



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL  
ESTADO DE MÉXICO

FACULTAD DE ANTROPOLOGÍA

“LA COHESIÓN SOCIAL EN EL DESARROLLO DE  
GRUPOS.  
EL ESTUDIO DE UN MOTOCUB EN TOLUCA”

**TESIS**

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE  
LICENCIADA EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL

P R E S E N T A

**MARÍA GUADALUPE ALONSO ROJAS**

DIRECTOR DE TESIS  
DR. JUAN JESUS VELASCO OROZCO

CODIRECTOR DE TESIS  
DR. DAVID FIGUEROA SERRANO

TOLUCA, MÉXICO, ABRIL, 2025



## INDICE

|                                                                         |    |
|-------------------------------------------------------------------------|----|
| Introducción .....                                                      | 4  |
| Marco metodológico.....                                                 | 8  |
| Diseño de la investigación.....                                         | 8  |
| — Justificación.....                                                    | 8  |
| — Pregunta de investigación .....                                       | 9  |
| — Hipótesis .....                                                       | 9  |
| — Objetivo General .....                                                | 9  |
| — Objetivos específicos.....                                            | 9  |
| Metodología técnicas e instrumentos .....                               | 9  |
| Contexto geográfico.....                                                | 12 |
| Colaboradores .....                                                     | 13 |
| Consideraciones en el trabajo de campo .....                            | 14 |
| Capítulo 1 Consideraciones teóricas y conceptuales .....                | 18 |
| 1.1 La cohesión social.....                                             | 19 |
| 1.2 El grupo social.....                                                | 21 |
| 1.3 Lo simbólico y lo imaginario.....                                   | 24 |
| 1.4 Rito y ritual .....                                                 | 28 |
| 1.5 Consideraciones sobre las relaciones sociales.....                  | 31 |
| Capítulo 2 Antecedentes históricos del motoclub .....                   | 33 |
| 2.1 Historia de la motocicleta .....                                    | 34 |
| 2.2 Clasificación .....                                                 | 35 |
| 2.3 El motociclista (biker) .....                                       | 37 |
| 2.4 El motoclub .....                                                   | 39 |
| 2.4.1 Los sucesos de Hollister de 1947 .....                            | 40 |
| 2.4.2 El origen del 1%.....                                             | 42 |
| 2.5 El motoclub en el mundo. La cultura biker .....                     | 42 |
| 2.6 El motoclub en México .....                                         | 44 |
| Capítulo 3 Bajo el mismo color. Una mirada a la vida del Motoclub ..... | 46 |
| 3.1 El motoclub .....                                                   | 47 |
| 3.1.1 La creación de un motoclub .....                                  | 47 |
| 3.1.2 Los colores del MC .....                                          | 49 |
| 3.1.3 Representaciones en torno a la moto.....                          | 50 |
| 3.1.4 Reuniones.....                                                    | 53 |

|                                                        |     |
|--------------------------------------------------------|-----|
| 3.1.5 Rodadas .....                                    | 55  |
| 3.1.6 Capítulos .....                                  | 55  |
| 3.2 Estructura y organización .....                    | 56  |
| 3.3 Los importantes colores .....                      | 60  |
| 3.3.1 Proceso para ingresar.....                       | 61  |
| 3.3.2 Entrega de colores.....                          | 64  |
| 3.3.3 Ser full parch.....                              | 64  |
| 3.3.4 Los colores del copiloto.....                    | 65  |
| 3.3.5 Emblemas, parches, distinciones y banderas ..... | 68  |
| 3.4 Usos, prácticas, reglas y significados .....       | 69  |
| 3.4.1 Reglamento .....                                 | 69  |
| 3.4.2 Sanciones .....                                  | 70  |
| 3.4.3 Usos: la práctica social en contexto .....       | 72  |
| 3.5 Relaciones de solidaridad y hermandad .....        | 78  |
| 3.6 Trascendencia.....                                 | 83  |
| 3.6.1 Del motoclub a la cotidianidad .....             | 83  |
| 3.6.2 Experiencias, sentidos y emociones .....         | 86  |
| 3.6.3 Representaciones en torno a la muerte .....      | 88  |
| 3.6.4 Prejuicios y estigmas .....                      | 91  |
| Capítulo 4 Análisis y discusión .....                  | 94  |
| 4.1 El Rito de paso y los estados liminales.....       | 96  |
| 4.2 Lo simbólico, lo imaginario .....                  | 102 |
| 4.3 Usos y reglas en el grupo social.....              | 104 |
| 4.4 El motoclub como grupo social.....                 | 106 |
| Conclusiones .....                                     | 108 |
| Referencias bibliográficas.....                        | 111 |

# Introducción

*En una cálida tarde, el viento fluye suavemente mientras el camino se extiende ante ellos, infinito y lleno de posibilidades. Una línea de motocicletas avanza, unidas en una formación precisa, cada una siguiendo el mismo ritmo, como si fueran una sola entidad en movimiento. El sol se refleja en los cromados, iluminando el camino y trazando una estela dorada detrás de cada moto, en el camino cada piloto está pendiente del otro, ofreciendo seguridad, apoyo, y lo más importante, la certeza de que no están solos.*

Desde la creación de las primeras motocicletas, el motociclismo ha sido mucho más que una simple forma de transporte, para muchos ha crecido y se ha convertido en una pasión que corre a toda velocidad por las venas, que mezclan la emoción, la destreza y el amor por las máquinas. Dentro del mundo del motociclismo, existen comunidades que trascienden todos estos aspectos: los motoclubes, estos grupos entrelazan el estilo de vida motero, el amor por la carretera, la libertad, la solidaridad y la hermandad en el que crean espacios donde el motociclismo se convierte en una forma de compartir experiencias, construir amistades y vivir la carretera como una verdadera aventura colectiva.

Los motoclubes son grupos cerrados, con sus propias jerarquías, símbolos y formas de interactuar con el mundo exterior. Como tal en México se han investigado anteriormente al mundo que rodea a los motoclubes, a través de la construcción de su identidad, sin embargo, poco se ha explorado la comprensión de la integración de esta comunidad, como se organizan y funcionan estos grupos.

La comunidad biker se caracteriza por la construcción de identidad, valores e ideales compartidos. Las relaciones entre los miembros van más allá de la simple posesión de una moto; se basan en experiencias compartidas, rituales, códigos de conducta y una pasión común por las dos ruedas.

Zertuche Falcón (2019) comenta que, “el movimiento biker gira alrededor de los motoclubes [...] con reglamentos propios, que siguen generalmente una jerarquía inspirada en el Ejército”. (pág. 13)

Por su parte García (2022) establece el motoclub como una asociación creada y compuesta por moteros, con un grado alto de disciplina y su organización suele ser jerárquicamente. Así como caracterizarse por tener un reglamento interno muy marcado.

Se entiende a los motoclubs como un subgrupo de la comunidad biker, estas asociaciones de personas presentan características únicas, se habla que, los miembros se reconocen a través de símbolos visuales, tienen una representación con la moto como una extensión de identidad personal, y tienen una conformación formal regulada por una jerarquía estrecha y normas que deben cumplir, así como demás aspectos que analizaremos en el desarrollo de este estudio.

Se han realizado investigaciones en torno a la comunidad biker y específicamente a los motoclubes de entre los cuales se destaca primordialmente el libro “Bikers. Culture and Power” de McDonald-Walker Suzanne (2000), enfoca su estudio en la comunidad biker, lo que significa ser un biker y las luchas que éste presenta. Analiza la toma de decisiones que tienen los individuos que deciden integrarse al grupo, el cómo y el por qué, que a su vez da resultado en las identidades y creencias de las que forman parte; desarrolla cómo esta comunidad se ubica dentro de un conjunto de lo que denomina limitaciones estructurales desde la participación política. Considera que no existe una categoría que englobe lo cultural y lo político. El trabajo de McDonald es un estudio esencial sobre el ser biker, repleto de trabajo etnográfico con historias de vida, que expresan de una forma bien intencionada los procesos sociales por los que pasa esta comunidad. Finalmente sostiene una disminución en la participación de partidos políticos convencionales y una circulación hacia lo que nombra “nuevos movimientos sociales”, es decir, nuevas formas de estilos de vida.

También se encuentra el estudio “Movilizando Las Identidades. Las culturas urbanas de bikers y lowriders en Tijuana” por Del Monte Madrigal, Juan. (2012) ésta tesis para obtener el grado de Maestro en estudios culturales, indaga los significados que tienen los vehículos motores en una sociedad automovilista, significados comprendidos desde una perspectiva cultural, desarrolla la construcción de identidades en torno a vehículos motores en el espacio urbano de Tijuana y mediante el trabajo etnográfico con clubes, demostrando que los automóviles y motocicletas pueden ser objeto de atribución de sentido identitario en la sociedad urbana, bikers y lowriders. La investigación del Monte sitúa a los bikers con un sentido de libertad en asociación con la potencia de sus máquinas y a los lowriders en representación de lo que nombra estética de la nostalgia en Tijuana. Concluye, además, que ambas identidades son formalizadas, estigmatizadas, fronterizas y masculinizadas que disputan con todos estos elementos el uso de las calles exponiendo manifestaciones identitarias y privilegios.

Así mismo, Falcon Zertuche (2019) aborda la construcción de identidad de las mujeres bikers en Tijuana y Monterrey, desde una perspectiva de género, da a conocer los retos, las motivaciones y satisfacciones de las mujeres inmersas dentro del motociclismo. El estudio de Falcon muestra un camino poco circulado, a pesar de que

hay muchos estudios que se centran en la parte identitaria de la comunidad biker poco se habla de las mujeres bikers, este estudio hace notar que la cultura del motociclismo refleja el machismo estructural de la sociedad mexicana y se enfoca en la discusión de identidad a través de las prácticas culturales atravesadas por el género. Sigue la idea de que “las identidades, como todas las relaciones sociales, son procesos definidos por relaciones de poder” (Valenzuela, 2000 en Falcon Zertuche, 2012: pág. 5) Concluye principalmente cómo la transversalidad entre el género, el poder, la sexualidad, el cuerpo y el espacio conforman la identidad de las mujeres pilotas, que, desafían los estereotipos y mandatos patriarcal de un imaginario cultural.

Por otro lado, Luna K., Beltrán P., Rodas J. y Molina J. (2021) desarrollan un artículo enfocado principalmente en exponer y afirmar la práctica de valores morales y éticos en miembros del club Old Bikers Brothers en Azogues-Ecuador, su fin es cimentar y mostrar la hermandades como principio filosófico de esta cultura y comunidad. Los resultados del artículo muestra que en los motociclistas de la ciudad de Azogueña los valores se han estado perdiendo, lo que consideran un problema social, por ello lo fundamental de demostrar la buena práctica en lo que llaman un ejemplo de desarrollo social. Utilizan un enfoque cualitativo y su metodología es descriptiva.

Pizarro Palma realiza un estudio de maestría “Rediseño de la Identidad Visual de “Moters en acción solidaria moto club” (2020) se enfoca principalmente en un rediseño del logotipo del Moto Club como trabajo fin de Máster para Diseño Gráfico Digital, pues se considera que éste no funciona correctamente, fundamentado en el estudio de la identidad visual realiza un análisis de su morfología y las actividades que realiza el motoclub y la imagen como asociación sin ánimo de lucro, para la configuración de este trabajo se enfoca en el estudio de una identidad existente que dé cabida a una representación del logotipo al moto club.

