, cabrón!, apretaba, ¿has sentido cuando aprietas las nalgas?, así de cabrón, y esos son retos donde incluyen no nada mas la adrenalina de la velocidad y disfrutar de esos paisajes, sino el reto de la naturaleza contra ti, donde tú tienes que lidiar con la naturaleza y ya no todo depende de ti, es difícil, o sea, me han tocado tormentas en Rapid City, una ciudad que esta allá al norte de South Dakota, por allá, nos tocó también otra tormenta intensa y bajó un poquito y pégale le teníamos que pegar, granizo, nos ha tocado, esos son eventos donde tu dices: ¡wow!, es un reto para uno porque andas arriesgando por disfrutar de paisajes, de momentos, especiales, porque esos son momentos especiales que las personas cotidianas no tienen esos lujos, que cuando uno decide hacer un viaje aunque sea a 100 km hay lugarcitos que los hacemos especiales para nosotros, la vista nos la comemos, lo dejamos en nuestra cabeza, pero esos son los retos más grandes. (Owly, comunicación personal)

---

<sup>79</sup> <https://www.excelsior.com.mx/nacional/2017/04/09/1156782>



Es importante mencionar que las experiencias en carretera, los viajes, las salidas, los “raites”, son parte fundamental de la vida motociclista en un sentido cíclico: se es motociclista para rodar y se rueda para ser motociclista. Se dice que no hay nada más triste que una “baika” en una cochera. La moto es para viajar en la carretera, con todos los retos que implica ser la carrocería de un vehículo desprotegido contra los elementos naturales. Y, a la vez, contando estas historias, es como nos convertimos en motociclistas respetables.

El mayor reto para mí han sido las tormentas de arena. Veníamos de Mexicali hacia acá, y nos tocó una tormenta de arena que tuvimos que aislarnos, porque nos abolló, todas las piedritas abollaron las motos, entonces nosotros no hallábamos con que cubrírnos, tiramos las motos al suelo y ahí nos cubrimos lo mas que pudimos. Íbamos manejando mi esposo y yo, llevábamos cada uno nuestras motos y tuvimos que parar hasta que pasó. Es una experiencia para mi lo más difícil del motociclismo, ni la lluvia ni la nieve, vientos huracanados, nada nos ha detenido. (Blacky, comunicación personal)

Conocí a unas amigas que tenían uno o dos años manejando moto, nos pusimos de acuerdo, de aquí de Monterrey y nos fuimos a recorrer cuatro mujeres solas, sin carro, cada una manejando su moto, recorrimos San Luis Potosí, Guadalajara, Colima y de regreso Zacatecas y ya aquí a Monterrey, fue un viaje de un fin de semana y fueron creo que 2500 km y todo muy bien. (Fake, comunicación personal)

Mi mayor reto: el Espinazo del Diablo en carretera. Me lo aventé hace como cuatro años o cinco. Lo pasé nada más para decir ‘lo pasé’. La verdad es que a mí me encanta la comodidad, me gusta viajar a gusto, me gusta viajar para disfrutarlo, no por rápido, o sea, no. Fue el recorrido más horrible, lleno de miedo que tuve en toda mi vida. De aquí a Durango son ocho horas, manejando moto, que pues te duelen los brazos, con el viento así que tienes que hacer el esfuerzo para sostenerte de las piernas y todo eso. Pues ya llegas cansada y luego aventarte cinco horas de puras curvas. Luego aventarte una carretera de ven y van... de un solo sentido, de doble sentido chiquita. Ahorita ya hay una autopista, en ese entonces no existía y tenías que pasar forzosamente por el espinazo. Entonces haz de cuenta que llena de tráileres, muchos motociclistas. Cada vez que pasaba veía una moto tirada, entonces sabía la leyenda de la cuota de Mazatlán de que para cada evento son cinco muertos en el Espinazo. Entonces era pues arriesgarme ‘sabes que, yo quiero hacerlo, pues persígnete y que Dios te bendiga y órale’. Me lo aventé con cuatro compañeros, eran cuatro hombres y yo. Pues no, el solazo, ya haz de cuenta que mi cuerpo lo hacía por inercia cada movimiento. Ya me entraba el nervio, el miedo. Veía a un lado los barrancos ‘y si me caigo y choco, si el tráiler no lo veo’. Eran curvas demasiado cerradas, no podías ver qué había enfrente, o sea a un compañero se le atravesó un perro y se cayó. O sea, fue un miedo de que ‘oye y si me hubiera pasado a mí, o sea qué hago o qué le digo’ o sea, qué haces. Era una súper adrenalina que digo, increíble... fue el viaje más horrible y más padre de toda mi vida, o sea así. (Belle, comunicación personal)

Mi mayor reto es haberme ido a Puerto Peñasco, no es un recorrido muy cortito y si me lo aventé, si fue una meta para mi, con mi ninja 300 llegué a Puerto Peñasco, excelentemente bien. (Fine, comunicación personal)

Ahora bien, Rarkans nos narra la experiencia que más le ha marcado hasta ahora como motociclista. Si bien la distancia entre la Macroplaza de Monterrey y la comunidad de El Uro



es de escasos 20 kilómetros, las vivencias de esta primera rodada dicen mucho sobre el mundo motociclista:

Esa mañana de domingo iba a ir a Chipinque a correr y mi hija me dice: “me están diciendo que te invite a un evento”... era una sobrina de mi esposo, que su esposo tenía moto, “No, pues es un evento de motos, que va a ser en El Uro, el punto es en la Macroplaza”, le dije: “¡Ay! Nunca he manejado al centro, yo nada mas voy aquí a mis vueltecitas en la colonia”. Y mi hija insiste: “dice que él viene por ti, o sea, él viene en su moto y dice que tú te vas a ir pegado de él” y yo: “pero, ¿segura?”, “si, dice que si puedes, que no pasa nada”, y yo: “bueno, dile que si, nunca he ido a un evento de motos”, y luego me manda un mensaje otra vez, “dice que te pongas “bien biker”” y yo: “¿cómo es eso?”. No, pues me vestí toda de negro nada mas, yo no tenía ropa así muy, siempre me ha gustado como la ropa rockera, y así, entonces traté de ponerme lo mas rockera que pudiera, y ya me vestí de negro, y todo, llegó él, de ahí nos fuimos a la Macroplaza y me llevé a mi hija tiene ahorita 23 años, en aquél entonces tenía como 20 años, y le dije: “Vamos”, y me dice: “¿Puedes conmigo?”. Le dije: “No sé, pero vamos porque me da miedo ir sola” y pues se subió, era mi mochila, de hecho ni tenía casco, creo que conseguimos un casco que nos prestaron porque pues teníamos que traer casco, y luego ya llegamos a la Macroplaza, llegué temblando, porque nunca me había metido a Constitución y todas esas avenidas y luego llegué y estaba vuelta loca, porque era el evento de uno de los que hacen los Calaca, entonces había muchas motos, no sé cuantas, pero había muchas motos, y luego cuando dicen: “Vámonos”, que ya era la hora pues prendieron todas las motos, y el rumbido estaba yo, te lo juro que iba gritando y mi hija: “ma’, ¿estás loca?” Y yo: “No, es que oí las motos”, se escuchaba el run run, y yo feliz, iba gritando, yo iba manejando “wuuuu”, y yo iba gritando como si estuviera en un concierto, y ese día ya arrancamos todos y me fui en la formación donde nunca había rodado en un grupo, yo solamente iba atrás del chavo éste, hacía todo, todo lo que él hacía yo lo hacía, y fíjate que ese día estuvo impresionante porque ese día en Garza Sada hubo un choque, un taxi con una moto y se hizo ahí un alboroto, o sea se bajaron todas las motos bien enojadas contra el taxi, yo no sabía ni que pasó, nomás vi que se pararon, y todos se bajaban y así, entonces yo solo me quedé en mi moto, y: “no te baje, hija, no te bajes”, yo bien asustada, y me dice este chavo: “No, no pasa nada, espérate, nomas nos vamos a esperar, parece que tumbaron una moto”, y yo volteo con mi hija y le dije: “¡Qué andamos haciendo aquí!”, bueno es parte de, en eso estábamos y luego que un tráiler alcanza una moto, haz de cuenta que en la defensa le pegó, la moto la hizo chaparrita de atrás, y con el chavo arriba, y eso si lo vi y yo estaba: “Hija, no manches, mira lo que está pasando, si supiera tu papá donde andamos”, porque entonces mi esposo trabajaba mucho fueras, estábamos solos, y dije: “No voy a tener miedo, no me voy a asustar”, pues así sobre todo eso se arregló, llegaron ambulancias, patrullas, y siguió, o sea, el grupo continuó la rodada, llegamos al Uro, y una subida, está así la subida a la iglesia, y me la aventé, no sé como yo llegué hasta la iglesia, luego se acaba la misa y nos fuimos a Los Cavazos a comer, ahí vamos a Los Cavazos, y luego de Los Cavazos nos fuimos a la presa, no, yo estaba realizada, me sentía un poco rara porque ese grupo era el motoclub de Huesos con los que estábamos, o sea, puros hombres, según yo en ese motoclub también casi no van mujeres, y nada, y yo en la presa con puros hombres, ellos tomando y así y me compre una bebida también, me sentí bien ruda, ya después me pusieron ruda, no era ruda entonces, pero si me sentí como que, no sé como si fuera mi ambiente, como si fuera yo, no sé, me sentí muy a gusto, pero no dejaba de pensar en la casa, en los niños, en mi esposo, ya cuando nos fuimos, llegue feliz a mi casa contándoles la experiencia, la primera fue la mejor, mi primer rodada, fue del modo que entré en los eventos y en todo esto de los motoclubs. (Rarkans, entrevista)

Rarkans ha rodado más lejos ahora, pero recuerda con mucho cariño esta primera vez. De su narración identificamos: a) el miedo enfrentado de manejar fuera de los límites conocidos, b) el desconocimiento del mundo *biker*, c) la compañía de su hija como aliada en el camino y como testiga familiar, d) el coacheo masculino, e) la emoción al sentirse en comunidad, f) los riesgos de la práctica motociclista, g) la unión de la comunidad *biker* ante el accidente, h) la duda ante el conflicto, i) el orgullo del reto cumplido, j) el afán de pertenencia, k) el motociclismo como una actividad masculina, l) la culpabilidad de disfrutar el tiempo frente a la responsabilidad de madre y esposa. Profundizaremos más adelante estos hallazgos.

#### *6.3.4 La satisfacción de sobrepasar límites y dejar huella.*

Las satisfacciones de las mujeres motociclistas no están relacionadas únicamente con la carretera. Debido a que se enfrentan a la oposición social general y al rechazo de buena parte del mundo *biker*, manejar la moto se percibe como un triunfo conquistado.

Mi mayor satisfacción es haber sobrepasado los límites que en su momento los hombres tenían marcados y haberle dado a mi papá esa satisfacción tan grande que él me inculcó. Es como una satisfacción que yo tengo de mi vida, no llego diciendo: “yo me chingo a todos los hombres”, lo digo ahí en la pista: “¡Eh! te chingué, güey”, pero no ando pregonando así que digas tú: “¡Ah! me los chingué a todos”, no, no, no, todos son compañeros y todos tenemos la misma capacidad. (Bea, comunicación personal)

Mi mayor satisfacción de ser *biker*, pues ahora si que el ver cada día que salga una u otra mujer mas después de mi, esos es una gran satisfacción ver que sigan siendo más porque yo traté de hacer algo, no funcionó mucho pero si salieron en nuestro grupo cuando nos juntábamos logramos juntar mujeres hasta 10, 12 mujeres entre choppers y deportivas, nos hacíamos nuestro raitecito, una reunioncita para un cafecito o un desayuno, y curiosamente después de estas reuniones empezaron a salir más mujeres por aquí y por allá en Tijuana. (Owly, comunicación personal)

Mi mayor satisfacción es el grupo de Amazonas, en Amazonas creamos motociclistas y los demás grupos agarran motociclistas, yo las traigo desde cero hasta lo que son el día de hoy. (Laurie, comunicación personal)

Yo gané una dotación infinita de confianza, estoy feliz, ahora si que el año pasado en abril mi papa estuvo en el hospital, muchas de mis fuerzas eran llegar en la moto con el y regresarme en la moto, era de que yo decía ya no puedo, estoy cansada, estoy triste, sin ánimos de nada, sin energías de nada, agarraba mi moto y por lo menos se te olvida por un rato, era mi escape de cierta manera. (Kraken, comunicación personal)

#### *6.3.5 La experiencia biker: el amor a la moto a la par de la vida*

Las entrevistadas coinciden en definir la experiencia de manejar motocicleta como algo inherente a ellas.

La experiencia *biker* yo pienso que es ser una persona aventurera, decía una tía mía, “tú tienes espíritu de cirquera”, y yo ¿por qué tía? Si dice “porque quieres andar para allá y para acá” y eso es realmente lo que es un *biker*, realmente, tiene ese espíritu aventurero dentro de el donde siente esa necesidad imperiosa como si fueran los tiempos cavernícolas de querer conquistar un terreno, un espacio, de ver y conocer sin que vengan y te digan: “oye fijate que está tal lugar así”, uno quiere tener esa pequeña experiencia o grande experiencia si tu quieres, pero es ser una persona aventurera, querer conquistar lugares que tu puedes decir: “wow, esto es otro pinche mundo, no es nada comparado con la vista que tengo en la casa”, y muchos se confunden, piensan que ser *biker* es vestir de una manera, traer un cilindraje tal, en una moto que trae ciertas decoraciones, que si recorriste cuantos km, yo pienso que un *biker* es esa persona que tiene esas necesidades de querer conquistar en una motocicleta, claro el mundo, comérselo, bebérselo, eso es ser un *biker*. (Owly, comunicación personal)

Para mi ser *biker* es tener pasión por las motos y saberlas manejar, ahora si muchos dicen que si no tienes moto, no eres *biker*, y yo perdónenme pero yo aun sin moto, agarro cualquier otra y manejo y mi pasión jamás se va a acabar, entonces creo que el tener tu pasión por las motos, que digas “si me caigo, me levanto”, “si me chocan, pues lo soluciono” y el saber manejar una motocicleta creo que son las bases mínimo de ley. (Kraken, comunicación personal)

La relación de las motociclistas con la motocicleta es íntima. Si bien no es el tema central de la presente investigación, la motocicleta como objeto es materia de estudio dadas las profundas significaciones que encarna, rara vez es “sólo un vehículo”, tal y como lo consignan sus dueñas:

La moto es un placer desmesurado, la verdad no tiene medida, me ha llevado a conocer muchas cosas, y me ha dado otras tan buenas, no puedo decir malas, sino que, cosas con las que he aprendido, eso sí, porque de todo se aprende,( te guste lo que te guste) el Señor va a proveer para tí, por todas aquellas oraciones, es un placer desmesurado, definitivo .(Owly, comunicación personal)

No es un vehículo, es un medio por el cual puedo realizar ciertas actividades y sentirme dominante, y viajar, es parte de mi, la siento como si fuera, es que no te puedo decir, mi hija, como si fuera mi hija a lo mejor, o sea como si fuera un ser vivo, así lo siento. (Fake, comunicación personal)

Montar en mi moto es como un ritual. Siempre me baño primero para andar así perfumadita, salir del baño, al lado de mi cama esta todo mi equipo, mis chaquetas de protección, mi chaleco, mis guantes, esta una virgen de Fátima que me trajeron de Italia, está al lado de mis cascos, uso dos cascos, uno para rodar en la ciudad, otro para carretera, todo está al lado de mi cama, me pongo enfrente, agarro el casco que en ese momento voy a utilizar, agarro mis guantes, también tengo dos guantes, me persigno enfrente de todo mi equipo, salgo de mi recámara ya con todo puesto y al sacar la moto de la cochera me agacho un poquito hacia el tanque y nada mas la agarro así como si fuera un cachorrito: “ Cuídame, ¿ no?”. O sea, es el ritual que siempre hago y si, obviamente me encomiendo a Dios por lo mismo no, de que no sabemos si vamos a regresar, así vayamos a la esquina de la casa.” (Fury, comunicación personal)

¿La moto para mí? Es mis piernas, es como, es mi vida, es mi vida porque inclusive he dejado a mis hijas mucho tiempo con tal de estar con la moto, o sea, es mi otra parte, es como mi yo, esta soy yo y ésta también. (Bea, comunicación personal)

*6.3.6 Ahora bien, el motociclismo tiene su mística. Nadie que no ruede entiende bien a bien por qué alguien en su sano juicio invertiría dinero con el fin de arriesgar su integridad física a bordo de un vehículo sin chasis el cual convierte una actividad urbanamente común como manejar en una actividad de riesgo debido a que se potencian todos los peligros. Y los y las motociclistas insisten en decir que la moto vale la pena la vida.*

Ser motociclista, significa tener corazón, libertad, ser motociclista para mi es lo mejor que me ha pasado, que no voy a dejar y en verdad espero que sea la moto quien me quite la moto, no me gustaría morirme en un hospital de alguna enfermedad, me gustaría y me encantaría que sea la moto, o a lo mejor se escucha un poco trágico pero puede existir la posibilidad de morir en un hospital y de morir en una moto, a mi me gustaría morir arriba de mi moto. (Fury, comunicación personal)



Captura de pantalla 6.20 Te elegí a ti. 18 de mayo de 2017.  
FB Pink Biker Mx.

Ahora si que dice una imagen que manejan mucho en el mundo *biker*, si la moto me quita la vida no te preocupes sigo sonriendo, muchos dicen ay si seguramente iba a ir en madriza todo asustado y sonriendo, pero cuando vas en la moto tan rápido vas tan feliz, vas extasiado, de ir en tu moto que dices si me voy aquí no me arrepiento de nada porque iba feliz. (Kraken, comunicación personal)

Esta es la imagen a la que se refiere Kraken. Se comparte intermitentemente en la mayoría -si no es que en todos- los grupos y las páginas de las redes sociales virtuales relativas al motociclismo.



Captura de pantalla 6.21 No lloren. 3 de junio de 2016. Biker y Fans FB.

Por supuesto, existe quien considera irresponsables las publicaciones de este estilo, que ensalzan la temeridad sobre la vida y realizan constantes llamados a la importancia del autocuidado y la responsabilidad de la seguridad de los demás.

Ahora bien, el machismo se cuele por todos lados. También tenemos la versión machista de este meme tan popular.



Captura de pantalla 6.22 No lloren versión sexista. Chicas biker FB.

Pero la coincidencia general es que a pesar de los riesgos ampliamente conocidos, muchas veces de primera mano al sufrir accidentes o perder amigos por estas causas, el motociclismo vale la pena:

La moto es mi vida, mi vida, no me imagino yo mi vida sin el mundo motociclista. (Lindsay, comunicación personal)

Desde que empecé no lo he dejado más cuando llegaron dos personas muy importantes a mi vida que son mis hijas y por el cuidado, pero el motociclismo es mi vida y cuando me muera y si voy en la carretera me voy a morir feliz, obviamente dejando seguras a mis hijas, que pues bueno ellas saben los riesgos y antes de irme las abrazo les doy muchos besos y cuando regreso les doy todavía más. (Reina, comunicación personal)



Captura de pantalla 6.23 Hasta morir. 7 de septiembre de 2016. FB Pink Biker mx

## 6.4 Dimensión social.

### 6.4.1 Familia: entre el riesgo y el estigma.

Los roles de género, al igual que las relaciones de poder, atraviesan la construcción de la identidad de las mujeres motociclistas. Y esto queda explícito al hablar de relaciones familiares y de influencias. Ninguna de las entrevistadas -y ninguna de las mujeres motociclistas que yo conozco- tiene como referencia a mujeres en moto. Siempre es el padre, el hermano, el tío, el novio, nunca una ella.

Mi papá que -bueno, ahorita ya está en el cielo- mi papá tuvo una carabela en sus años mozos. (Reina, comunicación personal)

A mí el que en realidad me incursionó fue mi papá, él manejaba moto. (Bea, comunicación personal)

Mi papá es de Linares, compra la motoneta, y él la manejaba y yo me ponía pues parada, yo nada mas iba observando, ¿no?, y ya poco a poco me la fue soltando, hasta que ya la manejaba yo

sola... cuando ya me compré la cilindrada mas grande mi papá como que ya no estuvo tan de acuerdo. (Fury, comunicación personal)

Mi papá manejaba moto y era que llegaba a la casa y: “pa’, dame una vuelta”, en cuanto pude abrazarme de el, bueno desde antes de hecho me subía enfrente y el prácticamente me detenía, y me llevaba a dar una vuelta entonces siempre fue como que mi afán, siempre quise manejar una moto, él nunca me dejó. (Kraken,comunicación personal)

A los 12 años mi cuñado, empezó a iniciarnos en el mundo motociclista y me empecé a aficionar y agarré un amor exagerado en las motos. (Blacky, comunicación personal)

La mayoría de las que estamos en el motoclub ya tenemos años rodando, de hecho, no hay casi nuevas. La mayoría son de que: ‘mi tío tenía moto, mi papá tenía moto’ y todas tenemos más de cinco o diez años manejando. (Belle, comunicación personal)

La preocupación de los padres por lo riesgoso del motociclismo va acompañada de los estigmas y prejuicios toda vez que es una actividad meramente masculina.

Mi papá se súper molestó porque obviamente si les decía ‘quiero comprar una moto’ me iban a decir que no. Entonces no les pregunté, nada más fui y la compré.. Mi papá casi me corre de la casa, me dijo un millón de cosas: que se veía mal que una mujer anduviera en moto, que yo estaba muy joven, que era muy peligroso, que no sabía a dónde me estaba metiendo, que si andaba en malos pasos, que si quería robar y yo ‘no qué pedo, cómo voy a robar’. Me decían ‘si la sacas te lo juro que te la descompongo y me vivían poniendo trabas... yo la metí a mi casa en un pasillito, entonces por la puerta principal la sacaba. Entonces me ponían hieleras y un millón de cosas para que no la sacara. Total cuando la podía sacar, la terminaba dejando en la casa de un amigo, para que me la cuidara y yo poder sacarla como yo quisiera, porque era un show con mis papás, salía y mi mamá atrás de mi persignándome, no... no, no. Un rosario, una vez hicieron una junta en mi familia para que yo entrara en razón, porque pensaron que andaba en malos pasos, o sea, todo súper mal, una idea bien mala. Y yo de que ‘oye, o sea, voy a desayunar y me regreso, no voy a hacer nada malo’, o sea... cosas muy así. Y pues, así estuve los dos primeros años en mi casa, o sea, fue así como que mi papá casi me desheredaba, me quitaba el apellido y todo, y ya después, al año me compré una moto un poco más grande. (Belle, comunicación personal)

Yo iba en la motillo esa prestada, mi papá venía así en el carro y me dio una regañada de aquellas. Me dijo que no, que no debería de andar haciendo eso y que las motos eran muy peligrosas, me regañó mucho, porque era moto ajena, porque yo no sabía manejar, porque estaba muy chiquita y las motos eran muy peligrosa. (Amy, comunicación personal)

Un día dije quiero comprar una moto y mi papá me dijo que para qué quería una moto, que mejor un carro. Entonces así estábamos en el estire y afloja. (Algarabía, comunicación personal)

No sólo los padres se preocupan por los estereotipos. En el caso de Fake, los estereotipos asociados a los motociclistas hicieron mella en su hijo:

Mi niño tiene 14 años, de hecho el tampoco sabía a pesar de que, obviamente vivimos juntos, no sabía que yo había comprado esa moto, y que esa moto yo la manejaba, ya que para poder

salirme a los viajes dejaba a mi hijo con mis papas, y después manejaba mi moto. Mi niño se enteró como al año y se asustó mucho, se preocupó y algo importante me dijo que su maestro, que es nuestro vecino, su maestro de arte en la secundaria le comentó que los motociclistas terminamos embarrados en la carretera, textual, entonces mi hijo llegó de la secundaria a comentar que no quería perder a su mamá embarrada en una carretera, que quería perderla de viejita, no por un accidente. Le dije que a mi no me iba a pasar nada, que era muy cuidadosa, que sabía que yo no tomaba, que era muy responsable y como quiera siempre manejaba en grupo. (Fake, comunicación personal)

Para algunas entrevistadas, la diferencia entre el permiso de manejar o no manejar motocicleta, para los familiares, residía justo en los roles de género:

Cuando se empezaron a enterar mis parientes fue un: “¿Cómo? ¿Cómo fue? Qué te pasa? Te vas a matar, es muy peligroso y que la chingada”, y yo así como que: “Hablen hombre, no me importa, esto yo lo quería desde hace mucho, y lo estoy logrando, no me va a influenciar”. Los hijos de una de mis tías hermanas de mi mamá, casi todos ellos son, como cinco varones, casi todos han tenido moto y para ellos era normal, eres niño, puedes andar en moto.” (Yalany, comunicación personal)

Ahora bien, es significativo puntualizar que, si bien al principio ambos padres se oponen a que sus hijas rueden, los papás suelen ceder, a diferencia de las madres. Por ejemplo, cuando se le preguntó a Remi cuál era el reto más grande al que se ha enfrentado en moto, no habló como muchas de una experiencia en carretera, o del aprendizaje. Para ella, lo más difícil es la relación con su madre:

¿Mi mayor reto? Mi mamá, convencerla, no, no ha habido algo que se me complique en esto, no ha habido modo de que diga, no me aceptan, no, porque incluso hasta con las old ladies no he tenido tema, creo que les inspiro esa confianza de que pues no me interesa tu vato, yo vengo por la cura y por el raite, y respeto, respeto mucho, para que me respeten, te digo me llevo, pero saben ellos tienen un límite, y el mayor reto es mi mamá, que mi mamá tenga esa confianza de verme en la moto, de dejarme salir en la moto, porque a mis 42 todavía me regaña como si tuviera 10, creo que me cuida más que cuando tenía 10. (Remi, comunicación personal)

Con mi mamá tuvimos una pelea muy grande a causa de mi moto, a causa del mundo en el que estoy inmersa, que tiene hasta cosas que ver con mis hijos y tengo un pleito de custodia legal con mi exmarido, por causa del mundo motociclista. Por qué... porque no les gusta, porque la visión de ella es que las personas que andan en moto son unos drogadictos, son unos delincuentes. Entonces es un pleito muy fuerte. Mi papá, cuando ve mis fotos, siempre me comenta algo bonito, no me dice que está de acuerdo. Más, sin embargo (sic) no juzga ni critica. Dice ‘ah, es que mi hija anda en moto’. O sea, yo creo que sí le gusta. (Kim, comunicación personal)

Otras entrevistadas comparten la misma preocupación:

Mi mayor reto yo creo que es vencer mis miedos, vencerme a mí misma, porque he superado todo tipo de críticas y de rechazo por parte de mi mamá que no quiere que sea motociclista, pero el miedo ha sido un reto chido. (Algarabía, comunicación personal)



Mi mamá siempre nos decía. “Sí, cómprate la moto, pero también te compras un hoyo, porque las motos son muy peligrosas”. (Rose, comunicación personal)

#### 6.4.1.1 Contradicciones maternas: enseñar o no a los hijos, he ahí el dilema.

Ciertamente, el embarazo y los cuidados posteriores del bebé representan para muchas mujeres una pausa en las actividades del motociclismo, situación que analizaremos a detalle al hablar de los trabajos de cuidados. “En mi embarazo vendí la moto, se vendió por la familia, porque me decían que van a decir tus hijos o es el peligro de que te llegues a caer, o esto o lo otro, y pues entonces se tuvo que vender.” (Reina, comunicación personal)

Pero la afición por la motocicleta es tal, que algunas mujeres desafían en la medida de lo posible los mandatos sociales al respecto. “No dejo la moto ni con mis embarazos ¿eh?, yo embarazada corría todavía, de Nicole hasta los 5 meses de embarazo.” (Bea, comunicación personal)

En cuanto a los hijos, las mujeres entrevistadas coincidieron en que son motivo de orgullo y roles a seguir, sobre todo para las mujeres. Pero existe una contradicción notable entre las madres que alientan a sus hijos e hijas a aprender andar en moto y quienes se niegan, justo aduciendo que es una actividad de riesgo.

Mis hijos siempre han tenido esa admiración por mi forma de ser, siempre he estado yo ahí para apoyarlos y alentarlos en todo y en especial del motociclismo. Mi hija también me tiene como ejemplo, porque vivimos en un mundo donde la sociedad dicta lo que es para mujer y lo que es para hombres lamentablemente, entonces está en nosotros romper con esas creencias y todo eso que nos limita a nosotras las mujeres. Les digo ‘si te gusta, hazlo, si tienes miedo, como quiera hazlo’, todo eso les hemos dicho mi esposo y yo. (Algarabía, comunicación personal)

El mas chiquito tiene 16 ahorita, entonces estaba más chiquito, pero ahorita tiene 16, lo enseñamos, también, yo enseñé a los dos mayores a andar en la moto, y mi esposo enseñó al menor, yo no quería porque es mi bebé, de hecho ni quise ir a verlo cuando se lo llevaron al parque a practicar: “Mami ven a verme”, le dije: “No, mijo”, no sé, no es que no me duelan los demás, pero él es mi bebé, como que está muy chiquito, está muy delgadito, dicen que se parece a mí, no sé”, pero él ya sabe también y ya tiene su moto, la que era de Armandito también se la pasamos a él, o sea en la casa ahorita hay 4 motos. (Rarkans, comunicación personal)

Mi hija está loca, quiere una deportiva, y la mamá le dice que no. Me gustan las deportivas, me encantan como se ven las muchachas, me encantan todas esas vueltas que hacen, pero el porcentaje de accidentes es mas en deportivas que en choppers, la velocidad los jala, y mi hija es tan parecida a mi, que yo se que no va a ir ni a 40 millas, ni a 50 millas, esa niña se va a subir, y, quiere una Ducati, pa´ empezar, o sea, si la mamá empezó con una 650cc, imagínate con una 250cc que ella quiere una Ducati mil no sé qué tantos. (Remi, comunicación personal)

Obvio que es una decisión muy difícil, mi hijo el de 20 me dice ‘mamá enséñame a andar en la moto, véndeme tu moto. Yo le dije: “¿Quieres moto? Búscala, cómprate la moto, yo no te voy a dar las alas que sé que te pueden llegar a matar. Porque claro que nos pueden llegar a matar, o sea, tú quieres volar, yo no puedo darte alas, no puedo comprarme algo que sé que te va a lastimar, es como si yo le diera drogas, sé que lo va a matar, sé que a un chamaco la adrenalina les gana, cuando está uno joven quieres lucirte. Yo creo que por eso Dios no me puso motos de esa velocidad cuando yo tenía esa edad porque tal vez si me hubiera matado en ese entonces. Ahorita no tomo, no fumo, no uso drogas, entonces yo siempre ando en mis cinco sentidos arriba de una moto. No estoy diciendo que mi hijo lo haga, tampoco, pero es un joven que apenas está aprendiendo y quieren volar cuando apenas van caminando. O sea a mis hijos les gustan las motos, pero no tienen esa pasión, eso que tiene uno que tener, esas mariposas, no la tienen, sí les gustan, pero no tienen esa pasión.” (Candy, comunicación personal)

#### 6.4.2 Pareja: “la moto o yo”.

Las mujeres motociclistas no sólo enfrentan la oposición de la familia, también el rechazo de la pareja, el cuál se exagera cuando la persona en cuestión es ajena al mundo *biker*.

“Le conté a mi esposo que había ido al evento y primero fue como que: “¡Ah! ¡Qué padre!”, pero entonces fue un domingo, al siguiente domingo otro evento y le dije: “Deberías de ir, puedes ir, van carros, o sea no importa que no tengas moto, tu como quiera puedes ir o vente conmigo en la moto” y él: “¡Ay! ¿Qué te pasa?” y mi hija: “No, porque yo voy contigo en la moto”. Mi hija ya se sentía como la oficial: “No mami, yo soy la que voy contigo”. Es que mi hija es mi mochila, y luego ella también se compraba sus paliacates, nos tratábamos de ir así con todo el atuendo de *biker*, y luego él no, él iba normal como nunca se vistió así, y cuando fue el primer evento fue en el Woodstock, llegó pero si estaba muy enojado.

Llegó: “¡Hola” y yo presentándole a los que no conocía porque nada mas conocía a su sobrino. “Mira, él es tal”, los que ya conocía yo y él así como: “Ah. Hola”, y así como muy serio, y luego ya de rato nos apartamos de un lado y me dice:

“¿Y esto qué? O sea, ¿estos son los eventos a donde vienen?, y yo de que: “Si, pues. Es un evento de motos”. O sea, estaban todas las motos estacionadas, la música, y él de que: “¿Pero a qué vienen?, y yo de qué: “Pues s que ya rodamos, ya llegamos y convives y toman. Yo no tomo”.

Y él: ¿Pero esto es todo lo que hacen? No sé qué estás haciendo aquí son puros hombres”.

Y yo: “Pero no estamos haciendo nada malo”, le dije: “Está nuestra hija conmigo”. Le dije: “Bueno, sí sé que mayoría son hombres, pero todos me respetan, hasta ahorita no ha habido alguien que me diga algo”.

Y ya así quedó y después me dijo mi hijo que iba con él en la camioneta que si iba muy molesto, que le decía: “No sé qué está haciendo tu mamá aquí, este no es ambiente para mujeres”.

O sea, cuando me dijo eso, yo pensé: ¿Por qué no va a ser ambiente para mujeres? ¿Por qué no voy a poder estar yo aquí con mi moto? Yo creo que cada quien es responsable por si mismo, yo no porque vea lo que andan haciendo los demás lo voy a hacer yo, o sea yo vengo bien, en buen plan, y no juzgo tampoco si alguien anda mal o como ande pues que padre, cada quien es libre de hacer lo que quiera y de manejarse como quiera, yo vengo a disfrutar, a relajarme, a rodar que es lo que más me gusta, y de hecho de los eventos lo que más me gusta es la rodada, o sea si puedo estar y convivir que padre, pero lo que más me gusta siempre lo que es la rodada al evento. (Rarkans, entrevista)

Identificamos, en primera instancia, la negativa del esposo de “ir de mochila” de su esposa. A menos que se trate de un accidente, los hombres -motociclistas o no- se niegan rotundamente a viajar en la espalda de la mujer. Después, la estrategia de Rarkans de hacerse acompañar siempre por su hija en los eventos, quien funge como testiga del “comportamiento adecuado” de su madre. También es pertinente notar la indignación del esposo al darse cuenta de que su esposa convive en un espacio masculinizado al que, según le expresa al hijo, ella no pertenece. Finalmente, la rebeldía de Rarkans, quien no encuentra razón lógica para no compartir su tiempo y espacio con los motociclistas, dado que ella “se porta bien”.

Es importante recordar que las parejas heterosexuales comparten roles muy distintos, así, en este testimonio, el esposo de Rarkans cuestiona lo que ella hace en su tiempo libre, pero es de lo más normal, cuando él sale con sus amigos, no dar explicaciones al respecto. Tengamos presente que los hombres se consideran exitosos si tienen una carrera o un trabajo que les proporcione bienestar y satisfacciones, mientras que las mujeres son consideradas exitosas si son capaces de establecer relaciones felices, es decir, si logran (porque es considerado un logro), casarse y tener hijos. *women define themselves as succesful according to ther ability to sustain sexually loving relationship.* (Wolf, 2001, p.290) Las mujeres viven para los demás, por eso, en ocasiones, dejan el motociclismo en aras de “ver por su familia”, lo que se traduce en dejar de lado sus intereses para satisfacer el ego de otros. Sacrificarse a sí misma por los demás.

Ahora bien, en caso de que la pareja de la motociclista sea *biker*, no significa que no existan territorios prohibidos, como los eventos Sólo para Hombres.

A mi si me gusta que mi mujer me acompañe en los raites, de hecho, ya se está enseñando a manejar y eso da mucho gusto, porque pone menos trabas a la hora de los viajes. Claro, cuando es una junta de hombres, una corrida de caballeros, pues se queda en casa, ni modo de ser el que cague el palo llevando a su señora, si vamos en otro plan. (El Tuercas, entrevistado).

Y es que la hipermasculinidad cierra sus espacios.

#### 6.4.2.1 “Con permiso, que te vaya muy bien”: límites impuestos.

El hecho de que las parejas pertenezcan al motociclismo, no garantiza la deconstrucción de los roles de género. Las mujeres motociclistas expresan la manera en que sus parejas tratan de controlarlas en el ámbito del motociclismo.