Estos estudios exploran la comunidad biker, los motociclistas y los motoclub, es preponderante estudiar fenómenos sociales como estos desde una perspectiva antropológica, explorar estas dinámicas sociales, del imaginario y de representación pues permite comprender cómo las comunidades biker se forman.

Por ello el interés de este estudio se enfoca en desentrañar y explorar las formas de convivencia de los motoclubes, cómo se organizan, se representan y trascienden a partir de sus prácticas de conformación, la convivencia dentro del motoclub y sus representaciones.

Para adentrarnos a esta investigación, es necesario reconocer que la conformación de un motoclub no responde a una casualidad. Cada uno nace de la voluntad compartida de un grupo de individuos con intereses comunes: las motos, pero también una visión similar sobre compartir la libertad, la experiencia y el compañerismo. Además, los

motoclubes son ejemplos de cómo los grupos sociales pueden estructurarse, las actividades dentro del grupo, los eventos, los ritos de paso, la forma de convivencia, los símbolos y las representaciones que estos tienen son parte de la organización social, identidad y pertenencia que son necesarios ser analizados, porque, “los estudios sobre la motocicleta (motorcycle studies) permiten comprender no sólo la cultura del motociclismo sino también la sociedad de la que forma parte” (Falcon 2019).

Ahora bien, la distribución de los temas en esta investigación confiere al desarrollo de cuatro capítulos que abordan en gran medida el análisis de la vida social dentro del motoclub.

En el capítulo uno se establece el marco teórico que servirá para analizar el motoclub y las dinámicas que existen dentro de estos grupos, se exploran los términos conceptuales de la cohesión social, los aspectos simbólicos e imaginarios, el concepto de grupo social, la discusión sobre rito y ritual, así como las consideraciones sobre las relaciones sociales.

En el capítulo dos se desarrollan los antecedentes históricos del motoclub, el capítulo se adentra a la historia de los motoclubs y las motocicletas, proporcionando una comprensión más profunda de sus orígenes y evolución. Comienza con un recorrido por la historia de la motocicleta, desde su invención hasta su popularización como medio de transporte y como símbolo de libertad y rebeldía. Profundizando en la expansión de los motoclubs a nivel mundial, destacando su influencia en diferentes partes del mundo y, especialmente, en México, donde el motoclub tiene una adaptación única a las realidades culturales y sociales del país.

El capítulo tres desarrolla el análisis etnográfico detallado de las prácticas, rituales y dinámicas observadas dentro del motoclub. Comenzando con la descripción de lo que es el motoclub, su creación, explorando los procesos organización y los principios fundacionales que guían a estos grupos. Después se aborda el tema de los colores del motoclub, que son una de las características más distintivas de estos grupos. Se analiza las representaciones en torno a la moto, las reuniones y rodadas, la estructura interna de los motoclubs incluyendo la organización y jerarquía que existe en estos. Posteriormente se describen los rituales asociados con la entrega de colores y el proceso de convertirse en un miembro pleno o "full parch". Además, se abordan los emblemas, parches y distinciones, analizando cómo estos se utilizan para comunicar logros y status dentro del grupo. Se expone el reglamento interno que rige el comportamiento de los miembros y las sanciones. Se exploran las prácticas sociales en contexto, observando lo que se denomina como “usos”, reglas y rituales del motoclub que afectan las interacciones cotidianas. Se dedica un apartado a las relaciones de solidaridad y hermandad, destacando cómo estos valores son

fundamentales en la vida dentro del motoclub. Finalmente, se aborda la trascendencia del motoclub, reflexionando sobre cómo las experiencias dentro de estos grupos influyen en la vida cotidiana de los miembros, las emociones y sentidos que se generan, así como las representaciones sobre la muerte y cómo se enfrentan los prejuicios y estigmas hacia los motoclubs.

En el capítulo cuatro a partir de los principios teóricos y los resultados encontrados en campo, se expone el análisis etnológico comenzando con la discusión sobre el rito de paso y los estados liminales, que explican cómo los rituales de iniciación dentro del motoclub marcan una transición importante en la vida de los miembros, ayudando a consolidar su identidad dentro del grupo. Luego, se reflexiona sobre lo simbólico y lo imaginario, analizando los símbolos, las representaciones y los significados asociados con el motoclub y cómo estos refuerzan los lazos de cohesión social. Se dedica un apartado a los usos y reglas dentro del grupo social, discutiendo cómo las normas internas funcionan para regular el comportamiento y mantener la armonía dentro del motoclub. Finalmente, se concluye con una reflexión sobre el motoclub como grupo social, considerando cómo los motoclubs funcionan como una forma de organización única, con sus propios códigos, normas y dinámicas que los distinguen como grupos sociales.

## Marco metodológico

### Diseño de la investigación

#### — Justificación

Esta investigación aborda la cohesión e integración en los motoclubes. Es fundamental estudiar estos grupos para comprender las diversas manifestaciones sociales, cómo se forman y mantienen estas comunidades dentro del mundo del motociclismo. Analizar estos fenómenos desde una perspectiva antropológica permite explorar las dinámicas internas de estos grupos, sus representaciones y su identidad colectiva, y cómo interactúan con el contexto social más amplio.

El estudio del motoclub contribuye a entender los procesos de cohesión y pertenencia, enriqueciendo el conocimiento sobre las interacciones sociales en grupos sociales, que se encuentran tan cercanos y presentes en nuestro entorno.

### — **Pregunta de investigación**

¿Qué representaciones tiene la cohesión social en relación con las prácticas de conformación para los sujetos que integran el Motoclub?

### — **Hipótesis**

La hipótesis de esta investigación establece que la participación en el motoclub fomenta la cohesión social, ya que los comportamientos y representaciones de sus miembros fortalecen la integración social entre ellos

### — **Objetivo General**

Comprender las prácticas, significados y experiencias de los miembros del motoclub en relación con la cohesión social

### — **Objetivos específicos**

Distinguir las representaciones que se encuentran en el MC con respecto a su estilo de vida

Conocer las practicas que llevan a cabo para la conformación del MC, así como los discursos de identidad motera

Describir la relación que establecen los miembros del MC con la cohesión social a través de las prácticas y el estilo de vida motero

## **Metodología técnicas e instrumentos**

En el contexto de la investigación social, la comprensión de los fenómenos culturales y sociales requiere métodos que vayan más allá del conocimiento documental y los análisis estadísticos; se trata más bien de la inmersión en el contexto social; del diálogo y la participación con las personas para lograr la interpretación de expresiones culturales y sociales. En este sentido, la etnografía y el trabajo de campo se presentan como herramientas fundamentales para captar la complejidad de las dinámicas sociales.

A través de la inmersión en el entorno estudiado, la etnografía permite una observación detallada y contextualizada. De acuerdo con la RAE la palabra «etnografía» proviene del Ethnos que significa «pueblo» y Graphen que se traduce

como «describir» así, la etnografía se define como el estudio descriptivo de las costumbres, tradiciones, y otros aspectos sociales de los pueblos y etnias.

De manera general, la etnografía es un enfoque metodológico en la investigación social, «utilizado primordialmente por la antropología social y considerada rama de esta» se centra en el estudio de culturas y comunidades a través de la observación directa y la interacción con los miembros de un grupo con el objetivo de poder comprender las prácticas, creencias, costumbres y estructuras sociales desde la perspectiva de las personas que las viven.

Peralta Martínez enuncia que la etnografía es un método de investigación social que permite interactuar con una comunidad determinada, “para conocer y registrar datos relacionados con su organización, cultura, costumbres, alimentación, vivienda, vestimenta, creencias religiosas, elementos de transporte, economía, saberes e intereses” (2009: 37).

Pujadas, Comas y Roca (2010) establecen como «etnografía» la palabra clave que designa la metodología de campo de la antropología social, basada en la observación directa de la realidad social. Es además visualizada con una doble vertiente por Serra (2004), de la que se concibe primeramente como un método de investigación que se enfoca en el análisis de las unidades sociales, con el propósito de describir, reconstruir e interpretar la realidad desde una perspectiva analítica de la cultura, las formas de vida y la estructura social del grupo en cuestión; mientras que puede ser entendida como el resultado que emerge de dicho proceso investigativo.

Algunos autores coinciden que la etnografía no se trata simplemente de realizar las actividades y técnicas de la labor antropológica, sino que la conciben como una metodología que abarca más que una serie de recogida de datos que puedan describirse o usarse con facilidad (Wilcox, 1993), para Geertz la etnografía es descripción densa y presenta tres rasgos a) es interpretativa; b) lo que interpreta es el flujo del discurso social y c) la interpretación consiste en rescatar lo dicho en ese discurso de sus interpretaciones perecederas y fijarlo en términos susceptibles de consulta. Añadiendo un cuarto d) microscópica, estableciendo que se puede hacer etnografía de sociedades enteras o de acontecimientos mundiales, pero de manera habitual, realiza análisis más abstractos y amplios basándose en su profundo conocimiento de detalles muy específicos. (Geertz, 1973)

Al mismo tiempo, el trabajo de campo «metodología derivada la etnografía» es considerado como un método esencial para las ciencias sociales, ya que involucra la recolección de datos directamente en el contexto donde suceden los hechos sociales; el trabajo de campo en términos generales es estar «allí» implica desplazarse al lugar donde se hace presente la investigación y ser parte de las experiencias, la vida

cotidiana y el entorno, proporcionando una comprensión enriquecida y contextualizada de sucesos, interacciones y significados de los fenómenos sociales; “el investigador necesita desentrañar los sentidos y relaciones que construyen la objetividad social. A ello accede en el trabajo de campo” (Guber, 2004: 48)

El trabajo de campo no solo se limita a la recolección de datos; también implica un proceso de reflexión crítica sobre la relación entre el investigador y el contexto estudiado. Esta interacción puede influir en los hallazgos y, por lo tanto, se considera fundamental tener en cuenta el papel del investigador en el proceso.

Ante esto se encuentra la postura de Sánchez-Parga: “Se trata de toda la acción y eficacia que la otra sociedad y cultura ejercen sobre su manera de mirar y de pensar, de entender e interpretar dicha cultura: es el terreno el que trabaja al antropólogo, lo va contagiando con nuevas perspectivas y nuevos significados; en definitiva, lo va adaptando a dicha cultura diferente, y lentamente lo transforma” (2005: 67-68)

Dentro de esta investigación, se optó por utilizar estas metodologías para explorar y obtener una comprensión sobre la cohesión social a partir de la interpretación de los motoclub. A través de la etnografía, fue posible sumergirse en el contexto cultural del motoclub, lo que permitió observar y registrar prácticas, discursos y dinámicas sociales de manera directa.

El trabajo de campo comprendió los meses de febrero a noviembre de 2023, durante ese periodo y para la realización de la investigación con el fin de comprender prácticas, discursos y representaciones de los miembros del motoclub se basó en la realización de entrevistas semiestructuradas y la observación participante con el club.

Se realizaron 6 entrevistas semiestructuradas a miembros activos del motoclub, en las que se dispuso una serie de temas para abordar, pero decidiendo libremente la manera de abordarlos con la posibilidad de ser flexible sobre los temas.

El objetivo consistió en que los miembros entrevistados tuvieran una parte activa dentro del motoclub esto con referencia a su participación, no su jerarquía. Sin embargo 3 de las 6 entrevistas fueron a miembros de la mesa<sup>1</sup>. Se llevaron a cabo en su mayoría en la casa-club. Para el diseño de las entrevistas, cada una tuvo una guía de entrevista diferente, esto con referencia a la persona que fue dirigida, pero siguiendo los objetivos de investigación planteados y divididos en 5 temas: a) representaciones en torno a la motocicleta; b) roles y relaciones dentro del motoclub; c) códigos prácticas y vestimenta; d) proceso de integración al motoclub; e) trascendencia del club.