Tenía mi novio motociclista. De repente, empezó a haber situaciones donde él no podía acudir a rodar, a ese evento y pues yo quería ir. Entonces se veía mal que yo me fuera con otra persona más en la moto. Así que yo dije: “si yo quiero seguir y él no puede, y se ve mal que yo vaya con otra persona, ¿por qué no yo comprarme una moto para poder ir a esos eventos, con quien yo quiera y no tener que depender con nadie para ver con quién me voy, a la hora que ellos quieran regresar o así? Y pues fue en el momento en que dije ‘me voy a comprar una moto’ y a la semana siguiente fui a la agencia, fui a una Dinamo, porque no sabía absolutamente nada de motos, pero para mí en ese tiempo era algo muy bueno. Dije ‘yo tengo que ir en moto’, fui a la agencia y me compré mi primera moto, que fue una Dinamo 250. El día que la compré ni siquiera sabía manejar, tuve que hablarle a un amigo para que fuera a la agencia, recogiera la moto y se la llevara a mi casa. O sea, yo nada más sabía prenderla y más o menos los cambios, pero la verdad, nunca había manejado una moto. Entonces, mi novio en ese entonces, pues ni modo, me tuvo que ayudar, no le gustó nada la idea. Típico machista de que: “¿Cómo tú, vas a andar en una moto? Vas a andar sola, es un mundo de hombres”, ya sabes. (Belle, comunicación personal)

Mi novio no necesariamente me decía: “ya deja las motos”, pero si me llegó a decir: “no salgas sin mí, porque si sales sola ya eres una puta”. Yo le decía: “¿Cómo puedes creer que nada mas por salir a rodar y que vayan hombres ya van a pensar que soy una facilota o así?” y me decía: “Es que así son yo los conozco, que no se qué”, y luego en una reunión, platicando con otro amigo, le dije: “Oye, me pasó esto con mi novio” y me dice: “Es que es cierto, todos pensamos eso” y yo: “No, pues que mal, pues ya voy a rodar sola”. (Amy, comunicación personal)

“Yo a él se lo dije, yo cuando empecé con él le dije: “No dejo a mis amigos, no dejo a mi forma de ser, no dejo la moto y no soy tu mochila.” (Remi, comunicación personal)

Mi esposo y las motos... es muy difícil, se ha vuelto muy difícil, porque yo cada día estoy más y más metida en las motos. Para estar en Ravens, me pongo de acuerdo con un amigo que ya conocía de tiempo atrás, que él pertenece a Ravens. Me dice "Vente a raitear con nosotros", y yo: "Es que primero tengo que pushar poquito a mi marido para que vaya con nosotros", y es que su mundo son las motos de terracería, que les llaman las "cerrerías", entonces, mi marido nos acompaña, ve que somos tardados, voltea y me dice "¿a qué horas?", y ellos (los Ravens) son de: se juntan a cierta hora, platican una hora y media, luego ya van y damos una vuelta y ya terminan ellos en algún lugar a tomarse unos tragos, y ya se van. Entonces, a mi esposo no le pareció. Pues, "yo te doy la confianza de que vayas, ve", pero entonces cada vez me fui metiendo más y más y más dentro del mundo de los.. no de los clubs, porque de mi club no salgo, o sea, si yo voy a dar la vuelta con ellos, terminan en un antro, en un bar, ahí me despido y yo me voy a mi casa. Yo no entro, pues, entonces pues se le da el respeto a mi esposo y la confianza, tratar de no romperla. (Candy, comunicación personal)

Cabe mencionar que el control que la pareja busca ejercer es independiente de la orientación sexual. Las lesbianas también admitieron que sus parejas intentaron controlarlas, sin éxito, en el caso del noviazgo:

Ya me pidieron que dejara la motocicleta, y pues desgraciadamente, pues no, esa persona por eso ya no está conmigo. (Fury, comunicación personal)



Captura de pantalla 6.24 La moto o yo. 8 de agosto de 2018. FB Mujeres Bikers.

Si la pareja de una mujer no pertenece al ambiente motociclista, es bastante probable que le pida olvidarse de las dos ruedas.

Tuve otra relación, donde mi pareja pues no era de motociclismo, ahí fue donde se empezaron a mover mucho las cosas, porque realmente una pareja que no está dentro del motociclismo, tú siendo mujer motociclistas es muy difícil que te comprenda, porque realmente es un ambiente donde sí hay puros hombres, bueno... la mayoría son puros hombres... O sea, está complicado, pues haz de cuenta que empezó a haber ese tipo de problemitas y pues la sociedad todavía como que no lo veía muy bien. (Belle, comunicación personal)

Una de las estrategias que utilizan las mujeres para negociar con los mandatos del género, es la autoregulación.

Uso casco negro cuando ando de parrillera, cuando me subo con mi novio, pues así según yo es como que nadie me conoce con el casco negro y ya. Mi pareja está en un motoclub de hombres, a veces todos llevan a sus esposas y así como que no me gusta hacer sentir mal a nadie. De que, digo, van todos los hombres en su moto con sus parejas y pues como mandarlo solito me da cosita... digo 'oye, también estoy yo y me gusta apoyarlo'. En su motoclub son puros hombres. (Belle, comunicación personal)

Los viajes también se negocian. En el caso de Kim, es parejo:

En los diez años, en moto se ha ido dos veces y una vez fuimos al mismo lugar. Él me pidió ir solo y le dije que sí. Yo también iba ir a rodar, pero había dos opciones. Entonces las chicas del grupo decidieron ir también para allá y fuimos completamente por separado, yo me quedé con las chicas, me hospedé con las chicas e hicimos todo completamente por separado. Y yo viajé una vez sin él, él por situaciones de trabajo no podía ir, yo ya me había comprometido, entonces se quedó. (Kim, comunicación personal)

Pero no todas logran esa negociación:

Mi esposo y yo rodamos juntos casi todo el tiempo. Me ha pasado que él se va a un evento y yo me quedo, por los niños, digo, ya están grandes no están chiquitos pero si le digo a él no

podemos dedicarnos tan de lleno porque no puedo descuidar a casa. Y el año pasado él se fue a Zacatecas, él se fue solo, yo no fui. Yo no viajo fuera sin él, de viaje no me ha tocado, quiero ir, pero con puras mujeres. (Rarkans, comunicación personal)

El anhelo de Rarkans es el de muchas mujeres motociclistas, pero pocas pueden viajar a los eventos, sobre todo, sin sus esposos. El trabajo de ser madre siempre se interpone y muy pocas veces se negocia esa libertad.

Ahora bien, obligar a la mujer a elegir entre “la moto o yo” es una estrategia por demás burda por parte de la hipermasculinidad. Es decir, ¿por qué confrontar a una mujer y arrinconarla en términos que pongan al descubierto el machismo imperante, si bien se puede continuar la relación, convertirla en matrimonio y entonces sí, confinarla a los trabajos de cuidados no pagados? Bajo esta óptica, lo mejor que puede pasarle a una mujer es recibir un ultimátum similar para huir a esa y otras propuestas machistas que le signifiquen una subordinación.

#### *6.4.3 Trabajo: el secreto de ser mujer motociclista.*

En el sistema patriarcal mexicano, la división sexual del trabajo, al igual que las actividades de ocio, están directamente relacionadas con los roles de género.

Las primeras mujeres que ingresaron a los sistemas universitarios fueron vistas como extrañas e intrusas, pues irrumpieron en un escenario contemplado como estrictamente masculino. Debíó representar para ellas la decisión de tomar riesgos de exclusión social y verse sujetas a situaciones de hostilidad y rechazo, tanto de hombres como de mujeres. (Huerta, R. 2017, p. 286)

Así, las mujeres mexicanas al inicio del siglo XX podrían ser secretarías, al finalizar la Revolución, eran normalistas, es decir, profesoras. Tras los movimientos sociopolíticos de la Segunda Guerra Mundial -de los que el país no estuvo exento- y las transformaciones propiciadas por las necesidades industriales, se consolidó lentamente la presencia de las mujeres en la universidad, si bien orientadas a las profesiones consideradas “femeninas”, como la Literatura, la Historia y las Artes, nada de mujeres en carreras “serias” como Leyes, Medicina y Administración; o “impropias”, como Ingeniería. Los mismos estereotipos aplicaron por décadas para los oficios: las mujeres eran consideradas no aptas para trabajar en la construcción, en las gasolineras o seguridad. Y estas distinciones biologicistas y anacrónicas persisten en el mundo laboral actual y están vigentes en las prácticas de las familias:

Fui rechazada totalmente, me dijeron loca y todo lo que conlleva a eso, porque por ser una familia tradicionalista, ni estudiar una carrera donde existían puros hombres me dejaron, o sea menos el motociclismo, eso era vetado. ¿Por qué? porque lo primero que te dicen primero compra el cajón después compra la moto. (Lindsay, comunicación personal)

Para Reina, manejar motocicleta le significó una reconvención en su trabajo:

En una ocasión la persona que está de responsable de RH (Recursos Humanos) cuando yo empecé a ir con mi moto al trabajo por facilidad de movimiento entre carros y rapidez me dijo: "Tienes que ver tu traslado porque creo que eres un riesgo -así tal cual y lo cito- para la empresa" y yo me quede así: "¿Cómo? ¿Un riesgo?", "Si, pues, es que te puedes caer". Le digo: "Te voy a dar un ejemplo: si yo viniera en un camión y el camión le da cuando voy a bajarme, me puedo caer; si yo voy caminando por aquí, por la rampa para el acceso y me resbalo, me puedo caer. Es exactamente igual, nada más que yo vengo consciente porque yo vengo manejando, pero yo no me catalogo un riesgo para la empresa, al contrario siento que debo de ser una persona admirada porque el que yo ande en motocicleta y me gusta cómo me gusta vestirme, no dejo de hacer mi trabajo, mi trabajo sigue siendo el mismo y mis responsabilidades siguen siendo las mismas". Después ya no supo donde meter la cabeza y casi creo que me dice: "No, casi nos demandas por racismo o no sé, como dicen, nos reservamos el derecho de admisión", entonces le dije: "No, no te preocupes tampoco llegamos a ese extremo". Pero si me catalogaron como un riesgo para la empresa. (Reina, comunicación personal)

Belle, por su parte, narra una experiencia de discriminación.

En mi trabajo anterior, nadie sabía que yo tenía moto, o sea, yo era una ejecutiva de una empresa y pues estaba con muchas personas así, pues de alto nivel. Entonces mi jefe me pidió que por favor, no le dijera a nadie que yo andaba en moto, que porque lo veían mal. Era como un punto negro en mi expediente, que me iban a tomar así como mala referencia. Eso me súper enojaba porque yo llegaba en falda, tacones o sea, súper arreglada. Iba corriendo para subirme así toda despeinada para subirme a la moto y nunca nadie supo que andaba en moto. Pero yo decía 'por qué, estoy haciendo ricos a todos, o sea... si ando encuerada por qué, en qué les afecta. No porque ande vestida de diferente forma voy a dejar de hacer las mismas funciones'. (Belle, comunicación personal)

De igual forma, Fake narra las incomodidades que le supuso en su trabajo ser motociclista, incomodidades que no padecen sus compañeros varones:

Soy cirujana. Llegué al consultorio, pues lamentablemente ya había pacientes, y yo no quería que me vieran, la verdad me daba vergüenza que me vieran que llegaba en moto porque estaba greñuda y sucia, entonces cuando entró un paciente, en lugar de estarme consultando, se la pasó preguntándome sobre la moto, por eso ya no me la llevo. Ah, también recibí unos comentarios muy malintencionados de unas personas en el estacionamiento: "mamacita", algo así me dijeron, una grosería, entonces ellos no sabían que yo era doctora, comentarios que claro no le hacen a un doctor, para nada, porque tengo dos compañeros en el hospital, de hecho somos tres motociclistas en el hospital, ellos llegan, se estacionan, el personal de seguridad les guarda su moto y entran como si nada, y a mi me dijeron cosas, por eso ya no me la llevo. (Fake, comunicación personal)

#### 6.4.4 Motoclubes: del ideal de hermandad a la discriminación.

Si existe alguna palabra que los y las motociclistas repiten una y otra vez casi tanto como libertad es hermandad. Este sentimiento de pertenencia a la comunidad motociclista significa que, amén de las diferencias, un motociclista es un hermano... a menos que se trate de una motociclista, entonces el asunto cambia radicalmente de la inclusión a la exclusión. *Como bien se sabe, el mejor compañero del hombre es otro hombre* (Foucault, 2019, p.318)

Y, de hecho, como todas las utopías, el sentimiento de hermandad es más un ideal que una realidad, puesto que, como hemos revisado en el capítulo contextual, los motoclubes están atravesados muchas veces por la clase, el estilo de motociclismo e inclusive, por el territorio. Enemistades actuales como la de Vagos MC contra Renegados MC son un ejemplo claro -y radical- de las diferencias entre la comunidad motociclista, pero, sin la necesidad de la sangre derramada, podemos mencionar las puyas entre deportivos y choppers, BMW vs. HOG, o sin ir más lejos, los desertores de motoclubes que conforman una nueva asociación.

En el caso de las mujeres, la situación no es diferente. Existen diferentes conflictos, el primero es la guerra declarada entre pilotas y copilotas, entre motociclistas y mochilas / parrilleras. Después, las pugnas entre las pilotas se vuelven horizontales y por diferentes motivos (explicados por las entrevistadas) las asociaciones y los motoclubes se dividen y multiplican, y con ello los enconos.



Captura de pantalla 6.25 Hermandad.  
8 de junio de 2017. FB Pink Biker mx



Captura de pantalla 6.26 Más hermandad.  
12 de noviembre de 2018. FB Mujeres Bikers Unidas.

Así y todo, la idea de la hermandad seduce, con todo y que sea un pretexto para continuar una guerra de bajo impacto. Integrantes de la asociación Las de Morelos, eran parte de Mujeres Bikers Unidas, pero tras “diferencias irreconciliables” se separaron y ahora publican indirectas



en sus respectivas páginas; eso sí: la sangre nunca ha llegado al río en los eventos en los cuáles han coincidido.



Captura de pantalla 6.27 Sin diferencias.  
2 de agosto de 2018. FB Mujeres Bikers Unidas.



Captura de pantalla 6.28 Las diferentes.  
9 de agosto de 2018. FB Las de Morelos.

#### 6.4.4.1 Exclusión: el motociclismo como actividad masculina.

Recordemos que en el capítulo contextual revisamos la historia del motociclismo y cómo después de la Segunda Guerra Mundial los hombres relegaron a las mujeres al asiento trasero de la motocicleta. En los primeros motoclubes en México, formados en la década de los 50, los hombres reclamaron el motociclismo como espacio masculinizado y pasaron décadas para cambiar el estatus quo. El poder patriarcal, dice Marcela Lagarde (2011), está estructurado en torno a la dependencia y a la diferencia, a partir de los mecanismos de exclusión y especialización. (p.158)

En 1985, en los motoclubes, eran puros hombres. No nos aceptaban a las mujeres, aceptaban a otra clase de mujeres, a las ligeras, pero mujeres manejando motos no las aceptaban. Yo manejaba, mi esposo y yo empezamos a unirnos a un grupo y no aceptaron mujeres y decidimos andar mi esposo y yo solos y donde quiera andábamos en las motos, entonces somos como cinco mujeres que nos hicimos rebeldes y empezamos a andar en las motos. ¿Por qué? Porque si iban a los bailes a mi si me gustaba andar bailando con mi esposo, no hombres con hombres, como solían hacerlo. Se ponían a bailar entre ellos mismos, porque no había mujeres en aquel tiempo, se empezó a dar lo de las mujeres como en el 2000, cerca del 2000, empezaron ya a andar mujeres en las motos. (Blacky, comunicación personal)

De hecho, recordemos que el estereotipo de que las motos son cosas de hombres es uno de los motivos más recurridos por los familiares y las parejas de las entrevistadas. Se han intentado dinámicas para contrarrestar esta narrativa. En noviembre de 2016, una motociclista intentó hacer trendig topic en Twitter el hashtag: #LasMotosSiSonCosasDeNiñas:



Captura de pantalla 6.29 Cosas de niñas. 29 de noviembre de 2016. Twitter.

La iniciativa tuvo una respuesta cuantitativamente pobre, pues menos de veinte mujeres publicaron sus fotografías, siguiendo la etiqueta. Hay que admitir que existen diferentes razones sobre la falta de difusión (entre ellas, la longitud del hashtag y otras violaciones a las reglas básicas de las redes sociales virtuales) pero el ejercicio refleja la percepción aún vigente que las motos no son para mujeres, como lo demuestra esta publicación del pasado 18 de septiembre de 2018 en un foro de motociclismo:



Captura de pantalla 6.30 Cosas de hombres. 18 de septiembre de 2018. FB Bikers y fans.

Por supuesto, existe la contraofensiva de las mujeres sobre las motos y en redes sociales virtuales:

**Cállate...!!  
-Las Motos Si Son Para Las Mujeres...**



*Captura de pantalla 6.31 ¡Cállate!  
8 de diciembre de 2018.  
FB Mujeres Bikers Unidas.*



*Captura de pantalla 6.32 Ya no.  
5 de enero de 2017.  
FB Pink Biker mx*

#### 6.4.4.2 No hay motos para mujeres.

El motociclismo es un espacio de género tan masculinizado que las mujeres estamos excluidas del catálogo. Los fabricantes de motocicletas, ciertamente, consideraron durante mucho tiempo que las mujeres no eran un segmento del mercado importante. Inclusive actualmente, no existe una línea destinada a la mujer motociclista, ni en vehículos ni en accesorios.

Unfortunately, it's the year 2015 and there's still a massive gender gap between the sexes in the motorcycle industry. Motorcycles are first and foremost marketed at those of us with XY chromosomes. In nine out of ten examples, motorcycle promotional material will only show a woman on a bike if she's the pillion. (<http://www.therideadvice.com/sad-state-womens-motorcycle-gear/>)

Es una queja común en los foros y páginas de pilotas, la indignación de ser ignoradas por los vendedores de motos, quienes siempre se dirigen a sus acompañantes varones o bien, las tratan con furibunda condescendencia cuando acuden solas a preguntar por vehículos o refacciones. Inclusive en eventos destinados a las mujeres, como en el Woman on Wheels, en Madrid, España, el responsable de la marcha Harley Davidson anunciaba los modelos “más adecuados para las mujeres”, pero “sin que esto signifique que no las pueden usar los hombres”.

Si bien la respuesta a la típica pregunta que da título a esta investigación: “¿A poco esa moto es tuya? ¿Y puedes con ella?” : “No la cargo, la manejo”, evidencia que el tamaño y el

peso de la motocicleta no es impedimento para que las mujeres seamos pilotas, no significa que no sea difícil:

Fue el recorrido más horrible, lleno de miedo que tuve en toda mi vida. Fueron como cinco horas de puras curvas, donde ya no aguantaba los brazos, no aguantaba la espalda, me dolían las piernas. No aguantaba el cuello, o sea... el esfuerzo que tenía que estar haciendo con una moto que era muy pesada para mí, que estoy súper pequeña. Siempre ha sido ese mi problema con las motos, que estoy muy chaparrita y batallo mucho para alcanzarlas. (Belle, comunicación personal)

Muchos se sorprendieron porque cómo era posible que dos mujeres anduviéramos en moto, como oficiales de Tránsito que somos. La otra compañera es chaparrita y la de la tarde es delgadita. Hasta ahorita no he tenido problemas. Y mi mayor satisfacción es haber podido con la Harley grandota esa, la verdad. Con todos los aditamentos dicen que pesa más de media tonelada. (Rose, comunicación personal)

#### 6.4.4.3 “¡Ay, eres mujer!”: las confusiones de ser mujer en un mundo masculino.

Acostumbrados a ver a las mujeres en el asiento trasero, es bastante común que a las pilotas nos confundan con varones cuando traemos el casco cerrado y el equipo de seguridad para el frío. Por supuesto, si vistiésemos el traje de baño que acostumbran a lucir las modelos de los calendarios pegados en las paredes de los talleres mecánicos, o los mini shorts de las edecanes en los eventos, estaría más que claro, sería más que obvio que somos mujeres. Pero ni las modelos ni las edecanes son pilotas y si lo son, no se desvisten así para manejar. Existe un dicho también para esto: *Dress for the slide, not for the ride*. (Vístete para la caída, no para lucirte en el camino) y la mayoría de los motociclistas, al menos los que nos hemos caído, preferimos no montar la moto si no es bien protegidas y justo esta protección camufla nuestro género.

Era el cumpleaños de una chava de las mujeres motociclistas de Monterrey y yo pues nada mas la conocía a ella, no conocía a nadie, llegué a la fiesta y me dicen: “¡Ay! Eres mujer, nombre vimos esa motonona y dijimos: no pues ahí viene un bato y dicen el nombre y luego que te bajas tu, wow que bonita moto”. Si me han dicho. (Amy, comunicación personal)

Estaba esperando a un amigo afuera de mi colonia y pues yo traía el casco puesto, todo puesto y en eso se para un coche al lado mío y empieza a hablar el vato, pero como yo traía los audífonos no lo oía, ya me quité la desta, me solté el pelo, y me dice, “¡Ay! Disculpa que te dije compadre”, le dije: “No te apures ni te oí ni madres, o sea ni te disculpes”, ese fue hoy, y el sábado también iba a Villa de Santiago y también me pasó lo mismo, estaba en el Wal-Mart y todavía ni me ponía el casco, o sea nada mas traía la chamarra cerrada, lentes de sol, y me dijo un chavo: “Eh compadre, ¿ya desocupaste el carrito?”, y yo hablé, pues tengo la voz muy aguda, “¡Ay perdón!, y yo así como que, que no ves las caderas, que no ves la forma del cuerpo, o sea no entiendo, si me ha pasado muchas veces. (Yalany, comunicación personal)

Es preciso puntualizar que el hecho de ser confundidas con varones molesta a las mujeres motociclistas, inclusive a las lesbianas como Yalany, quien no se identifica como lesbiana masculina y tampoco se percibe como tal.

#### 6.4.4.4 *“Prohibida la entrada a mujeres:” el anuncio en las casas clubes que rige los motoclubes.*

Pocos varones aceptarían hoy en día que las motocicletas no son para las mujeres, pero muchísimos coinciden en que somos menos hábiles y que más bien les estorban dentro de los motoclubes. Tan es así que muchos grupos de motociclistas no aceptan mujeres como integrantes con derecho a voto, ni siquiera pueden entrar a la casa club durante la junta. Es común ver a las mujeres afuera de la casa club machista en turno, llueva, truena o relampaguee. La regla aplica igual para pilotas que para copilotas.

A mí se me hizo un comentario, el año pasado fuimos a entregar invitaciones para un Smile Run, también que fue entrega de juguetes, y me dice mi amigo Carlos: “Tú vete pa’ allá, con las ladies” y le dije: “¿Perdón? Yo traigo mi moto, yo vengo en moto y vengo contigo, yo entro contigo, yo no soy una old ladie, que te quede claro”. Y se quedó así como que “ok” y yo de que: “lo que tengas que hablar tú sabes que lo puedes hablar”. Una amiga me ha comentado que en su motoclub hay juntas en las que no puede entrar, entonces ¿por qué portas un parche de un club donde no te dejan participar en todas las juntas? Y es que no puedes entrar a las juntas, está prohibido que entres a las juntas, esta prohibido. Por ejemplo si yo voy de invitada a un club, Forasteros, tiene sus juntas los jueves, a mi Carlos me dice: “La junta es de 8 a 8:30”, ah ok, yo llego, a las 8:45, 9, ¿por qué? Porque yo se que no me van a dejar entrar y yo no me voy a quedar afuera de un club. (Remi, comunicación personal)

Son tan machistas, aunque hay algunos que dicen que no nos dejan entrar tanto por machistas sino porque hablan muchas groserías y por educación y según por ser caballeros no nos dejan entrar para que no escuchemos todo este tipo de cosas, según ellos. Yo una vez fui a una junta de vagos, me tuve que quedar afuera, después entré, y ya me dijeron ya puedes pasar, y pues a uno como que le gustaba la droga ¿no? Y me dice: “oye, morra -dice- no pasa nada si ves aquí” y le dije: “Mire, yo nada mas vengo a compartir con ustedes a pasármela bien, mientras me respeten esta bien, ustedes pueden hacer lo que se les pegue la gana, no importa”. Ya entraban unas chamacas y salían y yo ahí estábamos jugando, ni sé jugar billar, y ya le estaba haciendo el cuento con el palo y así y soy bien traviesa, soy muy, saco cada cosa, y me dicen: “Morra, eres bien curada”, y que no se que, “pues cuando quieras venir”, le digo: “Ah, ¿si?, pero déjeme entrar a la junta porque tengo mucho frío allá afuera, estoy en mi moto allá afuera”, y dice: “Ah es que no se puede” y que no se qué y ya no volví a ir. (Megara, comunicación personal)

Cuando yo conocí Solo Ángeles, yo llegue a su casa club en una Suzuki, entonces en esos tiempos, llegue en una Suzuki deluxe 800 y llegue y me parqué allá afuera de con ellos y dos buenos amigos que estaban tomando su chela ahí afuera del club, sorprendidos y contentos me saludaron bien alegremente y: “¿Qué onda, morra?” y yo: “no, pues ¿qué onda? vengo a ver qué show aquí, pues yo viví en los Angeles me acabo de mover para acá para Rosarito y me gustaría ver con quien puedo rodar por acá”. Porque en EU si hay más mujeres rodando en la carretera y

haciendo grupos en convivios. “Les dije que onda ¿y aquí aceptan morras o qué?” y se rieron y dijeron: “No, no, no, de mochilas si, de mochilas si” y les dije: “No, pues yo de mochila no”, y agarraron cura, estos dos el Checo de solo Ángeles y el Flaco, Sergio Rene Oropeza, El Flaco, agarraron cura porque les digo yo: “ Ah, no aceptan mujeres, es bueno saberlo, como quiera y que onda, ¿cómo está la onda aquí en Tijuana” y ellos: “No, pues hay otros grupos, son muy machistas casi todos no aceptamos mujeres dentro de los clubs, es muy raro ver una mujer dentro de un club, si son mochilas nada mas o se aceptan como compañeras visitantes, que eres un visitante de cortesía los acompañas a los viajes”. Le dije: “ah órale, es bueno saberlo, entonces voy a tener que empezar mi propio pinche club”, y se rieron se cagaron, me dijeron: “No manches y que buena onda”. Les parecía buena onda pero no había muchas mujeres en esos tiempos te estoy hablando de hace unos, no hace mucho tampoco, unos seis, siete años, y no había tantas mujeres y eso como que hizo un disparo”. (Owly, comunicación personal)

Aquí en Tijuana, Solo Ángeles, te dejan que raitees con ellos, te dejan que uses el logo pero no que seas como miembro 100% y puedes portarlo, yo lo veo como que puedes publicitarlos de gratis porque no tienes ningún derecho de ser miembro y no te permiten entrar a las juntas como mujer. Esto es machismo todavía, yo si lo dije “no, pues que chiste tiene”. Digo siempre he sido como desde, no chiquita pero adolescente, Sólo Ángeles, o sea, yo pasaba por esa calle y se me iban los ojos por verlos, entonces si lo veo como un gran club pero quien sabe si a lo mejor hubieran aceptado mujeres a lo mejor si me hubiera acercado, no lo sé, pero bajo esa circunstancia de plano no, no lo hubiera aceptado. (Fine, comunicación personal)

La casa club de Sólo Ángeles es emblemática en Tijuana. No hay pierde para llegar ahí, basta con seguir la hilera de motocicletas estacionadas por doquier, alrededor de una casa con un frente que anuncia su pertenencia. Adentro, una mesa de billar y fotos que sostienen los muros y la historia de 59 años.

Una vez una mujer tuvo parches de miembro -contó uno de sus presidentes- pero le duraron dos semanas. Se los quitamos. Y nunca más. Las mujeres son muy mitoterias.



PROHIBIDO TRAER  
MUJERES CHISMOSAS  
ATTE: LOS SOCIOS

*Fotografía 6.1. Prohibido mujeres chismosas. 8 de octubre de 2017.  
Casa Club Sólo Ángeles. Fotógrafa: Liliana Falcón.*

Por supuesto, desde el privilegio del heteropatriarcado es muy fácil decirlo. Los motoclubes son para muchos motociclistas el escape de sus responsabilidades maritales. No sólo les interesa ir a la junta a beber, sino también a “levantar viejas” (SIC). Por supuesto, la inclusión de mujeres pilotas les representan ciertos problemas: la disputa entre los integrantes por lograr la atención, el amor, los favores sexuales, de la pilota; los celos de las respectivas esposas o novias hacia la pilota; el hecho de “cuidar” a la pilota del acoso de los motociclistas ajenos al motoclub y, finalmente, la posibilidad de que la pilota hable sobre lo que sabe, ve y escucha de las infidelidades de los integrantes.

Lo que es importante destacar es que, a pesar de que son ellos, los varones integrantes de motoclubes los que tienen compromisos establecidos con sus esposas, las catalogadas como problemáticas son las mujeres. Y esa narrativa dominante la compra la mayoría de las motociclistas:

He escuchado que no aceptan a las mujeres porque luego empiezan los problemas con las esposas, con las familias, si por las esposas, por las novias de que no quieren que haya ahí mujeres. (Rarkans, comunicación personal)

En el grupo de mi marido son puros hombres y no permiten mujeres por liosas, porque dicen que siempre que hay una mujer tienden a la separación. Y sí es cierto, normalmente hay mujeres que no aceptan o que sí, que somos muy necias y te sientes y te dicen cosas, etcétera. Entonces por liosas no nos quieren, por andar destruyendo hogares. (Kim, comunicación personal)

Como hombres, ellos, pues el club lo toman como la libertad de su casa, como quitarse el yugo de la esposa, es su lugar de esparcimiento, es su lugar donde si tú quieres pueden pues llevar a sus amigas y equis, y el hecho de que esté una mujer es complicado, porque hay celos de las esposas, una, y otra porque se presta a que puedes hacer amistad con las esposas y piensan que vas a ser la “lleva y trae”, o sea, creo que piensan ellos que no eres capaz de llevar una hermandad, de saber dividir, de saber separar ese, ¿cómo se dirá? Pues ahora si que esa relación, entre la amistad con las “old ladies” que aquí les llaman a las mochilas, a las esposas, a la hermandad que tu tienes con ellos, yo les he demostrado quien soy y como soy con ellos, yo estoy entre hombres y soy un hombre, de hecho mi suegra pensaba que era marimacha, y estoy con las muchachas y es lo mismo, o sea, yo he tenido esa relación y he visto cosas y he sabido cosas que ellas no saben por ningún motivo, pero son cosas muy aparte, pero no lo aceptan, ellos no aceptan esa unión, piensan que no hay eso pues, esa lealtad de una mujer. (Remi, comunicación personal)

A continuación incluyo la narrativa de una disputa en un evento, una estampa que ejemplifica la falta de responsabilidad de los varones en los problemas “de las mujeres”:

Le dije a mi vato que nos quedáramos de ver en la entrada del pueblo para ir al evento. Cuando llega y me dice que vayamos a casa porque de ahí se va todo su motoclub, yo nada más respiré hondo. Y es que ya había pedo. Llegué y vi que los vatos y las morras ya estaban tomando, dije: “Bueno”. El pedo es que Herminia tiene prohibido asistir a los eventos de este motoclub en

especial, porque le puso el cuerno a su vato, El Perro<sup>80</sup>, con uno de este otro motoclub, y su vato era presidente.

La mona es bien pinche problemática. Y cuando dijeron, “vámonos”, yo me subí a la moto, me fui con ellos, pero me estacioné lejos. Estábamos ahí cuando la morra en cuestión empieza a madrear a otra -a la Bricia- en medio de la pista, enfrente de todos, y yo trato de calmarla, de separarla, cuando me avienta y yo a huevo que me encabrono. Todavía que estoy intentado que no se meta en pedos, y salgo empujada.

La cosa es que ahí estaba Bricia, una morra que había sido amante de Néstor, el ex presidente de este motoclub que te platicon, quien engañó a su esposa, Maggie, con Bricia. Cuando Maggie se dio cuenta, Néstor dejó la presidencia del motoclub y dejó a Bricia. La cosa es que Herminia es una hipócrita porque ahora anda diciendo que cómo es posible que Néstor y Bricia irrespetaran su casa, porque hicieron sus cosas ahí. Pero ¡ella les abrió la puerta! Y ahora se quiere hacer la de golpe de pecho y muy amiga de la esposa, pero todos saben que era bien alcahueta.

Entonces, que desmadre, primero deja que pase a su casa y se coja con el Néstor y después le reclama que le haya puesto el cuerno al esposo de la que ahora es su amiga y se la madrea enfrente de todos, en el medio de la pista. Eso no se hace, antes no los corrieron como motoclub, porque todavía se ponen a pelear con uno de los anfitriones. Les fue bien, porque no pasó a mayores, pero eso no se hace, ¡qué vergüenza! Los pudieron haber corrido a todos los de este motoclub que lleva a una. peleonera. Y además yo traigo bien atravesada a la pinche Herminia porque me empujó y andaba de digna. Y todavía había que “cuidarla” para que no siguiera haciendo desmadre. Yo le dije a mi vato: “me voy, te vas o te quedas” y se fue conmigo, y después le dijo a Néstor que arreglara las cosas con la pinche Herminia porque no puede ser que en cada evento esté haciendo broncas y él le dijo que esas eran cosas de viejas, que no se metiera. Así, nada más. Le dijo que los hombres no se meten en esas cosas, pero pues qué pena que como motoclub la mujer que va contigo se pone a hacer pedo a donde quiera que va. Si le metió sus buenas cachetadas a la Bricia, y ya se andaba armando el pedo. Que hueva que sea siempre así, en cada evento. Pero el Néstor no se quiso meter, dijo que eran cosas de viejas.

Total que una vez llegué yo a casa de mi vato y estaban todos ellos, yo me subí y la tal Maggie estaba chingue y chingue que nos fuéramos a otro evento y mi vato le dijo que él iba a ir conmigo. La vieja chingó tanto que mi vato se la llevó aparte y le dijo: “Mira, yo no voy a ir porque voy con mi vieja, a donde vaya mi vieja, voy yo. Y mi vieja no va ir porque está bien encabronada con Herminia, porque la empujó”.

Más tardó en decirle esto, que ella en decirle a Herminia, quién le dijo a Néstor y todos se encabronaron y se fueron. Néstor le reclamó a mi vato, quesque ya le había dicho que no se metiera en cosas de viejas, que nosotras nos arregláramos solas y mi vato le dijo que él no ponía orden, que sus viejas siempre estaban opinando de qué hacer en el motoclub y eso a ellas no les tocaba, total que terminó entregando los parches. Todo por una pinche vieja.

Realmente, fue todo por un esposo infiel. Pero el tipo en cuestión se lava las manos y dice que “son cosas de viejas” si se quieren pelear porque él les es infiel. Esta narrativa -compartida por hombres y mujeres- responde, por supuesto, a la heterosexualidad obligatoria y los roles de género.