---

<sup>1</sup> Dentro de la jerarquía, los miembros de la mesa comprenden los cargos más altos del motoclub; más adelante, se explorará el tema con mayor profundidad

Debe añadirse, además, las pláticas y conversaciones que se tuvieron con los miembros del motoclub en las reuniones donde se enriquecieron las cuestiones planteadas en la investigación.

En cuanto a las técnicas para la recolección de información se empleó la observación participante, entrevistas semiestructuradas, análisis y registro documental y posteriormente análisis etnológico.

La observación participante con el acompañamiento a eventos públicos como, cumpleaños, reuniones con otros motoclubes amigos, fiestas, paseos, actividades, así como las reuniones privadas como las juntas del motoclub. El seguimiento de estos dos tipos de eventos ayuda en la comprensión profunda del motoclub, determinando por un lado la manifestación colectiva pública “exhibir, mostrar y circular”<sup>2</sup> y las dinámicas internas dentro del grupo por el otro.

Por su parte los instrumentos se conjuntan de fichas bibliográficas, guías de entrevista, diario de campo; así como la utilización de aplicaciones como Google Maps, Uber y grabadora de voz.

## **Contexto geográfico**

Es conveniente reparar en el contexto geográfico del municipio donde se centra la investigación, esta es establecida por la casa-club del motoclub, ubicado en Toluca, Estado de México; que, si bien es necesario hacer mención que la mayor parte de los miembros del club viven en los municipios aledaños, la convivencia del motoclub sucede mayormente en la sede del motoclub.

Toluca es la capital del Estado de México, conformado por 125 municipios de los cuales: Lerma, Metepec, Toluca, Ocoyoacán, San Mateo Atenco, Zinacantepec, Xonacatlán, Almoloya de Juárez, Calimaya, Tenango del Valle, San Antonio la Isla, Santa María de Rayón, Mexicaltzingo y Chapultepec; son considerados por la Gaceta Municipal Especial del Ayuntamiento de Toluca (2023) como los que representan la integración espacial de la metrópoli más importante.

La capital del Estado cuenta con un total de 69 localidades rurales y en ellas residen 49 mil 139 habitantes que representan el 6.0% del total de población del municipio, 770 mil 422 habitantes, 94.0% residen en localidades urbanas de las cuales el 8.78% dispone de una motocicleta. (Gaceta Municipal, 2023)

Para las actividades económicas que más predominan a el Valle de Toluca son de índole industrial, esto debido al corredor industrial Toluca-Lerma que comienza a

---

<sup>2</sup> Del Monte Madrigal (2012) lo define como el “hacer público”

establecerse de 1960 a 1970, es a partir de este que inicia una conurbación con el municipio de Lerma, y que hoy el municipio de Toluca cuenta con 9 parques industriales y/o tecnológicos.

Para el contexto de la cultura de los motoclub es una realidad que hay presencia de diversos motoclubes repartidos por todo el Estado de México, para el caso de Toluca hay más de 20 motoclubes. Ante esto, los motoclubes se han convertido en una parte integral del tejido social del municipio y pueden verse circulando por las calles, donde el sonido de sus motores resuena, y con sus chalecos mostrando sus colores, representan el sentido de pertenencia hacia su motoclub.

Cada motoclub tiene su propia historia, filosofía y valores, y muchos de ellos están involucrados en actividades comunitarias y eventos benéficos, buscando contribuir al bienestar social y promover una imagen positiva de la comunidad motera. Frecuentemente se organizan paseos y encuentros, en la que normalmente a través de estas interacciones los motoclubes fomentan un ambiente de solidaridad y respeto mutuo, tanto entre sus miembros, otros motoclubes como con la comunidad en general.

Estos motoclubes enfrentan también ciertos estigmas y prejuicios que, en ocasiones, los catalogan de manera errónea como grupos problemáticos, o las asociaciones negativas que se tiene de ellos con comportamientos delictivos o pandillas. A pesar de esto, algunos motoclubes trabajan para desmitificar esas ideas preconcebidas, mostrando que su verdadera esencia radica en la pasión por las motocicletas y el compañerismo<sup>3</sup>.

## **Colaboradores**

La investigación se centra en las agrupaciones de motoclubes, específicamente se trabajó en colaboración con un motoclub de Toluca, Estado de México, con un poco más de 30 miembros aproximadamente (esto con referencia a los invitados y los integrantes durante el periodo en que se realizó la investigación). El motoclub tiene 14 años de historia, es reconocido y respetado por otros motoclubes en el Estado de México.

---

<sup>3</sup> Comunicado No. 197 del H. Ayuntamiento de Toluca, 2023 "Total respaldo de Bikers a los operativos contra motorratones" Disponible en: <https://www2.toluca.gob.mx/comunicado-num-197-2023/>

## Consideraciones en el trabajo de campo

### Acercamiento al motoclub

El primer acercamiento que se tuvo con el motoclub fue en febrero de 2023, para la elección del motoclub con el que se realizaría la investigación, se efectuó una búsqueda de los motoclubes en la zona metropolitana del Estado de México, específicamente cerca del centro de Toluca.

Encontrando por Google Maps la ubicación del motoclub, así como los horarios de reunión se consideró que lo más adecuado para iniciar el acercamiento con el motoclub y como un paso importante para la investigación era visitar la casa-club y presentarse. En ese lugar, se tuvo contacto con el vicepresidente del club, después de compartir el interés por realizar un estudio de carácter antropológico sobre el motoclub, con el objetivo de comprender mejor el mundo del MC y sus dinámicas internas, su respuesta fue afirmativa, y sugirió que, si habían preguntas sobre ellos se podría comenzar a plantearlas. Se explicó que la naturaleza de la investigación antropológica era acompañarlos en sus actividades como grupo y en general pasar tiempo con ellos, lo cual fue aceptado. Posteriormente se invitó a unirse a una reunión, en el cual se tendría la oportunidad de conocer a los miembros y sus actividades. Además, se mencionó un evento programado que, según expresó sería una oportunidad para observar la interacción entre los motoclubes y experimentar de primera mano el ambiente que los rodea.

La primera interacción con el motoclub se dio en el evento de «bendición de cascos» donde se tuvo la oportunidad de conocer a la mayoría de los miembros. A partir de este evento se asistió regularmente a las reuniones del MC, lo que me permitió conocer las dinámicas sociales, y la vida de los miembros. El motoclub aceptó sin inconvenientes la presencia y participación en sus reuniones y eventos.

Cabe señalar que, en el motoclub, usualmente puede haber invitados y amigos, personas que acompañan a los miembros del motoclub y otras que quieren integrarse, esto no quiere decir que todos conviven por igual. Hay una clara distinción entre quienes son los miembros del motoclub y aquellos que no lo son, esta diferenciación se manifiesta por el uso de colores, el portar colores refleja la lealtad y compromiso con el MC «porque para pertenecer es necesario tener moto y querer integrarse».

Al investigar grupos sociales se corre el riesgo de que nos vean primeramente como investigadoras sociales, sobre todo si son conscientes de que estamos para ver las dinámicas del grupo y sus comportamientos; La presencia en ciertas situaciones determinaba su comportamiento, lo que fue especialmente evidente en las primeras reuniones a las que asistí, donde hacían ciertas bromas, se veían y se regañaban entre

ellos, o se comentaba “esto no lo vayas a poner”, esto fue notorio antes de establecer el «rapport», conforme pasó el tiempo y se compartía más tiempo con ellos, la situación se disipó.

## **Observar grupos sociales**

Desde la Antropología reflexionamos acerca de la vida social de las personas. ¿Cómo se relacionan?, ¿cómo dicen que se relacionan?, ¿cómo creemos nosotros que se relacionan? Investigamos las diversas formas que toma la vida social de las personas que la componen. Para ello, primeramente, intentamos entender qué y cómo es “una vida social”, intentamos comprender qué tipo de relaciones existen entre los componentes de la misma para así llegar a entender su proceso de construcción de dichas relaciones y sus significados. Para ello, como investigadoras, debemos relacionarnos con dichas personas y con dichos entornos; debemos miraras, escucharlas y sentirlas a fin de poder entenderlas e interpretar el significado de sus prácticas (García R., 2018)

Se habló anteriormente de cómo la etnografía es una herramienta metodológica que permite explorar, comprender y describir la complejidad de los grupos sociales desde sus prácticas, discursos, interacciones y significados. Ante esto se encuentran dos enfoques la perspectiva «emic» y «etic».

La perspectiva emic se centra en las experiencias y significados que los miembros del grupo atribuyen a sus propias prácticas y creencias, mientras que la perspectiva etic ofrece un análisis que permite observar el grupo desde un punto de vista externo.

Marvin Harris estableció la distinción de los pensamientos y la conducta pueden verse desde dos perspectivas contrapuestas en las ciencias sociales: desde la de los propios participantes y desde la de los observadores. “en el primero. los observadores emplean conceptos y distinciones que son significativos y apropiados para los participantes; y en el segundo, conceptos y distinciones significativos y apropiados para los observadores.” (2001: 28). Para Harris estos son dos modos de estudiar la cultura, por un lado, la adecuación de las descripciones «emic» es la visión del mundo que los participantes aceptan como real significativa o apropiada, en correspondencia con la adecuación de las descripciones «etic» son la capacidad para generar teorías científicas sobre las causas de las diferentes semejanzas socioculturales.

Ahora bien, para describir fenómenos sociales lo ideal sería describirlos desde una perspectiva completamente emic y poder captar el sentido propio de las cosas, el por

qué dicen que suceden las cosas y como suceden las cosas; empero surgen los dilemas sobre ¿qué tanto se puede llegar a este punto si son los investigadores desde una postura de «afuera» quienes intentan interpretar la realidad de los hechos? Aun cuidando la objetividad podemos establecer que no puede haber una descripción puramente emic o etic. Retomando la postura de Sánchez-Parga y en concordancia con García hay una fase de reflexión que tiene el investigador, es un proceso de ir y venir, un entramado de ambas, por ello, ¿no son las interpretaciones de las personas con las que se colabora trabajadas junto con las descripciones del investigador parte de la labor etnográfica? Es considerable plantear que la combinación de ambas perspectivas proporciona una visión más completa del grupo social, construyendo un proceso dinámico y colaborativo para realizar descripciones etnográficas de los fenómenos sociales.

### **Proceso y recolección de información**

Durante el trabajo de campo se asistió a numerosas reuniones que realizaban en la casa-club, además de la observación participante y el acompañamiento en eventos y fiestas. Las reuniones comenzaban en la noche y usualmente terminaban como a las 2:00 am, los eventos normalmente sucedían los fines de semana a lo largo del día; mientras que algunas fiestas eran en la noche. En el transcurso de ese tiempo no se realizó grabación de audio, toma de fotografías o registro de ningún tipo en el momento en que estaba con ellos, si acaso algunas notas de cosas relevantes en el celular; el proceso de investigación se basó principalmente en observar los eventos y acompañar al motoclub, para después escribir el registro de información en el diario de campo luego de cada reunión.

### **Limitaciones y desafíos del trabajo de campo**

Se considera preciso plantear la situación de investigadora frente al trabajo de campo y las limitaciones que pueden encontrarse durante este.

Como investigadoras nos encontramos limitadas a factores fuera de nuestro alcance, uno de ellos se relaciona con la capacidad económica, enfrentándonos a una situación donde el alcance económico dispone qué tanto podemos «ir al campo», determinando incluso la profundidad con la que se puede explorar el tema que se quiere conocer.

De manera favorablemente para la investigación las reuniones del MC eran una vez a la semana, lo que facilitó el planificar y organizar lo que iba observarse, sin embargo, en la experiencia el desafío fue al terminar las reuniones, estas concluían por lo general entre la 1:00 y 3:00. Debido a la distancia de la casa-club surgió la preocupación de cómo regresar a casa. Ante esta situación, se solicitó la ayuda de una

amiga de la Facultad que, viviendo cerca de la Facultad y, por ende, de la casa-club se tomaba un Uber para llegar a su casa, lo que me facilitó considerablemente el desplazamiento y permitió continuar la investigación.

Otro desafío dentro del trabajo de campo es la experiencia de ser mujer investigadora en contextos dominados por hombres. Realizar trabajo de campo en un motoclub donde la mayoría de los integrantes son hombres puede representar un desafío en la construcción de confianza y las interacciones con el grupo. Cabe destacar que, en ningún momento se percibió descalificación, menosprecio o desconfianza; la situación desafiante se presentaba con los roles de género en las dinámicas internas del grupo que dificultan la interacción y análisis de información.

Estas experiencias no solo fueron notorias en la investigación, sino que también enriquecieron la comprensión de las dinámicas sociales en el campo de la investigación.

## Capítulo 1

---

### Consideraciones teóricas y conceptuales

## 1.1 La cohesión social

Los orígenes de la cohesión social se remontan a la filosofía clásica en la que se indagaba por qué las sociedades se mantenían unidas y qué era lo que fomentaba la unión entre las personas de una sociedad, a partir de dos perspectivas generales: La postura liberal asume el intercambio o el acuerdo instrumental entre individuos racionales como el motor que da la comunidad política, es decir la sociedad. La postura contractualista entabla que la sociedad se mantiene unida por la forma natural del ser humano, sentido que sentó las bases del «contrato social» (Coneval, 2015)

Émile Durkheim sociólogo francés, realizó aportes a este análisis desde la filosofía política con su obra *La división social del trabajo* de 2007 donde expone que la cohesión social tiene una forma diferente en las sociedades tradicionales que en las sociedades modernas, estableció dos tipos de solidaridad: La solidaridad mecánica propia de las sociedades simples con la que los individuos tienen los recursos para sobrevivir, no hay una diferenciación de funciones y es compuesta por la uniformidad de valores, colectivos tradicionales y las creencias, en esta descansa una consciencia colectiva. Por su parte la solidaridad orgánica propia de las sociedades modernas aparece una especialización de funciones que provoca la interdependencia entre los individuos; esta solidaridad moderna es el resultado de las relaciones modernas. En este tipo de sociedad moderna, para que se genere una cohesión social se requiere que los lazos entre las personas fueran fuertes y numerosos, compartiendo ideas y sentimientos.

Desde la postura de Durkheim se ve la transformación de la sociedad cuando esta se moderniza, se hace más compleja, donde hay un desgaste de las formas tradicionales de la solidaridad, esta consciencia colectiva presente en la sociedad mecánica se desdibuja, se desplaza la conciencia colectiva que instauraba la cohesión social para abrir paso a la especialización de funciones con la división del trabajo, donde se instaura la consciencia individual.

Por otro lado, Talcott Parsons analiza las condiciones en las cuales las sociedades pueden mantener la estabilidad y evitar el conflicto. Convierte el concepto de «cohesión social» por «integración social» donde esta integración se logra por la correspondencia entre la asignación de recursos distribuidos en la sociedad (Coneval, 2015)

La CEPAL (2007) define la cohesión social como la dialéctica entre mecanismos instituidos de inclusión y exclusión sociales y las respuestas, percepciones y disposiciones de la ciudadanía frente al modo que estos operan.

El Faro democrático, proyecto impulsado por el INE, demuestra cómo la cohesión social abarca diversos planos como lo político, lo económico, lo social y lo cultural y,

por tanto, para entenderla no es posible reducirla sólo a uno de esos ámbitos. Como concepto expone que la cohesión social: “cuanto más unida, solidaria y cohesionada esté esa sociedad, cuanto más cosas en común impulsen, más razones para pensar que la convivencia entre sus miembros será mucho más armónica y que la democracia funcionará mejor” (2024: pág. 6)

Esta postura se visualiza en la forma en que los gobiernos buscan promover una cohesión social pues, la CEPAL introdujo el concepto de cohesión social en América Latina como parte de un esfuerzo de cooperación internacional con la Comisión Europea.

La cohesión social surge de la interacción entre individuos, tanto en el ámbito privado como en el público, dentro de un marco de normas y leyes reconocidas como legítimas por la sociedad. En especial, las leyes que garantizan derechos sociales y políticos cuentan con un alto grado de legitimidad y consenso (Albor C., 2011). Por esto, la cohesión social como concepto multidimensional que mide actitudes y comportamientos de los miembros de una sociedad, así como la calidad de la cooperación social y la unión de un colectivo definido en términos geopolíticos. (Gabinete, 2024)

Así mismo el Coneval en México mide la cohesión social<sup>4</sup>. Dentro de la medición de la cohesión social que emplea el Coneval usar indicadores que ayudan a conocer el nivel de desigualdad económica y social de la población a nivel nacional, estatal y municipal, así como indicadores de redes de apoyo e intercambio social a nivel estatal. Lo que permite una aproximación a la equidad y la solidaridad que existe en una sociedad (Coneval, s/f)

La cohesión social se relaciona con el bienestar de los miembros de un grupo y con valores compartidos como la confianza y la equidad en las oportunidades dentro de la sociedad. Investigaciones recientes destacan la importancia de considerar los tres niveles en los que se sustenta la cohesión social:

- a) El nivel individual, que abarca la comunicación directa entre personas, el sentido de pertenencia y las relaciones interpersonales.
- b) El nivel comunitario, basado en la solidaridad, el apoyo mutuo, los valores compartidos y la consecución de objetivos comunes.
- c) El nivel institucional, que implica la ausencia de conflictos sociales, la confianza

---

<sup>4</sup> A través de la Ley General de Desarrollo Social en su artículo 36, que la medición de la pobreza debe tomar en cuenta, el ingreso corriente per cápita; el rezago educativo; el acceso a los servicios de salud; el acceso a la seguridad social; la calidad y espacios de la vivienda, el acceso a los servicios básicos en la vivienda; el acceso a la alimentación; el grado de cohesión social y grado de accesibilidad a carretera pavimentada.

en las instituciones, la multiculturalidad, la reducción de desigualdades y la inclusión social (Fonseca et al, en Eurosocietal, 2019).

Siguiendo la postura de Eurosocietal, para que haya cohesión social, es fundamental que las personas encuentren razones para integrarse a la sociedad, y que las normas, regulaciones y valores existentes faciliten este proceso. Cuando los individuos enfrentan desigualdades, falta de representación o conflictos arraigados, su sentido de pertenencia al grupo puede debilitarse (2019: 13)

Desde esta perspectiva, la cohesión social no es solo un ideal, sino un atributo fundamental de la sociedad, resultado de creencias, normas y valores que se consolidan a través de vínculos duraderos entre las personas y las instituciones (Haro y Vázquez, 2017)

Lo anterior permite aproximarse al nivel de equidad y solidaridad que existe en una sociedad.

Retomando las acepciones del concepto de cohesión social, esta se entiende como el grado de aceptación, solidaridad e integración en las relaciones entre los miembros de una comunidad. Asimismo, puede reflejar el nivel de inclusión social de las personas dentro de la sociedad y constituirse como un objetivo que los gobiernos deben promover y fortalecer para garantizar que todos los individuos se sientan parte activa de la sociedad.

## **1.2 El grupo social**

El grupo social es un concepto fundamental en la teoría antropológica y sociológica ya que representa la unidad básica a través de la que los individuos se organizan, interactúan y construyen identidades dentro de una sociedad. El grupo social no sólo está definido por una proximidad física o el contacto frecuente entre sus miembros, sino además por las normas, valores y roles compartidos que orientan el comportamiento de sus integrantes.

En este caso Badia expone: “entendemos por grupo social una pluralidad de personas en situación estable uniforme y formal (a veces institucionalizada, en sentido sociológico) de interacción activa o potencial, que cristaliza en un sistema de valores interiorizados y, por ende, compartidos, y se traduce en actitudes y comportamientos comunes” (1975: 9)

Soaje (1969) diferencia varios conceptos sociales como grupo social y categoría social explicando que un grupo social requiere una relación social entre sus miembros y cierta organización mientras que una categoría social agrupa personas con características comunes, pero sin necesariamente interactuar.

Dentro de las características propias del grupo social establece:

- a) La unidad práctica real: donde los miembros de una pluralidad exhiben determinados caracteres comunes.

Utiliza «pluralidad» para hacer referencia a un conjunto de personas con el siguiente ejemplo:

Pensemos en el público que asistiera a la presentación de una orquesta de cámara en un pequeño barco. Los pasajeros de tal arco constituyen un mero agregado. Ahora bien, tales pasajeros, además son músicos, por ello que están no solo los instrumentos que ha de manejar la orquesta, sino también otros. Entonces, en un momento dado, el público se suma a la orquesta, y el nuevo conjunto comienza a tocar una partitura. Ya no podemos hablar del público como un mero agregado, pero ¿cuál es la diferencia? El que los pasajeros hacen algo en común, antes cada uno sólo escuchaba por su cuenta. Ahora tenemos la comprensión de una unidad práctica real. (Soaje, 1969: 6)

- b) Estabilidad
- c) Organización
- d) Pautas o normas: éstas de carácter social ya que los miembros del grupo en alguna medida se adaptan a ellas.
- e) Objetivos sociales, valores sociales, relaciones sociales, procesos sociales

González J., Monroy A. &, Kupferman E. en su obra *Dinámica de grupos técnicas y tácticas* (1999) plasman las características y propiedades de los grupos, citando algunos autores como Didier Anzieu que, establece que los grupos:

- a) Está formado por personas, para que cada una perciba a todas las demás en forma individual y para que exista una relación social recíproca.
- b) Es permanente y dinámico, de tal manera que su actividad responde a los intereses y valores de cada una de las personas
- c) Posee intensidad en las relaciones afectivas, lo cual da lugar a la formación de subgrupos por su afinidad
- d) Existe solidaridad e interdependencia entre las personas, tanto dentro del grupo como fuera de éste
- e) Los roles de las personas están bien definidos y diferenciados

- f) El grupo posee propio código y lenguaje, así como sus propias normas y creencias.

Otros autores como Cartwright y Zander citado de igual forma por González J., Monroy A. &, Kupferman E. consideran que el grupo es la reunión de dos o más personas y que este grupo posea alguna de estas características:

- a) Que sus integrantes interactúen frecuentemente
- b) Que se reconozcan unos a otros como pertenecientes al grupo
- c) Que otras personas ajenas al grupo también lo reconozcan como miembros de éste
- d) Acepten las mismas normas
- e) Se inclinen por temas de interés común
- f) Constituyan una red de papeles entrelazados
- g) Se identifiquen con un mismo modelo que rijan sus conductas y exprese sus ideales
- h) El grupo les proporcione recompensa de algún tipo
- i) Las metas que buscan alcanzar sean interdependientes
- j) Todos perciban al grupo como una unidad
- k) Actúen en forma similar respecto al ambiente.