Cuando ocurre la poligamia masculina, cuando el novio tiene otra novia o el esposo una amante, las mujeres se desgarran y se sienten engañadas, otras, lo aceptan (con mayores o menos

---

<sup>80</sup> Valga un apunte: El Perro tenía amantes y esto no representaba problema para nadie. Cuando su entonces esposa, Herminia, decide serle infiel, entonces fue vetada por el motoclub que presidía El Perro



enfrentamientos, conflictos y pleitos) y comparten, en la servidumbre voluntaria a su esposo con la otra. (Lagarde, 2011, p.443)

#### 6.4.4.5 *“El espacio es de todos”*: la rebeldía de las mujeres.

Ahora bien, afortunadamente hay voces disidentes:

El motociclismo creció como un hobby de hombres, dentro de ellos, y pues realmente eso se quiere creer pero es que como te digo realmente no creció dentro de ellos, sino que la mujer los fue dejando hacer su pinche espacio, y es lo que no entienden también, porque si yo te doy ese derecho a ti de tener tu espacio, de yo limitarme como madre, como mujer para que tu vayas y goces en ese momento, entonces ellos lo quisieron hacer de ellos nada mas, cuando en realidad es de todos, porque que yo sepa desde hace mucho tiempo hay dos o tres mujeres en la historia que son motociclistas, y pues no, no puedes decir que realmente es de ellos, simplemente que la mujer no nos desatamos tenemos que quitarnos las ataduras, romper con esos tabús, de que si esto es correcto, tenemos demasiado pudor dentro de nosotros, el pudor es bueno pero para ciertas cosas, no para todas, es como el conocimiento, si no lo sabes usar entonces de que te sirve, y eso es lo que pasa, las mujeres no es que tengamos que aparecer, o que nos sigan viendo como si fuéramos las locas del barrio que quieren un acostón con este cabrón, deberíamos de empezar a ver el punto donde queremos reclamar esa equidad de genero, realmente de respeto, si yo te respeto, respétame, a poco porque tu andas en tu baika y yo ando en la mía, si tu andas en la tuya cabrón yo quiero pensar que andas buscando a quien o que quieres (Owly, comunicación personal)

Siempre convivimos con puros hombres, porque sí, el 80% de los motociclistas, 90, se podría decir, son hombres. Yo creo que es un estigma muy viejo, de que nada más los hombres eran los machos, y nomás ellos podían andar en las motos, y pues como ha ido dando el tiempo. En los años, hemos sido las mujeres demostrando que nosotros también podemos hacer cosas que hacen los hombres, inclusive hasta mejor. (Candy, comunicación personal)

La motocicleta era algo de hombre. Entonces los motociclistas eran los rudos y machos, cuando empiezan a ver a la mujer es como que pues ya se metieron en la parte de manejar camiones, de ser obreras, meterse en cosas que eran de hombres y ahora la moto. Les estás demostrando que eran cosas que finalmente si ellos lo pueden hacer por qué no. Y nos vemos más bonitas. (Kim, comunicación personal)

#### 6.4.4.6 *“Me echó encima su moto:”* el recurso de la violencia contra las mujeres.

Los motociclistas no se limitan a excluir a las mujeres de sus motoclubes, también intentan gobernar los espacios públicos, y no se limitan a la burla entre pares para disuadirnos, en ocasiones son violentos, a pesar de las gravísimas consecuencias que sus agresiones puedan tener:

Los de Sólo Ángeles me han apoyado bastante, es un grupo local que ha crecido, tiene inmensidad de miembros, ahorita creo que andan entre unos 160 y algo de miembros y me ha aceptado desde el principio que he andado aquí en Tijuana rodando con ellos y con otros, a través de ellos del señor Gil que es el presidente de ellos, me ha hecho invitaciones en todos los eventos, hubo una temporada que me la pase como tres años evento tras evento con ellos, y es una gran persona pero ellos te mantienen a la raya, entonces cuando me toco saludar a

Renegados hablé en esos tiempos estaba el químico de presidente aquí en Tijuana y me dijo: “No pues bien, ya sabes morra, aquí se te puede apoyar nomás todo tranquilo, no te pongas muy loquita, ya ves como se ponen los otros también”, y o sea, es como, como un “detente tantito, llévatela calmada porque pueden suceder muchas cosas” y si pueden suceder muchas cosas, porque otras amigas que yo andaba invitando de San Diego me dijeron: “oye, no mames andaba en la pinche revolución, pasé en mi moto y pasó este cabrón y me echó encima su moto”, la andaba tumbando, o sea, esas son las cosas que pasan, esa es la verdad y la morra se tuvo que tirar fuga, y dijo: “mejor ya lo pensé, mi marido dice que no arriesgue”. (Owly, comunicación personal)

Esta violencia, que ellos consideran defensa del territorio, por más absurda que parezca es una práctica entre los clubes *One Percenter* estadounidenses. Es pertinente notar que en México, salvo alguna animadversión “o pelea cantada”, los motociclistas circulan libres de estas preocupaciones. Prefieren llevar la fiesta en paz... salvo cuando se trata de mujeres. Ahí sí se sienten con el derecho de sacarlas de la carretera.

Una vez íbamos en un raite con Gil, ellos cuando ya están establecidos los grupos, tu sabes tienen los rangos, de posiciones, quién va al frente, quién va atrás, el Secretario, Sargento, el equis, cuando son raites que no son oficiales como se les llama, son amigables, amistosos, pues fui con Gil en este y otros cuates, éramos como unos 10 o 12 personas y había un cabrón, el T., ya limamos asperezas, ese cabrón y yo porque íbamos, pues Gil iba allá, pues es un raite amistoso, yo puedo ir atrás de quien me pegue mi chingada gana porque yo soy Owly, también, ya me conocen, y yo traigo un buen caballo también, no traigo cualquier chingadera traigo una 1300(cc), los alcanzo, entonces rebasé a dos, tres y vi que Gil iba en putiza enfrente, y yo dije: “no, pues estos cabrones se están quedando atrás, a la chingada, yo también puedo ir con Gil, la Owly puede ir pa’ allá” y moles, me dejo ir y se me viene el pinche T. atrás de mi y que me avienta la baika, entonces íbamos en lo que es el trayecto de Rosarito a Ensenada y lo notaron los que iban atrás, entonces cuando hicimos una parada se le preguntó: “oye, ¿qué onda? Pues que traes con la morra, ¿por qué haces eso?, y él: “no, no, no, si ella ya sabe que debe tomar su pinche lugar, ¿por qué va atrás si yo soy el que le corresponde ir atrás de mi presidente?, lo tengo que ir cuidando” y que esas mamadas y se le explicó: “pero este no es un pinche raite oficial, T.”, o sea no mames y también yo le brinqué, le dije: “oye, cabrón, no te tengo miedo cabrón, ¿a poco porque estás bien peludote y grandote crees que no te puedo hacer ni madre?, no mames, no te tengo miedo”, y: “no, no morra que cálmate” y le dije: “no, no es la onda, estamos haciendo un raite amistoso para salir y convivir y tu sales con tus pendejadas pues no”. Entonces ya Gil hablo con él y otros amigos: “tú tienes que respetar a la morra, tú sabes que se ha ganado su lugar, este no es ese raite para que hagas esas cosas” y se apaciguó la cosa. Después el cabrón y yo nos mirábamos, y de adrede lo saludaba, iba yo y lo agarraba y lo abrazaba y ya se fue calmando solito, y ahora me mira y: “¿Qué onda, flaca?”, si, pero si te pasan cositas o no falta quien te anda masticando la tanga por ahí. (Owly, comunicación personal)

“Aventar la baika” no es un alarde, tampoco un juego. Cuando un motociclista te avienta la baika lo hace con el objetivo de tirarte. Es peligroso, y, por supuesto, ilegal, lo que no significa que no suceda. Es similar a la acción de un automovilista cuando “avienta el carro” para sacarte del camino, con la diferencia obvia del chasis, en un acto ilegal, violento y peligroso,

que actúa como mecanismo (innecesario) de defensa hacia un percibido-ataque que no existe. Las mujeres sólo están rodando igual que los demás, pero como ese no es su espacio designado (SIC), se sienten atacados.

Cada cambio en las mujeres que impacta las vidas de los hombres, las instituciones como la familia y el mundo doméstico, el trabajo y el mundo público, significan contradicciones, conflictos y grandes batallas. Ellos se niegan y responden con agresión. El mundo entra en casos, la masculinidad también. (Lagarde, 2011, p.805)

Añadiría en este caso, con la exclusión y la agresión física. En mis años de motociclista, sólo he escuchado estas anécdotas por boca de mujeres. No es que los varones no las cuenten, es que no les sucede, ellos no dirimen de esta forma sus diferencias, entre otras cosas, porque temen a la venganza del motoclub ofendido. Y las mujeres que ruedan independientes o en compañía de otras mujeres, no representan amenaza alguna<sup>81</sup>.

La violencia se ejerce más fácilmente, por supuesto, desde el asiento delantero, desde el asiento del poder. Hay casos en los cuales un motociclista y su pareja en turno se pelean y él la baja de la moto a mitad de carretera. En una ocasión, un *biker* abandonó a su acompañante en plena Rumorosa (una carretera sinuosa, entre Tijuana y Mexicali, considerada muy peligrosa por sus trazos y altitud) a mitad de la noche. La anécdota es recordada por los *bikers* y se utiliza como una “simpática amenaza” (SIC) y se les oye decir: “Cómportate o te bajo como bajaron a la Emi, ¿eh?”.

#### 6.4.4.7 La condescendencia de los motoclubes mixtos.

Como hemos revisado, la influencia de las mujeres motociclistas por lo general proviene de una figura masculina, por tanto el siguiente paso lógico a la adquisición de la motocicleta o la decisión de cambiar el asiento trasero al delantero, es quedarse en el motoclub del novio o del amigo. Además, recordemos que hace diez o doce años, unirse a otras pilotas no era una opción, dado que no existían tantas mujeres motociclistas. Por esa razón, la primera opción de muchas mujeres es pertenecer a un motoclub mixto, en el cual pueden ser integrantes de pleno derecho, pero con la regla no escrita de no aspirar a dirigir el motoclub, salvo excepciones.

---

<sup>81</sup> Las motociclistas en Madrid, España, me platicaron anécdotas similares. Una de ellas rebasó a un motociclista varón, quién, molesto por el hecho, se esforzó en alcanzarla y, en una curva cerrada, le “aventó la moto” para sacarla del camino y después huir. La chica se rompió el brazo tras la caída.

Pero hablemos del tokenismo que les permite a las mujeres sentirse integradas a una comunidad que no les considera iguales:

Yo he visto historia de muchas mujeres motociclistas, pero en sí los motoclubes siempre han sido gobernados por hombres. (Algarabía, comunicación personal)

No conozco a ninguna mujer que sea capitana o sargento en un motoclub mixto. No nos dan la oportunidad o no nos creen con la capacidad de hacerlo, o por lo mismo que vuelvo, al machismo. (Fury, comunicación personal)

Los hombres quieren ser los reyes del motociclismo, no quieren que haya mujeres presidentas y eso, hay en los club de mujeres que son presidentas, pero así que mixtos, que yo sepa hasta ahorita no. (Blacky, comunicación personal)

#### 6.4.4.8 El tokenismo tiene sus motivos.

Si bien en la presente investigación nos enfocamos en las voces de las mujeres motociclistas, pregunté directamente a los varones las razones por las cuales no hay presidentas, o capitanas de ruta.

No son presidentas porque no quieren. No hay una regla que diga que no pueden. Es que ellas tienen otras cosas que hacer, la casa, los niños, luego que cambian de novio y el nuevo no las deja... Ellas se pueden proponer, pero de ahí a que vote por ellas... A mí, en lo personal, no me gustaría que fuera una mujer de presidente a las juntas de UMO. Van a decir que no hay hombres aquí o qué. (Anthrax, entrevistado)

El hecho de ser motociclista ya es algo fuerte y ser mujer y llevar a cabo este estilo de vida es más difícil. El hecho de que las mujeres se concentren y formen sus agrupaciones, es porque las mujeres solas se meten en un conflicto. En el gremio motociclista el protagonismo es el pan de todos los días y los hombres peleamos, pero entre mujeres el hecho de que alguien sobresalga se crean ciertos roces, se llega a perder la unión. Lo veo y lo leo: las mujeres son más incisivas, les ganan sus impulsos, y luego todo lo transmiten a las redes. Imagínatelas de presidentas de algo. (Alex, entrevistado)

Así, así, mujeres presidentas o vicepresidentas, pues no, pero ellas siempre han participado, siempre a mi lado ha estado una mujer. Puedo decirte que algunas de estas mujeres han hecho más por el motoclub que muchos cabrones, en los eventos, en todo.

-¿Y por qué no se les ha dado cargo formal?

Pues... como te digo, ellas siempre han estado ahí a mi lado. Yo les reconozco y les agradezco todo su apoyo, ellas tienen toda mi confianza. (El Inglés, entrevistado)

Las mujeres no son capitanes de ruta porque no tienen experiencia.

-Oiga, pero algunas manejan moto desde que soy pequeñas.

Pero no traen motos grandes.

-Sí, traen de 1200cc para arriba. La hija de Novelo trae una 1300 y otra de las Steel Ladies, una 1500. Pero igual son mujeres. No le saben igual ni a la moto, ni al camino. Y luego, si se topan con un federal pues no va a hablar con ellas, ellos hablan con uno. (Viejito, entrevistado)

Las respuestas de los varones vomitan misoginia. Es claro que no están de acuerdo con el hecho de que las mujeres ocupen posiciones de poder y echan mano de falacias inclusive capacitistas para desacreditar las habilidades de las motociclistas.

Se observa claramente un refuerzo de la masculinidad individual y social, y de las concepciones del mundo, al menor cambio de las mujeres y de la feminidad. La transformación de las mujeres es vivida social e individualmente como un atentado. Los hombres, las instituciones, los otros y otras mujeres, generalmente enfrentan estos cambios con agresiones directas y veladas, con la descalificación, la burla, la humillación y el castigo.” (Lagarde, 2011, p.157)

También se da el caso que la mujer ostenta un cargo de poder... que abandona por el trabajo pagado y el no pagado. Y es que *la mayoría de las mujeres viven de manera conflictiva la contradictoria definición opresiva-liberadora del trabajo combinada con su propia opresión genérica* (Lagarde, 2011, p.144). Por lo general, la cuerda se estira tanto, que se rompe y como la familia no se abandona, si se abandonan “las cosas de una misma”, ya sea el trabajo, los pasatiempos, las actividades que no son para los otros.

¿Conoces alguna mujer que sea presidenta de un motoclub mixto?

Si, de deportivas, Anabel, Anabel Rivas

¿Ella es presidenta de un club?

Ya no, ya tuvo que dejar eso porque pues ya empezó una relación más solida, ella era madre soltera, encontró una persona, ya establecieron su relación, ahora tuvo otro bebé aparte del que ya tenía, y decidió dejar la presidencia por decisión propia se retiro pero sigue raiteando y acudiendo con ellos. (Owly, comunicación personal)

El testimonio de Owly coincide con lo expresado por Candy: influye mucho el tipo de motocicleta para conformar un motoclub:

Creo que las deportivas venimos más al tiempo en la moda, que son más abiertos. Como que el estereotipo del Chopper viene de tiempo atrás y traen en su cabeza mucho el machismo, el que la mujer no tiene derecho a opinar o a hacer algo dentro de una mesa directiva. (Candy, comunicación personal)

Existen casos en los cuáles las mujeres si presiden motoclubes, lo cual no significa que su gestión no esté exenta de retos propios del género. Lo que tienen en común es que los grupos que dirigen estas mujeres son identificados como “motoclubes familiares”, donde se incluyen esposas, hijos y familia extendida y se realizan actividades “tranquilas”. También se da el caso en el que las mujeres son esposas o novias de alguien de la mesa directiva, y por tanto, forman parte de ella. A continuación, tres ejemplos de tokenismo:

#### 6.4.4. 9“¿Cómo es posible que los hombres le hagan caso a una huerca chingada?”

Éramos 18, eran obviamente puros hombres piloto y yo. Hasta que pude lograr que Alana R. entrara al Motoclub y éramos dos mujeres. Estuve de presidenta dos años y pues no... súper difícil la verdad, sí era un poquito complicado tratar con puros hombres. Porque sí es difícil a veces, este que ni sus esposas les dicen qué hacer y pues que una mujer les esté diciendo ‘oye, a tal hora, haz esto, oye vente por aquí, por acá, esta es la ruta, esto y el otro’, o el simple hecho de hablarles y decirles ‘oye, mañana hay junta, oye tenemos que hacer esto, tenemos que hacer lo otro’, era estar de que ‘oye, sí ok, bye... a veces ni me pelaban’.

¿Cómo llegaste a ser presidenta?

Porque... como que era la más alcahueta de todas y siempre andaba de que ‘vamos al rancho de mi tía’ y me los llevaba a todos, ‘vamos a hacer carne en mi casa’ y todos en mi casa. Era como que la más organizada, tenía más tiempo yo, como no tenía un trabajo realmente muy pesado, pues tenía la oportunidad de poder organizar, buscar viajes, hoteles, cotizar, checar rutas, estar reclutando, mandar a hacer diseños, también soy tipo diseñadora gráfica según yo. Así que me aventaba un chorro de diseños y todo ese rollo, veía todos los eventos y los invitaba a todos, servía mucho de guía. Y pues realmente todos me agarraron como que mucho cariño y así, como todos me seguían dijeron ‘bueno, vamos a tener un presidente y pues que sea Belle’. Se hizo la votación y pues gracias a Dios me eligieron a mí y pues la verdad estaba súper contenta y todo, pero ya después de dos años, ya era para mí complicado tener en mi vida a 17 pelados así encima de mí, así de que ‘oye, falta esto y no sé qué, no sé qué’.

Y con las reuniones de los presidentes de los motoclubes, me tocó de todo. La verdad es que, o sea... si fue... Muchos se portaron súper bien conmigo, me abrieron puertas por todos lados. Fue de que ‘mis respetos, qué padre que andes acá en esto y todo’. Como hubo muchos que la verdad me mandaron a la chingada, me decían de que ‘O sea, cómo es posible que una mujer maneje un motoclub de puros hombres, cómo es posible que le hagan caso a una huerca chingada’.

Mis compañeros la verdad siempre me apoyaron. Me decían ‘que te valga madre’. Digo, yo decía ‘prendan motos’ y todos lo prendían. O sea, en el momento que yo daba una orden como presidenta, realmente todo mi motoclub me respaldaba mucho. Por eso agarré mucho respeto con muchos presidentes de motoclub porque yo tenía muchísimo mejor organizado mi motoclub que muchos pelados que no pueden con cinco cabrones. O sea, yo pude con 18, yo me sentía súper orgullosa y súper bien, pero muchos me cerraron las puertas así de que... me dijeron ‘como una huerca de 19 o 20 años va a poder manejar un motoclub’. O sea, iba a las juntas de presidente y decían ‘de Rockers quién viene’ y yo ‘soy Belle, presidenta de Rockers y vengo a ver qué onda con el evento, en qué podemos apoyar’. Y me decían ‘y tú que quieres’. A veces les decía... ‘oigan, quiero esto’ y nunca me lo mandaban. (Belle, comunicación personal)

#### 6.4.4.10“Nunca superó que yo le haya quitado el cargo”.

Este chavo me dijo que su sueño era hacer un motoclub y que como yo iba con mi hija, mi esposo me dejaba y yo iba como en plan no tan reventado pues que le gustaba mi ambiente, y él quería hacer un ambiente familiar, me propuso hacer el motoclub y le dije: “¡Va!, si lo hacemos”, y él era el presidente, yo inicié con el de vicepresidenta. Después si hubo problemas fuertes, bien fuertes porque entraron unas personas nuevas y llegué al punto de dije yo: “me quito el chaleco y me quito de broncas, a mí lo que me gusta es rodar y no los problemas”, pero después pensé: “no, estos son mis colores, yo empecé, o sea porque voy a dejar que se pierda

todo nada mas así, soy fundadora, soy iniciadora de mi grupo, esta es mi gente, tengo que defenderlo”, y llego al punto de que yo le quité el cargo a él, pero para hacer eso yo ya no tuve ni que tener votos a mi favor ni nada, o sea, el llegó a hacer situaciones que lo orillaron a que yo le quitara: “¿sabes qué? en su momento te quito el cargo, eres parte, eres miembro pero ya no eres presidente, nos quedamos sin presidente.”

Él siguió, pero pasó como un mes o no sé, no duró mucho y se salió, me entregó el parche, yo siempre hasta la fecha he pensado que no pudo con, nunca superó que yo le haya quitado el cargo, el siempre quiso ser el presidente y se sintió como si fuese una ofensa para él, algo así. Creo que le influyó que se lo haya quitado una mujer, si yo creo que si influyó mucho eso y no lo veo, o sea, si lo entiendo porque es hombre, pero digo que mal porque no superan, no pueden vernos así de igual a igual, realmente a la mejor el problema ni siquiera, ni siquiera fue ese, a lo mejor él se lo tomó muy personal, muy machista pero eso te ciega. (Rarkans, comunicación personal)

#### 6.4.4.11 “A él le dan la presidencia y a mi me ponen como tesorera”.

Cuando yo entro a Eslabones, entra mi pareja. Él ingresa a Eslabones y obviamente yo siempre andaba con él. Entonces en todas partes nos veían juntos y me hicieron miembro del club por él. Cuando empiezan a hacer cargos y veían el tipo de responsabilidades o cosas que yo hacía en mi vida diaria, me propusieron ser parte, ya como miembro yo y con un cargo. Entonces, a él le dan la presidencia a los meses a mí me ponen como tesorera. Cuando iba a reuniones de presidentes de motoclub, la verdad a mí me trata muy bien, no he recibido tratos discriminatorios, a veces. Bueno antes, cuando yo empecé a ir a UMO, como que yo hacía un comentario y como que sí me veían algo despectivamente, más no me externaban nada. Pero cuando quieres opinar es como que: “Ajá, sí”, ya opinó, vuelta y carpetazo. Pero después por conocimientos que tengo de cosas legales, cosas fiscales, cosas contables y que empezaban a tratar temas y yo metía mi cuchara, pues entonces empezaron a ver otras cosas. Como que ya se empezaron a dar cuenta de que sí sabía algo entonces ya me tomaron más en cuenta. (Kim, comunicación personal)

### 6.4.5 *Los mandatos del género.*

#### 6.4.5.1 “Las esposas me odiaban”: cuando las otras mujeres son el problema.

Además del rechazo que las mujeres en puestos de poder enfrentan por parte de sus pares motociclistas en general, por parte de algunos de sus compañeros de motoclub (pues no todos están de acuerdo en “ser mandados” por una mujer), enfrentan, además, la animadversión de las parejas, por tanto, elaboran estrategias para revertir el encono en alianza.

Todas las esposas me odiaban, fui la mujer más odiada del mundo. Al principio como que les molestaba, porque obviamente el mensajito de Belle a las 10 de la noche, de que ‘eh, güey, mañana sin falta a tal hora para la rodada’, o algo así. Obviamente a las mujeres les molestaba un poquito de que otra mujer le estuviera mandando mensajes a las 10 de la noche a sus esposos, pero realmente era una de mis funciones en el club, como presidente, yo tenía que estar organizando a todos. A veces sí era molesto, dos o tres veces hubo reclamaciones, de parte de las chavas, de las esposas... pero sus maridos, los integrantes del club, siempre me dieron mi lugar, éramos un club muy familiar, donde yo llevaba a veces a mi hermana, a mi hermanito y a veces a mi pareja. Ellos llevaban a sus hijos, a sus esposas, solamente en la junta oficial éramos solos,

nada más iban los integrantes, pero nada más era una vez al mes. Nos juntábamos una vez por semana todos los jueves y todos los demás jueves iban las esposas, los niños, hacíamos carnes. Cuando había el XV años de uno de los muchachos... organizábamos una rodada con la quinceañera y todas las motos. En los bautizos estábamos todos, en los cumpleaños de mis papás estaban todos, cumplía años la abuelita de no sé quién y estábamos todos. Entonces ya las mismas esposas eran mis amigas, convencí a dos de que se compraran moto. Lamentablemente no prosiguieron, como que no se les hizo tan padre, pero lo intentaron y lo logré. (Belle, comunicación personal)

Pero no siempre funciona. Y es que, retomando la clasificación propuesta, las copilotas dominantes, tienden a rechazar a las pilotas.

#### 6.4.5.2 “Nosotros somos muy celosas y no nos gustan las pilotas”.

Te voy a ser honesta. Cuando yo fui a la reunión de Huesos, de la casa de uno de ellos, o sea estaba su esposa y su familia, era familiar la reunión, iba yo sola con Karla mi hija, estaban las esposas, las novias, las mujeres de los chavos:

“¿Y tú porque ruedas?”

Y empezaron a cuestionarme y yo no: “Pues no se me gustó, quise comprar una moto, me enseñé sola y me caí sola, me levanté sola, yo cuando entre esto o sea yo ya todo lo que había rodado fue sola, nunca tuve a alguien que me enseñara, porque mi esposo no tenía moto, el no me veía cuando yo me salía a rodar y me caía yo sola, me enseñé vaya”.

Y luego dicen: “¿Y por qué andas con René?”, y yo de que: “No, pues es que es esposo de mi sobrina, y me invitó y no pues aquí ando”.

Y me dicen: “Ah, porque nosotras somos muy celosas y no nos gustan las pilotas, y cuidamos mucho a nuestros hombres”.

O sea, hubieras visto todo lo que me dijeron, o sea me pintaron su raya y yo dije: “¡Ah, pues qué padre!, que más quisiera que anduviera aquí mi esposo porque yo soy casada, y tengo a mi esposo y pues yo también me gustaría estarlo cuidando todo el tiempo, pero pues él no anda aquí, ojala, lo estamos animando para que él se compre una moto y pues ande conmigo y así yo poder decir lo mismo, cuido mucho a mi esposo”.

Pues yo no hallaba ni que decirles, me sentí mal, y cuando nos fuimos le dije a mi hija: “siento que como que me dijeron aguas” pero pues obviamente yo jamás iba con ese afán. Me sentí muy incómoda, me sentí bien incómoda y dije: “Bueno, yo creo que es parte de lo que pasa una como mujer motociclista. (Rarkans, comunicación personal)

Por otra parte, las pilotas siempre rebaten, y no sin razón, que es el hombre quien debería de comportarse y en todo caso, a quien deberían exigirle cuentas sus parejas.

#### 6.4.5.3c “Si ya sabes la clase de hombre que tienes, ¿pa’ qué preguntas?”

Es muy diferente la manera de pensar de las mujeres *biker* a las que van de compañeras porque muchas veces ellas están como en la cura de los hombres, de lo que van, de que hay, que el chisme y nosotras ya es como que: “¡Ay no! pues la cura del chisme no nos pasa”, y es como que un nuevo casco de esto, una pechera u otro, y ellas como no están tan dedicadas a eso usualmente nomás usan el equipo básico.



Además que los hombres en el mundo *biker* son un poquito, ahora sí que ¿cómo se les dice? Liberales, les gusta andar de repente que con la novia, y llegan a la casa con la esposa, entonces el hecho de que se quieran juntar con nosotros la persona con la que llega implica el: “¡Ay! Hola, ¿cómo estás?” y la otra te pregunta: “¡Ay! ¿Qué onda? Oye, pero tú lo viste el fin de semana, ¿llegó solo?”, entonces puede que lo hayas visto con otra mujer, puede que se lo digas, al rato se enojan, luego se contentan y la que queda mal eres tú, entonces si es un poquito mas complicado.

Y yo de: “ah ¿sabes qué? prefiero evitarme ese tema”, y entre nosotras decimos: “si sabes qué tipo de hombre tienes ¿pa’ que preguntas?, si ya sabes namás quieres que alguien te lo confirme”, ya que lo enfrentas la otra tiene problemas, entonces tratamos de separar un poquito eso.

Y si me tocó que se me pusieran celosas, ¿eh? no quiero sonar grosera, ni pretenciosa ni nada, pero me han tocado que me mandan mensajes: “No te quiero cerca de mi hombre”, y yo así de: “Corazón, tu bolitocha esa fea la verdad no me interesa, yo tengo otros galanes solteros sin problemas, créeme que tu hombre no me interesa lo mas mínimo”. Pero el hecho de que llegan muchos, te saludan con gusto: “Hey, hola, ¿Cómo estás?”, y un beso y abrazo de amigos, las otras es como que: ¡Booom! ¡La bomba!, y tú así de: “si me gustara no estaría tan tranquila”, no sé, se notaría, nada que ver, pero sí, de repente las esposas más que nada son las que te ven, son las que arman unos líos, pero pues honestamente yo siempre ha sido así de: “Wey, calma a tu vieja, yo no me voy a meter entre ustedes”, si ella me manda mensajes, mensajes que me han mandado, el visto y ya, y es como que: “Oye, pon un alto ahí, ¿no? ¿Qué onda? Enséñale la conversación entre nosotros o algo porque si no yo voy a tener qué hablar y yo lo que yo no quiero son pedos, entonces siempre es como que mantenerme tranquila y al margen de muchas, por eso mismo también de los celos es como que cada quien por su lado de las que van como copiloto a las que van manejando. (Kraken, comunicación personal)

La continua vigilancia de las mujeres hacia sus parejas varones es la constante. Y esto se debe a que están educadas para ser la policía de un novio o esposo que no tiene permiso de ser infiel, pero lo es. *Las mujeres creen en el modelo de fidelidad, a pesar de que constaten en las experiencia que éste no se realiza. Pero ellas se comportan a partir de la creencia dogmática en la fidelidad.* (Lagarde, 2011, p.443) Inclusive, existen mujeres motociclistas que dicen comprender el celo y rechazo de las copilotas, porque en su lugar, dicen, actuarían de igual forma. La interiorización del patriarcado a tope.

#### 6.4.5.4 “No es agradable que esté una mujer”.

Cuando estuve en el motoclub era la única mujer. Entonces finalmente tú sales con ellos. Bueno, yo iba con mi pareja en este caso. Pero las esposas que no son *bikers*, no traían sus parches. Entonces era ‘por qué ella sale en fotos, por qué ella siempre anda’. Entonces si es el celo y la verdad es que no tienes nada que ver con ellos, pero pues obviamente, el que esté una mujer yo creo que no ha de ser agradable aunque no tenga nada que ver. (Kim, comunicación personal)

A continuación expongo el caso de Megara, el cual demuestra la violencia simbólica ejercida sobre ella:

El caso de Megara: aceptada por los integrantes, repudiada por las copilotas.

Una amiga me invitó al Tilly's y ahí conocí al que es mi presidente y le dije: "oiga, ¿qué se necesita para entrar al club?" y me dice: "pues muchas ganas y tener moto", pero él nunca se imaginó que yo ya traía moto, y le dije: "Ah, ok, ¿y cuándo hacen las juntas?" y "pues los viernes" y le digo: "¿Puedo ir?", dice: "¿Tienes moto?" y digo: "Si, ahí está", y él "¿En serio?" y yo: "Si, mírela", y empieza a rascarse la cabeza como diciendo: "Ya la regué". Y empezamos a hablar y me dice: "¿A poco, mija, si te gusta la moto?" Y le digo: "Si, mucho". "Ok, te espero el viernes". El señor nunca se imaginó que iba a ir y nunca me dio la dirección pero yo la investigué y cuando llegué se me quedó mirando y me dice: "Tú eres la chica del Tilly's" y yo: "Si, y usted me dijo que lo veía el viernes". Y él: "es que no pueden entrar las mujeres, pero pásese a la cocina, ahí está mi esposa y no sé qué". Y ya me presentó a su esposa y varias compañeras y me quedé ahí, y platicamos, soy bien habladora, luego luego les agarro confianza, y güiri güiri, y acá ¿no? y me dicen: "oye ¿que andas en moto?", "si -y le digo- yo quiero pertenecer al club" y ellas dicen: "no es que aquí entran si tienes novio, esposo, este club es de motociclistas de hombres" y les digo: "no, pero yo no quiero tener novio ni esposo, yo soy sola, pero yo quiero andar en un club". Me dicen: "uh, pues va a estar difícil". Pero el señor ya estando en junta con los miembros les comentó a los demás que yo quería entrar como motociclista y dijeron: "¿Y tiene pareja o algo?", "No, es sola". Y dijeron: "va a estar difícil, pero bueno le vamos a dar chance", y así anduve un tiempo y ya después me dieron los parches".

Anduve un tiempo con ellos, ya después me dieron los parches, como donde quiera andaba con ellos, y veían que no faltaba y todo. Al principio entraba con las ladies y ya que tenía como tres meses entré a dos juntas con ellos, pero las señoras empezaron a molestarse, que por qué yo si entraba a las juntas y ellas no. Ellos dijeron que porque yo iba a ser parte del club, que como yo tenía moto iba a ser miembro, pero empezaron a haber muchos celos y cositas así y yo le dije a la señora, a la esposa del presidente: "pues igual me pongo los parches de lady, voy a andar en moto, pero no entro a las juntas, hagan de cuenta como si yo tuviera un esposo o un novio aquí, y yo voy a ser parte de ustedes, y no voy a ser parte de con los hombres, para no entrar a las juntas, y así es como estoy ya ahorita, ya soy Lady Jaguar pero no entro a juntas para evitar problemas porque había demasiados problemas con las mujeres, que eran muy celosas.

Son muy celosas, y como una es motociclista, a uno le encanta ver las motos, ver detallitos, detalles de las motos y no andar chismeando novelas y que fulanito con este, y que fulanito acá, no, yo cuando voy, a mi no me sale mucho con mujeres yo me voy con los chicos y ay que bonita moto y yo como le hago como le pongo aquí a esto, y me gusta escucharlos porque así escucho, por ejemplo: que en las curvas como las debo de agarrar y cositas así que me sirven para mi, y a mi no me sirve mucho estar en la cocina hablando de chismes, y eso fue lo que me ocasionó muchos problemas en el club porque me veían mucho con ellos, pero no porque se los quiera robar, sino porque yo escucho y eso me sirve a mi. ." (Megara, comunicación personal)

Es preciso hacer un alto para analizar el asunto del chisme, tan mencionado por las entrevistadas.

El chisme es uno de los medios para contextualizar el estereotipo de feminidad vigente en sus diversas variantes; sirve para aprender ideología y para interiorizarla: esa ideología normadora del comportamiento cotidiano, personal, directo que enseña a la mujer lo que se espera de ella y lo que puede hacer, lo que está permitido y prohibido, como una enseñanza que se prolonga

sobre lo que aprendió cuando niña en la casa, de las más variadas fuentes: de su madre, de la familia, del radio y de la televisión; en la escuela y en la iglesia” (Lagarde. 2011, p.349)

El chisme es considerado un atributo negativo de las mujeres del que ellas mismas reniegan.

Esa es otra victoria del heteropatriarcado:

Afirmar que el chisme es una práctica, un espacio, una forma de comunicación entre mujeres, o sea, atribuir al chisme una connotación femenina, no significa que los hombres no chismeen o que no haya hombres chismosos. Pero lo que ellos hacen se sanciona culturalmente como plática aunque tenga el objetivo de informar, de distorsionar, de manipular, de recrear la realidad. No es chisme, por el diferente lugar que tiene esta forma de comunicación para que cada uno de los géneros, por lo que se atribuye de manera sexuada a cada cual y, porque se concibe a los hombres de manera estereotipada como creadores positivos. (Lagarde, 2011, p.351)

Esto es sumamente importante porque nos habla de una de las hipocresías sobre la cual está sustentada la supuesta superioridad de los varones en el motociclismo: las mujeres somos más problemáticas que los hombres. Esto es falso. Los hombres y las mujeres somos seres sociales y tenemos acuerdos y desacuerdos, simpatías y enconos, y, como en todas las relaciones sociales, existen luchas por el poder. Pero lo que en el hombre es inconformidad, en la mujer es queja; si el varón se separa de un motoclub para formar el suyo propio, es un líder y la mujer, una enferma de protagonismo; y, como bien lo explica Lagarde, la mujer chismea, mientras que el hombre simplemente platica.

Los hombres se explican esto de una manera bastante increíble:

Mira, te voy a decir por qué las mujeres nunca pueden estar en paz en los motoclubes. Si un vato se enoja con otro, se mientan la madre y ya. O se la rompen, sin problema. Se cantan las verdades y luego ahí muere, se mandan los dos a chingar a su madre y al rato se les pasa, se echan un six y todo. Pero ustedes no, si una mujer le coquetea a su vato o se les hace que les torció la cara o cualquier pendejadita, ustedes le agarran mala sangre y no se les olvida nunca y ahí andan, haciéndola de pedo por todo. (El Tuercas, comunicación personal)

Es decir, admiten que la violencia física es para ellos una respuesta, una opción permitida e inclusive celebrada, en cambio, las mujeres (¡seres rencorosos y mezquinos) no pueden resolver los conflictos de una manera tan asertiva (SIC). Aunque tengan el permiso de la violencia (negado a las mujeres), el argumento de que los hombres pueden gestionar mejor sus rencores con los otros a través de los golpes o la indiferencia, es un mito. Después de todo, las características de la hipermasculinidad impiden a los hombres vivir plenamente (pero no los compadeceré ni los defenderé en la presente tesis).

Las mujeres que ingresan a espacios masculinizados como el motociclismo enfrentan siempre la crítica de los hombres, de otras mujeres y de ellas mismas. La culpa por lo que se considera una trasgresión del espacio es parte de la base que sostiene el sistema patriarcal, al igual que la división entre mujeres:

La identificación entre las mujeres es el método para enfrentar aliadas la esquizofrenia vital producto de la doble vida y la escisión antagónica de sí misma que vive cada mujer entre eros y bios, entre erotismo y maternidad, entre la casa y la calle, entre el trabajo y el quehacer, entre amor y poder, entre cuerpo e intelecto, entre la buena y la mala. (Lagarde, 2011, p.826)

#### 6.4.5.5 Pilotas y copilotas: ¿trato diferenciado?

Es importante destacar que, a pesar de la oposición o el recelo entre los motociclistas de integrar a las mujeres como compañeras de carretera, algunas motocicletas perciben que el trato a las pilotas y a las copilotas si es diferenciado.