Harrington y Fine (2000) denominan desde la sociológica los «grupos pequeños» “redes densas de relaciones e interacciones a través de las cuales emerge la colaboración, insertas dentro de un entendimiento cultural que modela la identidad grupal” (Del Monte, 2012: 64) donde muestran que los grupos pequeños son espacios clave para el control social y el cambio social, ya que en ellos se generan redes, se construye cultura y se establece el orden de estatus. Estos grupos se caracterizan por aspectos como el control, la disputa, la organización, la representación y la asignación de roles.

Para Homans G. C. la interacción es el único criterio que considera para la existencia de un grupo como comenta “se entiende por grupo cierta cantidad de personas que se comunican a menudo entre sí, durante cierto tiempo y que son lo suficientemente pocas para que cada una de ellas pueda comunicarse con todas las demás de forma directa” (Homans en González J., Monroy A. &, Kupferman E. 1999: 14)

En síntesis, el concepto y las características del grupo social no se limita solo a las interacciones entre individuos, sino que se profundiza en la manera en que esos grupos forman su propia estructura social, crean prácticas, rituales, costumbres y lenguaje

que les permiten integrarse y distinguirse de otros grupos dentro de la sociedad, cuyas interacciones sociales y prácticas culturales contribuyen a la construcción de su identidad y su organización colectiva.

### 1.3 Lo simbólico y lo imaginario

Gilbert Durand, antropólogo de origen francés que, influido por los trabajos de Carl Gustav Jung (creador suizo de la psicología analítica) estudio el imaginario desde las nociones del mito, el arte y el raciocinio religioso, centrándonos en el primero; constituye y revaloriza la imagen simbólica como imaginación creadora en su obra *La imaginación simbólica* publicada en 1964.

Durand enlaza el mito simbólico y la relación semántica. El primero como un tipo de narración sagrada, como relato simbólico, que sugiere una ontología, donde el tiempo y el espacio se modifican; en el segundo Durand le da gran sentido al lenguaje simbólico pues para él la lingüística es el modelo del pensamiento sociológico.

Diferencia, además, entre el lenguaje sígnico y el lenguaje simbólico. Establece el lenguaje sígnico como «subterfugios destinados a economizar» y «medios para economizar operaciones mentales» este lenguaje de signos es arbitrario, de estructura lineal y convencional donde lo que se establece como habla puede ser representado a través del significado – significante. En esto, se distingue los signos alegóricos como aquellos que son difíciles de presentar o significar pues “deben representar de manera concreta una parte de la realidad que significan” (pág. 12) pero se encuentran en el punto medio entre el signo y el símbolo.

Por otra parte, decreta el lenguaje simbólico como lenguaje material que produce sentido, conduce a la significación, pero se basta a sí mismo: “ya que la representación simbólica, nunca puede confirmarse mediante la presentación pura y simple de lo que significa, el símbolo, en última instancia, sólo vale por sí mismo” (pág. 15) Establece el lenguaje simbólico separado del propio lenguaje ya que no tiene un referente de realidad inmediato.

Lo simbólico tiende a una transformación e interpretación mientras que el signo dispone de una necesidad de demostración. El lenguaje simbólico comprende un proceso vivencial, abarca una recreación y composición simbólica, por esta razón se establece que todo tipo de imaginario es creado y compuesto.

Siguiendo esta misma línea Durant pone que lo simbólico se instaura como un arquetipo que genera sentido como papel mediador arquetipo-símbolo. “el arquetipo es una forma dinámica, una estructura que organiza imágenes, pero que siempre sobrepasa las concreciones individuales, biográficas, regionales y sociales, de la

formación de imágenes” (pág. 72) En este sentido se toman los mitos como relatos que expresan la condensación de experiencias ordenadas en el ámbito de lo simbólico que se articulan de forma universal para crear estructuras arquetípicas (Tafoya Ricardo, 2009).

Como se establece, lo simbólico comprende un proceso vivencial ya que la experiencia es algo colectivo, que se instaura como medios y elementos simbólicos, que, de acuerdo con Durand, se observan por medio de una clasificación de imágenes. Por lo que se vinculan las imágenes que dan sentido social o colectivo con las estructuras de la imaginación.

Cornelius Castoriadis filósofo, economista y psicoanalista de origen griego, en su obra *La institución imaginaria de la sociedad de 1975* realiza un análisis antropológico del proceso de socialización del trabajo, instaura la base de la creación «socio-histórica» del imaginario radical del que resulta «toda forma instituida de lo social» (Enciclopedia Herder s/f)

Primeramente, conviene establecer que la postura de Castoriadis en este libro fue mostrar una crítica radical al marxismo en la propone lo imaginario como instaurador de lo social:

Lo imaginario no es a partir de la imagen en el espejo o en la mirada del otro. Más bien, el «espejo» mismo y su posibilidad, y el otro como espejo, son obras de lo imaginario, que es creación ex nihilo. Los que hablan de «imaginario», entendiendo por ello lo «especular», el reflejo o lo «ficticio», no hacen más que repetir, las más de las veces sin saberlo, la afirmación que les encadenó para siempre a un subsuelo cualquiera de la famosa caverna: es necesario que [este mundo] sea imagen de alguna cosa. Lo imaginario del que hablo no es imagen de; es creación incesante y esencialmente indeterminada (social-histórico y psíquico) de figuras/formas/imágenes, a partir de las cuales solamente puede tratarse de «alguna cosa». Lo que llamamos «realidad» y «racionalidad» son obras de ello. (1975: 10-11)

Entendemos lo imaginario como lo que llama «magma de significaciones», que no pueden ser naturales ni enteramente racionales, las composiciones de imágenes o figuras como soportes de significación. Atribuye y toma el término «simbólico» a la relación entre la significación y los soportes de las imágenes o figuras.

Plantea dos instituciones necesarias para la vida social: el «legein» y «teukhein» el primero está ligado al lenguaje y se refiere a la representación social y el segundo a la acción social. El «legein» como la facultad del individuo designa, nombra, identifica las representaciones sociales, estas representaciones las usa y son reconocidas, en otras palabras, serían los productos sociales. El «teukhein» se establece un tipo de

dinamismo de la sociedad, la acción cambiante de creación de nuevos esquemas y elementos de interacción, como el valor y la utilidad de una cosa.

Desde la perspectiva de Castoriadis la institución regula y orienta la acción de los miembros de la sociedad. Y, las instituciones son el resultado del magma de significaciones, su base está en lo imaginario social por esto mismo: “Las instituciones no se reducen a lo simbólico, pero no pueden existir más que en lo simbólico, son imposibles fuera de un simbólico de segundo grado y constituyen cada una su red simbólica” (pág. 243). Así, para Castoriadis una sociedad es un conjunto de significaciones imaginarias sociales encarnadas en instituciones a las que alientan.

Por otra parte, Georges Balandier antropólogo francés en su obra *El desorden La teoría del caos y las ciencias sociales* de 1989 expone la manera en que lo imaginario, lo simbólico y el rito imponen su marca a los lugares.

Analiza la interpretación del espacio imaginario y cómo éste responde a apropiaciones mentales. Pone de ejemplo la aldea y el bosque, la aldea como portadora de orden y configurado un espacio vigilado; el bosque como un espacio donde escapa el control y el orden, «es en sí mismo otro mundo» que contiene un orden propio, un lugar caótico.

Entabla que “todas las sociedades imprimen fuertemente sobre los lugares conocidos las significaciones requeridas por su imaginario, sus sistemas simbólicos y sus prácticas rituales” (pág. 95) Hay espacios que responden a apropiaciones mentales establecidas, específicamente de lugares establecidos llenos de significaciones e interpretación, todo es representado lo conocido y lo que no lo es. Resultado que Balandier establece el supuesto de una «necesidad simbólica» de asociar los elementos centrándose en el campo de las relaciones de orden y desorden, en lo positivo y lo negativo, en el bien y el mal; manifestando a su vez el desequilibrio y el equilibrio. Por lo que todos estos elementos no sólo se sitúan, se representan.

Del mismo modo Clifford Geertz, antropólogo norteamericano, con su libro *La interpretación de las culturas* de 1973 se consideró como el creador de la “antropología simbólica” en la que la interpretación de la realidad se da a través de símbolos, y a su vez estos símbolos establecen significados en las acciones.

Por medio de su narrativa sobre la descripción densa propone una discusión sobre las técnicas y procedimientos de realizar etnografía contra un cierto tipo de esfuerzo intelectual, esta «descripción densa» (concepto de Gilbert Ryle). La premisa se basa en contemplar que cuando se práctica la etnografía ya es primeramente de interpretación, dicho de otro modo, el etnógrafo interpreta lo que el sujeto interpreta; es una interpretación de una interpretación de la realidad.

Ahora bien, se establece el panorama de si la cultura es determinante en la conducta de las personas ante esto Geertz declara: “la cultura denota un esquema históricamente transmitido de significaciones representadas en símbolos, un sistema de concepciones heredadas y expresadas en formas simbólicas por medios con los cuales los hombres comunican, perpetúan y desarrollan su conocimiento y sus actitudes frente a la vida” (pág. 88)

La cultura representa y dota de sentido al mundo, empero si las acciones de las personas son el resultado de sus interpretaciones, esta interpretación traería una gran carga, en el sentido en que no debe tomarse a la ligera; requiere una comprensión de lo que piensan sienten y la razón del por qué las personas hacen lo que hacen. Por consecuencia la descripción etnográfica es interpretativa y se interpreta a partir de un discurso social e identitario.

Víctor Turner antropólogo cultural escocés, en *La selva de los símbolos* obra de 1980 es puesta como uno de los referentes de la antropología simbólica. Se enfoca en el estudio de los símbolos y ritos de las culturas y su rol en las sociedades.

Realiza un exhaustivo trabajo etnográfico con los poblados Ndembu de Zambia, donde relata la importancia del ritual en la vida de éstos. Postula el símbolo como una parte de la unidad del ritual que conserva las propiedades específicas de la conducta ritual: “El símbolo ritual se convierte en un factor de acción social” pág. 22

Por un lado, los símbolos rituales atienden, en sí mismos sus características observables, la interpretación que le dan las personas que los realizan y los que observan, y el contexto que dotan de distintos significados a los símbolos donde puedan estar al alcance de la observación. Estos símbolos rituales contienen un objeto ritual o lo que domina «un símbolo dominante» este tiene representación como símbolo ritual dotado de representación.

De acuerdo con Turner las propiedades de los símbolos son que condensan cosas y acciones en una sola formación, unen significados mediante asociaciones mentales, y poseen dos polos de sentido: uno ideológico, relacionado con el orden social y moral, y otro sensorial, relacionado con los procesos que provocan deseos y sentimientos.

De igual forma estructura dos tipos de símbolos rituales, los que denomina dominantes: que poseen un significado constante y consistente dentro del sistema simbólico, tienen autonomía a los fines rituales y no cambian pese al tiempo, Y, los símbolos instrumentales que son considerados por el contrario como medios para la realización de fines de cada tipo ritual.

Considerando cómo expone que los símbolos rituales se refieren a lo normativo, lo general en otras cosas a las necesidades básicas de existencia social como a los valores

compartidos de los que depende la vida comunitaria, y plantea los rituales como objetos simbólicos serializados de la conducta simbólica, (pág. 50) Convendría desarrollar esta importancia ritual dentro de los grupos sociales.