Yo creo que desde el momento en el que llegas manejando una moto te ganas el respeto de los hombres, porque ya te empiezan a ver como tu igual. Muchos de los que yo he conocido y que he rodado con ellos, que me dan respeto por manejar con ellos, porque digo: “arriba de dos llantas todos somos iguales, es lo mismo.” A todas mis amigas yo nunca he tenido algo que... digo, que se hagan chismes y que digan por ahí que ‘ay esas viejas, son de la chingada’, pues sí, pero en la cara, de frente no, jamás, nunca he sabido o visto que les falten el respeto a una de las chavas del motoclub, ni a mí. Aquí en Monterrey la mayoría de los motoclubs quese juntan, que estamos en asociación, tienen como que más o menos esa regla. De que ‘oye, si ella es piloto, respeta porque es tu igual, no es una vieja que viene nada más a ligar o a ver qué onda’. O sea, es una chava que está compartiendo tú mismo gusto y que se está esforzando por hacer lo mismo que tú, es igual que se la viene pelando en la carretera, viene sufriendo exactamente lo mismo que tú, en lluvia, calor o frío, con calambres y todo como para que le faltes al respeto (Belle, comunicación personal)

He de admitir que las actitudes de algunos motociclistas cambian inmediatamente cuando se enteran de que soy una piloto con 15 años de experiencia: dejan de comportarse de una manera soberbia, son un poco más educados, más considerados. Con todo, nunca estoy al nivel de uno de ellos, es decir, de un hombre.

#### 6.4.5.6 El acoso: responsabilizando a la víctima.

Aunque supuestamente los motociclistas siguen el código de respetar a la mujer pilota, pareciera que en un evento y con alcohol de por medio, no distingue rangos. Las entrevistadas narran el acoso vivido, aunque no siempre reconocen la responsabilidad del acosador, sino que la trasladan al comportamiento de la mujer:

En un evento, en un aniversario que tuvimos el año antepasado, un fulano me agarró una pompi y volteé y lo cacheteé. ‘¿Cómo por qué me estás agarrando?’. Me dijo, “ah, es que eres amiga de Fulanita y Fulanita se deja, pues se vale, ¿no?” Entonces con las chicas manejamos mucho eso, que se deben dar a respetar. (Kim, comunicación personal)

Yo siento que cuando entró mi marido sentí más respeto, porque antes si hacían más comentarios, no directamente a mí, sino al chavo con el que yo iba le decían, y él les decía: “¡eh cálmate! Es casada”, y siempre me los espantaba, pero si me decía: “Este chavo me preguntó por ti ya le dije que no”, “Ay, tú me andas cuidando”, le decía yo, pero ya cuando entró mi esposo pues yo ya estaba como que tranquila, decía: “mira, es mi esposo”, entonces ya sentía como que no pues ya no me van a decir nada, pero luego que me mandaban mensajes a veces si me molestaba y pues los elimino o los bloqueo. (Rarkans, comunicación personal)

Aún cuando el acosador es siempre un hombre, la responsable es la mujer, por “andar en cosas de hombres”, por “dar motivos”, por “no darse a respetar”, por “ir sola” (aunque vaya con más mujeres, ir sin compañía masculina es “ir sola”).

#### 6.4.5.7 Motoclubes de mujeres: el paraíso y el infierno.

La proliferación de pilotas permitió la unión de ellas. Sin embargo, lejos de establecer asociaciones duraderas, los motoclubes de mujeres han corrido el mismo destino que muchos de los grupos de varones: la mitosis. La separación de sus integrantes y la posterior replicación de la asociación, con diferente nombre y logo. En el caso de las mujeres, los estereotipos de género son repetidos una y otra vez: hormonales, problemáticas, complicadas. El paraíso de la comunidad y el infierno del mandato de género. Mientras los hombres hacen esto una y otra vez, nadie les dice que tienen andropausia o les señalan su frágil masculinidad, simplemente se entiende que ellos “no se dejen de nadie” y tiene permiso de “mandar a todos a la chingada”. Ellos tienen permiso, nosotras tenemos prejuicios.

Dejé el motoclub de mujeres porque todas quieren tener su opinión y obviamente pues nadie va a tener la misma opinión y una va a convencer a la otra, ya cuando estamos todas de que si esto, y una convence a la otra, y luego no pero es que ya somos dos, hay que votar otra vez. No se ponen de acuerdo, dicen una cosa, ponen un reglamento y luego lo cambian para unas, para otras no, entonces pues yo decía que no haya reglamentos, no es que tiene que haber, pero mira con ella no haces esto, es que hay que ser flexible, ¿y porque no eres flexible con la otra? Tienes que ser pareja con todas, entonces cositas así. (Amy, comunicación personal)

Entre mujeres hay mucha envidia, protagonismo, creo que bueno también con los hombres, pero los hombres son creo un poco mas relax pero hay ciertas personalidades de mujeres de: “¡Ay! soy motociclista, llevo más años que tú, soy mejor que tú”, y lo tratan de actuar así, en comentarios, en cosas, y pues ese no es el caso. (Amy, comunicación personal)

De nueva cuenta, la confrontación entre mujeres, hija del sistema patriarcal.

Las mujeres requieren identificarse con las otras mujeres a partir de la condición compartida como vía para lograr el reconocimiento de unas mujeres en las otras y la superación de la competencia y la envidia, es decir, de la enemistad histórica establecida entre ellas. Para lograr la anulación de la relación básica que estructura su subjetividad y su identidad: la relación mujer-mujer como yo/la otra. (Lagarde, 2011, p.826)

Siguen los testimonios y las descalificaciones hacia nosotras mismas. No es necesario que un varón nos etiquete negativamente, lo hacemos solas.

Es un conflicto porque son muchas lluvias de ideas muy buenas, a veces muy malas, pero somos mujeres y nos sentimos por todo, somos muy especiales pero a final de cuentas mientras todos estén de acuerdo todo sale bien, mas sin embargo si sale mucho conflicto entre la lluvia de ideas en este tipo de eventos. (Reina, comunicación personal)

Yo creo que a lo mejor un club de hombres mixto es más organizado, con las mujeres es un desmadre.

-¿Por qué?

Porque somos mujeres, porque tenemos hormonas, porque todas queremos una cosa y como buena mujer, queremos algo y queremos que se haga eso.

Todas queremos opinar. A todas nos gusta, tenemos siete meses queriéndonos hacer unas camisas ¡siete meses! Empezaron: “Belle haz el diseño” y yo: “Sí, a huevo”. “Belle haz el diseño” y yo: “Oigan, tengo jale, tengo jale, marido y perro”. Total lo hice y les dije, “saben qué, ¿cómo va, ¿va bien?”. Y dicen: “¿y si le pones las flores, con la calavera, nuestro logo y todo el pedo? ¿Y si en vez de flores le pones unas púas?” Y yo: “Ok, ahí van las púas”. “Oye, ¿y si las flores mejor son rosas, en vez de rojas?”. “Oye, ¿es que no son amarillas? pero a mí me gustan azules?”. Siete meses tengo haciéndole cambios y cambios, quita y pon otro. Total se decidió: “¿saben qué? ya pasaron cuatro meses, ya no puedo, no va a haber cambios, no estén molestando”. Ya todas fastidiadas, cagadas como mujer, como que estaban peleando con el pelado. Y luego: “Ok, vamos a mandar a imprimir”. “Pero yo quiero serigrafía”, “¡Ay, no! mejor bordado”, “¿Sabes qué?, mejor sublimado”, “¿Sabes qué... son de manga corta?, ¿No hay de tirantes?”. Para ir al baño es un pedo... una rodada en domingo es: “¿Mañana a qué hora”, “No, a tal hora”, “¿Qué ropa se van a poner?”, “¿De qué chamarra se van a poner?”.

Es divertido, es divertido poder compartir todo esto con chavas, poder expresarlo sin miedo a que te digan: “¡Ay! Qué pendeja, no sabes”. Digo, sí te dicen, pero no sé... es una confianza que no se ve en un club de hombres. Lamentablemente no tienes la facilidad de poder decir, pensar, opinar, más que nada, que te tomen en cuenta. Así con puras muchachas, como que se desinhiben, como que es el momento donde puedes ser tú misma. (Belle, comunicación personal)

Es muy sencillo explicar y difícil a la vez, sabemos que manejar un grupo de personas es complicado, ahora tratar de manejar o de convivir con un grupo de puras mujeres, con el simple hecho de elegir el logo, fue de: “Tengo estos” y “¡Ay! ¿Pero si lo cambias de color? ¿Si le agregas esto? ¡Es que está muy grande!” y la otra: “No, está muy chico... pero está muy largo, muy alto” y tú así de: “¡Ay, Dios!”.

¿Y con los vatos no pasa eso?

Con los hombres casi siempre es como de: “Cámbiale un de este” y tú, “Si, ¿así está bien?” y todos: “Si, si, si” y al rato uno: “No, pero ¿y si mejor...?” y todos: “No, wey, cállate, así está bien”, “Ok, está bien”. Son mucho mas simples, mucho mas sencillos, pero los hombres son mas chismosos, los hombres asi como dicen de que las mujeres se juntan por un café para estar

chismeando, no, no, no, los hombres son muy chismosos, de repente se da mucho el chisme, o sea el que: “¡Ay! Es que se trajo a Fulanita y después Fulanito se la trajo, y después Manganito se la llevó, y luego andaba en el cine” y tú así de: “Bueno, ultimadamente el que quiera andar con quien quiera andar, a ustedes qué les importa”, pero se presta mucho, y con las mujeres no tanto, de repente es como que: “¡Ay! ¿Supieron de esto?”, y es mas hablar de: “¡Ay! Pues vamos a ir a tal evento y que con Fulanito, y que cómo estás y que tu niño” y como son más amas de casa hay otros temas de conversación que son más importantes, que dicen: “¡Ay! ¿sabes qué? -la típica-: ya le bajó a una y anda toda agüitada” y que: “no, amiga, que vente vamos a comer o vamos pa allá”, y luego este que el niño de otra va a cumplir años, y que organizar la fiesta y que la hija de otra salió embarazada, y que vamos a conocer al bebé, entonces son temas un poquito mas unidos en vez de estar echando chisme. (Kraken, comunicación personal)



Captura de pantalla 6.33 Dificultades. 4 de mayo de 2019. FB Bad Girls Saltillo.

“Lo difícil es juntar a tantas mujeres sin que se deschonguen”, dice el post. Las Jornadas Villistas de 2019 terminaron con cuatro apaleados y tres muertos -todos los involucrados en la violencia, varones- pero las problemáticas somos nosotras. La narrativa de las entrevistadas deja claro que las mujeres hemos interiorizado el discurso patriarcal que nos clasifica a nosotras mismas como problemáticas, beneficiándose de nuestras divisiones.

Para cada mujer, las buenas son las próximas, las afines: mis amigas... mis pares; las malas son las extrañas... En este espacio de la competencia -que explica muy bien sus envidias y sus celos-

, las mujeres se identifican aún de manera contradictoria, enajenada... Las mujeres, fieles custodias de la cultura patriarcal, valoran a las otras en el error a través de la competencia fundada en la envidia, en los celos, en la descalificación” (Lagarde, 2011, p.431)

De nueva cuenta, el triunfo del patriarcado radica en la animadversión que las mujeres sienten entre sí, reclamando una validación que no le sería necesaria si comprendiese que no necesita la aprobación de ningún varón.

#### 6.4.5.8 Las independientes: sin límites.

Existen pilotas que ruedan independientes. No están afiliadas a ningún motoclub, ni mixto ni exclusivamente femenino. Si acaso, forman parte de asociaciones de mujeres pero no comprometen sus colores. En el caso de Remi, nunca ha aceptado que los varones la traten como una *old ladie*:

El parche que traigo es mío, es mi parche, yo lo diseñé, yo ruedo sola. Como soy muy mula, hasta ahorita no me he dejado de ninguno, de hecho, mi ex novio, el no tenía club, de hecho, el entro a un club por mi, porque le dije, ahí vas a entrar y si ahí entro y ahí se quedo, y en ese club me permitían estar en las juntas, a pesar de que yo no era miembro, pero por mi forma de ser, yo siento que la mujer se somete mucho todavía, no tienen esa libertad, no sé, ese miedo, de que” si contesto, que si digo, me van a correr”, a mi Sandra Livier, me dijo: “Tú pagaste tu moto, tú pagas tu gasolina, tú puedes hacer lo que te de la gana”. Ella no tiene club tampoco, y es cierto, yo pago mi moto, yo pago mi gasolina, yo pago mis llantas y raiteó con quien me da la gana, nadie me puede limitar. (Remi, comunicación personal)

Existen motociclistas, como Bea, que no están de acuerdo en las reglamentaciones de los motoclubes:

Ahorita los motoclubs están muy cerrados, y si no vas a la junta ya no perteneces al motoclub, si no vas a este viaje, ya no perteneces al motoclub, si no vas aquí, si no haces esto, yo creo que la motocicleta es para disfrutarla, es no tener que, una obligación de, o sea, o por el capricho del presidente que no sé quien lo puso, tengas que hacer algo, entonces para mí la moto es un desfogue, es ir a aventar todo lo que traigo. (Bea, comunicación personal)

Asimismo, Fine se niega a que le limiten las relaciones sociales:

Nunca he querido ser miembro de un club y no, ahorita tampoco, nunca he pertenecido a ninguno, por, una que es un compromiso, debes de asistir a todas las juntas, a todos los eventos, y yo ahorita tengo un baby que ocupa mi tiempo 100% y no puedo tener ese compromiso de cumplir. Por otro lado, me ha tocado ver también que hay como muchos problemas, o conflictos, desacuerdos, y al rato pierdes como que las amistades, una, y otra como que son muy celosos y no te permiten o ven mal que tengas amigos o raitees con algún miembro de otro club o con algún otro club y yo tengo amigos en todos los clubes y me gusta raitear con quien yo quiera. (Fine, comunicación personal)



También existe la rotación en los motoclubes. Esta se da porque el integrante incumple alguno de los reglamentos y es expulsado, o bien, decide dejar el motoclub por voluntad propia. Entre hombres y mujeres, la itinerancia en los motoclubes es una de las peores características, porque se asocia con la falta de lealtad y la incapacidad de acatar normas, o bien, por problemático. En la imagen es evidente la misoginia y la alusión directa a las copilotas o mochilas, pues el motociclista queda “rebajado” a una imagen y pose femenina.



*Captura de pantalla 6.34 Ofensa. 23 de agosto de 2018. FB Biker Castroso.*

Si estuve en motoclubes, yo comencé a andar en marzo de hace cuatro años, cuando tenía 19, ahora tengo 23, para julio más o menos ya estaba gente de los motoclub, en este caso fue con Diablos, fueron con los que empecé, no fui parte del club, pero si comencé a andar con ellos, después de ahí fui Fearless, ese fue mi primer grupo, fui la primer mujer del grupo de ellos aquí en Tijuana, después salí de Fearless, me hice Élite y luego fui Hardcore y actualmente solo Princess. La mayoría de los club son lo mismo, estas en un momento ahí, conoces a la gente, empiezan diferentes situaciones con cada club y conoces un poco de todo, nunca salí mal con nadie, ahorita voy y los visito y los adoro, se vuelven parte de tu familia, se vuelve gente muy cercana a ti, pero al estar en un club, conoces muy bien a la gente y ya que los terminas de conocer en su mayoría, me gusta salir a otro lugar a conocer nueva gente, entonces conozco a ellos, conozco a otros, y luego conozco a otras personas, entonces puedo decir que hasta hoy he conocido muy buenos amigos, tanto de Fearless, muy buenos amigos de Élite y muy buenos amigos de Hardcore, es como un pequeño ciclo con cada quien para poderlos conocer. (Kraken, comunicación personal)

Por supuesto, cada entrevistada cuenta su propia historia, que no siempre coincide con la narrativa del motoclub o asociación al que ha pertenecido, pero el testimonio es valioso porque es un elemento importante en la construcción de la identidad motociclista.

#### 6.4.5.9 Los motivos de las otras: mochilas, rotativas, parrilleras, copilotas.

Las copilotas tienen sus propios motivos para serlo. Profundizar en sus razones es otra de las líneas de estudio que abre esta investigación, pero no puede quedar de lado el papel de que desempeñan en los motoclubes, ni la percepción que las pilotas tienen de ellas.

Hay algunas que nada más pues tienen miedo, otras a lo mejor si quieren pero no tienen los medios para comprarse la moto, o simplemente nada más están acompañando a las amigas y no les interesa tanto eso del motociclismo. (Amy, comunicación personal)

Muchas copilotos se quedan de copilotos por el miedo. Si tu le tienes pasión a una moto y te llega el miedo nunca la vas a controlar. (Kraken, comunicación personal)

Por miedo, miedo inculcado y los mismos tabús de siempre, el mismo miedo, inclusive pues dices: “¡Ay! Es que está muy pesada”, ¡No! Siempre va a haber una moto adecuada a tu peso. si dice: “¡Ay! Es que me da miedo”, entonces no la agarras.

En varios casos lamentablemente se maneja que el esposo, el novio o la persona que va con ellas no las quiere dejar: “Ay, oye, ¿qué onda? Vamos, yo te enseño a andar en moto” Y ellas: “Si, pero es que mi esposo no me quiere dejar”, y yo así de: “¿Por qué le pides permiso?” O sea mi lógica siempre ha sido esa: “¿pa’ que le pides permiso? ¿Él te la va a comprar?”, “No, yo tengo dinero”, “¿Entonces?”, “No, pues es que no me deja, no me quiere enseñar”, “Yo te voy a enseñar”, “No, que luego”, bueno, dices, ya si tú no quieres salir de ese tema del miedo, del: “no me deja”, ahora si que sorry pero ese no es mi problema, por eso mucha gente se queda en copilotos, si vas a ir vas a ir conmigo sino no” (Reina, comunicación personal)

Pues yo pienso que en la vida hay que tener ahora si que siempre lo he dicho esa necesidad de querer hacer logros, estas personas, estas mujeres en particular como que cayeron en un hoyo... quiero pensar que el conformismo con que la mayoría de la mujer ha atado su vida desde los tiempos de antes, de los abuelos, de que se conformaba que como el hombre mandaba, y empezaba una conformándose, y la mayoría de las mujeres no nos hemos sacudido eso de nosotros, bueno me cuento todavía porque en veces digo: “No hay problema, me quedo aquí”, pero más que nada yo pienso que es eso, este tipo de mujer que puede tener muchos nombres que es una diversidad para ellos, es solo un accesorio de lujo, desgraciadamente tiene ese mal, si ahora dicen que tienes que ir al psicólogo para equis terapia pues yo creo que ellas necesitarían varios para salir de ahí porque están en ese pinche conformismo que no, y luego discuten una cosa que no tiene sentido cuando ellas están admitiendo eso, el estar en esa posición, el quedarte ahí como esa estatua, ok, para que discutes si ya sabes cómo está el rollo.

Es difícil lidiar cuando anda uno rodando y los cabrones que también, que ya están casados, y le sueltan la nalga a uno como motociclista mujer que traes tu propio elemento, pues dices: “bueno y este ¿qué pedo?” O sea cuando uno como mujer que manejas lo tuyo pues tu ya te sientes en un nivel donde o estas o parejo o chance o me siento un poquito más allá, porque digo quiero pensar que no soy tan pendeja, entonces hay hombres que piensan que porque andas en moto y andas sola y que todas esas viejas lo único que andan buscando es alguien que les de la vitamina que ellos creen tener, cosa que no es así, desgraciadamente se equivocan, y no es fácil para ellos de digerir cuando entra la confrontación, cuando ya una vez da el hombre el paso: “oye pues ¿qué? ¿me las vas a dar o qué?”, “no, pues fíjate que entonces no”, no es fácil, porque empieza ahora si que a mascarte la tanga, porque empiezan un montón a hablar, porque si se las diste a uno o porque si no se las diste a dos o tres que si querían

Por ejemplo, yo le enseñé a manejar a mi amiga. Es una chica pues delgadita, chaparrita, tiene sus chaparreras bien puestas en su lugar, es simpática, la chica tiene lo de ella, y pues

empezamos a rodar y me empezó a acompañar a eventos y salíamos aquí y allá, y no falta cualquier cabrón que anda como perro rabioso queriendo agarrar la carne, tirándole con todo y si ella si se vio involucrada en veces en problemas con mochilas rotativas que le brincaban: “oye, ¿qué traes con mi vato?”, o sea lo siento mucho, lo de “mochila rotativa” no se los pusimos nosotras, se lo pusieron los vatos con las que ellos andan, entonces fíjense siempre lo he dicho, una vez le dije a una mujer: “Mira, tú andas con este cabrón. Este cabrón está hablando mal de ti, ¿qué onda? Él, es él, habla con él, no quieras venir acá que esto y que lo otro, porque él es el que está hablando y tú eres la que le está soltando la nalga, entonces arréglate con él, ¿qué quieres con uno?”.

Y a ella le pasó eso, que la querían golpear una vez, si pasan esas cosas de que este tipo de mujer que está marginada, porque las mochilas rotativas y las esposas de las mayorías de los clubs se les hace como una advertencia: “tú vas a ser mi mochila”, entonces si tú decides y dices que si, pues la jodida eres tú, lo siento, ahora si que discúlpame, ¿Por qué? Porque tú eres la que estas aceptando un reglamento que te esta imponiendo, ya sea tu pareja, tu novio o equis, porque así se las gastan, sean chopper o sean deportivas, siempre se les advierte: “no, es que tú no vas a poder andar con tu baiká, tú tienes que andar conmigo”, usan a la mujer la mayoría del hombre motociclista como un accesorio, de decoración arriba de su baiká, detrás de su trasero, estos cabrones, la verdad. (Owly, comunicación personal)



*Captura de pantalla 6.35 Estereotipo machista. Biker y fans. 2 de junio de 2016.*

Tengo una hija, le digo que puede ser todo lo que quiera, menos mochila rotativa. No, no es cierto, dice ella que quiere ser Princess Biker, pero no maneja ni carro, tiene 23 años entonces no corro el riesgo, no me mortifico. Cuando yo inicié a meterme a meterme en los clubs, que es en los Ravens, aún sigo, entonces mis primeras amistades fueron copilotos, vamos a llamarles copilotos, porque mochilas se me hace denigrar, yo no voy a denigrar a nadie, al contrario, yo las respeto mucho, porque yo no pondría mi vida en las manos de alguien. El respeto se lo ganan diario, cada vez que se suben a una moto y decirle a alguien que no sabes cómo viene o cómo maneja, porque tú decidiste que te quieres pasear, sin embargo, no tienen el tiempo, el trabajo o la forma de hacerse de una moto, o la valentía. No cualquiera se sube a decir: “ok, la voy a manejar”. Mis primeras amistades aquí en Tijuana fueron copilotos de ahí empecé a conocer pilotos, que fue cuando empecé a conocer a las Princess y me decían: “no es que las mochilas”. Yo les decía que no me importa, hasta la fecha lo digo, no me importa, lo que hagan o qué, aquí andamos todas entonces me hicieron una mala jugada las copilotas y las pilotas me dijeron ‘ya sabes, te dije’. Yo no entiendo la guerra, sí nos echan mucho que nos creemos mucho, que nos creemos lo máximo que hay, en fin. Las pilotos no las bajan de mensas y descerebradas a las copilotas, como te digo, se necesita valentía y a la mejor no la tienen, por eso siguen de copilotas. (Candy, comunicación personal)

Ellas son copilotas porque tienen esposos que no quieren que ellas manejen. Hay algunos que son machistas y otros que les da miedo, les encanta el mundo del motociclismo pero no se atreverían a usar una moto porque yo he hablado con varias: “Cómprate tu motito y así nos

vamos, si tu esposo no te lleva a tal lado, no sé, nos vamos a tomar café por allá y se ve muy curada que nos veamos en una motito y somos mujeres” y me dice: “¡Ay, no! Es que mi esposo esto y esto”, y yo: “¿Por qué no?” y “No me atrevería nunca a usar una moto, no, como que no”. Es raro porque hay varias que las ves en todos los eventos pero siempre con alguien, no se animan a agarrar una moto (Megara, comunicación personal)

Yo creo que las copilotas no manejan por miedo, por falta de dinero. Realmente tener una motocicleta no es nada barato. O sea, yo ahorita con la Harley cállate, estoy ‘no manches’ es un súper lujo tener esa moto. Es muy caro, el hobby de motociclismo yo creo que es muy caro. Cada viajecito que te sale de que viáticos, comidas, cheve, amigos, fiesta y todo. La gasolina, las refacciones, que las llantas, los cambios de aceite y todo eso realmente no es barato. Yo creo que muchas no lo pueden solventar, también yo creo que por el hecho de ser mujeres, tener hijos, ser mamás yo conozco muchas que les ha afectado. Dicen ‘sabes qué, yo no quiero andar en la moto, tengo un hijo y voy a andar en la moto después, pero a mí no me gustaría arriesgar mi vida porque mi hijo depende de mí, a muchas mujeres les da miedo eso. Se ponen a pensar ‘si yo falto qué es de mi hijo’. (Belle, comunicación personal)

¿Por cual razón no querrán manejar? Pues a lo mejor creen no poder con la máquina o pues no se les gusta el hecho de ser parrilleras de corazón, el estar atrás de su hombre, pueden ser esos tres factores. (Fury, comunicación personal)

Muchas no dan el paso del asiento trasero por el miedo a que la gente hable. Las etiquetas frenan a algunas mujeres, volvemos a los mismo, las pautas culturales te van a frenar. (Lindsay, comunicación personal.)

Yo digo que son inseguras, Muchas dicen: “es que tengo miedo”. Yo digo que es inseguridad de ellas, pienso que piensan que se van a ver mal o: “¿Qué van a pensar?”, “¿Qué van a decir?” (Rarkans, comunicación personal)

#### Mujeres piloto en los eventos



#### Mochilas en los eventos



Captura de pantalla 6.36 Mochilas. 22 de junio de 2018. FB Vakera Chopper

Salta a la vista la pobre opinión que la mayoría de las pilotas tiene sobre los motivos de las copilotas. Ahora bien, no hay que olvidar que estas concepciones también están atravesadas por el sistema patriarcal: *La conciencia genérica de las mujeres se caracteriza por interpretar*

*los impedimentos sociales y culturales como problemas individuales ocasionados en la falta de empeño, en la carencia de cualidades, en el desatino de cada una.* (Lagarde, 2011, p.299)

Las copilotas entrevistadas conceden razón a las pilotas en lo que al factor económico se refiere. Inclusive, recordemos que muchas pilotas no pudieron serlo hasta que reunieron el dinero suficiente para adquirir el vehículo, y de igual forma, muchas de ellas no son pilotas porque no tienen dinero para comprarse una moto, o no tienen el tiempo para aprender y disfrutar porque están todo el día trabajando, ya se en casa o fuera de ella.

Yo tengo ya varios años con Dante y si quisiera manejar, pero pues: ¿en qué moto? Ya habíamos dicho de comprar una para mi, pero pues, por ahora no se puede.

-¿Y por qué no manejas la de él?

¿Esa grandota? Nombre, me caigo y pa' que quieres.

(Luna, comunicación personal)

Ahora bien, existe otro argumento de las copilotas: no les gustaría manejar. Están cómodas en el asiento trasero.

La verdad, yo trabajo mucho. Pedro y yo estamos en el hospital todo el día y cuando ya sabemos que los jueves es de motos, para relajarnos. Pero a mi me gusta tomar, me desestreso y yo no quiero tener el pendiente de manejar la moto, así que mejor me voy atrás de él. Y la verdad, así estoy bien. En los viajes voy en el carro, también por si se les ofrece algo. Voy bien. (Debhany, comunicación personal)

Me gusta ir abrazada de él. Digo, si he agarrado la moto y la nuevo y todo, ya hasta me había regalado una, pero luego la vendió. Y es que yo estoy cómoda atrás, que se canse él. En los viajes largos hasta me duermo, nomás lo abrazo y me duermo. Ahorita no quiero moto para mi, la verdad. (Cecy 1, comunicación personal)

Pues si quisiera, podría... pero nunca se me ha antojado aprender. Por ahora, estoy bien. (Cecy 2, comunicación personal)

Yo dejé de manejar por mi pierna. Pero nosotras, las copilotos, nos unimos cada viernes y hacemos nuestras propias juntas, aunque le voy a decir una cosa, la mujer es la primera que hace la decisión con los motociclistas, detrás de un motociclista siempre va a haber una mujer que lo domine. Estoy completamente segura, que siempre esta la mujer atrás del motociclista y en lo que se da es la primera que actúa. La influencia que tienen las mujeres es que se puede ir a un evento, ahí estamos, vamos todo el club a los eventos, se va a hacer el aniversario del club, ahí estamos las mujeres, todo siempre las mujeres, al 100% ellos ya se acercan a nosotros a preguntarnos. (Blacky, comunicación personal)

La división entre pilotos y copilotos sólo beneficia al varón, quien a) se siente deseado al ser motivo de disputa entre dos mujeres (a veces, disputa obligada, pues sus avances son rechazados y sin embargo, la disputa por parte de su pareja existe) b) evita las alianzas que pueden descubrirle sus infidelidades o mentiras, c) divide a las mujeres en el motociclismo, así

garantizan sus privilegios. “Lo más preocupante es que las mujeres se sobrepongan a la rivalidad y se vuelvan cómplices. Lo que más temen los hombres y las mujeres, es decir, lo que está absolutamente proscrito en la cultura patriarcal, es la alianza entre mujeres.” (Lagarde, 2011, p.362)

El mandato de género trabajar en contra de nosotras funciona a la perfección en el motociclismo. Las pilotas peleando con otras pilotas por varones infieles; las copilotas advirtiendo a las pilotas que “son muy celosas” y algunas pilotas queriendo ser las únicas.

No manches, yo cuando empecé estaba sola. No conocía casi a nadie, hasta que empecé a conocer a una mamona, súper mamona. Conocí a Gisela y era: “Güey, ¿otra mujer en moto? ¡Súper padre! Entonces ahí voy como mensa de que ‘oye amiga, también manejas moto, qué onda, cuándo salimos o qué’ yo bien emocionada. Y ella así de que súper mamona, me dijo ‘ah es que yo no ruedo con mujeres, yo ruedo con puros hombres’ y yo ‘ah, pues vete a la chingada’ me súper molestó porque dije ‘por qué estás haciendo menos a alguien nuevo’. Y como que en ese entonces, cuando yo salía de viaje y todo, ella también como que empezó a salir y pues a ella le gustaba más llamar la atención, andar tipo más exuberante y todo. Peinada y muy pintada. Yo siempre andaba toda despeinada acá todo el pelo enredado. O sea, las botas y mi equipo necesario, pero sin ser tan, pues tan así. Y empezó a haber un poquito de conflicto con ella, porque empezó a haber envidias y así. Pues la verdad lo dejé. Luego empecé a conocer a más chavas y les dije ‘oye, júntate conmigo, vamos a salir’ (Belle, comunicación personal)

Mis botas tienen un poco de tacón, pero son botas de moto, o sea... yo la verdad procuro más cuidarme que lucirme. O sea, yo traigo mis botas especiales paramoto, chamarra especial para moto. Traigo mi casco con la certificación. Traigo mis guantes, uso mi ¿cómo se llama? Mi plaquita con mi nombre, el tipo de sangre y mi contacto de emergencia, para cualquier accidente o así. Digo, trato de ser más precavida, por eso ‘olvidate de tacones, pelo planchado, o deja me hago el curly. Ese tipo de cosas’. Yo pienso más en mi seguridad como mujer motociclista, que en el estar enseñando, que todos voltean a ver, en miren ‘soy mujer y tengo moto’.

A mí la verdad me vale madre. Yo tengo moto porque a mí me gusta, me hace sentir bien con eso. No para que otros me anden viendo, aquí se ha dado mucho. Muchas de las chavas que han empezado en moto. Digo, yo soy mente abierta, yo veo a una en moto y les digo, ‘vente’. Porque a mí me gusta que todas andemos en la misma onda y pues tener más amigas. Porque como mujer motociclista todas las esposas te odian a ti. Porque hay ‘cómo es posible que vas a tu club de puros hombres y ahí está una chava’. Pues sí, pero esa chava tiene moto. ‘Ah, sí y por qué’. Y muchas mujeres que he notado, andan en moto porque les gusta llamar la atención. Porque les gusta llegar al evento acá sin el casco, con todo el pelo planchado, los curlys al aire. Pintarrajeadas con labial, mil sombras, tacones... uñas pintadas, escotes. Y así de que ‘mírenme, soy vieja y tengo moto, voy entrando’. Este, digo... entro yo con los nudos en el pelo, todo el rímel corrido, sudada. Y digo, a mí no me importa, pero sí veo que muchas chavas son así. Ponen en sus perfiles de Facebook ‘yo en la moto’ y enseñando bubbie y moto. O sea, esperando que los hombres les hablen, tener... no sé, no sé. Te digo, sí se han dado varios casos aquí en Monterrey. A veces toman la foto y así ‘saliendo a rodar’ y le dan una vuelta a la cuadra o nunca han salido de viaje ni saben lo que es batallar. A veces me voy sola, a la carretera, voy y desayuno a cualquier restaurancillo donde hay tacos. Veo 50 mil motos pasando y se saludan, todos saludando a todos, pero nunca veo a ninguna chava. Es muy raro toparme a una chava en la carretera, más que a las chavas de mi club, que son las que más salen en la carretera. De esas

chavas que yo veo en sus fotos de perfil de mil fotos con su moto o así... digo 'para qué las suben'. (Belle, comunicación personal)



Captura de pantalla 6.37 Biker girl.  
16 de julio de 2017. FB Pink Biker mx

Las copilotas, a una compañera que es heterosexual, la hicieron vilmente a un lado, casi creo que todas se levantaron de la mesa, porque si, nada más porque llegó, su mesa no, de los maridos, creo que hújole, pues desgraciadamente hay muchos problemas gracias a eso. (Fury, comunicación personal)

Nosotros hemos tenido demasiados problemas al respecto con las esposas pero yo considero que no son celos tanto del marido, son celos como mujer a otra mujer *biker*, al sueño que ellas tienen que nunca pueden lograr, porque perdón la palabra pero les faltan huevos, por el miedo a que la gente hable. (Lindsay, comunicación personal)



Captura de pantalla 6.38 Pelea.  
12 de octubre de 2017. FB Pink Biker mx

Si hay mujeres *bikers*, pero no se atreven a terminar de entrar al mundo motociclista porque son muy relegadas, los hombres no permiten, los hombres cierran su círculo, digo, yo en cierto modo los entiendo porque he visto, estoy en un grupo en Facebook, que se avientan unas novelas que dices: "¡Cómo se agarran!", las mujeres con las mochilas, las mochilas le tiran a las mujeres y yo así de como ¿entre mujeres te haces eso? No se puede, de hecho ese fue el tema porque Princess



se creó y salió de Beauty and Rides, porque las mismas mochilas le tiran a otros, entonces es así algo que no es algo que yo quiero, yo evito mucho ese tipo de temas, les llaman novelas, ya se armó una novela, ya se agarró la mochila contra la *biker*, y pues las mujeres, las mismas *bikers* se hacen a un lado y prefieren pues: “¡Ay! voy a raitear (Remi, comunicación personal)

#### 6.4.5.10 Reproducción de estereotipos.

Las siguientes imágenes circulan entre grupos de WhatsApp, páginas y grupos de Facebook y perfiles personales de las y los motociclistas. Estos memes reproducen los estereotipos del heteropatriarcado a más no poder.



Captura de pantalla 6.39 Machismo interiorizado. 5 de septiembre de 2018. FB Bad Girls Saltillo.



Captura de pantalla 6.40 Machismo explícito. 6 de enero de 2018. FB Biker y motos.

Si yo tuviese que elegir una imagen para ilustrar *El Contrato Sexual* (1988) de Carol Pateman, la primera sería una opción para considerar. La imagen fue creada desde *Biker Brothers*, una página masculina. La retoma una página de pilotas, como puede verse, y todavía la titulan: “Apúntenle mis chavosssss !!!!”. Entonces, el mensaje es que si el hombre cuida a una mujer, podrá montarla.

La segunda imagen habla por sí sola. Habla de objetificación de la mujer, de dominación por parte del varón, de la masculinidad desplegada sobre la motocicleta.





*Captura de pantalla 6.41 Mal intento.  
6 de septiembre de 2018. FB Bad Girls Saltillo.*

Esta última imagen juega con el fetiche sexual de la mujer motociclista, y si bien la expresión de deseo es legítima, siempre pasa por la legitimación del otro, dando razones para ser amadas.

6.4.5.11 Trabajos de cuidados: “para eso está la mamá, para cuidar de los huercos”.

El trabajo de cuidados, otra exigencia del rol de género del heteropatriarcado, ha quedado desplegado a lo largo de las entrevistas, desde la dimensión individual, cuando cuestionan su tiempo de diversión con remordimiento por no estar en casa; en la dimensión social, al ser recriminadas por la familia y la pareja por el rol de madres, y en la dimensión laboral y sexual, al ser sujetas al mandato de género de verse como mujeres deseables, femeninas. “La madre es mala madre porque sale a trabajar y abandona a los hijos, porque no se ocupa de la casa y de los otros como las demás” (Lagarde, 2011, p.145) ¡Cuánto más si se aparte de ellos para irse a dar una vuelta en carretera! En este apartado recuperamos el énfasis en el trabajo de cuidados y la manera en que éste limita la participación de las mujeres en el ámbito motociclista.

Petra, que es una de mis amigas, yo hice que se comprara moto. Pero compró moto y se embarazó. Tuvo que dejar la moto por el embarazo obviamente y dijo no ya regresando y ya. Total, tuvo a la niña, después dejó de rodar un rato como quiera, ya la niña tiene tres años y ahorita volvió otra vez al motociclismo. Ya anda rodando, pero es más precavida, no sale de noche, trata de ir solamente a las rodadas de domingos, así de desayunos, para regresar con su hija. No siempre puede ir a los eventos que son fuera de la ciudad, porque no sé puede llevar a la niña. No puede desvelarse. Las que no tenemos esa responsabilidad pues nos vamos, venimos, andamos y pues sin problema. Yo creo que si afecta un poquito el ritmo. Los papás no cuidan a los niños por el machismo de México, que dicen “ah, no para eso está la mamá, es la que cuida los huercos.” No te puedo explicar por qué lo aceptan, yo en lo personal no lo acepto. Yo creo que es igual, pero pues no sé por qué las mujeres así lo hacen. (Belle, comunicación personal)

La situación es clara para muchas mujeres, pero no por eso deja de ser una práctica que se repite en el sistema heteropatriarcal:

Empecé a conocer otras mujeres que estaban como rezagadas por aquí y por allá en Tijuana, e hicimos un grupito de tres, somos las fundadoras de lo que llamamos Evolución Mariposa, y salió Odette y Mary, y nos empezamos a reunir, después se tuvo que calmar la cosa. Un club realmente para que estas cosas crezcan requiere dedicación y si no hay tiempo, el hombre es como más simple, la mujer siempre somos como más complicadas, la mujer siempre hasta en los detalles, el hombre dice: “Este es mi hobby”, si su hobby es la moto a él le vale gorro, después de la hora de trabajo tiene un día que va a ir y a allá checar la misa, que es lo que le llaman ellos. a su misa, su reunión y la mujer siempre tenemos una abundancia de pretextos, de que la casa, el marido, los niños, la mamá, la tía, equis, esto, el otro, el enfermo, Fulano, Mengano y siempre antepone algo más que nuestra propia diversión, pero claro siempre estamos chillando que no nos dan un espacio y estas cosas, y en realidad necesitamos tomar un poquito de conciencia y decir: “¿Sabes qué? si él hace eso yo también puedo hacerlo nomás tengo que dejarle los niños si tengo a la vecina, yo que sé alguien de confianza, a la mamá, al tío, a alguien” ¿verdad? esas cosas, pero no sucede” (Owly, comunicación personal)

No sucede porque está interiorizado, porque “siempre ha sido así”.

Ser madre y ser esposa consiste para las mujeres en vivir de acuerdo con las normas que expresan su ser -para y de- otros, realizar actividades de reproducción y tener relaciones de servidumbre voluntaria, tanto con el deber encarnado en los otros, como con el poder en sus más variadas manifestaciones. (Lagarde, 2011, p.363)

A los 18 quedo embarazada, fui madre soltera. Por el embarazo tuve que bajarme de la moto un tiempo. Entonces ya después ya no me subí, a los dos años me vuelvo a embarazar y ahorita ya retomé alrededor de hace cinco años otra vez volver a subirme a una moto. (Reina, comunicación personal)

La verdad ya tengo mucho en mis manos y mi esposo y mi bebé me ocupan, y dejarlos más tiempo todavía por un egoísmo mío, no me aventaría la bronca de meterme más en el motoclub. (Candy, comunicación personal)

Favor de notar el “por un egoísmo mío”. Esa culpabilidad con la que se inculca a las mujeres por tener tiempo para sí y contra la cual los hombres están vacunados es tan común que no se cuestiona.

El principal carcelero de las mujeres son sus necesidades y su conciencia, es decir, su subjetividad formada, apoyada y reproducida por el conjunto de relaciones y de instituciones económicas, sociales, jurídicas, religiosas, eróticas y políticas, que hacen a las mujeres cumplir un orden social convertido en orden vital cósmico. (Lagarde, 2011, p.165)

De las chicas de Monterrey, a lo mejor 30 somos las que nos frecuentamos más, muchas no pueden ir porque son mamás o están cuidando a sus papas enfermos, generalmente eso siempre lo comentan. Generalmente las chicas que son más independientes no tienen hijos, no están casadas, tiene bastante que ver. Generalmente del motoclub solamente una persona hombre ha

puesto como excusa su familia, de 38, 1. Los demás nunca, el motivo es su familia o cuidar un hijo, su ausencia en algún evento. (Fake, comunicación personal)

Yo veía a los hombres en moto, no a las mujeres, como que era algo más rudo para la mujer, pues la mujer si ya tiene familia ya es de pensarla más, como ahorita que ya tengo mi baby, si la pienso mas y otra el ambiente pues para las mujeres es muy difícil entonces a lo mejor si hay unas que se la han comprado la moto y ven el ambiente y ya mejor se van no siguen en el rollo. (Fine, comunicación personal)

No es un descubrimiento que los trabajos de cuidados sean una limitante para las mujeres, lo cual no deja de ser increíble.

“Como las mujeres son depositarias de ciertos cuidados reproductivos, es decir, de cuidados que mantiene la vida, los hombres no desarrollan capacidades en ese sentido... no acuden a sí mismos para sobrevivir, por la prohibición cultural de realizar cosas de mujeres... Lo mismo ocurre con los hijos” (Lagarde, 2011, p.253)

#### 6.4.5.12 “Tengo que regresar viva por mis hijos”: el cuidado de los otros.

El motociclismo, lo hemos revisado ya, es una actividad de riesgo, que se acrecenta de manera exponencial si no se observan las medidas de seguridad, como utilizar casco, equipo de protección y no combinar alcohol y manubrio<sup>82</sup>. No es sorpresa para nadie que las mujeres se cuiden más. La explicación: la responsabilidad de los Otros.

La mayoría de las mujeres somos más cuidadosas que los hombres, manejamos con equipo de seguridad y la mayoría no toma alcohol cuando maneja. Viajamos equipadas, no te podría decir el motivo, a lo mejor somos un poco mas precavidas o porque pensamos en nuestros hijos, pensamos en faltarle a la familia, puede ser eso. (Fake, comunicación personal)

---

82 La negativa de algunos motociclistas a protegerse de manera obligatoria en aras de no comprometer su libertad ha sido estudiada en ensayos como: “It’s My Own Damn Head”: Ethics, Freedom, and Helmet Laws”, de Bernard Rollin (2006).



*Captura de pantalla 6.42 Porque soy madre. 5 de junio de 2018. FB MBU Morelos.*

La metí al taller, que le hicieran cambio de aceite, que me la dejaran bien, porque yo me vuelvo a ir en mi moto de la casa al trabajo, del trabajo a la casa. Entonces, si a mí me deja tirada en el freeway, no voy a traer algo que me va a dejar tirado, que va a correr un riesgo. Más, porque tengo un bebé de dos años. (Candy, comunicación personal)

Al iniciar la presente investigación, no consideré la espiritualidad como uno de los componentes de la construcción de identidad de las mujeres motociclistas. Sin embargo, el posterior análisis de las entrevistas me permitió identificar el papel que la creencia en un Dios -no necesariamente una religión- significa para las pilotas, especialmente, para las que son madres.

Lo primerito que hago, me subo, prendo moto, preparo todo y Diosito permítame ir con bien y regresar con bien y me despido de mi baby y no dejo de pensar en el en todo momento donde ande y cuando vengo en camino ya llego muriéndome por verlo, pero llego al destino Diosito gracias por permitirme llegar bien, permítame regresarme con bien, siempre. (Fine, comunicación personal)

Ruego mucho a Dios que me eche la bendición antes de salir en cada puente, en cada caseta y que vaya detrás de mí para que me vaya ayudando. (Reina, comunicación personal)

Pues me persigno, traigo un rosario, que me regalo mi mamá en ella, traigo un rosario y un atrapasueños, el atrapasueños es algo que le gusta mucho a mi hija, lo traigo por ella y el rosario me lo regalo mi mamá y es como que un padre nuestro, y darle un beso en su panque, y decirle que es una hemosha. (Remi, comunicación personal)

No, yo no soy muy religiosa en sí pero sí creo en un Dios y creo que tengo unos angelotes enormes atrás de mí cuando salgo de mi casa pues obviamente las protecciones, mínimo la pechera, los guantes y el casco, bajo caliente la moto. ese detalle que como te digo no soy religiosa pero sí cada que he pasado por lugares donde amigos han tenido accidentes o han fallecido, siempre es el persignarme, o a lo mejor si voy a un lugar lejos, como a lo mejor Ensenada o San Felipe (Kraken, comunicación personal)

Cuando me subo a la moto le pido a Dios que así cómo me va a dejar que me vaya, que me deje regresar con bien. Y pues ya, tipo una oración antes de salir, al regresar a mi casa obviamente agradecer que no me pasó nada. (Belle, comunicación personal)

En cada carrera pues un padre nuestro, un ave María, y pues todos mis angelitos que tengo en el cielo. (Bea, comunicación personal)

Siempre antes de subirme a mi moto me persigno y la persigno a ella, siempre le digo a ella cuidame que yo te cuidaré. (Candy, comunicación personal)

## 6.5 Sexualidad.

### 6.5.1 *“Soy un niño sin pipí”*: masculinizarse para ser aceptada.

Como revisamos anteriormente, el rol de género atraviesa todas las categorías, pues en la investigación de la construcción de la identidad de la mujer motociclista, está implícito el género y sus componentes.

La feminidad es un conjunto de atributos de las mujeres adquirido y modificable; cada minuto de sus vidas ellas deben realizar actividades, tener comportamientos, actitudes, sentimientos, creencias, formas de pensamiento, mentalidades, lenguajes y relaciones específicas, a través de las cuales tienen el deber de realizar su ser humanas, su ser mujer. (Lagarde, 2011, p.783)

Si las mujeres fallan en relación con la norma de feminidad vigente, dice Lagarde, la falla significa para ellas pérdida de feminidad. (p.798)

Estuve un rato sin motoclub, rodando sola, tipo con todos y sola. O sea, sin motoclub, pero con la gente que conocía... antes había un grupo que tenían rodada a tal hora, ponían ‘sale a las 9 de la mañana, todos los que quieran venir’. Llegaba un millón de gente y yo me iba con ellos. Hasta que empecé a conocer a más chavas que empezaban a manejar moto y pues me empecé a juntar con ellas, platicando y pues “vamos a salir” y “realmente está muy padre todo lo del motociclismo”. Sales con hombres y está muy bien y todo, pero realmente cuando conoces a otras chavas que también manejan moto, pues te sientes un poquito más a gusto. Como que ya puedes platicar de otras cosas, otras cosas que no sean de moto, aunque ni creas todas nuestras juntas son de que ‘oye, que los pistones, las válvulas, la pila, los mofles, compré esto’. O sea, parecemos hombres, platicando de eso, pero pues es algo que nos gusta.

Invitamos a otras mujeres, para que se sientan con la libertad de poder expresar lo que realmente sienten. A veces como mujer te da mucha vergüenza preguntarles a los hombres algo... de que: ‘oye, cómo le muevo a la moto’. ¿Por qué? porque te tachan de pendeja, o sea: “si no sabes por qué andas en moto”, o cosas así. Pero digo, nadie nació sabiendo, todos empezamos en algún momento. Hasta los hombres no sabían ni como prender una moto en algún momento, pero como mujer si vas y les preguntas a los hombres cállate, te tachan de pendeja o así. Por eso les damos mucha oportunidad a las chavas de que: “Ven con nosotras, realmente no sabemos todo, pero sí podemos dar consejos.” (Belle, comunicación personal)

*Parecemos hombres*, dice Belle, porque el rol de género está completamente interiorizado.

Porque las mujeres, supongo, deberían de reunirse para hablar de recetas de cocina, no de mecánica. No es necesario que nadie se lo señale, ella sola lo reconoce.

Si la mujer no hace sus quehaceres y no se comporta como debe, merece una reprimenda, un castigo. La lógica del poder le reclama: la mujer ha faltado a algo más que a una obligación social, se trata de una transgresión más grave para todos: ha faltado a su feminidad, a un orden social y político y, con ello, ha atentado contra la estructuración del mundo. (Lagarde, 2011, p.333)

En tanto sociedad, de los roles de género no se escapa nadie y las motociclistas enfrentan las consecuencias de desafiar un espacio masculinizado, por tanto, desarrollan estrategias para adaptarse a la comunidad. Una de ellas, es la de masculinizarse.

Como ven que te desarrollas en ese ambiente y pues es sabido que los hombres de palabras altisonantes no bajan, yo la verdad le entro al juego, ellos están hablando de verga para arriba. De verga, panocha, chichis y la madre y yo le entro: “ah, tu cola”. O que pasa una mona y dicen: “Esa vieja está bien buena, vele las nalgas”. A veces si se detienen, de hecho Forasteros me llevaron a un table, porque yo les dije: “Quiero ir a un table” y me llevan y se me quedan viendo así como: “¿Qué pedo con esta vieja? ¿Es chancla o no es chancla? O sea, ¿qué hacemos? Chancla es lesbiana, y pero pues no, es algo súper divertido y me gusta, de hecho me dicen, tengo una amiga, mi mejor amiga que me dice que soy un niño sin pipí porque me llevo muy bien entre los hombres, estoy en un grupo de mujeres, y a veces cuando veo los temas (problemas) entre mujeres, le digo a mi pareja: “ahora ya sé porque no hay clubs de mujeres”, o sea en si es muy complicado, si demasiado. (Remi, comunicación personal)

Existe esta contradicción entre ser mujer y ser excluida por los motociclistas, y ser mujer y comportarse “como vato” y entonces ser aceptada, hasta cierto punto (no olvidemos el tokenismo). Nótese, sin embargo, el remate de la narrativa de Remi, quien prefiere llevarse con hombres que con mujeres, por complicadas. De nueva cuenta, de vuelta a la misoginia interiorizada.

La mujer es femenina, el hombre es masculino. El cosmos se divide a su vez en masculino y femenino, y el orden cósmico es intocable, inmodificable por la acción humana. De ahí las crisis profundas en la autoidentidad de las mujeres y en la conciencia social producto de cambios en la condición de la mujer. (Lagarde, 2011, p.329)

Yo estaba muy sentida con ellos porque tienen un grupo de WhatsApp y yo no estaba dentro, les dije que por qué. Ya me dijo por qué: “Fíjate que de repente mandan videos”. Le dije: “mira, mientras me respeten a mi directamente. Si convivo con ustedes y oigo las peladeces que hablan”. Me dijo: “Ah, okay.” (Candy, comunicación personal)

Todas nuestras juntas son de que “oye, que los pistones, las válvulas, la pila, los mofles, compré esto”. O sea, parecemos hombres, platicando de eso, pero pues es algo que nos gusta. (Kraken, comunicación personal)



Captura de pantalla 6.43 Princesas vato. 16 de septiembre de 2016. FB Pink Biker. Captura de pantalla 6.44 Princesas vato reloaded. 9 de noviembre de 2018. FB Mujeres Bikers

Yo soy una  
delicada damita  
con ataques de  
macho.  
**EN MOTO!** 

Captura de pantalla 6.45 Damita machuna en moto. 9 de julio de 2017. FB Pink Biker mx

Beard lo explica de esta manera: no tenemos ningún modelo del aspecto que ofrece una mujer poderosa, salvo que se parece más bien a un hombre (2018, p.59). Entonces, de nueva cuenta la interseccionalidad del espacio generizado, que exige cierta masculinización pero sólo la suficiente, sin dejar de lado una feminidad que garantice la aprobación masculina. Demasiadas pelotas en el aire.

### 6.5.2 Lesbianas motociclistas o “todo bien, mientras no me confundan”

Habitados al imaginario cultural estadounidense, podría pensarse que las *Dykes on Bikes* significarían un referente para las mujeres motociclistas en México, pero no es así. El movimiento de *Dykes on Bikes*, asociación fundada en Chicago en 1976 y cuyo nombre reivindica a las mujeres lesbianas motociclistas que retan los roles de la sociedad enorgulleciéndose de su *butchness* o de su masculinidad, es muy poco conocido en el ámbito de las pilotas; no son referencia general en una comunidad motociclista que replica la moral conservadora generalizada en muchos sectores de la sociedad mexicana en los cuales no se habla de sexo, sobre todo si no es heteronormado.

Las *bikers* lesbianas, por lo general, ubican a las *Dykes on Bikes* y han imitado la práctica de solicitar apoyo de integrantes y aliados motociclistas en la marcha por el Orgullo en distintas

ciudades, como en Ciudad de México, Mexicali, Monterrey y Tijuana, con la participación de muy pocos motociclistas, si bien es necesario precisar que año con año se suman más aliados a la causa.



Fotografía 6.2 Marcha del Orgullo, Monterrey. 3 de junio de 2019. Cortesía: Yolanda Alanís.



Fotografía 6.3 Marcha del Orgullo, Tijuana. 23 de junio de 2019. Cortesía: Liliana Hueso.

Para la coordinadora de los motociclistas en la Marcha del Orgullo de 2019, en Tijuana, Rocío Andrade “La Chío”, la participación de los *bikers* contribuye a la visibilización y normalización de las distintas prácticas y orientaciones sexuales:

Independientemente de quienes seamos, a que nos dediquemos, las preferencias que tengamos, no somos más ni menos, todos somos seres humanos, todos tenemos una vida por hacer, familia, proyectos a futuro, por lo tanto de una o otra manera todos conviven o conocen a una lesbiana, a un gay, a un travesti. Entonces este tipo de evento, la participación de los motociclistas en la Marcha, nos pueden permitir abrir la mente de la sociedad y que se permita expresar la sana convivencia entre todos. Ya son más las personas que realmente nos apoyan y



nos respetan como seres humanos que somos, sin importar nuestras preferencias.(Rocío, comunicación personal).

Ahora bien, fuera de la Marcha del Orgullo, la situación es distinta. Las lesbianas motociclistas mexicanas por lo general no demuestran su condición homosexual en forma alguna, al menos, arriba de la motocicleta. Nada en su atuendo diario reivindica su práctica sexual: no hay arcoiris, no hay parches alusivos, nada. Si bien algunas no lo esconden, son enfáticas al especificar que no lo dan a conocer: “no es como que lo ande publicando” (Yalany, comunicación personal). Otras tantas están en el clóset. Ya sea, adentro o afuera del armario, no escapan a los mandatos de género:

¿Aceptación de lesbianas en moto? Ahora si que es muy dependiente de cada mujer, puede ser una mujer lesbiana y que sea muy femenina, que diga: “¡Ah! ¿sabes qué? yo me quiero ver bien, me quiero ver guapa y me gustan las muchachas”, y hay otras que no, que son un tanto más masculinas, en algunas de ellas está el trato como compas: “¿Qué pedo, wey?” y ¡paz!, un manazo en la espalda, o sea llevándose muy, tú las ves y dices: “ok, se llevan como hombres”, y hay otras que no, es como que muy: “¡Ay! Hola, ¿cómo estás?” y más como mujeres. Pero te digo, si depende mucho el trato de la mujer de cómo se comporta la mujer, de ahí en fuera no hay un: “¡Ay! No te voy a hablar porque eres lesbiana”. O sea no. Los chavos las respetan o molestan depende del tipo de mujer. Hay mujeres que se dan a respetar y otras que ahora si que no les importa, que si ellas se quieren llevar así pues se aguantan ¿no? (Kraken, comunicación personal)

Y sus compañeras heterosexuales se dividen entre apoyarlas con lesbofobia condescendiente o bien, rechazarlas.

¿Mujeres motociclistas lesbianas? Lo que yo he visto es que las mujeres les hacen el feo, las mujeres. Los hombres yo no he visto que tengan otro tipo de comportamiento, pero sí he visto mujeres que como que no les agrada. Por ejemplo, como somos puras mujeres en el grupo hay lesbianas, en mi grupo no, pero en otros sí. Las opiniones de las chicas decían ‘cómo se va a quedar en el mismo cuarto, no te vaya a ver mal’. (Kim, comunicación personal)

¿Los varones? En su mayoría, responden al imaginario porno que erotiza las relaciones lesbianas en las cuales ellos pueden ser partícipes.

Los chicos van a ser de: “¡Ah!, ¿son lesbianas? A ver si las convenzo y somos tres”. Es mas así como aceptado, visto morbosamente en el sentido sexual que les prende a un hombre, como machos alfa, dirían: “¡Ay! Yo me meto ahí en medio”, por decir. (Amy, comunicación personal)

Ahora bien, las motociclistas lesbianas entrevistadas, al decidir no ejercer el papel de madres, identifican la libertad de los trabajos de cuidados:

Siento que desgraciadamente o afortunadamente, las mujeres heterosexuales se enfocan ahorita en otras cosas y no en una motocicleta, si siento que en el ambiente de mujeres motociclistas... yo creo que si hay más lesbianas que heterosexuales. De hecho las mujeres que

se están integrando en las últimas dos semanas son siete lesbianas. Las mujeres heterosexuales están más pegadas a la familia, a los hijos. (Fury, comunicación personal)

Pero ninguna de las entrevistadas dijo haber sufrido rechazo por su condición de lesbiana:

Lo que si es que yo le decía a Fabiola, mi condición de lesbiana es para mi así como que a veces, como vengo de una generación donde no era tan abierto, todavía traigo ese miedo, por si eres aceptado o no eres aceptado por gente de mi misma camada, porque los escuincles millenials pues les vale gorro, pero gente ya, 30, 40, 50 años pues como que no sabes, me dijo: “A ver, tú no tienes que dar explicaciones, tú tranquila, y a como se vaya dando ¿no?, entonces pues así ha sido, todo bien. (Yalany, comunicación personal)

O, como en el caso de “La Chío”, nada que considere digno de mencionar: *Es como en todo, se han llegado a dar algunos comentarios pero las cosas se deben de tomar de quién vienen, así que no importa, hay más amigos que otra cosa.* Para mi, ser lesbiana ha representado una ventaja en el mundo del motociclismo. Me he sacudido infinidad de propuestas a lo largo de los años por parte de los colegas y las copilotas me han dejado en paz, toda vez que no represento peligro alguno para sus hombres. He enfrentado el mismo rechazo que enfrentan las mujeres motociclistas que alzan la voz, que tiene opinión y no temen decirla, pero no por mi condición de lesbiana.

### 6.5.3 “*Que se vea que soy mujer*”: hiperfeminización.

Como hemos revisado, el motociclismo es una actividad considerada eminentemente masculina, y las mujeres que lo practican se desvían de la norma y son recipiendarias de muchas etiquetas, entre ellas, de lesbianas. Algunas lo son, pero muchas no y para ambas, es ofensivo. Entonces, en un intento por defender su heterosexualidad (o su lesbiandad de clóset), buscan hiperfeminizarse, con el color rosa como principal bandera.



Captura de pantalla 6.46 Motera femenina.  
12 de octubre de 2017. FB Pink Biker mx



Captura de pantalla 6.47 Antes muerta que sencilla.  
9 de mayo de 2018. FB Mujeres Bikers Unidas.

No me preocupa tanto que mi indumentaria sea rosa, pero si, de repente si busco que tenga algún detallito rosa para que vean que soy mujer. (Amy, comunicación personal)



Fotografía 6.4 Rosa en las calles.  
16 de julio de 2017. Fotógrafa: Liliana Falcón.



Fotografía 6.5 Rosa en el casco.  
10 de marzo. Fotógrafa: Liliana Falcón.

Están esos estigmas se puede decir todavía, de que las motos no son para las mujeres, las motos son para los hombres, o bien, el tipo de moto que yo manejo no es para las mujeres, es para los hombres, a las mujeres nos visualizan mas en una moto deportiva, mas estética, mas femenina, por así decirlo y cuando me ven llegar en mi monstruo todos se quedan así de que no manches, ¿eso manejas tú? Y yo: “si, ¡eso manejo yo!” (Remi, comunicación personal)

Inclusive mis hermanos me molestaban, o sea: “¡Ay! Es que están diciendo que Bea a es una machorra, y que no se qué” y yo así de que: “¿Ah, si, cabrones? Ok”. Yo estaba pues a lo mejor a gusto, como tengo mi presión baja, la dieta es muy complicada para mi, entonces: “¿sabes qué? vas a ver, vas a ver”. No voy a andar enseñando chiche arriba de la moto, no, tampoco, pero si traté de mi imagen, como obviamente no soy machorra ni tampoco les tengo fobia, ni mucho menos, cada quien su vida, pero si me catalogaban en un momento así, entonces decidí yo mi imagen pues refinarla un poquito.

Yo empecé a correr, en el 99, a finales, mediados, y a finales me embaracé de mi hija, nació en Abril del 2000, después de que nace ella, ese lapso de inter fue el que deje correr, me alivié y volví inmediatamente a mi moto, pero cuando nace ella, engordé mucho, y ese era otro factor, aparte negativo en mi aspecto que daba mucho de qué hablar, entonces imagínate: “ándale gordita, tú puedes” y “esta gorda no te va a alcanzar”, y mira, total, pasa el tiempo y ya fue tanto mi necesidad de darme, o sea mas *punch*, porque pues imagínate, como mujer actual ya no es posible, me voy a quedar en mi casa a cuidar a mi hija, a mi hija me la llevo a correr conmigo, entonces un día les dije: “¿saben qué? Ya en otra moto, necesito que le bajen tiempo a la moto, y voltearon y se me quedaron viendo a mí, y yo con mi orgullo de mujer, fui, me hice

un by pass gástrico, baje 50 kilos con tal de que mi moto jalara más todavía, o sea ya no había límites, ahí fue cuando yo me di cuenta que ya era más mi necesidad de sobresalir, de sentir esa adrenalina, porque ya era ahora sí que una necesidad, entonces si batallé, batallé por ser la primera mujer en estar ahí dentro. (Bea, comunicación personal)

La obligación de la mujer de ser heterosexual visible no se limita a los accesorios o al tipo de motocicleta, también es una cuestión de edad. A las mujeres, por mandato de género, se nos está prohibido envejecer. Sin embargo, sorpresivamente para muchas mujeres, la motocicleta no tiene las mismas exigencias:

Yo me sentía grande para andar en esos trotes, yo le decía a mi novio: “han de ser puras chavas, mi amor”, pero no en realidad ayer me dio mucho gusto ver a mujeres igual que yo ya maduritas de cuarenta, 45 o 50 años en su moto. (Algarabía, comunicación personal)

Ahora bien, el cuento de que las mujeres cocinan y los hombres lavan el carro también se lo creyeron las mujeres motociclistas, quienes reproducen los estereotipos:

Hay reglas no escritas, también la convivencia entre hombres, ellos te aconsejan, te dicen cómo moverle a la moto, y si no lo haces pues nunca aprendes, y en convivencia con las mujeres pues ya es más humano, nos dedicamos a hacer obras de caridad para ayudar y cooperar. (Reina, comunicación personal)

Yo le dije a Faby: “si yo me animo a andar en un motoclub va a ser mixto, ¿por qué? Porque yo tengo que aprender de ellos, tanto técnicamente como socializar. Los varones saben más que las mujeres motociclistas. (Yalany, comunicación personal)

## 6.6 Dimensión económica.

### 6.6.1 *“Lo que traigo encima vale dos veces su camioneta”.*

Tal como hemos revisado, las zonas fronterizas, como Tijuana, históricamente siempre han tenido una vasta población de motocicletas. En Tijuana es posible conseguir una motocicleta Yamaha Virago 1991 1100cc en 800 dólares. El trámite de importación y legalización estatal cuesta otros 800 dólares, por eso muchos motociclistas eligen andar “sin papeles”. La motocicleta mencionada es un vehículo antiguo, por supuesto, pero muy funcional. Si se quisiera comprar una motocicleta en México, con una cilindrada similar, se desembolsarían al menos 65,000 pesos por una motocicleta usada y 199,000 pesos por una Yamaha Bolt 2019 950 cc., una Kawasaki Vulcan 2018 900cc. por 179,000 pesos, una Harley Davidson Iron 2019 883cc. por 214,900 pesos. Una motocicleta nueva Italika RC 200c. cuesta 26,491 pesos,

Vento Thunderstand 250cc 2019 a 29,999 pesos. Volveremos a revisar estas cifras más adelante, puesto que el ingreso de las llamadas “motos chinas”, contribuyó al aumento de mujeres motociclistas.

Características de la motocicleta	Precio
Yamaha Virago 1991 1100cc	\$15,200 pesos. (\$800 dólares)
Yamaha Virago 1997 1100cc	\$65,000 pesos.
Yamaha Bolt 2019 900cc	\$199,999 pesos.
Kawasaki Vulcan 2018 900cc	\$179,999 pesos.
Harley Davidson 2019 883cc	\$214,900 pesos.
Vento Thunderstand 2019 250ccc	\$29,999 pesos.
Itálíka RC 2019 200	\$26,491 pesos.

Tabla 6.1 Elaboración propia, con datos obtenidos de las páginas de internet de las empresas motociclistas.

Si una mujer desea incursionar en el motociclismo debe tener cubiertas sus necesidades básicas y la de su familia, para después invertir su dinero en comprar la moto, el equipo y, después, invertir tiempo en disfrutarlos. Entonces, o la mujer goza de privilegios de clase que le permitan comprar una motocicleta sin depender de nadie, o la mujer trabaja y su remuneración se lo permite, o bien, los padres o el esposo acceden a comprar vehículo y accesorios.

Fui a Italika, y vi que podía, empecé a trabajar y vi que podía comprar una por pagos y la compré. (Megara, comunicación personal)

Compré una moto china, pero se veía así media chopper se veía ruda pero era 200, y me volvió otra vez el: “¡oh!, me subo” y ya me la compré al día siguiente y ya con esa empecé y nadie me enseñó. (Amy, comunicación personal)

Fui a la agencia, fui a una Dinamo, porque no sabía absolutamente nada de motos, pero para mí en ese tiempo era algo muy bueno. Trabajé un chorro, porque imagínate, a los 18 años quién tiene dinero para comprarse una moto de agencia. (Belle, comunicación personal)

Como lo hemos visto ya, la mujer mexicana motociclista no sólo enfrenta la crítica social y la brecha salarial, también es responsable de los trabajos de cuidados, lo cual limita su posibilidad de percibir más dinero (con horas extras o un segundo trabajo, o), así como la posibilidad de disfrutar de tiempo libre para sí.

Realmente tener una motocicleta no es nada barato. O sea, yo ahorita con la Harley cállate, estoy ‘no manches’ es un súper lujo tener esa moto. Es muy caro, el hobby de motociclismo yo creo que es muy caro. Cada viajecito que te sale de que viáticos, comidas, cheve, amigos, fiesta y

todo. La gasolina, las refacciones, que las llantas, los cambios de aceite y todo eso realmente no es barato. Yo creo que muchas no lo pueden solventar, también yo creo que por el hecho de ser mujeres, tener hijos, ser mamás yo conozco muchas que les ha afectado. Dicen ‘sabes qué, yo no quiero andar en la moto, tengo un hijo y voy a andar en la moto después, pero a mí no me gustaría arriesgar mi vida porque mi hijo depende de mí, a muchas mujeres les da miedo eso. Se ponen a pensar ‘si yo falto qué es de mi hijo’. (Belle, comunicación personal)

Recordemos que el control de pareja también se traduce en control económico:

Pues (quería manejar moto desde) hace muchos años, pero realmente no, cuando quería no había oportunidad económica para hacerlo y cuando había, mi esposa no quería. Estoy casada, le daba mucho miedo, y por eso no lo hacía hasta que el año pasado me dijo está bien cómpratela, nada más ten todas las precauciones del mundo y así fue como empezó esta aventura. (Yalany, comunicación personal)

Asimismo, el control familiar, aunque hay estrategias para “darle la vuelta”:

Cuando yo tenía cinco años, mi papá tenía una de tres ruedas, y yo le decía que era mía, él me decía que sí, y yo de: “¡Ah! Ok”. Después la vendió y yo me enojé y me puse triste y le decía: “Pa’ es que tu decías que era mi moto”, y ya me dijo no, que luego te compro otra, a los 15 años me pregunto que si quería el carro o que si quería los brackets y a los 18 me daba carro y le dije: “ok, así le hacemos, tengo brackets y tengo carro”. Con el tiempo, como a los 17 años yo tuve novio y pues con él usaba carro, cuando mi papá me dijo “¿sabes qué? pues te voy dando dinero pa’ que te compres tu carro” y le dije: “ok, pero yo quiero una moto”, y él dijo: “no, te vas a comprar un carro o nada” y dije: “ok, pues”. Me compro el carro y le digo: “pa’, aquí esta el carro”, como a los meses: “Mmm y ¿esa moto?”. “Pa, ¿te acuerdas del carro?”, “Si”, “Pues lo cambié”. Habían dos opciones o que hubiera una pelea inmensa o que no me iba a decir nada porque éramos del mismo temperamento, pues no me dijo nada y dije: “de aquí soy” y en mis caídas me recogió. (Kraken, comunicación personal)

La independencia económica de la mujer es vital:

Si dependiera de mi pareja, no tendría moto, o sea, sería imposible. Y como yo, muchas del grupo de mujeres motociclistas, de 40 chicas, solamente a una se la compró su esposo, todas las demás ellas las han comprado. (Faby, comunicación personal)

Algunas, aunque trabajen turnos completos, al ser madres solteras, tienen otras prioridades:

A la hora de ir a una reunión el hombre dice: “dejo el trabajo y a mi mujer la dejo con mis hijos” y la mujer no puede decir: “a mis hijos los dejo con el papá” porque el papá también se fue a rodar, hay mucha diferencia en ese aspecto económicamente muchas de mis amazonas son amas de casa y no tienen la solvencia económica para poder hacer un viaje como este. (Lindsay, comunicación personal)

En diez años espero tener una moto, la otra vez aquí no fui tan lejos. Las motitos no están tan baratas, vi una choper muy bonita negra y dije pues para poderme mover está perfecta, no se me hizo cara. (Rose, comunicación personal)

La motocicleta no es lo único caro. Ya hemos repasado que la indumentaria básica incluye al menos un casco con certificación DOT o SNELL, si bien algunas piensan que mientras más, mejor:

Tengo un cuarto especial de motos, tengo un cuarto donde tengo seis cascos. Seis míos y ocho de mi pareja. O sea, tenemos un millón de cascos, para diferentes opciones. Uno es para cuando tienes la mica transparente, para cuando está nublado o para manejar de noche. Otro que tiene la mica oscura para manejar de noche. Tengo un casco abierto totalmente, tengo un casco tres cuartos. Tengo un casco cerrado y el abatible. Cuatro son rosas y los otros tres son negros. Los negros son para cuando ando de parrillera. Tengo mis guantes, cuatro. Unos por si hace frío, que son así de piel gruesa, tengo los delgados, tengo los cortos y tengo unas chamarras. Una tipo deportiva con protecciones, tengo una de piel negra con chamarras. Depende a dónde vayas, si hace viento o no. Las botas tengo dos, unas son largas para cuando haga mucho frío y las otras son cortas para calor. Tengo las chaparreras, para las piedritas en la carretera para cuando salgo de viaje, los pantalones de piel, casi nunca me los pongo porque como que no me quedan muy bien. Tengo las piezas, de que los respaldos, otro asiento, las bocinas. Este tengo focos por si se me funde uno. Tengo los cables del *clutch*, las camisetas de los motoclub. Todas las camisetas de los eventos. Calaveritas tipo moto. Cada vez que salgo entro al cuarto, digo 'cómo va a estar el clima'. Hablo con las chavas para ver de qué color van a ir para ver qué casco me pongo, me cambio y todo. (Belle, comunicación personal)

De igual modo, el motociclismo como deporte no es barato:

Te inscribes y puedes correr mientras tu tiempo sea de 10:49 para abajo, pero ya con esos tiempos una moto deportiva de calle batalla, tienes que adaptarla y ahí es donde empiezas con los gastos: que la llanta, que la horquilla, que chaparréala, que la gasolina, solo la gasolina te vale \$200 el litro. ¿Por qué? Es una gasolina gringa que tiene más octanaje y está oxigenada, y te ayuda mucho, importada, entonces es lo que te digo una llanta, no sé, a lo mejor una llanta con la que corremos no es una llanta que puedas usar en la calle tampoco, o sea es una llanta muy suave, o sea es mucho el equipo ya que estamos manejando, y no se diga aparatos electrónicos. Además, el equipo: el casco anda sobre los 10, 15 mil pesos, el traje también 1000 dólares, zapatillas 200, 300 dólares, guantes. (Bea, comunicación personal)

Ahora bien, parte del orgullo motociclista se deriva en un falso privilegio de clase:

He tenido reacciones feas, de que se pare un carro, una vez se paró un carro, una camioneta, una señora y llegué yo y me paré, estábamos en un semáforo. Voltea, me mira y sube el vidrio, pero era su expresión en su cara, era de miedo y yo así como que, se oye feo lo que voy a decir, pero dije: "señora, si usted supiera lo que tengo puesto y lo que traigo encima, vale dos veces su camioneta". ¿Verdad? Piensan que ya porque eres *bikers*, si supieran lo que cuesta el equipo de seguridad de uno, un casco que realmente te proteja, porque puede haber cascos muy baratos, pero ¿que realmente proteja lo que vales? Estás hablando de cascos de 300, 400, 1,500, 2,000 dólares y no es broma. Y tu equipo, tu chamarra, tu pechera, nada que te compres para la moto de protección te vale menos de 100 dólares. Estás hablando de casi 2,000 pesos, o sea, no es barato, ser *biker* no es barato. Una vez iba llegando a un lugar para arreglarme las uñas. Este lugar tiene estacionamiento subterráneo y la señora se venía bajando con su niño y el niño vio la moto y se sorprendió, se sorprendió el niño y a la hora que quiso acercarse a la moto, la señora lo jala. Yo me quedé sorprendida, "vente, vente, vente, y caminó rápido la señora.