## **1.4 Rito y ritual**

Al abordar la definición de los rituales, han sido referidos como patrones verbales repetitivos e institucionalizados utilizados con fines religiosos, entre sus funciones regulariza las situaciones de paso (Goffman 1971 y Schrader-Kniffki 2003 en Álvarez 2007)

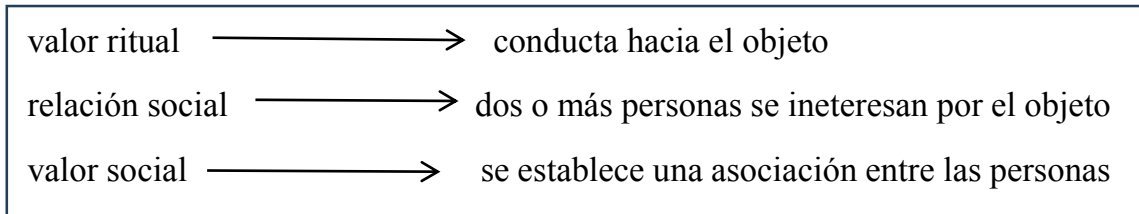
Radcliffe Brown hace un análisis en su obra *Estructura y función en la sociedad primitiva* (1986), sobre los valores sociales entre las sociedades traducidos en rituales, en la búsqueda de una forma de entender los mitos sugiere considerarlos a través de los efectos que los ritos producen, es decir la función social de los ritos, denota que los rituales totémicos tienen valor simbólico, pues el propósito ostensible del rito está presente en las mentes de los individuos, del que cualquier rito puede ser comprendido a la luz de la cosmología, de una serie de ideas y creencias sobre la naturaleza y el hombre, enlazando el propósito de mito a creencias cosmológicas. En esto, se denotan los ritos como las expresiones simbólicas de situaciones sociales, ocupándose de regular y perfeccionar las emociones humanas.

Hace una clasificación de las representaciones en cuanto al tótem y al tabú; del primero establece el objeto de actitud ritual, y postula que del tabú se desprende el valor ritual, valor social y la relación social.

Del valor ritual establece “cualquier cosa — persona, cosa material, lugar, palabra nombre o suceso, un día de la semana o un periodo del año — que sea objeto de evitación ritual o tabú, puede decirse que tiene valor ritual. (pág. 159)

De acuerdo con su planteamiento el valor ritual se manifiesta cuando hay una conducta adoptada hacia el objeto u ocasión en cuestión; la relación social se establece cuando dos o más personas tienen un interés común en el mismo objeto y son conscientes de su comunidad de interés y; valor social aparece cuando estas personas forman ya sea por un momento por un periodo una asociación, simplificado en:

### Esquema 1 Representaciones en torno al valor ritual



Fuente: Elaboración propia a partir de los planteamientos de Radcliffe Brown (1986)

Desde la teoría sociológica Émile Durkheim (1912) concibe que las representaciones religiosas emergen de las representaciones colectivas que expresan realidades colectivas; advierte el rito como las maneras de actuar que solo surgen dentro de grupos reunidos y que suscitan, mantienen o rehacen estados mentales a dichos grupos

Establece la clasificación de los fenómenos religiosos en dos dominios que se separa al pensamiento del movimiento:

1. Las creencias, como estados de opinión, reside en la representación; dentro de esta hay una clasificación de las cosas en 2 clases como rasgos distintivos del pensamiento religiosos: «lo sagrado» las creencias, los mitos, las leyendas son representaciones o sistemas de representaciones que expresan la naturaleza de las cosas sagradas, aquello que las prohibiciones protegen y aíslan. Mientras que, «lo profano» se instaure en las virtudes y los poderes que se les atribuyen, su historia, aquellas a las que se aplican las prohibiciones y que deben distanciarse de lo sagrado.
2. Los ritos, como los modos de acción determinados, éstos no pueden ser definidos de otras prácticas humanas pues, son reglas de conducta que determinan el modo de actuar frente a lo sagrado.

Como resultado Durkheim infiere, “una religión es un sistema solidario de creencias y de prácticas relativas a las cosas sagradas, es decir, separadas, interdictivas, creencias a todos aquellos que unen en una misma comunidad moral, llamada Iglesia, a todos aquellos que adhieren a ellas”. (1992: 70)

En este sentido el rito revive la cohesión del grupo y por lo tanto también contribuye a la construcción de su identidad. Los ritos pueden diferenciarse de las rutinas en que

estas últimas parecen trabajar en pro de la economía, en el sentido de que son prácticamente automáticas. (Álvarez, 2007)

Como connotación Cuisenier distingue entre el rito y la ceremonia de la que postula como el rito denota los usos más o menos codificados relativos al culto en el campo de la práctica religiosa; el término ceremonia designaría los usos, también más o menos codificados, que prevalecen en otros campos de la comunicación social (1989:23)

Siguiendo la distinción entre el mundo profano y el sagrado Arnold Van Gennep etnólogo alemán, advierte una incompatibilidad entre ambos al punto que «la transición del uno al otro precisa de un periodo intermediario»

Propone en su obra *Los ritos de paso* de 1909 que la vida individual es una continua sucesión de etapas, como el nacimiento, la pubertad social, el matrimonio, la paternidad, la especialización ocupacional, la muerte, etc. Estas donde se pasa de un estado a otro y cuando hay un cambio en la situación de un individuo comprende acciones y reacciones que deben ser reglamentadas y vigiladas. (pág. 15)

Su tesis principal está en que dicha sucesión de etapas se vincula con ceremonias, estas ceremonias nombradas los ritos de paso, que distinguió en tres momentos: a) ritos preliminares a los ritos de separación del mundo anterior, b) ritos liminares a los ritos durante el estadio de margen y c) ritos postliminares a los ritos de agregación al mundo nuevo.

Dentro de este orden de ideas Víctor Turner antropólogo cultural escocés retoma las nociones de Van Gennep específicamente la liminalidad sobre los ritos de paso en su obra *El proceso ritual* de 1969.

El rito de paso se produce cuando un individuo tiene una fase de «separación» al estado estable dentro de las condiciones culturales o en la estructura social, pasa al periodo «liminal» donde atraviesa un entorno cultural de nuevos atributos para pasar a la tercera fase de «agregación o reincorporación» Por lo que el individuo al finalizar el rito de paso se encuentra en un nuevo estado estable dentro de la estructura social, con derechos y obligaciones que no tenía en su estado anterior.

Turner desarrolla la parte «liminal» de los ritos de paso, este momento donde las características del individuo se desdibujan y son ambiguas al pasar de un estado fijo en la estructura social a otro. “Los entes liminales no están ni en un sitio ni en otro; no se les puede situar en las posiciones asignadas y dispuestas por la ley, la costumbre, las convenciones y el ceremonial.” (pág. 102)

Esta fase de liminalidad la relaciona directamente con la «communitas» (esta modalidad de relación social de un ámbito de vida en común) desde una manifestación

donde no hay estructuras ni jerarquías. Sólo a través de un limbo carente de estatus es que permite el paso de un estado a otro.

Desde la antropología, los rituales se estudian como expresiones simbólicas que permiten a los individuos y grupos interactuar con lo sagrado, lo social y lo cotidiano. Podemos incluir los rituales como prácticas culturales que reflejan las creencias, valores y estructuras sociales de las comunidades y grupos sociales. Y, recalcando los ritos de paso inherentes a la vida individual donde un individuo pasa de un estado a otro.

### **1.5 Consideraciones sobre las relaciones sociales**

Las relaciones sociales son un componente fundamental de la vida humana. Desde la antropología se han examinado las interacciones entre individuos y grupos dentro de diferentes contextos culturales y sociales, permitiendo entender cómo las personas construyen, mantienen y transforman sus vínculos sociales a través de prácticas, normas y valores compartidos.

Herrera Gómez establece que la relación social es la referencia de un sujeto a otro mediada por la sociedad, como lo es la cultura, estilos de vida, intereses e identidades a la que pertenecen los sujetos en relación. En cuanto que la sociedad ofrece lo que es necesario para realizar la mediación, es decir, los valores, los símbolos, las reglas, la relación puede asumir modalidades muy diversas. (2000: 44)

Se habló anteriormente de como Durkheim establece la configuración de las relaciones sociales en la solidaridad mecánica y la solidaridad orgánica profundizando en la comprensión y las características de la relación social entre los individuos como esta «consciencia colectiva» misma que se transforma simultáneamente con la sociedad.

Para Radcliffe-Brown la antropología social se ocupa de las formas de asociación que existen entre los seres humanos y, esta relación de asociación sólo puede existir como una parte de una amplia red de relaciones sociales (1986: 216-218). Distingue dos formas en que es un individuo en sociedad: el individuo y la persona, el primero es considerado como el organismo biológico; la persona como el complejo de relaciones sociales. Uno se estudia desde la fisiología y biología y el otro es el objeto de estudio de la antropología social.

Brown le da gran relevancia a la estructura social en el estudio de los fenómenos sociales, ésta es denominada como a) todas las relaciones sociales de persona a persona y b) la diferenciación de individuos por clase y papel social; sólo pueden estudiarse las personas en términos de estructura social.

Desde la sociología Peter L. Berger (2006) enuncia como la sociología no sólo determina lo que hacemos, sino también lo que somos. Constituye dos teorías para el entendimiento del papel y el comportamiento del individuo en la sociedad:

En la teoría del papel, el papel que desempeña una persona se define como una respuesta típica a una expectativa simbólica, el papel proporciona un patrón a seguir el individuo en una situación particular. “el papel forma, determina y modela tanto la acción como el actor [...] Normalmente, nos convertimos en el papel que desempeñamos” (pág,139). La teoría de los grupos de referencia (propuesto primeramente por Herbert Hyman en 1940) comenta que la afiliación o separación que tiene un individuo a un grupo trae consigo compromisos cognoscitivos.

Por tanto, el estudio de las relaciones sociales se encuentra inmiscuido en el ámbito de la sociedad y cuando ésta tiene parte de la estructura social, es decir tiene una posición establecida.

## Capítulo 2

---

### Antecedentes históricos del motoclub

## 2.1 Historia de la motocicleta

Una motocicleta, comúnmente conocida como moto, es un vehículo de dos ruedas impulsado por un motor. Está diseñada para transportar a una o dos personas y se controla mediante un manillar. Las motocicletas pueden tener motores de combustión interna o eléctricos, y son capaces de alcanzar altas velocidades y recorrer largas distancias.

En el caso de México la definición de motocicleta, según la NOM-001-SSPC-2021, en el punto 3.25 establece la motocicleta como:

Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros y/o de carga propulsado por motor de combustión interna, motor eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua nominal mayor a 1 KW (1.34 HP) o cuyo motor terreno) (ión tenga un volumen desplazado (cilindraje) mayor a cuarenta y nueve centímetros cúbicos, sin ser limitativo ni enunciativo una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta, motocicleta con “sidecar”, trimoto y cuatrimoto (cuadrimoto), con capacidad de operar tanto en carretera como fuera de esta (todo terreno) (Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana [SSPC], 2021, p, 4)

Para abordar la creación y evolución de la motocicleta se basará el recuento histórico que realiza Hendimotors (s/f). Sylvester Howard Roper inventó lo que puede ser considerada la primera motocicleta en 1867, con un motor a vapor creó un motor de cilindros accionado por carbono. En 1868 Louis-Barville Perreaux registró la primera patente de la moto.

No fue sino hasta 1885, que Wilhelm Maybach y Gottlieb Daimler construyeron una moto a cuatro tiempos, cuatro ruedas de madera y motor de combustión interna. Con una velocidad de 18 km/h y el motor constaba de 0,5 caballos que denominaron Daimler Reitwagen. En 1894 Hildebrando y Wolf Müller presentan en Múnich la primera motocicleta fabricada en serie y con claros fines comerciales, lo notable de esta moto es que se debía subir a ella en movimiento, pues sólo podía arrancarse hasta que se pusiera en marcha; se dejó de comercializar hasta 1897. París Eugene y Michel Werner incorporaron un motor a sobre la rueda delantera de una bicicleta, misma que se comercializó ese mismo año.

Tras ese precedente, en 1902 se inventó el Scooter (conocido como auto sillón) por Georges Gautier, de origen francés, fabricada en 1914 obtuvo gran popularidad. El escúter es una moto equipada con un salpicadero de protección, compuesta por dos

ruedas estrechas y un cuadro incorporado que permite al conductor permanecer sentado en lugar de a horcajadas.

En 1910 salió el Sidecar, un carro con una rueda lateral que se une a la motocicleta, consta de un bastidor de una sola rueda y una carrocería que protege al pasajero. La motocicleta se convierte en un vehículo de tres ruedas y se controla mediante el guro del manillar.

Tras estallar la Primera Guerra mundial el mundo de la motocicleta avanza considerablemente, ya que resultó muy práctica para usos militares. Es desde este momento cuando el cilindraje de las motocicletas aumenta.

La comercialización de la motocicleta en la historia corresponde a George M. Hendee y C. Oscar Hedstrom en Springfield, Massachusetts en 1901 al crear The Hendee Manufacturing Company, que a los años se denominó Indian Motorcycles.

Harley Davidson surgió cuando William S. Harley, Arthur Davidson, Walter Davidson y Bill Harley construyeron en Milwaukee, Wisconsin la primera motocicleta Harley-Davidson. Con experiencia en el sector del metal los cuatro jóvenes comenzaron construyendo en 1901 un motor. Tras varios prototipos en 1903 consiguieron crear su primera motocicleta completa. Para 1904 los cuatro fundadores y únicos trabajadores fabricaron 3 motos y 5 más para 1905; actualmente es considerada marca de motocicletas más reconocida por su costo y característica principal de personalizar la motocicleta es ligada a la rebeldía, a libertad, de rock'n' roll.

## **2.2 Clasificación**

Hoy por hoy existe una completa diversificación de las motocicletas, guiándonos de la tipología de los vehículos motorizados de dos ruedas que compila Pérez Diez (2018) Los vehículos motorizados de dos ruedas son definidos en la terminología anglosajona con el término: “powered two-wheeler” y el acrónimo PTW. La clasificación citada por Diez es tomada de la “Encuesta sobre la accidentalidad de los motociclistas” (Racc-Honda. 2013 en Pérez Diez 2018: 27-29)

Los ciclomotores son un vehículo de dos ruedas impulsado mediante un esfuerzo muscular de las personas sobre un mecanismo de transmisión de movimiento como pedales o manivelas. Estos vehículos son diseñados principalmente para circular en entornos urbanos.

Dentro de la clasificación de las motocicletas:

La motocicleta Naked se trata de una motocicleta deportiva que al no tener carenado frontal expone al piloto el contacto con el aire.

Motocicleta Scooter es un tipo de motocicleta destinado a un espacio urbano e interurbano, sus dimensiones reducidas proveen buena maniobrabilidad dentro de la ciudad.

Las motocicletas Sport Touring son vehículos que se clasifican dentro de la categoría de motocicletas deportivas destinadas a trayectos de largo recorrido. Dispone de un carenado frontal que permite el acoplamiento al piloto dentro de carenado mejorando la aerodinámica y reduciendo la fricción con el aire.

Las motocicletas Cruisers son motocicletas de grandes dimensiones con estilo clásico tienen asiento bajo y manillar alto que confieren en una posición de conducción con las extremidades adelantadas y la espalda extendida, esto para una posición cómoda de conducción, este tipo de motocicleta representa el 60% del mercado estadounidense.

Motocicleta Touring motocicletas de alta cilindrada y peso concebidas para hacer viajes de larga distancia. El carenado frontal con visera que permite una posición vertical del cuerpo del piloto contiene un depósito con elevada capacidad y cofres para ubicar equipaje.

Las Motocicletas Trail (off-road), dual-purpose (Doble uso) son vehículos para circular tanto por carreteras de asfalto como en tramos off-road Abarcan un amplio espectro de motocicletas y bridas entre vehículo de carretera y off-road.

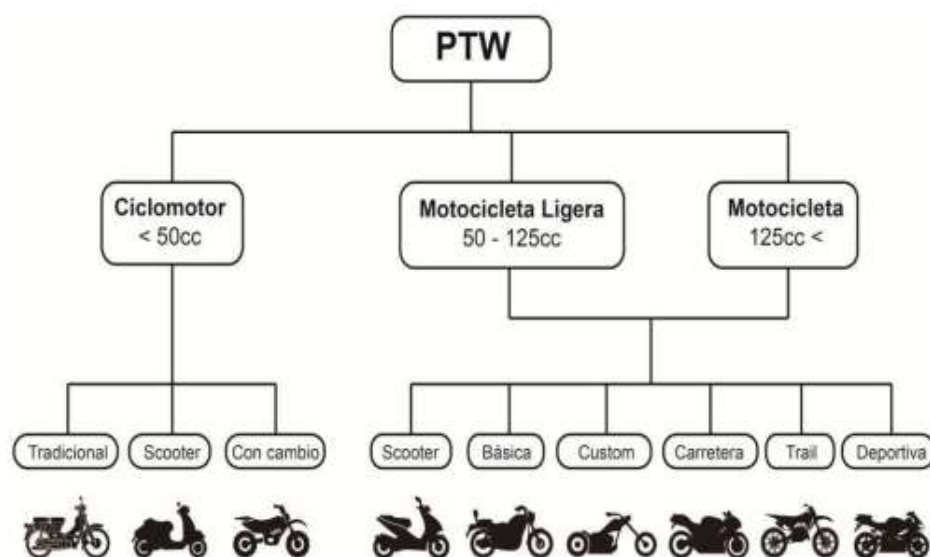
Motocicletas Sport son un tipo de motocicleta destinada a la conducción deportiva, la localización retrasada de los estribos permite adoptar una posición de piloto acoplada con la motocicleta mejorando la aerodinámica, reduciendo la fricción del aire y facilitando una conducción más agresiva.

Las Motocicletas Off-road se refieren a la conducción fuera de las carreteras pavimentadas o asfaltadas, en terrenos naturales como caminos de tierra, senderos, terrenos rocosos, arena, barro, etc. Las motocicletas diseñadas específicamente para el off-road suelen tener características como una suspensión de largo recorrido, neumáticos con dibujo profundo para un mejor agarre en terrenos sueltos, y una construcción más resistente para soportar el abuso del terreno irregular. Mientras que las motocicletas diseñadas para el on-road están optimizadas para la conducción en superficies pavimentadas

Las motocicletas Custom se tratan de vehículos modificados y personalizados partiendo de un modelo base o de un diseño exclusivo, personal y limitado. Se pretende crear un vehículo único, a gusto del consumidor.

Motocicletas Cargo se trata de motocicletas con la carrocería adaptada o que disponen de elementos que la habilitan para el transporte y reparto de mercancías. Suelen ser de media cilindrada, bajo precio e inminente uso urbano.

Gráfico 1 Clasificación de los PTW



Fuente: OCDE- OECD 2015 en Pérez Diez (2018)

## 2.3 El motociclista (biker)

Se denomina motociclista a aquella persona que conduce una motocicleta. Por otro lado, el término «biker» proviene del inglés y se refiere a un individuo que forma parte de la cultura del motociclismo, caracterizada por su pasión por las motos y la comunidad que se crea en torno a este estilo de vida, otra forma en que pueden ser llamados es «motero»

Estos términos abarcan a quienes eligen las dos ruedas como su medio de transporte y estilo de vida, experimentando el mundo de una manera única pues “Uno elige convertirse en motociclista, no nace siendo motociclista” (McDonald-Walker 2000: 44).

El fenómeno de los motociclistas tiene raíces que se remontan a principios del siglo XX, Dunale (2005) quien ha escrito al respecto, sitúa la segunda guerra mundial como el punto de inflexión en la historia del motociclismo.

Al terminar la segunda guerra mundial, un número significativo jóvenes regreso del combate. Muchos de ellos al regresar a casa se enfrentaron a una difícil transición a una vida civil, que resultaba monótona y, a menudo abrumadora. Algunos soldados veteranos, capacitados para operar motocicletas Harleys o Indians durante su servicio, encontraron en este tipo de vehículos una forma de reconectar con la sensación de libertad, se dice que, de igual forma, tomaron estas máquinas para aliviar el estrés acumulado por el conflicto.

Durante su servicio militar, muchos veteranos formaron lazos profundos que trascendieron la experiencia bélica, relaciones que se forjaron en las difíciles circunstancias del entrenamiento básico, donde debían afrontar retos extremos. En el contexto del combate, se convirtieron en hermanos de armas, unidos por las traumáticas vivencias de la guerra (Ciacchi; Barger et al.; Reynolds en Pérez 2018).

El trastorno de estrés postraumático (TEPT) es un trastorno neuropsiquiátrico muy incapacitante en el que los recuerdos asociados con el miedo de un evento traumático se generalizan de manera desproporcionada y se vuelven difíciles de superar. Los síntomas abarcan pensamientos intrusivos sobre el trauma, junto con alteraciones fisiológicas como un aumento en la frecuencia cardíaca y sudoración, además de pesadillas y flashbacks. (Banerjee et al., 2017)

Al regresar a su país estos síntomas se encontraron en una gran parte de los soldados quienes fueron relacionados con «locura», ante la incapacidad de reinsertarse a la sociedad (Alzate, 2015). Desde el análisis antropológico el Trastorno de Estrés Postraumático (TEPT) no sólo refleja el impacto individual que tuvieron los soldados tras volver de la guerra, sino la experiencia colectiva enlazada con un contexto histórico, social y cultural que se tenía en ese entonces.

Los soldados veteranos enfrentaron con el TEPT una serie de traumas que fueron resultado de la violencia extrema y la deshumanización vivida en el campo de batalla. Estos traumas no sólo afectaron a los individuos, también resonaron en sus comunidades, alterando las dinámicas familiares y sociales. El término "shell shock" (shock por bomba) fue utilizado para describir inicialmente los síntomas que presentaban muchos soldados, que incluían ansiedad, pesadillas y flashbacks.

La cultura militar, con su énfasis en la resistencia y la masculinidad, dificultó que muchos hombres buscaran ayuda, perpetuando un ciclo de sufrimiento silencioso. Es necesario considerar cómo las narrativas y los estigmas culturales dificultaron e implicaron el regreso de los soldados una lucha por reintegrarse en una sociedad que no siempre comprendía la profundidad de sus experiencias.

Ante esta perspectiva los soldados se sintieron atraídos a agruparse formando motoclubes, buscando un vínculo más profundo que el lazo sanguíneo, derivado de la

guerra y sus atrocidades. La moto, se convirtió en símbolo de ese malestar, y buscando revivir aquella emoción y paradójica libertad de los tiempos de la guerra, miles de veteranos se encontraron errando por las carreteras americanas en grupos, dando origen a las famosas bandas de motoristas.

Ahora bien, es necesario considerar que un biker no es cualquier persona que maneje motocicleta. Las personas que utilizan la moto como medio de transporte o para realizar su trabajo, repartidores de comida, distribuidores de entregas de mercancía en línea no necesariamente se identifican como motociclistas. Por el otro lado la comunidad biker tiene delimitado lo que puede ser considerado o no que una persona sea biker.