Yo me quedé sorprendida, llegamos rápido al elevador y la señora se subió, miró con miedo y la dejé que se fuera, yo me fui por las escaleras. Cuando subo mi sorpresa fue que llegó al mismo salón al que había llegado yo, entonces le digo a la muchacha: “¿Qué se va a hacer la señora?”, le dije, “Ok, me lo pones a mi cuenta”, cuando la señora se para y paga, le dicen: “Ya está pagado”, “¿por quién?”, entonces le dije: “Señora, los *bikers* no somos tan malos, yo soy mamá como usted y tengo el dinero suficiente para hacer lo mismo que usted o más que usted, yo no voy a robarle a su hijo ni lo que trae usted de pertenencias”. (Candy, comunicación personal)



Captura de pantalla 6.48  
Carísimo, por cierto.  
26 de septiembre de 2018.  
FB Pink Biker mx.



Captura de pantalla 6.49 Cenicienta biker.  
26 de julio de 2016. FB Pink Biker mx



Captura de pantalla 6.50 Patriarcado.  
29 de mayo de 2019. FB Chicas biker.



Esta última publicación retoma el antiguo parche “Grass, Gas or Ass Nobody rides for free”, del que ya hemos hablado en este trabajo, que pide a la copilota cooperar con “marihuana, gasolina o el culo, dado que nadie rueda gratis”, es de un privilegio machista aberrante. Los comentarios de varones a la publicación son de total festejo y aprobación, mientras que las mujeres responden que por eso necesitan tener (o ya tienen) su propia motocicleta. Nadie cuestiona la exigencia.

#### 6.7 Rebeliones del sistema.

Lo menos que puede esperarse de los motociclistas, rebeldes por antonomasia, es que se rebelen contra el sistema mismo. Así, existen desafíos, actos de rebeldía, microesperanzas que nos dan noticia de que otro motociclismo es posible.

Integrantes y prospectas de un motoclub en Tijuana me comentaron que habían decidido no acudir al evento principal que se organiza en la ciudad en 2019. ¿La razón? Consideraron que es un evento sexista y que cosifica a las mujeres. Entre ellas comentaron las incómodas que se habían sentido el año pasado, especialmente en el bikini show, por lo cual decidieron no acudir y, en contraposición, apoyar a una compañera motociclista que recién inauguraba su cafetería. Si bien estas chicas no se reconocen como feministas (y tampoco es necesario que soliciten el carné a nadie) esta práctica habla de una reflexión sobre la objetificación de la mujer en el motociclismo y se niegan a ser parte.

En otra ruptura, la hipermasculinidad *biker* no reacciona bien a los cambios que le signifiquen una pérdida de privilegios. El hecho de que un integrante de un motoclub decida colocarse un parche que lo identifica como Propiedad de su novia es una fisura en el esquema misógino de muchos *bikers* que no conciben la idea de la reciprocidad en una relación y molestan y retan al disidente, quien ha sobrevivido en la escena debido a que cuenta con el respaldo de su motoclub, que es uno de los más respetados en Tijuana.



Fotografía 6.6. Compromisos. Rafiki porta el parche que lo identifica como Propiedad de Paulina, lo cual le vale toda suerte de burlas y recriminaciones. 18 de marzo de 2018. Fotógrafa: Liliانا Falcón.

Por otra parte, la mujer que rueda independiente realiza una doble rebelión: la primera, contra el ideal *biker* que insiste en que un motociclista sin colores no es nadie, que la carretera no se disfruta igual sin familia (es decir, sin compañeros de motoclub). La segunda, contra la imposición de los motoclubes que la han invitado a formar parte de ellos, pero con el tokenismo incluido. O no puede votar o puede votar pero jamás la dejarán hablar por ellos, ocupar un cargo. Y así, ella prefiere rodar sola, a pesar del peligro que esto implica. Y esto la convierte en una mujer poderosa:

Una tercera fuente de poder para las mujeres -no como oprimidas, ni como especialistas exclusivas- se encuentra en cuanto se afirman, en cuanto satisfacen necesidades propias y trascienden a los demás. Cada hecho positivo que acerca a las mujeres particulares y a la mujer como género a su constitución en sujeto histórico, les confiere poder. (Lagarde, 2011, p.155)

Hasta aquí los hallazgos de las entrevistas y la discusión sobre ellos, conforme a las categorías interpretativas, ejes de la investigación que está a punto de concluir.

## VII. CONCLUSIONES: EL CAMINO RECORRIDO.

El tiempo y los espacios se modifican.  
Las mujeres ocupan espacios... que correspondían a los hombres,  
pero lo hacen en situación de inferioridad y en calidad de ajenas.  
Marcela Lagarde (2011, p.803)

Todos los viajes inician con una pregunta y esta investigación no es la excepción. Para comprender la construcción de las identidades *biker* de las mujeres motociclistas en Tijuana y Monterrey y la manera en que enfrentan los retos que implica pertenecer a un espacio generizado históricamente masculino como el motociclismo, fue necesario plantear una ruta crítica para descubrir la forma en la que el poder y el género atraviesan las relaciones y las prácticas sociales con las cuales constituimos nuestra identidad. (Valenzuela, 2001)

Desde la epistemología feminista, el género es una construcción social que nos subordina como mujeres. Cotidiano y omnipresente, construye roles que dictaminan que las mujeres pertenecen al asiento trasero de una motocicleta. Roles que las pilotas subvierten, no sin pagar el precio de ser *traidoras al género* (Joans, 2001). En la sociedad heteropatriarcal mexicana los prejuicios y estigmas castigan a las que desobedecen la “buena educación” de mantener las piernas cerradas y en lugar de cruzarlas recatadamente, deciden manejar una motocicleta con bastante más que el viento en contra, por lo que el tokenismo (Kanter, 1977) se erige como una respuesta del sistema para mantener a raya las aspiraciones de pertenencia de las mujeres motociclistas, quienes desarrollan estrategias para ser parte de un espacio históricamente masculino cuyos integrantes las admiten siempre y cuando no intenten ser sus iguales.

Para llegar hasta ahí, fue preciso recorrer el desierto sendero de un tema poco estudiado en la academia mexicana y trazar un mapa de cronologías ajenas para poder escribir las propias; así como un prontuario de la representación del motociclismo en las industrias culturales, pues los medios de comunicación contribuyen a la construcción del imaginario. Fue necesaria la genealogía de la figura de las motociclistas en las industrias culturales para constatar su influencia en la construcción de la subjetividad de estas mujeres.

La revisión teórica de feministas (Beauvoir, 1999 [1945]) (Butler, 2007, 2006, 2004, 2002, 1998) (MacKinnon 1982) y de teóricos del poder y de la representación (Hall, 1997) nos habla de un sistema patriarcal en el cual las mujeres deben seguir roles de género específicos

modelados en las industrias culturales y socializados desde el núcleo familiar. Manejar motocicleta no solo forma parte de este rol de género, sino que reta la generización de la práctica del motociclismo.

Con la autoetnografía y la etnografía como herramientas metodológicas y las ventajas y desventajas que implica ser una investigadora emtic, conviví, acompañé y entrevisté a mujeres *bikers* en Tijuana y Monterrey en un estudio no comparativo en el cual se demuestra la manera en que las pilotas transitan en el sistema heteronormativo y patriarcal rige a la comunidad motociclista, retando a una sociedad que en pleno siglo XXI insiste en las representaciones binarias de roles de género. Asimismo, entrevisté a presidentes de motoclubes para conocer los motivos por los cuales se excluía a las mujeres de esas organizaciones.

La producción de la vida doméstica, la brecha salarial, el Estado, la violencia masculina, el control de la sexualidad y las instituciones culturales (Wallby, 1990) son estructuras del patriarcado que regulan la vida de las mujeres, incluyendo la decisión de subirse a una motocicleta. Operan a través de las dimensiones de las estructuras de género (Connell, 2018): el poder; la producción que coloca a las mujeres en la vida doméstica y el espacio privado; la catexis o las relaciones emocionales negativas u hostiles como reprimenda a las mujeres motociclistas que se niegan a desempeñar el papel de mochileras; y el simbolismo que describe y constriñe a las pilotas en sociedad. Entonces, siguiendo a la pregunta central de la presente investigación: ¿Cómo construyen las mujeres motociclistas su identidad *biker*? Sobreponiéndose a estas estructuras. Retando al sistema en ocasiones y cediendo otras. Interiorizando, a veces, estos mandatos. Las entrevistas dieron cuenta de los retos a vencer, las motivaciones que las mueven a enfrentarse a sus familiares, parejas y compañeros de ruta, las estrategias que aplican para sobrevivir en el mundo *biker*, así como las contradicciones que resultan al tratar de combatir pautas culturales arraigadas en cada kilómetro del viaje de la vida, pues existen cuestiones de clase, espacio, sexualidad y cuerpo que inciden en la conformación del creer-se y creer-ser, en el que la mirada de los otros también participa.

A continuación, mostraremos los resultados de esta investigación en 10 apartados que también podrían ser leídos como paradas, como una hoja de ruta que nos de cuenta de la cartografía de la desigualdad de género que aún persiste en espacios que pueden considerarse

más abierto o libertarios por la impronta cultural de riesgo y desobediencia a los roles tradicionales que se adjudican al motociclismo.

### *7.1 Primer parada: Los retos por vencer*

Las mujeres motociclistas afrontan una serie de retos para estar en el asiento delantero del vehículo, desafiando el sistema patriarcal que le relega a ser la chica de atrás. Tras el análisis de los hallazgos y la discusión de éstos, entendemos que los desafíos son interseccionales desde la familia, la educación, las industrias culturales, el Estado, el espacio público que establecen un régimen de género, pues combinan factores individuales, sociales y económicos. La combinación de estas distintas estructuras son las que perpetúan los privilegios masculinos a costa de las mujeres.

### *7.2 Segunda parada: la dependencia económica.*

Ahora bien, la práctica del motociclismo, como lo hemos revisado ya, está clasificada como ocio serio (Stebbins, 1982) puesto que es necesario esforzarse para adquirir habilidades y conocimientos, pertenecer a un ethos y compartir una identidad social, entre otras características. Para conducir una motocicleta primero hay que poseer una. Dada la altísima probabilidad de accidente, no es común que se presten las “baicas” para aprender a conducir ni para ninguna otra ocasión. Un dicho común entre los motociclistas deja claro el asunto: “La guitarra, la moto y la vieja, no se prestan”. Por supuesto, esto también manifiesta el machismo inherente al gremio. Entonces, poseer una motocicleta es el primer reto para las mujeres mexicanas, sobre todo para aquellas que dependen económicamente de sus padres o parejas. Los roles de género aun vigentes en la sociedad mexicana (Lamas, 1990) confinan a la mujer al trabajo no pagado en casa, disminuyendo o nulificando su poder adquisitivo. En todo caso, la brecha salarial de género persiste, afectando también la autonomía económica de las mujeres en otros ámbitos no sólo en lo relacionado con el ocio serio del que sería parte el motociclismo.

### *7.3 Tercera parada: la falta de referentes*

Tampoco es fácil que una mujer aprenda a manejar motocicleta, toda vez que la figura de la mujer motociclista está estigmatizada por las industrias culturales: las únicas mujeres que

aparecen en las películas y series de televisión son las copilotas, haciendo el papel de chicas-accesorio para los motociclistas. Las pilotas generalmente no existen. La falta de referentes femeninos motociclistas dice mucho no sólo del imaginario motociclista en general, sino de la ausencia de mujeres *bikers* en las calles en lo particular. Si bien es cierto que hay más pilotas que hace diez años, todavía ninguna de las entrevistadas aprendió a manejar por una amiga. Las que pudieron, pagaron clases donde las había, puesto que las academias de manejo para motociclistas no existen en todas las ciudades; otras pilotas, aprendieron por sí mismas y las más, acudieron a un amigo o a la pareja, no sin antes vencer cierta resistencia en algunos casos, y no sólo resistencia social, sino también resistencia a la gravedad: no hay motocicletas para mujeres.

Ciertamente, el vehículo no se carga, se maneja, y así como ninguna mujer puede cargar 234 kilogramos, un hombre tampoco. Pero es un hecho que la industria de las dos ruedas se ha enfocado en construir máquinas pesadas, diseñadas para los estándares de peso y estatura asociadas al cuerpo masculino, muy difíciles de manejar para una mujer delgada y de baja estatura. La altura del asiento, por ejemplo, importa al momento de alcanzar el suelo con los pies. Es común que quien pueda y quiera, mande modificar su propia motocicleta, y en el caso de algunas mujeres, esto es más una necesidad que mero gusto. Y a pesar del incremento en el número de pilotas, las empresas del gremio se niegan a fabricar una línea específica, tanto en vehículo como en accesorios, para pilotas.

#### *7.4 Cuarta parada: la oposición familiar y de pareja.*

Ahora bien, aunque las mujeres tengan la independencia económica suficiente para adquirir una moto y conseguir un instructor que le enseñe a manejarla, hay algo que no se puede comprar: la aprobación familiar. La familia, esa unidad social que reproduce el orden cultural vigente (Valenzuela, 1998) contribuye a perpetuar el pacto simbólico patriarcal y, disfrazado de preocupación por la seguridad física, reprochan y hasta prohíben a las mujeres utilizar motocicleta. Cabe mencionar que esa misma preocupación no la muestran con los varones, porque sobre ellos recaen solamente etiquetas positivas para su masculinidad, mientras que para una mujer, ser identificada como motociclista, resulta en oprobio familiar, pues *hace cosas de hombres*, o *anda con puros hombres*. Cualquiera de estas dos opciones es mal visto. Y además de la oposición y los sermones del padre o de la madre, llega la pareja. Es necesario

hacer la distinción: si es una pareja *biker* es un poco más fácil, siempre y cuando la mujer cumpla con su deber de no invadir el espacio del esposo en motoclubes y cuando se trate de eventos, no se empeñe en viajar y se quede en casa a cuidar a los hijos. Si la pareja no es *biker*, es necesario explicarle y convencerle que su honor no corre peligro, puesto que la mujer es respetada por todos (¡y hasta se da a respetar!) El entorno afectivo de la mujer, sin duda, es uno de los principales retos que afronta para poder ser motociclista.

#### *7.5 Quinta parada: el estigma social.*

No en vano las entrevistadas mencionaron reiteradamente los distintos estigmas que los acompañan: “pirujas, machorras, delincuentes y gallonas”. Aquí es la socialización demostrando que las industrias culturales han establecido históricamente que las mujeres motociclistas van en el asiento de atrás. Las pilotas no existen y si acaso hay una, seguramente será rebelde, desviada, indecente transgresora de las normas. Por eso resulta tan excepcional ver alguna por las calles, porque el motociclismo es cosa de hombres. Eso dice la familia, los jefes y la mayoría de los hombres. Porque no deja de ser un espacio de privilegio, como la mayoría de los espacios públicos, en el que “se constituyen los sujetos, mientras que en el privado lo hacen las sujetadas.” (Amorós, 1994). Sujetadas ante una discriminación no punible, la misma que permite a los jefes prohibir que las mujeres lleguen en moto al trabajo puesto que dañan la imagen de la empresa. La medida, por supuesto, no aplica para los varones ni tampoco sería aceptada por ellos.

#### *7.6 Sexta parada: el acoso por parte de la comunidad motociclista.*

Siguiendo las normas patriarcales establecidas, el lugar de las mujeres en el mundo de las motos es de edecán en los eventos, de parrillera en los viajes para presumir “piel nueva” y de mochila intercambiable para disfrute sexual de los varones motociclistas. Porque así les sirve a ellos. Porque así dependen de ellos. Porque así no son iguales a ellos. Justo el acoso es una de las dificultades más padecidas por las entrevistadas. El acoso de los compañeros para que accedas a sus avances sexuales, el acoso posterior si accediste, la calumnia venenosa si no. El sistema heteropatriarcal socializa al hombre de tal manera que actúa como si tuviese el derecho de satisfacer sus deseos sexuales -programados por este mismo sistema- con la mujer que elija, más allá de si ella está o no interesada en él. Así se comportan: necios, acosadores.

Dado que el motociclismo es considerado un espacio masculino en el cual si la mujer entra es bajo su propio riesgo, los varones sienten que tienen el poder, el privilegio y el derecho de disponer de las mujeres. (Auxier, 2006)

### *7.7 Séptima parada: el tokenismo en los motoclubes*

La resistencia al cambio por parte de los motociclistas utiliza diferentes estrategias: desde la burla y la degradación por el género (“las motos no son para las viejas”) pasando por el rechazo y la discriminación en la comunidad (“no se admiten viejas en este MC”), hasta la violencia explícita, como tirar de la motocicleta a las mujeres. Asimismo, el uso del tokenismo como ilusión de poder es rampante, pues los motoclubes que admiten mujeres como integrantes con derecho a voto, no les permiten acceder a posiciones de poder, a menos que sean familiares de la mesa directiva. Sin el varón, ellas no estarían ahí.

Por supuesto, existe discriminación por género férrea, lacerante e indiscutible en los motoclubes que se niegan a admitir mujeres. Ahí no hay simulación, solo misoginia. Pero en el resto de los motoclubes y asociaciones en los que sí se admiten mujeres, las pilotas son integrantes de pleno derecho. No existe artículo en el reglamento que les prohíba postularse para la mesa directiva. Aún y todo, las únicas mujeres que ocupan algún cargo en un motoclub mixto son las “primeras damas”, es decir, las esposas del varón que está en el cargo. También sucede que son un grupo familiar que rueda y que no comparte la jerarquía de los motoclubes, porque el lazo consanguíneo antecede al grupo motociclista. Pero en el resto de los motoclubes, los puestos son siempre para los varones, porque a muchos de ellos no les parece que una mujer les diga lo que tienen que hacer. Así su actitud está en concordancia con un sistema sexo-género heterosexual que les permite ejercer machismo o sexismo de manera explícita, apelando al reconocimiento de sus pares y cobijados bajo el machismo cotidiano que en nuestro país no es sólo una actitud personal sino un sistema de organización de la vida social. Y así lo responden en las entrevistas algunos. Otros disfrazan de falacias biologicistas sus razones, esencializando las capacidades de las mujeres (“los hombres manejan mejor”) o bien, aduciendo a la socialización patriarcal (tiene que ser un hombre el que hable con la ley”). ¿Qué dicen las pilotas ante esto? Que son, efectivamente, unos machos. Y la estrategia de respuesta es agruparse como mujeres. Para cuidarse, para protegerse, para respirar. Porque el motoclub mixto te reconoce como una igual en la carretera, pero te dará la espalda en la



votación para presidenta. Porque, “esa palabra ni existe” (SIC), como mencionó uno de los entrevistados. Porque por muy compañera que seas, ellos no van a someterse a las burlas de los otros, que los tacharán de mandilones y/o maricones. Pero los motoclubes de mujeres también enfrentas sus propios retos.

#### *7.8 Octava parada: mujeres juntas ni difuntas: el mandato patriarcal.*

Del mandato heteropatriarcal ya hemos hablado: las mujeres pueden “ser y hacer lo que quieran”, siempre que no quieran dejar de ser “mujeres decentes”, es decir, han de ser si no castas, si discretas; dueñas de sí mismas hasta donde sus obligaciones de madre y ama de casa se lo permitan y buscar la aprobación masculina como símbolo supremo de validación. Una “madresposa” (Lagarde, 2011) cuya felicidad depende de los Otros a quienes cuida y cuya realización está sujeta a la aprobación masculina. Las mujeres involucradas en el motociclismo no se escapan de ser “sujetos de opresión a la vez que vigías del cumplimiento del designio patriarcal” (Lagarde, 2011) y las pilotas ejercen una vigilancia férrea sobre el comportamiento propio y ajeno, siempre conforme a las normas del patriarcado.

Ahora bien, mientras algunas pilotas se desmarcan completamente del feminismo cual si fuera enfermedad contagiosa, otras se adscriben al movimiento, si bien sus acciones y actitudes están más cercanas al *purplewashing* del que hablaba Vasallo (2016) al definir así al proceso de instrumentalización de las luchas feministas. Las motociclistas se dicen feministas porque defienden su derecho a manejar una motocicleta, sin embargo, acatan el mandato heteropatriarcal de la competencia entre pares con el fin de ser mujer-sujeto-objeto del deseo masculino. Si bien es cierto que no existe un feminismo, sino muchos y ninguno es un *genersimo* (Valencia, 2018), la autoadscripción de las pilotas al movimiento feminista pasa por la defensa de reconocer su derecho a manejar en dos ruedas, pero no llega a cuestionar los privilegios masculinos ni tampoco a identificar los mandatos heteropatriarcales que la subordinan. Incluso una de sus motivaciones es ser sujeta de deseo por parte de sus pares masculinos, aún a costa de sus relaciones de amistad y afecto con otras mujeres.

Y es que las pilotas al tiempo que asocian al feminismo con la libertad de la mujer y se reconocen capaces de retar los roles que las confinan al asiento trasero de la motocicleta, acatan otros mandatos heteropatriarcales tales como la autoregulación para no lastimar la masculinidad frágil y tóxica de su pareja, quien se sentiría avergonzado si su compañera llega

manejando su propia moto y no como su acompañante. Inclusive, algunas pilotas disminuyen su participación en el motoclub si su pareja no pertenece al ámbito motociclista.

Asimismo, interiorizan el canon heteropatriarcal sobre la belleza y actúan conforme a él, inclusive performando hiperfeminización con la finalidad de evitar ser identificadas como lesbianas, pues aunque en repetidas ocasiones manifestaron respetar a las compañeras lesbianas, reiteraron que les resulta sumamente importante no ser leídas como tales. La heteronorma siempre es lo deseable o al menos no se enuncia explícitamente ningún disenso a ella dentro de los motoclubes que investigué.

### *7.9 Novena parada: pilotas y copilotas: la competencia por la atención masculina*

Los varones motociclistas hacen referencia a la animadversión entre pilotas y copilotas como una prueba de lo “difícil, complicadas y argüenderas” que somos las mujeres, sin reflexionar, por supuesto, que este comportamiento tiene sus raíces en los privilegios masculinos que ellos disfrutan.

Más allá de las pullas en las redes sociales, la sangre ha llegado al río entre las pilotas y las copilotas, como lo hemos revisado en el capítulo de hallazgos y discusión. Unas y otras se deslegitiman, se atacan, se insultan y ofenden. Las pilotas, con una falsa superioridad moral que obedece, la mayoría de las veces, a sus privilegios de clase, catalogan de cobardes y prostitutas a las copilotas, utilizando el viejo truco machista de deslegitimar a una mujer por su libertad sexual. A pesar de que reconocen que no cualquiera puede pagar una motocicleta, el equipo y los gastos relacionados con su uso (incluyendo una niñera que se ocupe de los niños mientras la madre rueda), repiten la falacia de la meritocracia: “si se quiere, se puede”, dejando de lado la realidad neoliberal que condena a los menos favorecidos económica y socialmente a permanecer así.

En otras acciones similares, algunas pilotas no ven con buenos ojos el arribo de otras pilotas al ámbito motociclista, expresando incluso su rechazo (“yo ruedo con puros hombres”). Este egoísmo derivado de la posible pérdida de protagonismo no es feminista, como tampoco lo es que las pilotas cuestionen el “bikermómetro” de las compañeras, juzgando quién es y quién no es una verdadera motociclista.

De igual modo, las pilotas se precian de distinguirse del resto de las mujeres precisamente por ser motociclistas. Ellas se consideran mejores que todas.

Las copilotas, por su parte, relegan y rechazan a las pilotas, con estrategias que incomodan y van desde una advertencia o la aplicación de la “ley del hielo”, hasta lograr incluso expulsarlas del motoclub. Esto es sumamente revelador puesto que las copilotas no son integrantes del motoclub toda vez que no manejan motocicleta y carecen de derecho de voto, pero se jactan de influir en sus esposos o novios a tal grado que procede la expulsión de la pilota. Es una relación difícil, sin duda. Las relaciones entre ellas son cordiales, pero impregnadas de desprecio mutuo y muchas veces, de problemas personales que van desde descalificativos hasta golpes.

Sin embargo, existe una excepción y es en el caso de que las pilotas sean lesbianas, puesto que no representamos riesgo alguno. No nos gustan los hombres así que, sea que ellos lo intenten o no, no vamos a involucrarnos sexual ni sentimentalmente con ellos, para tranquilidad de las copilotas, que nos ven entonces como aliadas o, al menos, como no-enemigas.

Es importante mencionar que si bien una estrategia de las pilotas para integrarse al motociclismo y defenderse del acoso y discriminación de los varones es conformar motoclubes exclusivos de mujeres, con sus propios asuntos por resolver. Parte del mandato heteropatriarcal es que las mujeres no pueden estar juntas, porque somos envidiosas, chismosas, vanidosas y todo aquello que nos heredó la díscola y mentirosa Eva. Siguiendo la tradición judeocristiana, la mujer en singular es mala y en rebaño, maldición. Y al parecer muchas pilotas han interiorizado al pie de la letra este discurso, pues las entrevistadas hablan de cuan difícil y complicado resulta trabajar entre puras mujeres, a diferencia de convivir entre hombres, quienes “son más sencillos”. Así tenemos una larga lista de quejas sobre la manera en que las mujeres nos estorbamos unas a otras y otra larga lista de “supuestos de la buena dama” que las asociadas deben cumplir. Herederas de las Motor Maid, algunos motoclubes de mujeres obligan a sus integrantes a cumplir un código de comportamiento inclusive sexual, a siempre “ser una dama para no dar de qué hablar”, cumpliendo al pie de la letra el mandato heteropatriarcal, que equipara el ejercicio de la sexualidad femenina con el valor de la mujer. (SIC).

Por tanto, es pertinente establecer la forma en que el machismo profundamente enquistado en el mundo del motociclismo nos desvincula como mujeres, más allá del hecho de manejar o no una motocicleta. Es decir, pilotas y copilotas pelean entre sí en lugar de aliarse y

combatir las opresiones que permiten que los varones sean dueños de los derechos y nosotras de las obligaciones. Y no me refiero solamente a que ellos sean infieles y las copilotas en lugar de reclamarles a ellos se enfrenten con otras mujeres o a que las pilotas deban refrenar sus habilidades para no lastimar el frágil ego de su compañero. Aún no llegamos a los trabajos de cuidados pero justo vamos para allá.

Si hay algo en que todas las entrevistadas coinciden es que en el momento en que una pilota se vuelve madre, su vida motociclista cambia por completo. No porque no pueda volverse a subir a la moto de nuevo tras el embarazo, muchas lo hacen, ni tampoco porque le lluevan críticas sobre lo peligroso de la actividad ahora que es mamá, muchas las reciben y también las ignoran. Su vida motociclista cambia porque ella y sólo ella se hace cargo del infante al momento de las juntas, de las rodadas, de los raites, de las salidas a carretera. El compañero, si es motociclista, seguirá tal cual con su vida. “Ayudará” alguna vez con el hijo o hija, pero nunca sacrificará su jueves o viernes por la noche, o la rodada al tradicional evento. El trabajo de cuidados en México es exclusivo de las mujeres y aplica igual para hijos o hijas que para familiares enfermos: cuidan a los papás, a los suegros e inclusive a los hermanos o tíos. Ya hemos hablado de la manera en que esto afecta no sólo económicamente a las mujeres, sino también en el aspecto educativo o en el del bienestar personal.

Justo este aspecto me reveló una arista no contemplada en la presente investigación que considero pertinente mencionar: la espiritualidad de las motociclistas. Si bien algunas pilotas sin hijos me mencionaron que creían en un Dios, fueron las madres quienes de manera vehemente me describieron sus rituales y peticiones espirituales para volver a salvo, apremiados por una idea: “tengo que volver con bien por mis hijos”. La preocupación por los Otros prevalece sobre la preocupación por ellas mismas.

#### *7.10 Estación de gas: las motivaciones de las pilotas.*

Ante tantas dificultades para poseer, aprender y manejar una motocicleta, ¿por qué tomarse la molestia? Porque la experiencia vale la pena. Para las mujeres, manejar una motocicleta desafían las relaciones de poder que pesan sobre ellas, proporciona la satisfacción de romper el pacto de domesticación y les significa un espacio único y personal que no involucra el cuidado de Otros.

El análisis de las entrevistas estableció que las motivaciones de las pilotas son de orden emocional. Ahora bien, divido el orden emocional en dos aspectos: el autoadscrito o personal y el heteroadscrito o el social. Lo explico así: una mujer motociclista expresa que al manejar su moto olvida sus problemas (un motivo emocional personal), pero a la vez, asegura que el reconocimiento de aquellos que la elogian por “ser valiente” y hacer lo que pocas mujeres hacen, también les motiva. Entonces, es un reconocimiento social que incide en el orden emocional. Una dosis de autoestima que proviene de romper los prejuicios, de hacer lo que se supone está vedado para una mujer.

Aunque pueda pensarse como una contradicción el hecho de que las mujeres motociclistas sufran rechazo y a la vez admiración, sucede y esto se explica precisamente mediante el orden patriarcal: si la admiración proviene de un varón acostumbrado a sexualizar y objetificar a la mujer siguiendo el fetiche de la mujer motociclista sexy, de cuero negro y actitud desafiante que han creado las industrias culturales, tenemos ya una explicación. Pero ¿y si la admiración proviene de niñas, niños o mujeres? Obedece entonces a la irrupción de una nueva figura -la pilota- en el escenario y he aquí la importancia de la representación. Ninguna de las entrevistadas -y ninguna de las mujeres motociclistas que conozco y conozco muchas- tuvo una mujer como *rol model*. Los hombres, de niños, querían ser Valentino Rossi en su flamante Ducati deportiva, o Renegados, como Lorenzo Lamas en su Harley Davidson. Las mujeres no teníamos hacia dónde mirar fuera de la espalda del motero que conducía.

En el orden personal uno de los motivos más importantes y considero uno de los hallazgos centrales de la presente investigación es que las pilotas disfrutaban tanto el motociclismo porque les significa un tiempo estrictamente individual. Frente al manubrio no hay jefes, padres, esposo o hijos demandando cuidados, pidiendo que le resuelvan la junta, la cena, la vida, el mundo. La motocicleta demanda, exige, precisa atención de manera inequívoca. Como lo hemos explicado ya, manejar moto es una meditación en movimiento, que activa todos y cada uno de los sentidos.

La mayoría de las mujeres destaca que la satisfacción que les da la motocicleta es incomparable y, a pesar de los riesgos o del sacrificio económico que en muchas ocasiones implica, vale la pena. Les significa inclusive la vida. Y no, no son mujeres deprimidas, agobiadas, disgustadas o en una situación límite; sucede que son mujeres en un sistema patriarcal que les representa explotación y les apropia casi cada minuto de su día. Menos a la

hora de rodar. Por eso la sensación de libertad, además del viento en la cara, es justamente la falta de Otros: de ser para los Otros, de estar para los Otros, de performar belleza para los Otros. Es un lujo que no todas las mujeres pueden darse, pues se entiende dentro de este sistema patriarcal que la mujer va al salón de belleza por gusto, cuando va porque debe gustarle a Otros; lleva a sus hijos a fiestas porque es lo que una madre hace, o bien, se queda en casa a cuidarlos en fin de semana porque el marido sale, porque así ha sido siempre; en sí, todas las cosas supuestamente divertidas que hacen las mujeres son en función de Otros, son para los demás. Debe cumplir con su rol de buena madre, guapa esposa, decente hija. En la motocicleta, sólo debe preocuparse de no caerse o que no la tumben. Peligroso, pero para muchas, vale la pena.

Ahora bien, la autoadscripción a la comunidad motociclista -ya sea como independiente o como integrante de un motoclub o asociación- también es importante para las pilotas, toda vez que el sentimiento de comunidad que se adquiere al compartir las experiencias propias de manejar una moto se traduce en relaciones afectivas, sobre todo si su pareja es parte del universo motociclista, situación no exenta de problemáticas. Además, pertenecer a una cultura en la cual conceptos como la lealtad, la hermandad y la distinción-rebelde son supuestamente honradas y cumplimentadas, es motivo de satisfacción para las pilotas pues el orgullo de ser parte de una utopía autodenominada familia motociclista otorga la medalla de honor propia de un forajido distinguido. Este sentimiento de pertenencia ha provocado que algunas pilotas no cedan al chantaje patriarcal y decidan quedarse con sus colores en lugar de perderlos a causa de una pareja.

### *7.11 Décima parada: apagando motores.*

Tenemos entonces resuelta la pregunta de investigación: la identidad de las mujeres motociclistas se construye con el miedo que sintió la primera vez que aceleró de más y probó el asfalto y con el orgullo de su primera rodada en carretera; está endurecida contra las críticas de sus redes más cercanas: padres, pareja, amigos y relaciones laborales. Está problematizada por el sistema heteropatriarcal que ha construido un fetiche/estigma en torno a la figura de la mujer motociclista y agudizado por los privilegios machistas y misóginos que permean en la sociedad y por tanto, en el ambiente motociclista, cuyo tokenismo le impide ocupar puestos de poder. La identidad de la mujer motociclista está fortalecida en la experiencia del tiempo para

sí, del momento personal y salpimentada con el orgullo del reconocimiento. Asimismo, está empañada por la interiorización del mandato heteropatriarcal, que le impide el establecimiento de redes realmente solidarias sus pares. Finalmente, la identidad de la mujer motociclista está cansada por el trabajo de cuidados, pero nunca exhausta como para desistir de ser, precisamente, una mujer motociclista.

### *7.12 El mundo biker como alegoría de la sociedad.*

La sociedad mexicana y los motoclubes tienen mucho en común: ambos son machistas, no permiten fácilmente que las mujeres ocupen posiciones de poder, les cierran los accesos en aras de mantener privilegios de espacio, se benefician del trabajo no pagado y colocan en ellas la responsabilidad en caso de sufrir acoso o violencia, dado que transgredieron las normas establecidas. La reacción de la mujer pilota semeja a las mujeres que, en distintos ámbitos, no se conformaron con los estereotipos y se arriesgaron a ocupar su lugar en un campo considerado históricamente masculino, no sin ser exentas de obedecer -consciente o inconscientemente- los mandatos del género preestablecidos, aún en contra de sus propios intereses. Las copilotas, que por miedo, falta de recursos o interés, deciden quedarse en el lugar designado, también recuerdan a las mujeres que prefieren conservar la aprobación masculina que enfrentarla., o bien, que simplemente no sienten la necesidad de revertir el estado de las cosas.

Si algo falta en esta alegoría, es la metáfora de la motocicleta. No encuentro en el imaginario social algo que me transporte de manera individual, física o figuradamente, a un estado de conciencia plena, con el viento en la cara, la adrenalina bullendo en la sangre y una sensación que dura kilómetros, muy parecida a lo que debe ser la felicidad<sup>83</sup>.

### *7.13 Las preguntas pendientes.*

Hemos revisado ya que la hipermasculinidad *biker* domina el ambiente, enrareciendo el espacio para unos y otras. La hiperfeminidad no es la respuesta, puesto que está concebida en torno a lograr la aprobación masculina. Entonces, ¿cómo lograr otro motociclismo posible, si la feminidad es para los otros? No tengo que explicar por qué otro motociclismo es necesario,

---

<sup>83</sup> El Dr. Eduardo Barrera sugiere revisar El pequeño coche, Apollinaire, 1918. <https://campodemaniobras.blogspot.com/2011/07/apollinaire-el-pequeno-coche.html>

pero por si tuviera que hacerlo, he de citar a Mary Beard: *No es fácil hacer encajar a las mujeres en una estructura que, de entrada, está codificada como masculina: lo que hay que hacer es cambiar la estructura* (2017, p.88). Y no podemos hacerlo repitiendo los mismos patrones de abuso: *No podemos tener las mismas aspiraciones que los hombres dentro del orden patriarcal porque si no vamos a reproducir lo mismo pero con otros cuerpos, tenemos que conseguir imaginar un mundo nuevo, un mundo realmente diferente*, nos advierte Rita Segato (2000, p.112) Entonces ¿cómo hacemos? Considero que las respuestas vendrán desde los feminismos de la práctica diaria, el comprender la opresión y desencadenar la sororidad.

¿Y cómo aterrizamos esto? Una opción puede ser la diseminación de información mediante las mismas redes sociales virtuales de la comunidad motociclista, con el hecho de provocar la reflexión puede bastar para empezar. Una segunda alternativa es la organización de talleres de mecánica para mujeres. Si desmontamos poco a poco ese bastión inexpugnable del conocimiento masculino, tendremos más herramientas -literalmente- para la autonomía y la independencia. Todo esto, sin perder de lado que nosotras todavía somos percibidas como ajenas al poder.

Como cualquier modificación en la femineidad implica la modificación de la masculinidad (laboral, económica, reproductiva, erótica, etc.) hay una enorme oposición a estos cambios y una gran cantidad de energías sociales y culturales de hombres y mujeres destinados a reproducir las relaciones de poder en las cuales están involucradas las mujeres desde la subalternidad (Lagarde, 2011, p.157)

No es fácil y ni siquiera sé si es posible. Pero lo mismo dije cuando encendí mi primera motocicleta, una Virago 750cc. Por supuesto que me estrellé contra un poste, de lo que dan fe las cicatrices de mi pierna izquierda, pero con el paso del tiempo, ha valido la pena.

#### *7.14 Al final de este viaje*

Esta ruta termina, pero no el camino. Tras el análisis de las mujeres motociclistas y su historia es importante reescribirla, siguiendo a Eichorn (2013) y a Hemmings (2011), porque está escrita desde la invisibilización y desde ahí se construye el imaginario que posibilita el espacio masculinizado del motociclismo.

Asimismo, hay carreteras pendientes, como revisar la masculinidad tóxica y frágil de los motociclistas varones. También puede examinarse la motocicleta como objeto (bellísimo, por cierto) en relación con el cuerpo. Un camino más escarpado nos llevaría por los vericuetos



del capitalismo motociclista que estudiase la forma en que las reuniones de los rebeldes sin causa pasaron a convertirse en eventos recaudadores de dinero que harían palidecer a un fariseo. Los investigadores de Políticas Públicas podrían interesarse por los números que informan el impacto de la motocicleta en la movilidad urbana o bien, los datos que relacionan los accidentes con las distintas normativas. Una vuelta de óvalo, rápida e interesante, nos daría cuenta de los distintos nombres de los motoclubes, lo que nos revelaría el trasfondo del universo motociclista mexicano. En fin, quedan éstas y otras veredas por recorrer. Buen camino. No temas donde vayas, que has de morir donde debes.

## BIBLIOGRAFÍA

- Agarwal, B. (1998). *Structures of patriarchy: state, community, and household in modern sign Asia*. Nueva Delhi, India: Kali for Women.
- Alcoff, L. (2006). *Visible Identities: Race, Gender, and the Self*. New York: Oxford University Press.
- Alford, S., Ferris, S. (2016). *An Alternative History of Bicycles and Motorcycles: Two-wheeled Transportation and Material Culture*. Londres, Inglaterra: Lexington Books, 2016. ISBN-13: 978-1-4985-2879-5
- Alford, S., Ferris, S. (2008). *Motorcycle. Objekt*. Londres, Inglaterra: Reaktion Books.
- Alonso, L. (1998). Introducción: La mirada hermenéutica, en *La mirada cualitativa en sociología*, Madrid, España: Editorial Fundamentos.
- Amorós, C. (1994). “Espacio público, espacio privado y definiciones ideológicas de 'lo masculino' y 'lo femenino'”, en C. Amorós (Ed.), *Feminismo, igualdad y diferencia*, (pp. 23-52). Ciudad de México, México: UNAM PUEG.
- Angrosino, M. (2012). *Etnografía y observación participante en Investigación Cualitativa*. Madrid, España: Ediciones Morata.
- Anthony, S. (1896). “Champion of Her Sex: Miss. Susan B. Anthony Tells the Story of Her Remarkable Life to Nellie Bly”, en periódico *New York Sunday World*. 2 de febrero, p. 10, citado en Jungnickel (2018).
- Attfield, J. (2009). “Form/Female Follow Function/Male Feminist Critiques of Design” en H. Clark y David Brody. (Ed.), *Design Studies A Reader* (pp. 199-225). Nueva York, EU: Bloomsbury.
- Auxier, R. (2006). “The Biker Bar and the Coffe House: A Paeen to the Posmodern Pagans” en B. Rollin, C. Gray, K. Mommer y C. Pineo. (Ed.), *En Harley-Davidson and Philosophy Full-throttle* (pp.79-98). Aristotle. Chicago, EU: Open Court Publishing.
- Azpiazu, J. (2017). *Masculinidades y feminismo*. Madrid, España: Editorial Virus.
- Bailey, J., Steeves, V., Burkell, J., Regan, P. (2013). “Negotiating With Gender Stereotypes on Social Networking Sites: From Bicycle Face to Facebook”. *Journal of Communication Inquiry*. Vol 37, Issue 2, pp. 91-112. Recuperado de: <https://0-doi.org.millennium.itesm.mx/10.1177/0196859912473777>
- Bandura, A. (1997). *Self-efficacy: The exercise of control*. Nueva York, EU: W.H. Freeman.
- Batson, C. y Powell, A. (2003). “Altruism and prosocial behavior”. En M. Theodore (Ed.) and L. Melvin (Ed.) *Handbook of Psychology: Personality and Social Psychology*, (5). Nueva York, EU: John Wiley y Sons, Inc.

- Beard, M. (2018). *Mujeres y Poder. Un manifiesto*. [Traducción: Silvia Furió]. Editorial Planeta, Barcelona, España.
- Beauvoir, S. (1999). *El segundo sexo*. [Traducción de Juan G. Puente] Buenos Aires, Argentina: Sudamericana. [1949]
- Bennet, T. (1997). “Towards a pragmatic for cultural studies”, in *Cultural Methodologies* Ed. McGuigan J, pp 42–61, Londres, Inglaterra: Sage.
- Bertaux, D. (1986). “L’imagination Methodologique”, *Revista Internacional de Sociología*, vol. 44, fascículo 3, julio-septiembre, Madrid, 1986, pp. 265-275.
- Blanco, M. (2012). “¿Autobiografía o autoetnografía?”, en *Desacatos. Revista de Antropología Social*, núm. 38, enero-abril, México: CIESAS.
- Borja, (1998). “Ciudadanía y espacio público”, en *Urbanitats* núm. 7: Ciutat real, ciutat ideal. Significat i funció a l’espai urbà modern, CCCB, Barcelona. Disponible en: <<http://urban.cccb.org/urbanLibrary/htmlDbDocs/A011-B.html>>.
- Bourdieu, P. (2000). *La dominación masculina*, Barcelona, España: Anagrama.
- Brooks-Dalton, L. (2015). *Motorcycles I've Loved: A Memoir*. Riverhead Books. Nueva York.
- Bussey, K. (2011). “Gender identity development” en S.J. Schwartz, Luyckx, K., & Vignoles, V. L. (Eds.) *Handbook of identity theory and research*. (pp 603-628) New York, NY, US:
- Butler, J. (2007). [1999]. *El género en disputa. El feminismo y la subversión de la identidad*. [Trad. Ma. Antonia Muñoz]. Barcelona, España: Paidós.
- Butler, J. (2006). [2004]. *Deshacer el género*. [Trad. Patricia Soley-Beltrán]. Barcelona, España: Paidós.
- Butler, J. (2004) (1997). *Lenguaje, poder e identidad*. [Traducción: Javier Sáez]. Madrid, España: Síntesis.
- Butler, J. (2002). *Cuerpos que importan: sobre los límites materiales y discursivos del “sexo”*. [Traducido por Alcira Bixio] Barcelona, España: Paidós.
- Butler, J. (1998). “Performative Acts and Gender Constitution: An Essay on Phenomenology and Butler”, *J. Feminist Theory. Theatre Journal*, Vol. 40, No. 4, (diciembre, 1988), The Johns Hopkins University Press, pp. 519-531.
- Centeno, R. (2014). “Revisión de los enfoques de la Teoría Fundamentada y su aplicación en la investigación académica” en Guardagujas, Jesús Silva y Esmelín Antonio Graterol (Ed.) *Retos de la Investigación en la Gerencia*, Edition: 33, Chapter: 4, 10.13140/RG.2.1.2986.6727.
- Comas-d'Argemir, D. (2008). “Construyendo imaginarios, identidades comunidades: El papel de los medios de comunicación”. Recuperado de:

[https://www.researchgate.net/publication/46389070\\_Construyendo\\_imaginarios\\_identicidades\\_comunidades\\_El\\_papel\\_de\\_los\\_medios\\_de\\_comunicacion/citation/download](https://www.researchgate.net/publication/46389070_Construyendo_imaginarios_identicidades_comunidades_El_papel_de_los_medios_de_comunicacion/citation/download)

- Connell, R. Pearse, R. (2018). *Género desde una perspectiva global*. [Grau y Navas, traductoras] Valencia, España: Universidad de Valencia.
- Connell, R., & Messerschmidt, J. (2005). "Hegemonic Masculinity: Rethinking the Concept". *Gender and Society*, 19(6), 829-859. Recuperado de <http://www.jstor.org/stable/27640853>.
- Connell, R. Pearse, R. (1987). *Gender & Power*. Stanford University Press: California.
- Cook, R. Cusack, S. (2010). *Estereotipos de género. Perspectivas Legales*. [Traducción Andrea Parra] Profamilia, University of Pennsylvania Press.
- Coquelet, C., Granié, M. & Griffet, J. (2018). "Conformity to gender stereotypes, motives for riding and aberrant behaviors of French motorcycle riders", *Journal of Risk Research*, DOI: 10.1080/13669877.2018.1454494
- Cottle, Marjorie. "Motor Cycling for Beauty." *Evening Standard* 25 September 1928. Press Clippings, Volume 2, British Cycle and Motor Cycle Manufacturers and Traders' Union, Modern Records Centre (MRC), University of Warwick, MSS 204/10/1/2.
- Crane, D. (2000). "Fashion and its Social Agendas: Class, Gender, and Identity" en *Clothing*. Chicago y Londres: University of Chicago Press.
- Cruz, S. (2014). "Transiciones: Gays, machuqis, osos y vaqueros. Identidades juveniles transgresoras en Ciudad Juárez" en Valenzuela Arce, J.M. (coord.), *Tropeles culturas e identidades (trans)fronterizas*. Tijuana: México. El Colegio de la Frontera Norte. Monterrey, México: Universidad Autónoma de Nuevo León.
- Charmaz, K. (2014). [2006]. *Constructing Grounded Theory*. Londres, Inglaterra: Sage.
- de Certeau, M. (1984). *The practice of everyday life*. Berkeley, CA: University of California.
- De Lauretis, T. (2000). *Diferencias. Etapas de un camino a través del feminismo*. [Trad. María Echániz]. Madrid, España: Horas y horas.
- Del Monte, J. (2014). *Entre ruedas y asfalto. Identidades y movibilidades de bikers y low riders en Tijuana*. Tijuana, México: El Colegio de la Frontera Norte.
- Denzin, N. (2007). "Grounded Theory and the Politics of Interpretation". In Antony Bryant & Kathy Charmaz (Eds.) *The SAGE Handbook of Grounded Theory*. Los Angeles: SAGE.
- Domínguez, H. (2013). *De la sensualidad a la violencia de género. La modernidad y la nación en las representaciones de la masculinidad en el México contemporáneo*. [Trad. Rosina Conde]. Ciudad de México: México: CIESAS/ Publicaciones de la Casa Chata.
- Douglas, M. (1973) [1966]. *Pureza y peligro*. Madrid, España: Siglo Veintiuno.

- Dubé, G. (2017). “La Auto-etnografía, un Método de Investigación Inclusivo. Visión Docente Con-Ciencia Año XV” en Revista Arkos, No. 83 Julio - Diciembre 2017. Recuperado de [http://www.ceuarkos.com/Vision\\_docente/REVISTA\\_83\\_ARKOS/LA%20AUTOETNOGRAFIA,%20UN%20METODO%20DE%20INVESTIGACION.pdf](http://www.ceuarkos.com/Vision_docente/REVISTA_83_ARKOS/LA%20AUTOETNOGRAFIA,%20UN%20METODO%20DE%20INVESTIGACION.pdf)
- Dulaney, W. (2005). “A Brief History of 'Outlaw' Motorcycle Clubs“. In International Journal of Motorcycle Studies. Recuperado de [https://web.archive.org/web/20180424010711/http://ijms.nova.edu/November2005/IJMS\\_Artcl.Dulaney.html](https://web.archive.org/web/20180424010711/http://ijms.nova.edu/November2005/IJMS_Artcl.Dulaney.html)
- Eichorn, K. (2013). The Archival Turn in Feminism: Outrage in Order. Pennsylvania, EU: Temple University Press.
- Espada, J. (sf) “Hombres, motos y riesgo”. Recuperado de [http://www.emakunde.euskadi.eus/contenidos/informacion/gizonduz\\_dokumentuak/eu\\_def/adjuntos/hombres,motosyriesgo.pdf](http://www.emakunde.euskadi.eus/contenidos/informacion/gizonduz_dokumentuak/eu_def/adjuntos/hombres,motosyriesgo.pdf)
- Federici, S. (2010). Calibán y la Bruja. Mujeres, cuerpo y acumulación originaria. [Trad. Verónica Hendel]. Madrid:Traficantes de Sueños.
- Ferrar, (1996) [2001]. Hear Me Roar: Women, Motorcycles, and the Rapture of the Road. New Hampshire, EU: Three Rivers Press.
- Ferriss, S. (2006). “Leather-Clad: Eroticism, Fetishism, and Other -isms in Biker Fashion”. En Rollin, B. et.al. Harley-Davidson and Philosophy. Full-Throttle Aristotle. Chicago and La Salle, Illinois: Ed. Open Court.
- Ferris, S. (2005). “Why motorcycle studies?”, International Journal of Motorcycle Studies. Recuperado de: <http://motorcyclestudies.org/why-motorcycle-studies/>
- Firestone, S. (1970). La dialéctica del sexo: en defensa de la revolución feminista, [Trad. Ramón Ribé Queralt] Barcelona: Editorial Kairos.
- Fitzgerald, H. (2016). The Gentrification of the Leather Jacket” en (Blog) Racked. <https://www.racked.com/2016/9/6/12623512/leather-jackets>
- Florescano, E. (1995). Coord. Mitos mexicanos, Nuevo Siglo. México: Aguilar.
- Foucault, M. (2019). Historia de la sexualidad 4. Las confesiones de la carne. [Trad. Horacio Pons]. Ciudad de México: Siglo XXI.
- Foucault, M. (2003/1969). La Arqueología del Saber. [Trad. Aurelio Garzón del Camino]. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Foucault, M. (2002/1976). Vigilar y castigar. Nacimiento de la prisión. [Trad. Aurelio Garzón del Camino] Buenos Aires: Siglo XXI Editores Argentina.
- Foucault, M. (1979). El orden del discurso, Barcelona, Tusquets.

- Frassanito, P. & Pettorini, B. (2008). "Pink and blue: the color of gender". In *Child's Nervous System* 24(8), pp 881-2. Recuperado de [https://www.researchgate.net/publication/5673081\\_Pink\\_and\\_blue\\_The\\_color\\_of\\_gender](https://www.researchgate.net/publication/5673081_Pink_and_blue_The_color_of_gender)
- Fraser, (2003). "¿De la disciplina hacia la flexibilización? Releyendo a Foucault bajo la sombra de la globalización". *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, enero-abril, año/vol. XLVI, número 187 Universidad Nacional Autónoma de México Distrito Federal, México. Recuperado de <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/pdf/421/42118702.pdf>
- Friedan, B. (2016/1963). *La mística de la feminidad*. Madrid, España: Cátedra.
- Friedan, B. (1964). "Television and the Feminine Mystique". In J. S. Harris (Ed). *TV Guide: The First 25 Years*. Nueva York, EU: Simon. pp.93-98
- Friedman, S. (1998). *Mappings: Feminism and the Cultural Geographies of Encounter*. Princeton, EU: Princeton UP.
- Frith, S. (2003/1996). "Música e identidad". [Trad. de Horacio Pons] En Hall, S. du Gay, P. (Coords.) *Cuestiones de Identidad Cultural*. Buenos Aires: Amorrortu, 2003.
- Gagné, P. Mark, D. (2010). "Playing with the Guys: Women's Negotiations of Gendered Leisure and Space". *International Journal of Motorcycle Studies*, Vol. 6 Issue 2, Fall. Recuperado de <http://connection.ebscohost.com/c/articles/56675808/playing-guys-womens-negotiations-gendered-leisure-space>
- Garber, L., (2002). *Women who ride: the psyche of the female motorcyclist*. Tesis de Doctorado en Filosofía. Southern Illinois: University, Edwardsville.
- Gary, K. (2003). *Legend Unknown: a cultural, gendered history of motorcyclists in the American southwest*. Thesis Disertation. Degree of Master of Arts in History. Northern Arizona: University of Arizona.
- Gassner, A. (2008). "Roads of Her Own Gendered Space and Mobility". En *American Women's Road Narratives, pp. 1970-2000*. Amsterdam / Nueva York: Rodopi.
- Glasser y Strauss (1967). *The Discovery of grounded theory*. Chicago: Aldine
- Gledhill, C. (1987). *Home is where the heart is: studies in melodrama and the woman's film*. Londres, Inglaterra: British Film Institute.
- Giménez, G. (2009). *Identidades sociales*, Ciudad de México, México: CONACULTA-Instituto Mexiquense de Cultura.
- Giménez, G. (2007). *Estudios sobre la cultura y las identidades sociales*. Ciudad de México. México: CONACULTA-ITESO.
- Giménez, G. (2004). "Culturas e identidades", *Revista Mexicana de Sociología*, México, D. F., UNAM-IIS, Vol. 66, Número especial, octubre, pp. 77-99.

- Goffman, E. (1989). *Estigma. La identidad deteriorada*. Buenos Aires, Amorrortu.
- Halberstam, J. (2008). *Masculinidad femenina*. [Trad. Javier Sáez]. Madrid: EGALES.
- Hall, S. (1997). "The Spectacle of the Other", en Stuart Hall (ed.). *Representation: Cultural Representations and Signifying Practices*. Londres, Inglaterra: Sage.
- Hall, S. y Gurevitch, M. (1982). "The rediscovery of 'ideology': Return of the repressed media studies". In T. Bennett, J. Curran, M.Gurevitch, J. Wollacott (Eds.). *Culture Society and the media*. New York: Sage.
- Harding, S. (1996). *Ciencia y feminismo*. [Trad. Pablo Manzano]. Madrid, España: Ediciones Morata.
- Haraway, D. (2004). *Testigo\_Modesto@ Segundo\_Milenio*". *HombreHembra@\_Conoce\_Oncorratón@: Feminismo y tecnociencia*. Barcelona: UOC. Colección Nuevas Tecnologías y Sociedad.
- Hebdige, D. (1988) *Hiding in the Light*. Londres, Inglaterra: Routledge.
- Heinemman, (2003). *Introducción a la metodología de la investigación empírica en las ciencias del deporte*. Barcelona: Paidotribo.
- Hemmings, C. (2011). *Why Stories Matter: The Political Grammar of Feminist Theory*, Carolina del Norte: Duke University Press.
- Hine, C. (2004). *Etnografía virtual*, Barcelona: UOC.
- Henley, N. M. (1977). *Body politics: Power, sex, and nonverbal communication*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.
- Hoiland, S. (2018) "Impromptu fiesta" or "havoc in hollister": a seventy-year retrospective. In *International Journal of Motorcycle Studies*, Vol 14. Recuperado de <https://motorcyclestudies.org/volume-14-2018/impromptu-fiesta-or-havoc-in-hollister-a-seventy-year-retrospective-sarah-l-hoiland/>
- Hollander, A. (1993). (1978). *Seeing Through Clothes*. Los Angeles, EU: University of California Press.
- Holbrook, M. (1997). *The perfect vehicle. What it is about Motorcycle*. Londres, Inglaterra: W. W. Norton & Company.
- Hooks, b. (1992). *Black Looks: Race and Representation*. Boston, EU: South End.
- Holmes, T. (2005). "Why motorcycle studies?", *International Journal of Motorcycle Studies*. Recuperado de: <https://motorcyclestudies.org/why-motorcycle-studies/>
- Huici, C. (1996). "Estereotipos", en J. F. Morales, y C.Huici, *Psicología Social y Trabajo Social*. Madrid, Mc Graw-Hill, Cap. XI.

- Irigaray, L. (1982). *Ese sexo que no es uno*. Madrid: Saltés.
- Jansen, L. (2011). *Women, Motorcycles and the Road to Empowerment: Fifty Inspiational Stories of Adventure and Self-Discovery*. Canada: Trillium Wordworks.
- Joans, B. (2001). *Bike Lust: Harleys, Women and American Society*. Wisconsin, EU. University of Wisconsin-Madison.
- Jones, L. (2001). "Portrait of the artist as a wild old man" en periódico The Telegraph. 23 de julio. Recuperado de: <https://www.telegraph.co.uk/culture/4724662/Portrait-of-the-artist-as-a-wild-old-man.html>&
- Jungnickel, K. (2018). *Bikes and Bloomers. Victorian Women Inventors and Their Extraordinary Cycle Wear*. Londres, Inglaterra: Goldsmiths Press. Ç
- Kanter, R. (1977). *Men and women of the corporation*. New York: Basic Books.
- Kerouac, J. (2011/1957) *On the road*. New York, N.Y: Penguin
- Kieffner, G. (2003). *Legend Unknown: A Cultural, Gendered History of Motorcyclists in the American Southwest*, MA Thesis, Arizona, EU: Northern Arizona University
- Kinsey, F. (2011). "Reading photographic portraits of Australian women cyclists in the 1890s: From costume and cycle choices to constructions of feminine identity". *International Journal of the History of Sport*, 28, 1121-1137
- Koerner, (2007). "Whatever Happened to the Girl on the Motorbike? British Women and Motorcycling, 1919 to 1939". En *International Journal of Motorcycle Studies*. Recuperado de [https://web.archive.org/web/20180424011018/http://ijms.nova.edu/March2007/IJMS\\_Artcl.Koerner.html](https://web.archive.org/web/20180424011018/http://ijms.nova.edu/March2007/IJMS_Artcl.Koerner.html)
- Koskela, H. (1997). "Bold walk and breakings: women's spatial confidence versus fear of violence", En *Gender, Place & Culture*, 4:3, pp. 301-320, DOI: 10.1080/09663699725369 Recuperado de <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09663699725369>
- Kozinets, R. (2010). *Netnography: redefined*. Londres, Inglaterra: Sage.
- Kristeva, J. (1981). "Woman can never be dñined", en Marks and de Courtivron (eds.), *New French Feminisms. An Anthology*. New York: Shocken Books: 137-141
- La Barbera, M. (2010) "Género y diversidad entre mujeres". *Cuadernos Kóre. Revista de historia y pensamiento de género*, No. 1, pp. 55-72. Recuperado de <http://kusan.uc3m.es/CIAN/index.php/CK/article/viewFile/1039/480>.
- Laderman, D. (2002). *Driving Visions: Exploring the Road Movie*. Austin, EU: University of Texas.



- Lagarde, M. (2011/1990). *Los cautiverios de las mujeres: madresposas, monjas, putas, presas y locas*. México: Coordinación General de Estudios de Posgrado, UNAM.
- Lamas, M. (2013). *El género. La construcción cultural de la diferencia sexual*. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Leache, P. Llombart, M. (2009). "Una lectura del género como dispositivo de poder". *Sociológica*, núm. 70, mayo-agosto, pp. 115-152. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- LeFebvre, H. (2013/1974). *La producción del espacio*. [Trad. Emilio Martínez Gutiérrez]. Madrid, España: Capitán Swing Libros.
- Leonard, C. (2006). *Competing femininities: Motorcycle racing, gendered identities, and neoliberal discourses*. Tesis. Doctorado en Filosofía. Filadelfia, EU: Temple.
- Levine, R. A. y Campbell, D. T. (1972) *Ethnocentrism: theories of conflict, ethnic attitudes and group behavior*, New York, EU: Wiley.
- Lockwood-Tatham, M. (1927). "The Modern Girl and the Motor Cycle: A Defence of the Motor Cycling Sporting Girl." *The Motor Cycle*, No. 5 October, pp. 472-473.
- López, E. (1998). *Flaming Iguanas: an illustrated all-girl road novel thing*. Nueva York, EU: Simon & Schuster.
- Lorde, A. (2003). *La hermana, la extranjera. Artículos y conferencias*. [Trad. María Corniero] Madrid, España: Horas y horas.
- Maas, K., (2013). *Making sense of motorcycle brotherhood: women, branding and construction of self*. Thesis dissertation in Master of Arts in Sociology: Teaching Emphasis) Minnesota, EU: Minnesota State University.
- Macecari, J. (2016). "Biker Chicks: Leather and Lace". [Mensaje en un blog] *Insane Throttle Biker Newsr*. Recuperado de <https://harleyliberty.com/2016/01/21/biker-chicks-leather-and-lace/>
- MacKinnon, C. (1982). "Feminism, Marxism, Method, and the State: An Agenda for Theory". *Signs*, No. 3, 515-544. Recuperado de: <http://www.jstor.org/stable/3173853>Copy.
- Masseys, D. (2013/1994). *Space, Place and Gender*. New York: John Wiley & Sons.
- McDonald-Walker, S. (2000) *Bikers. Culture, Politics and Power*. Nueva York, EU: Berg.
- McDowell, L. (2000). *Género, identidad y lugar*. [Trad. de Pepa Linares]. Madrid, España: Ediciones Cátedra.
- McDowell, L (1983). "Towards an Understanding of the Gender Division of Urban Space. Environment and Planning". En *Society and Space*. Pp. 59–72. <http://dx.doi.org/10.1068/d010059>

- Meyer, P, (2009), "We're just women who like to ride": an ethnographic journey on a woman's motorcycle. (Tesis de Doctorado en Filosofía). Illinois, EU: Southern Illinois University, Carbondale.
- Millet, K. (1970). *Sexual Politics*. Reino Unido: Rupert Hart-Davis.
- Mills, K. (2006). *The Road Story and the Rebel. Moving Through Film, Fiction, and Television*. Illinois: Southern Illinois University.
- Mitchell, J. (1996). "Women: the longest revolution". *New Left Review*. Recuperado de <https://newleftreview.org/issues/I40/articles/juliet-mitchell-women-the-longest-revolution>
- Miranne y Young. (eds.). (2000). *Gendering the City*. Rowman & Littlefield Publishers. Boston.
- Miyake, E. (2018). *The Gendered Motorcycle. Representations in Society, Media and Popular Culture*. Londres y Nueva York: I.B. Tauris & Co.
- Miyake, E (2015). "Deleuzian Motorcycle: towards a theory of Motorcycles and the other." *International Journal of Motorcycle Studies*. Recuperado de <https://motorcyclestudies.org/volume-11-issue-1-spring-2015/deleuzian-motorcycle-towards-a-theory-of-motorcycles-and-the-other/>
- Mosher, D. Sirking, M. (1984). "Measuring a Macho Personality Constellation." *Journal of Research in Personality* , No. 18 pp.150– 63.
- Moxey, K. (2004/1994). *Teoría, práctica y persuasión. Estudios sobre el arte*. Ediciones del Serbal: Barcelona.
- Mullins, S. (2003). *Bikerlady: Living and Riding Free!*. Nueva York, EU: Paperback
- Núñez, G. (2007). *Masculinidad e intimidad: identidad, sexualidad y sida*. Ciudad de México, México: UNAM.
- Oakley, A. (1974). *Woman's work: The housewife, past and present*. Nueva York, EU: Pantheon Books.
- Olivares, C. (1984). *Las hijas de Yocasta. La huella de la madre*. FCE: México.
- Otero, L. (2001). *He aquí la esclava del señor. De cómo la mujer fue educada para el sacrificio y la sumisión*. Barcelona: Ediciones B.
- Páez, D. (2003). "Relaciones intergrupales". En I. Fernández Sedano, S. Ubillos Landa, E.Mercedes Zubieta y D. Páez Rovira (coord.) *Psicología Social, Cultura y Educación*. Madrid :Pearson Educación pp. 752-769.
- Paz, O. (1950). *El laberinto de la soledad*. Fondo de Cultura Económica: México.

- Peril, L. (2003). *Pink Think: Becoming A Woman In Many Uneasy Lessons*. W.W. Norton Company: NY y Londres.
- Pinch, P., & Reimer, S. (2012). "Moto-Mobilities: Geographies of the Motorcycle and Motorcyclists". En *Mobilities*, 7, p. 439-457. Recuperado de <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/17450101.2012.659466>
- Polkinghorne, D. (1988). *Narrative knowing and the human sciences*. Albany:Suny.
- Preciado, P. (2010). *Pornotopía. Arquitectura y sexualidad «Playboy» durante la guerra fría*. Madrid: Anagrama.
- Puwar, N. (2004). *Space Invaders: Rage, Gender and Bodies Out of Place*. Oxford and New York: Berg.
- Ramos, S. (2001) (1934). *El perfil del hombre y la cultura en México*. Editorial Planeta. México.
- Ranney, A. (s/f). "Biker chicks" mimeo. Recuperado de <http://faculty.fiu.edu/~brownj/spc3711/gender%20articles/BIKER%20CHICKS.pdf>
- Raphael, R. (2016). "Las motocicletas no son para mujeres". En *El Universal*. Recuperado de <https://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/columna/ricardo-raphael/nacion/2016/12/15/las-motocicletas-no-son-para-mujeres>
- Ricoeur, P. (1996). *Sí mismo como otro*. España: Siglo Veintiuno Editores.
- Ricoeur, P. (1999). *Historia y narratividad*. España: Ediciones Paidós Ibérica.
- Rich, A. (1980). "Compulsory Heterosexuality and Lesbian Existence *Journal of Women's History*", Number 3, Autumn, pp. 11-48. Published by The Johns Hopkins University Press. DOI: 10.1353/jowh.2003.0079
- Richards, L. y Morse, J.M. (2007). *Users guide for qualitative methods (2nd Ed.)*. Thousand Oaks, CA: Sage.
- Rivière, Joan. (2007). "La femineidad como máscara. Trad. de Adriana Velásquez y María Ponce de León". *Athenea Digital*, 11, 219-226. Recuperado de <http://psicologiasocial.uab.es/athenea/index.php/atheneaDigital/article/view/374/335>
- Rodríguez, D., Santana, M., & Pardo, C. (2015). *La motocicleta en America Latina: caracterización de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región*. Bogotá: Despacio, Ed.
- Rosales, H. (2003). "Culturas urbanas. Balance de un campo de investigación", en J. M. Valenzuela Arce. *Los Estudios Culturales en México*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Rubin, G. (1975). "The traffic in women: notes on the political economy of sex, In Rayna R. Reiter (ed.), *Toward an Anthropology of Women*. Monthly Review Press. pp. 157—210.

- Scott, J. (1996). "El género: Una categoría útil para el análisis histórico". En: Lamas Marta, (Comp.). *El género: la construcción cultural de la diferencia sexual*. Ciudad de México, México: PUEG.
- Schouten, J. W., & McAlexander, J. H. (1995). "Subcultures of consumption: An ethnography of the new bikers". *Journal of Consumer Research*, No. 22, pp.43-61.
- Sentamans, T. (2008). *Amazonas mecánicas: engranajes visuales, políticos y culturales*. Madrid, España: Ministerio de Cultura.
- Serrano, J. (2007). *Whipping Girl. A Transsexual Woman On Sexism And The Scapegoating Of Femininity*. Berkley: Seal Press.
- Shadwell, A. (1897). "The hidden dangers of cycling" en *National Review*. Recuperado de <http://garethrees.org/2012/01/10/shadwell/>
- Shook, C. (2009). *Chicks on Bikes*. Arizona, EU: Paper Wings Publishing.
- Sommer, C. (2009). *The American Motorcycle Girls: A Photographic History Of Early Women Motorcyclists*. EU: Parker House Publishing Inc.
- Soto, P. (2016). "Espacio y género: problemas, momentos y objetos". En H. Moreno y E. Alcántara (Eds.), *Conceptos clave en los estudios de género*. (Vol. 1). pp. 77–90. México: PUEG-UNAM.
- Stebbins, R. (1982). "Serious leisure: a conceptual Statement". *Pacific Sociological Review*, Vol. 25 No 2, pp. 251-272.
- Szurmuk, Mónica y Robert Mckee Irwin (Coords.). (2009). *Diccionario de estudios culturales latinoamericanos*. México: Siglo XXI Editores.
- Thompson, H. (1999/1967). *Hell's Angels: A Strange and Terrible Saga*. Nueva York, EU: Random House.
- Thompson, W.E., (2012). 'Don't call me "Biker Chick": Women motorcyclists redefining deviant identity'. En *Deviant Behavior*, No. 33, pp. 58–71. Recuperado de <https://doi.org/10.1080/01639625.2010.548292>
- Thompson, W.E., (2009). "Pseudo-deviance and the "new biker" sub culture: Hogs, blogs, leathers, and lattes". En *Deviant Behavior*, No. 30, pp. 89–114. <https://doi.org/10.1080/01639620802050098>
- Thompson, W.E. & Thompson, M.L., (2014). "Mature motorcyclists: Violating age norms and loving it". En *Deviant Behavior*, No. 35, pp. 233–242. Recuperado de <https://doi.org/10.1080/01639625.2013.822232>

- Thompson, J. (2006). *Ideología y cultura moderna. Teoría crítica social en la era de la comunicación de masas.* [Trad. Gisela Fantinati Caviedes]. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco.
- Touraine, A. (2007). *El mundo de las mujeres*, Barcelona, Paidós.
- Trapanese, E. (2017). ¿(Des)enmascarando identidades? Una aproximación a la lucha libre mexicana. En *Bajo Palabra. Revista de Filosofía II. Época*, N° 16, pp.103-111. DOI: <https://doi.org/10.15366/bp2017>.
- Tunnicliff, D. (2006). *Psychosocial factor contributing to motorcyclist intended riding style: An application of an extended versión of the theory of planned behaviour.* Thesis. Degree of Master of Applied Science. Queensland University of Technology. School of Psychology and Counseling. Brisbane, Australia.
- Valencia, S. (2018). “El transfeminismo no es un generismo”. En *Revista Pléyade*, Num. 22 / julio-diciembre. pp. 27-43.
- Valencia, S. (2016). “Género(s) y narcocultura” en J.C. Ramírez Pimienta y M.S.Tabuenca Córdoba (Coord.). *Camelia la Texana y otras mujeres de la narcocultura*. Culiacán, Sinaloa: UAS, pp. 89-110.
- Valenzuela, J.M. (2014). *Tropeles juveniles: culturas e identidades (trans)fronterizas*. Tijuana: México. El Colegio de la Frontera Norte. Monterrey, México: Universidad Autónoma de Nuevo León.
- Valenzuela, J.M (2003). *Jefe de Jefes. Corridos y narcocultura en México*. Tijuana, México: El Colegio de la Frontera Norte.
- Valenzuela, J.M (2000). *Decadencia y auge de las identidades. Cultura nacional, identidad cultural y modernización*. Tijuana, México: El Colegio de la Frontera Norte/Plaza y Valdés.
- Valenzuela, J.M (1998). *Género y Familia, en Vida familiar y cultura contemporánea*. Valenzuela, J. Salles, V. (coord.). México, D. F.: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.
- Vance, B. (2009) “Motoring Memories: DKW/Auto Union, 1928–1966”. *Canadian Driver*. Recovered from <http://www.autos.ca/classic-cars/motoring-memories-dkw-auto-union-1928-1966/>
- Vasallo, B. (2016). “Entrevista por Víctor Lenore”, en *El Confidencial* [https://www.elconfidencial.com/cultura/2016-04-03/del-pornoburka-al-purplewashing-los-trucos-mas-sucios-contral-el-feminismo\\_1170764/](https://www.elconfidencial.com/cultura/2016-04-03/del-pornoburka-al-purplewashing-los-trucos-mas-sucios-contral-el-feminismo_1170764/) Revisado el 15 de marzo de 2017
- Vilar, J. (2011). “Estética y semiótica de los sonidos” en J. Vilar, R. Alvarado y C. Uribe, (Coords.) *Comunicación, Lenguajes y Cultura. Intersecciones con la estética*, México: UAM p. 269.
- Walby, S. (1990). *Theorizing Patriarchy*, Oxford, Inglaterra: Blackwell.

- Walton, D. (2016). "Close encounters of a deadly kind... Freedom, Riders, Road Racing and Risk". *International Journal of Motorcycle Studies*. Issue 1, Spring.
- Wittig, M. (2000). *El pensamiento heterosexual y otros ensayos*. [Trad. de Sáez y Vidarte] Madrid, España: Egalés.
- Wolf, D. (1991). *The Rebels: A Brotherhood of Outlaw Bikers*. Toronto, Canadá: University of Toronto Press.
- Young, I.M., (1990). "Throwing like a girl: a phenomenology of feminine bodily comportment, motility and spatiality." In *Throwing like a girl and other essays in feminist philosophy and social theory*. Bloomington: University of Indiana Press.
- Yeager, T. (1978). *How to Be Sexy with Bugs in Your Teeth: A Motorcycling Manual for Women*. Chicago, EU: Contemporary Books.
- Ziga, I. (2009). *Devenir perra*. Barcelona: Melusina.

## Anexos.

### I. GLOSARIO ILUSTRADO.

**1% (One Percenter o Uno por ciento).**- *Biker* Outlaw, forajido, que pertenece a alguna agrupación motociclista con actividades fuera de la ley. Supuestamente el término fue acuñado por la Asociación Americana de Motocicletas (American Motorcycle Association, AMA) tras los hechos de Hollister, California: “el 99% de los motociclistas se adaptan a la sociedad, mientras sólo el 1% son delincuentes”. Los 1% lucen su estatus mediante un parche en forma de diamante .



*One Percenter. Símbolo inequívoco de Outlaw.  
26 de mayo de 2019. Fotógrafa: Liliana Falcón.*

**(nombre del mc)FF (nombre del motoclub):** Siglas utilizadas como signo de lealtad: AFFA: *Angels Forever Forever Angels* (AFFA). Actualmente, algunos grupos de México han adoptado la forma; pueden verse las siglas SAFFSA (*Sólo Ángeles Forever Forever Sólo Ángeles*) o FFFF (*Forasteros Forever Forever Forasteros*). Lo traducen como un deseo de “Larga vida al motoclub”. Puede incluir algún dato de locación o capítulo.



*Forever Forasteros Forasteros Forever 615  
o Larga Vida a Forasteros, Capítulo Rosarito.  
26 de mayo de 2019. Fotógrafa: Liliana Falcón.*

**Aventar la moto.-** Cuando quien maneja avienta la moto, se refiere al acto de soltarla ante una caída o choque inevitable, para evitar caer debajo de ella o resultar herido como consecuencia de una colisión. / Cuando al que maneja le avientan la moto, significa que trataron de sacarlo de la carretera, mediante la acción violenta de empujarlo. Es una agresión con consecuencias muy graves que pueden derivar en la muerte.

**Bagger.-** Una motocicleta de motor grande, con la llanta delantera considerablemente más ancha, con alforjas duras (de plástico), alargadas y hacia atrás. Completamente equipada para viajar.

**Banquetero.-** Un motociclista que sólo banquetea, es decir, sale de casa a estacionar su moto en la banqueta de los bares o las plazas. No *raitea*, no maneja en carretera. Decirle a alguien que es un banquetero es menospreciarlo.

**Barra de choque.-** Útil en caso de caídas leves. Es un tubo de metal acomodado de tal manera que, en caso de que la moto se deslice, proteja el pie del conductor y no quede aprisionado. También protege el motor.

**Barredora.-** Una camioneta pickup o que lleva una *tráila* y sigue a una comitiva de motociclistas en los viajes, en caso de algún accidente o desperfecto mecánico.



*La barredora de Ángeles del Camino. Fotógrafa: Liliana Falcón. 9 de junio de 2019.*

**Beemer.-** Motociclista dueño de una BMW (Bavarian Motor Works). Existe el estereotipo que los beemers son personas de la tercera edad, con más dinero que reflejos al conducir.



**Biker.-** Dícese de un motociclista, es decir, alguien que piensa en el motociclismo no como un pasatiempo sino como un estilo de vida. Existen algunos que insisten en diferenciar un *biker* de un motociclista con base a su *expertise* de mecánica o los kilómetros recorridos, pero no existe un consenso y ambos términos son igual de válidos en la comunidad.



*Las y los bikers. 29 de mayo de 2019. Fotógrafo: Juan Benítez.*

**Bobber.-** Una motocicleta construida a modo, personalizada, con las defensas cortas, aligerada de todo tipo de peso. Brillaron en la década de 1930 y actualmente el modelo resurge.

**Bolsa de herramientas.-** Pequeña bolsa que a veces lleva herramientas, además de labial y mascara. Por lo general está hecha de piel y se ajusta a las barras de suspensión delanteras.

**Brother:** Un amigo cercano, considerado casi un hermano, pero también es un término común entre motociclistas, similar al *wey*, *güey* o *carnal*.

**Capítulo.-** Cuando un motoclub tiene alcance regional, nacional o internacional, se organiza en capítulos. Por ejemplo: *Forasteros Tijuana* (capítulo madre, pues ahí se originó el motoclub) y *Forasteros Rosarito* o *Forasteros Rosarito Chapter* o *Forasteros Capítulo Rosarito*.



*Chalecos que ostentan los diferentes capítulos. 5 de mayo de 2017. Fotógrafa: Liliana Falcón.*

**Café Racer.-** Motocicletas personalizadas, inspiradas en la cultura *Rocker* de los años sesenta en Gran Bretaña. Habla de una motocicleta ligera, minimalista, en la que prima la velocidad más que la comodidad. Se utilizaba para dar vueltas rápidas de café en café.



*Café racer. 25 de mayo de 2019. Fotógrafa: Liliana Falcón.*

**cc.-** Centímetros Cúbicos. Mecánicamente hablando, la cilindrada es la denominación que se da a la suma del volumen útil de todos los cilindros de un motor alternativo. En suma: el tamaño del motor, si bien se habla de la potencia y no es una descripción literal.

**Campanas de la suerte o *gremlin bell*.**- Pequeña campana de metal que se cuelga en la motocicleta. Una antigua leyenda asegura que su sonido asusta a los malévolos duendes del camino, culpables de los accidentes de motociclistas, por eso, es costumbre entre *bikers* regalarse unes a otros una *gremlin bell* y colocarla lo más posible a ras del suelo como amuleto. Se dice que pierde fuerza si se compra, debe ser obsequiada.



*Campanita de la suerte. 1 de agosto de 2019. Fotógrafa: Liliana Falcón.*

**Capitán de Caminos o Capitán de Ruta.-** Es el *biker* responsable de la caravana de motociclistas en una salida a carretera o *raite*. En caso de algún accidente o situación con la policía, el Capitán de Ruta es el encargado de hablar con las autoridades.



*Parche del Capitán de Caminos. 26 de mayo de 2019. Fotógrafa: Liliana Falcón*

**Cola de pescado.-** Escapes que parecen... una cola de pescado.



*Muy utilizados en estilos bagger. Fotógrafa: Liliana Falcón. 9 de junio de 2019.*

**Colores.-** Son los parches que identifican a un motoclub, el nombre, el logo, el uniforme. Ver chaleco.



Colores de los Calacas. 26 de mayo de 2019. Fotógrafa: Liliana Falcón.

**Crucero, motocicleta de.-** Una motocicleta de estilo clásico, *cruiser*, con mucho cromo, asiento bajo. En México son catalogadas como choppers (término que en Estados Unidos se refiere únicamente a las motos *custom* o personalizadas) como todo lo que no es deportivo.



Clásica cruiser, con chaleco. 29 de junio de 2019. Fotógrafa: Liliana Falcón.

**Cuelga monos.-** Proviene del inglés *ape hangers*, que denomina a un manubrio muy alto, que obliga al *biker* a alzar las manos por arriba de los hombros, haciéndolo que parezca un mono colgando de una rama. Son muy utilizadas en los modelos *low rider*.



*El manubrio, más alto de lo habitual. 25 de mayo de 2019. Fotógrafa: Liliana Falcón.*

**Chaleco.-** Prenda de vestir, tradicionalmente de piel o mezclilla, que luce los colores o parches del motociclista, así como los pines. Empezó a utilizarse por los *outlaws* como una manera de mostrar su identidad sin riesgo, ya que si llegaba la policía, se ponían una chamarra sobre el chaleco para pasar desapercibidos. Ver colores.



*Frente y reverso del chaleco o colores que muestra el motoclub. 26 de mayo de 2019. Fotógrafa: Liliana Falcón.*

**Chaparreras / Chaps.-** Prenda de piel que protege las piernas y la cadera, se viste sobre los pantalones y se ajusta con cierres, botones o cintas a los lados. Se utiliza en viajes o raites.

**Chopper.-** El término en inglés se refiere a las motocicletas personalizadas, pero el término se utiliza en México para referirse a las motocicletas *cruiser* o de crucero, sin importar si han sido modificadas o no. Si no es deportiva, es *chopper* (a menos que sea una off road).

**Dinosaurios.-** Término utilizado sobre todo en los foros de internet y páginas de Facebook. Los llamados *mortálikos* (atacados por comprar motocicletas chinas de baja cilindrada) llaman dinosaurios a los *bikers* que manejan motocicletas de más de diez años de antigüedad, puesto que prefieren una cilindrada mayor y la confianza de una marca reconocida.

**Donador de órganos.-** Un motociclista que no usa casco.

**Cross.-** Motocicletas utilizadas para *motocross*. No circulan por las calles ni carreteras.



*Una cross lista para la acción. 25 de mayo de 2019. Fotógrafa: Liliana Falcón.*

**Doble propósito.-** Motocicleta diseñada para calle y para terracería. Muchos viajeros eligen el estilo.



*Una doble propósito. Su suspensión soporta la terracería, pero puede viajar a alta velocidad. 25 de mayo de 2019. Fotógrafa: Liliana Falcón.*

**Enjaulado.-** Aquél que conduce o viaja en una jaula o vehículo de cuatro ruedas. Es igual a enlatado.

**Enlatado.-** Aquél que conduce o viaja en una lata, o vehículo de cuatro ruedas. Similar a enjaulado.



**Fierros.-** Motocicleta chopper o personalizada, cruiser o de crucero. Por lo general designa a una moto que no es deportiva.

**Independiente.-** Un *biker* que rueda solo, sin motoclub. Puede o no llevar un parche de dos piezas que indique que es independiente.



*Un parche de Independiente. En México, son poco comunes. En Estados Unidos, un gran número de motociclistas son independientes o ruedan como integrantes de una Sociedad Biker, no como parte de un Moto Club.*

**Invitado.-** Aquel biker que rueda con un motoclub por invitación, sin pertenecer a éste. Algunos motoclubes conceden parches de invitados. No existen todavía parches de invitadas.

**Jaula.-** Vehículo de cuatro ruedas. Puede ser auto, camioneta, minivan, camión. Cualquier vehículo que no sea una moto. Equivalente a lata.

**Lata.-** Vehículo de cuatro ruedas. Puede ser auto, camioneta, minivan, camión. Cualquier vehículo que no sea una moto. Equivalente a jaula.

**Misa (Ir a misa).-** La misa es la junta del motoclub, como si fuese obligatoria. Confieren el mismo estatus que la religión. El término fue popularizado por los Hell's Angels.

**Mochila.-** Copilota o pasajera. Es un término utilizado con desdén, idéntico a parrillera. Existen otros términos peyorativos: *nalguita, pompi, piel.*

**Motoneta o escúter (scooter).**- Una moto que se parece a una Vespa. La fama de las motonetas italianas es tal, que así es como la conciben tanto *bikers* como *enlatados*. Una motoneta cómoda para transportarse por la ciudad, con motor pequeño, que ahorra gasolina y permite la movilidad sin problemas de estacionamiento. Ciertamente, hay motores más grandes que se utilizan para carretera, pero dado que su manejo es automático, muchos *bikers* no consideran que sea una moto y no consideran motociclista al que la conduce.



Una clásica Vespa. 25 de mayo de 2019. Fotógrafa: Liliana Falcón.

**Mortálíko.**- El *biker* que conduce una mortálíka o motocicleta itálica, vapuleada por la comunidad dada la baja calidad de sus piezas procedentes de China, aunque ensambladas en México y ofertadas en las tiendas de conveniencia con planes de pago accesibles para muchos, lo que le ha permitido a la empresa apoderarse del 50% del mercado mexicano.

**Motoclub.**- Agrupación de motociclistas organizados bajo un reglamento, identificados con ciertos colores, cuya principal afición es la motocicleta. La cultura *biker* estadounidense hace una distinción entre motorcycle club y riding club, relacionando la cultura *outlaw* al motoclub y la hermandad al riding club; en México no sucede así, aunque existen “motoclub familiar” o “sociedad biker familiar”, para diferenciarse del resto de los motoclubes y dejar claro que la dinámica incluye a la pareja y los hijos.



Tarjeta de presentación de Tribu Motoclub. 1 de agosto de 2019. Fotógrafa: Liliana Falcón.



**Old Lady/Ol' Lady.-** Esposa o compañera oficial, parroquia (en contraposición a las capillitas) de un motociclista. Si bien en Estados Unidos en ocasiones se afirma que no es un término peyorativo, en México -para algunas mujeres- sí lo es.



*Parche que identifica a una old lady. 26 de mayo de 2019. Fotógrafa: Liliana Falcón.*

**Parche de tres piezas.-** El diseño más generalizado entre los motoclubes para lucir sus parches o “colores” en la parte trasera de la chamarra o el chaleco: un parche superior con el nombre del motoclub, un parche central con el logo y un parche debajo de éste que anuncia el territorio. Ver colores.



*Modelo de parche tradicional. 26 de mayo de 2019. Fotógrafa: Liliana Falcón.*

**Parchado.-** Ceremonia en la cual el motoclub entrega el parche a un prospecto y le reconoce como un nuevo miembro. Las dinámicas de parchado, “baño” o “bautizo” varían depende del grupo y por lo general involucran alcohol.



Bautizo de Razo. 27 de mayo de 2017. Fotógrafa: Liliana Falcón.

**Parches (en general).**- Parches con motivos de frases relativas al motociclismo (*Live to Ride Ride to Live, Loud Pipes Save Lives, I ride my own, This bitch rides her own*) o al machismo (*Ass, Gas or Grass Nobody Rides for Free, No subo gordas Ya pedo si*). A veces son imágenes de calaveras, motocicletas, y eventos asistidos.



Parches en exhibición. 15 de julio de 2017. Fotógrafa: Liliana Falcón.

**Parrillera.**- Copilota o pasajera. Va encima de la parrilla de la moto, de ahí la designación. Idéntico a mochila. Existen otros términos peyorativos: *nalguita, pompi, piel*.

**Pillion/Pillion Pad:** Asiento de pasajero. El término es británico, nada usual en México. Similar a la parrillera o la mochila.

**Pines.**- Chapitas conmemorativas de los eventos. Pueden venderse por separado o ser parte del paquete. Son valiosas, pues se lucen en los chalecos.



Los pines fungen como medallas personales. 26 de mayo de 2019. Fotógrafa: Liliana Falcón.

**Pipas.-** Mofles o escapes. *Loud Pipes Save Lives* es un parche muy recurrido en los chalecos. Por supuesto, esta premisa es falsa, a decir de los mecánicos.

**Plásticos.-** Motocicleta deportiva.

**Poker Run.-** Evento en el cual los participantes se detienen en puntos determinados para recoger cartas de la baraja de manera aleatoria. Al terminar el recorrido, se reúnen para verificar quién tiene la mejor mano y ganar premios.



Hoja de control del 8vo Poker Run de Ángeles del Camino. 8 de junio de 2018. Fotógrafa: Liliana Falcón.

**Poser / pretender, wanna-be.-** Alguien que pretende ser un biker o un motociclista y no lo es.

**Propiedad de / Property of (Parche).-** Un parche en el cual una mujer afirma que es propiedad de un integrante del motoclub. A decir de la cultura motociclista, esto no es un acto

machista (SIC), sino una medida que protege a la mujer del acoso del resto de los motociclistas.



*Propiedad de Bandido. Ése es su parche. Fotografía: Liliana Falcón. 6 de mayo de 2019.*

**Prospecto.-** Motociclista que ha expresado su deseo de pertenecer a un motoclub, cuyos integrantes le ponen a prueba para ver si merece el parche. El proceso puede durar días, meses o años. Puede llevar una letra P o la leyenda Prospecto en el frente del chaleco, o bien, puede llevar sólo el lugar de procedencia en la parte trasera. En caso de que demuestre su lealtad y se le acepte como integrante del motoclub, completará sus colores.



*El prospecto aún no se gana los parches. 26 de mayo de 2019. Fotografía: Liliana Falcón.*

**Quemar llanta.-** Una práctica común en los eventos. El dueño de la motocicleta, ya sea chopper o deportiva, acelera la motocicleta a propósito y libera la tracción de la rueda trasera, que gira libre y quema el caucho, sacando humo y dejando una huella en el pavimento.

**Sargento de Armas.-** Cargo directivo en un motoclub. Es el motociclista encargado de mantener la paz en el motoclub, dentro y fuera de la casa club. Negocia para evitar peleas o bien, organiza al grupo para participar en ellas. No conozco ninguna Sargenta de Armas.



*Parche del cargo. 16 de mayo de 2019. Fotógrafa: Liliانا Falcón.*

**Señales.-** Señales comunes a los motociclistas. El puño levantado significa “alto”. Un movimiento con el pie señalando un hueco, alerta a los que vienen detrás de un hoyo. La mano haciendo “cuernitos” advierte de policías en la ruta y así.

**Sissy bar o bitch bar.-** Es el respaldo del asiento del copiloto. En las motocicletas personalizadas puede elevarse varias pulgadas para lucir banderas.

**Stunts.-** Acrobacias realizadas por los motociclistas, en su mayoría, deportivos. En Tijuana celebran el Tijuana Stunt Rider (TSR) dos veces al año. Los *depos* se reúnen y cierran los bulevares y un tramo de la carretera libre a Rosarito, ante la impasibilidad y la incapacidad de la policía de detener a medio millar de motociclistas. Tras media hora de espectáculo, liberan la vialidad y la comitiva termina en carretera, rumbo a Puerto Nuevo.

**Touring.-** Modelos de motocicletas equipadas para viajar, para hacer un tour. Destaca históricamente la comodidad de la Honda Goldwing, pero la Road Glide Special de Harley-

Davidson con un motor 1900cc, un peso de 391 kilogramos, GPS, sistema de audio y manos libres (y un costo inicial de \$544 mil 900 pesos) es uno de los ejemplos más recientes de esta línea.



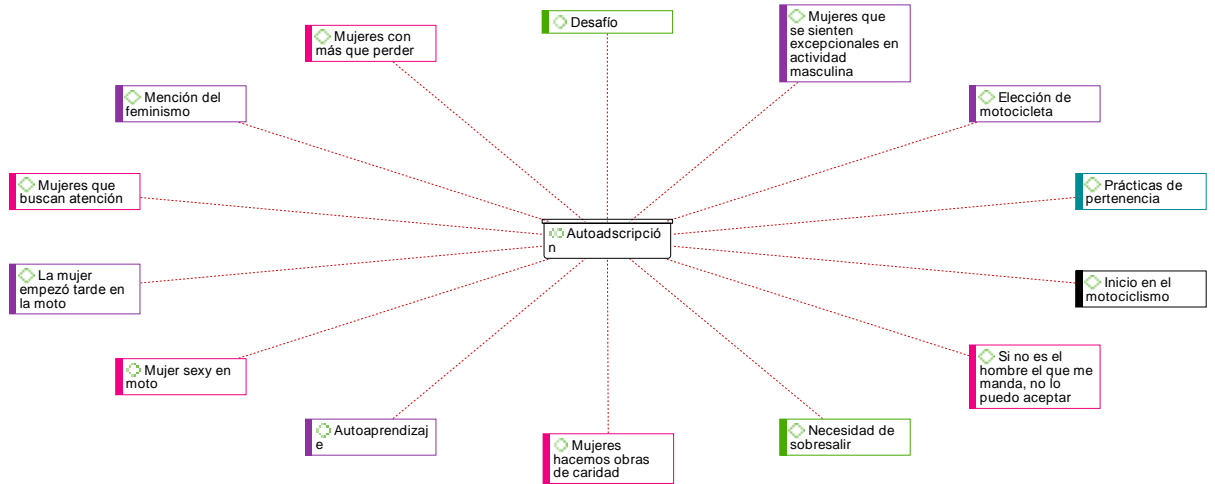
*Cómoda y con la última tecnología. 25 de mayo de 2019. Fotógrafa: Liliana Falcón.*

**Vieja escuela u *Old school*.**- Término que define la utopía biker. Se supone que la vieja escuela es la antigua manera de ser motociclista, en la cual el piloto sabía de mecánica, salía a rodar en medio de la lluvia (e inclusive de la nieve), practicaba el respeto y se conducía con lealtad y honor sin aguantar burlas de nadie. Siempre en la carretera, jamás en la banqueta, el *old school* es la romantización del personaje del motociclista, bajo la falacia de los tiempos pasados fueron mejores. El concepto aún se debate en las reuniones *bikers* y los foros virtuales; hay quienes insisten en que un *old school* reniega de la tecnología y el gps (pues se orienta con el sol) y quienes defienden que la vieja escuela está en la actitud. Validaciones que les preocupan, sobre todo, a los inseguros.

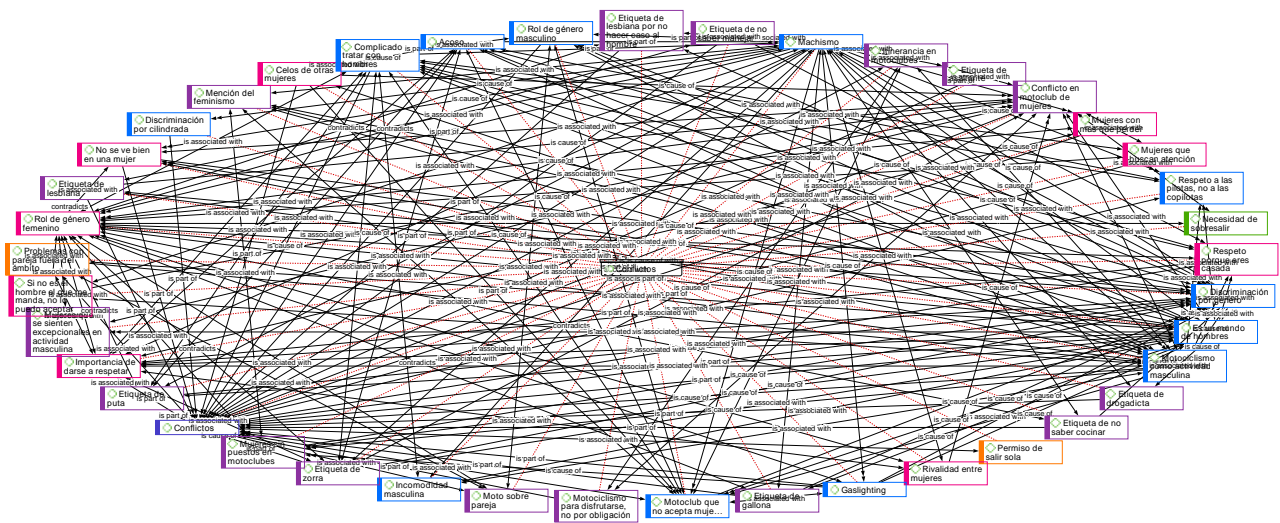


## II. MAPAS.

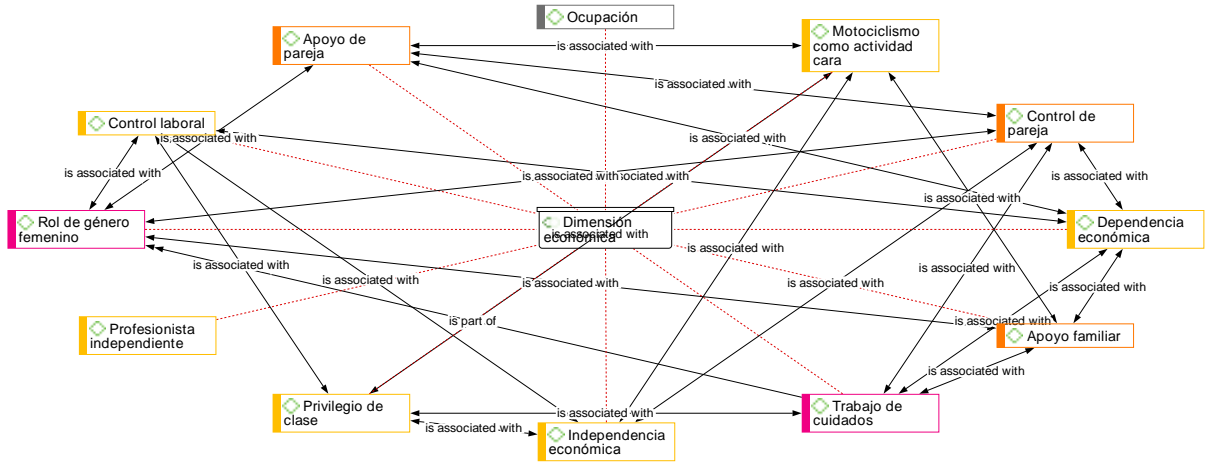
A continuación se presentan las redes de códigos. Nótese que este análisis muestra las intersecciones entre las categorías.



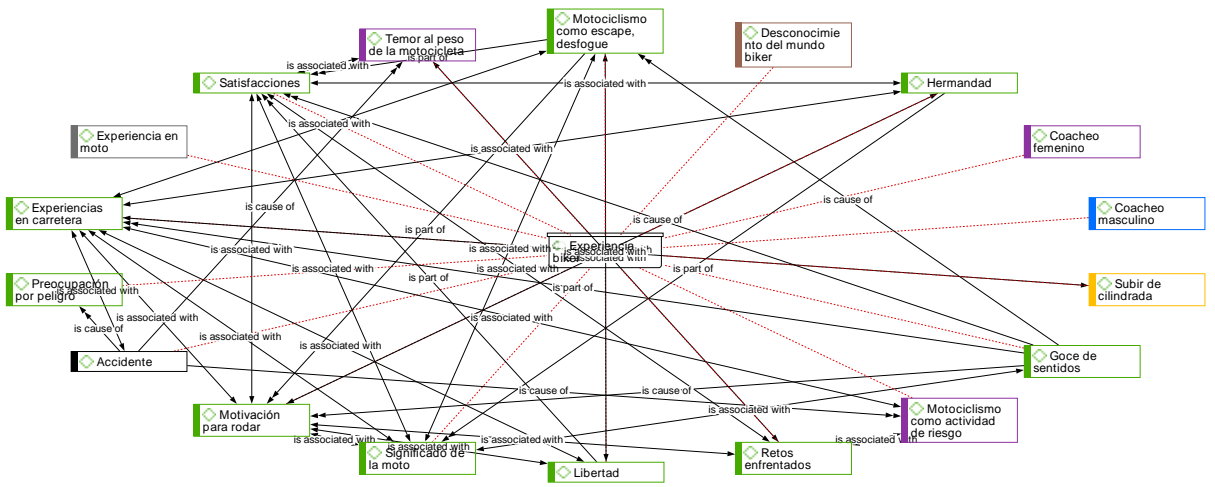
La red de autoadscripción.



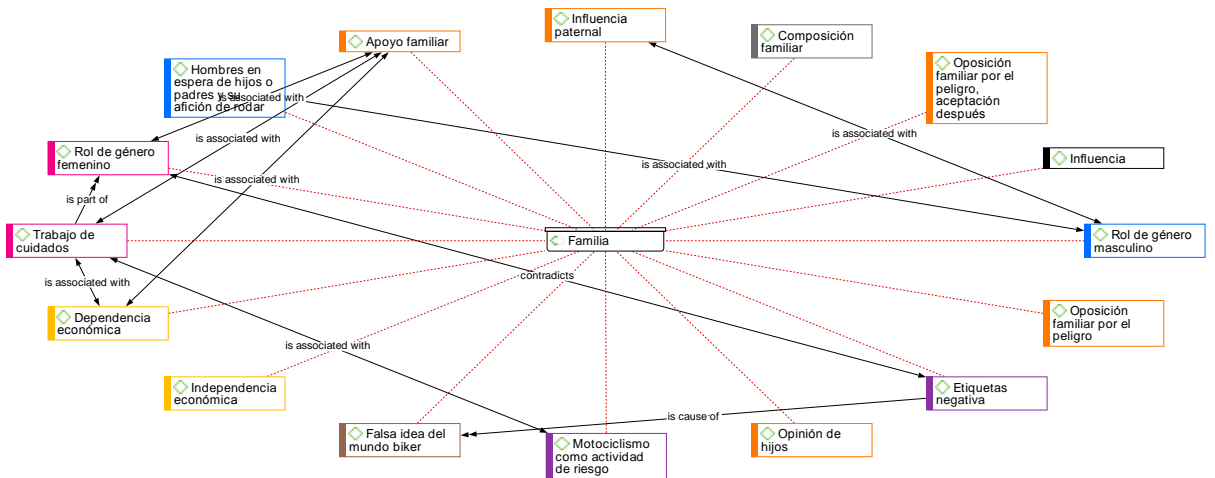
La red de conflictos.



La red de dimensión económica.



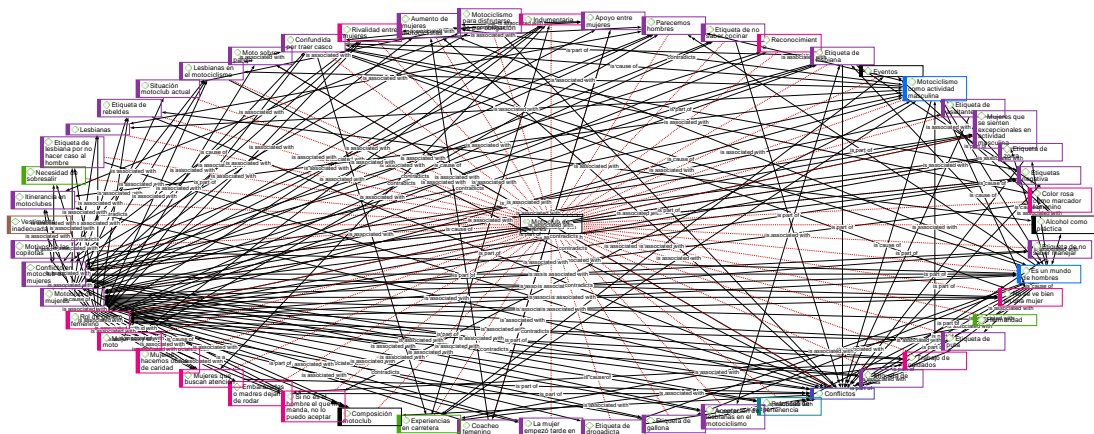
La red de experiencia biker.



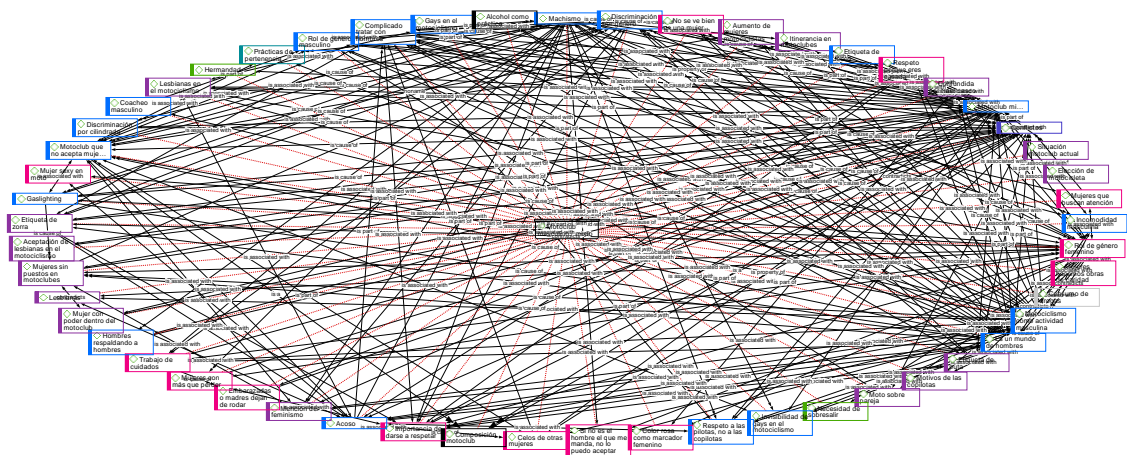
La red de familia.



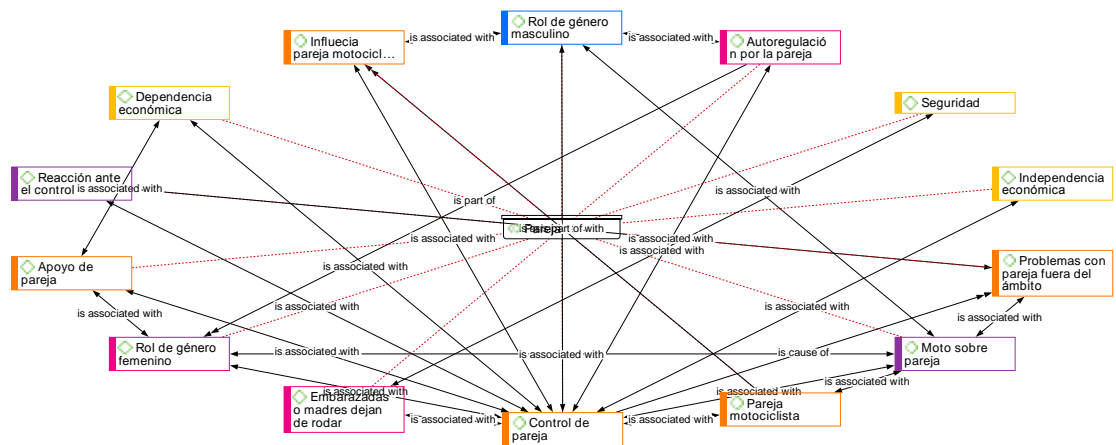




La red de motoclub de mujeres.



La red de motoclub mixto.



La red de pareja.





Diseñador: Magdalena Granados.

La autora es Licenciada en Comunicación con especialidad en Periodismo por la Universidad Autónoma de Nuevo León y Maestra en Análisis Político y Medios de Información por la Escuela de Graduados en Administración Pública y Política Pública del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey.

Correo electrónico: [liliana.falcon@hotmail.com](mailto:liliana.falcon@hotmail.com)

© Todos los derechos reservados. Se autoriza la reproducción y difusión parcial por cualquier medio con fines educativos o de difusión, indicando la fuente.

Forma de citar:

Falcón Zertuche, Liliana. (2019) “No la cargo, la manejo: la construcción de la identidad biker en mujeres motociclistas en Tijuana y Monterrey”. Tesis de Doctorado en Estudios Culturales. El Colegio de la Frontera Norte, A.C. México. 330 pp.