“Demográficamente, un motero “real” en Europa o Norteamérica es probablemente un hombre profesional de unos 40 años, pero sería un error confundir una mayoría estadística con la “realidad”. En cambio, probablemente sea más útil entender la imagen del motero como una especie de moneda cultural, algo que circula por los medios y la imaginación de los ciudadanos, que tiene un valor común confiable (todo el mundo entiende al motero “fuera de la ley”, pero que funciona no para identificar a los miembros de un grupo social en particular, sino para encarnar un conjunto de valores culturales (rebeldía, hablar de manera arriesgada, proletariado) (McDonald-Walker, 2007: 157)

Para términos de esta investigación, el enfoque estará en los motociclistas que se identifican y sienten pertenencia con la cultura biker.

## **2.4 El motoclub**

A partir del periodo inicial con la popularización, difusión y comercialización que tuvieron las motocicletas desde 1901, se estableció la formación de asociaciones y clubes de motociclismo. El establecimiento de la «Federation of American Motorcyclists» (FAM) data al New York Motorcycle Club uno de los primeros clubes conocidos (Dunale, 2005) que, en asociación con Alpha Motorcycle Club of Brooklyn formaron la FAM.

La misión de la recién creada FAM enuncia que: “Sus objetivos serán fomentar el uso de motocicletas y promover los intereses generales del motociclismo; determinar, defender y proteger los derechos de los motociclistas; facilitar los viajes; ayudar a la buena circulación por carreteras; y asesorar y ayudar en la regulación de las carreras de motocicletas y otras competiciones en las que participen motocicletas”. (traducción mecánica, American Motorcyclist Association, 2024)

La FAM se mantuvo activa durante más de diez años, alcanzando 8,247 miembros en 1915. Sin embargo, debido al agotamiento de sus posibles integrantes por la Primera Guerra Mundial, la organización cerró en 1919. Durante su existencia, la incipiente industria de las motocicletas en Estados Unidos se consolidó, evidenciado por la creación de varias asociaciones comerciales, siendo la más influyente la Asociación de Motocicletas y Comercios Afines, establecida en 1916. Aunque dominada por la industria, el Comité Educativo de la M&ATA empezó a registrar motociclistas y clubes y a fomentar las actividades relacionadas con las motocicletas en 1919, ocupando el vacío dejado por la FAM.

Después de cinco años de crecimiento continuo, los Comités Educativos y de Competición se reorganizaron bajo el nombre de Asociación Americana de Motocicletas el 15 de mayo de 1924, marcando la fundación oficial de la AMA. Esta nueva asociación fue creada por la M&ATA con el objetivo de gestionar el registro y las actividades de los motociclistas, emitir sanciones para eventos nacionales y atender a los miembros de la industria de las motocicletas.

Actualmente, la Asociación Americana de Motociclistas se destaca como una de las organizaciones de defensa de motociclistas más grandes del mundo, cumpliendo de manera activa su misión de promover el estilo de vida asociado a las motocicletas y asegurar el futuro del motociclismo (American Motorcyclist Association, 2024)

### **2.4.1 Los sucesos de Hollister de 1947**

En la década de 1930, Hollister fue sede de las carreras populares organizadas por la Asociación de Motociclistas Americanos. Los asistentes participaban en el «Gypsy Tour»<sup>5</sup> de la AMA. Las competencias cesaron tras la entrada tardía de Estados Unidos en la guerra, pero se reanudaron en 1947, —como se mencionó anteriormente— tras el acercamiento de los veteranos de guerra con las motocicletas la AMA reanudó las competencias, siendo bien recibidas por los comerciantes locales como una valiosa fuente de ingresos.

Los veteranos formaron numerosos motoclubs, con nombres como ‘Jackrabbits’, ‘13 Rebels’ y ‘Yellow Jackets’. Sus miembros usaban suéteres del club, disfrutaban de paseos, bebidas y fiestas juntos, y realizaban excursiones informales al campo, sin rivalidades entre ellos.

---

<sup>5</sup> El Gypsy Tour American Motorcyclist Association era un evento de motociclismo se celebraba desde finales de los años 30 hasta los 70, se trataba de un rally que recorría diferentes lugares, promoviendo el motociclismo y la camaradería entre los motociclistas. Los participantes podían disfrutar de carreras, exhibiciones y actividades sociales, todo en un ambiente festivo.

Se dice que el mito original de la cultura biker surgió a raíz de los sucesos en Hollister en 1947. Al ser Hollister la sede de un evento de “Gypsy Tour” acudieron muchos motociclistas, varios motociclistas cuenta Espíritu Ryder compitieron alcoholizados en aceleradas carreras, competencias improvisadas, llevando entre 50 y 60 motociclistas heridos y la detención de algunos por delitos menores como embriaguez pública y conducción temeraria.

Lo inquisitivo de este suceso es que periódicos como el San Francisco Chronicle exageraron lo ocurrido con palabras como «terrorismo» y «pandemonio» relatando de forma de alarmista los sucesos en Hollister. Esta noticia por sí misma no tuvo trascendencia. Sin embargo, fue gracias a Barnet Peterson (fotógrafo del San Francisco Chronicle) que tomó una famosa fotografía para la cultura biker, un motociclista ebrio subido en una Harley-Davidson sosteniendo en cada mano una cerveza rodeado de cervezas en el piso, mirando a la cámara de forma despectiva. Esta fotografía fue publicada en un artículo de la revista Life con el título "Las vacaciones del ciclista: él y sus amigos aterrorizan la ciudad" el 21 de julio de 1947, donde se informaron los hechos exagerando las atrocidades cometidas por los motociclistas

Imagen 1. Día feriado del ciclista



Fuente: Revista Life, 1947

### **2.4.2 El origen del 1%**

Frente a la mala imagen que daban a relucir los títulos sensacionalistas que abarcaban el evento en Hollister. Se afirma que la AMA publicó un comunicado absteniéndose de responsabilidad al decir que los causantes de tales disturbios no pertenecían a la asociación y que el 99% de los motoristas eran gente sana, decente y responsable. Algunas versiones dicen que de ahí nace el 1% de los motoclubes otros, de la respuesta que hace Life hablando del mínimo porcentaje de motoristas como causantes de los disturbios. (Freetime Biker 2012 y Dunaley 2005). Se convirtió en una situación donde los motoristas tradicionales y las asociaciones intentaban alejarse del mito de Hollister. Añadiendo que, entre los años 1960 y 1970 al regresar de la Guerra de Vietnam muchos veteranos fueron rechazados por la sociedad, estragos de la guerra de los que fueron partícipes. Al buscar un sentido de pertenencia, se unieron a clubes de motoristas y en especial al uno por ciento. Donde le dieron la espalda a la declaración de la AMA reclamando el 1%.

## **2.5 El motoclub en el mundo. La cultura biker**

A partir de la historia publicada de Hollister hubo una comercialización y dramatización de los motociclistas en el panorama cinematográfico hasta la actual construcción de la cultura biker. Ahora bien, se enuncia el panorama cinematográfico porque es aquí donde se realiza la mayor difusión de la imagen, representación, cualidades y vivencias de la cultura biker.

«The Wild One» es una película de 1953 protagonizada por Marlon Brando. La trama sigue a Johnny Strabler (Marlon Brando), el líder de un club de motociclistas llamado los Black Rebels. Tras un violento enfrentamiento con otra pandilla en un pueblo cercano, Johnny y su grupo llegan a una pequeña localidad donde causan alboroto. La llegada de los motociclistas perturba a los residentes, creando tensiones entre ellos y la comunidad, donde se realiza una historia de romance. La película explora las dinámicas de autoridad junto a la rebelión juvenil en búsqueda de la libertad personal, reflejando los conflictos internos del protagonista y las consecuencias de su estilo de vida. Convirtiéndose en un icono de la cultura biker

La representación de los motociclistas en «The Wild One» marcó un antes y después en la percepción de la cultura biker pues inmortalizó la figura de Johnny Strabler con chaqueta de cuero, mezclilla y su motocicleta estableció el arquetipo de «motociclista» que definió el imaginario social del motociclista; inspirando en otras películas como «Easy Rider» de 1969 sigue a dos motociclistas que, a diferencia de The Wild One se representa el biker, como aquel que no busca pleitos y que en sus

asuntos busca la tranquilidad y la libertad, en esa época muy al estilo hippie. Se muestra además como un icono de la contracultura enfrentando hostilidad y rechazo en una sociedad conservadora.

Otros títulos que contribuyeron a la representación de motociclistas como figuras rebeldes y, a menudo peligrosas son «The Wild Angels» en 1966; «Hell's Angels on Wheels» de 1967; «One Percent» en 1970; «Stone» de 1974; «The Motorcycle Diaries» producida en 2004 así como «Biker Boyz» en 2003.

La historia cinematográfica de la cultura biker ha evolucionado partiendo desde la representación simplista del biker estereotipada hasta retratos más complejos y matizados. A lo largo de las décadas, las películas han capturado no solo la estética y el estilo de vida de los motociclistas, sino también sus luchas y deseos.

Dentro de la representación contemporánea debemos agregar «Sons of Anarchy» producida en 2008 y hasta 2014 como serie, tuvo un impacto significativo en la cultura biker y en la percepción de los motoclubes al presentarlos como un grupo de individuos complejos, con luchas personales, deseos y códigos de honor, en lugar de reducirlos a meros delincuentes. Como un punto esencial, la serie exploró profundamente los códigos de conducta y la lealtad que rigen la vida en un club de motociclistas, resonando especialmente con la comunidad biker que aprecia y vive por estas tradiciones. A través de esta narrativa «Sons of Anarchy» ofreció una representación más realista de la vida en un club, mostrando no solo la camaradería y la hermandad que se desarrollan entre sus miembros, sino también los conflictos internos y externos que enfrentan.

En la literatura hay todo un universo narrativo en torno a los motoclubes, explorando sus dinámicas, códigos de lealtad y estilo de vida; de las cuales pueden destacarse «The Last Ride» de Greg Kihn; «Riders» de J.J. Kearns «Reaper's Property» de Joanna Wylde; «Blackwings MC» de Teagan Brooks; novelas que abordan las aventuras y el sentido de pertenencia de los motociclistas. Por otro lado, se han introducido temas como el romance, la acción y el drama en la literatura contemporánea sobre el motociclismo, un ejemplo es «The Death Lords» de Ella Good que sigue a un motoclub ficticio llamado “The Death Lers” centrándose en sus miembros, sus relaciones y las tensiones que se enfrenten en el mundo biker. La saga aborda la búsqueda de identidad individual dentro del contexto de pertenecer a un grupo, algo que muchos motociclistas, miembros de motoclubes experimentan.

Las representaciones de los motociclistas han evolucionado desde las imágenes estereotipadas de los años 50 y 60, donde se los veía como meros delincuentes, hasta retratos más matizados que exploran la lealtad, la comunidad y la búsqueda de identidad. La evolución de la representación cinematográfica y literaria de los bikers

ha contribuido a una percepción más rica y diversa de esta cultura. A través de estos relatos, los motociclistas se han convertido en símbolos de independencia y espíritu aventurero, resonando con un público que valora la autenticidad y la rebeldía. Aunque la cultura biker sigue enfrentando estigmas, el cine ha jugado un papel crucial en humanizar a sus personajes, mostrando la complejidad de sus vidas y su relación con la sociedad.

Centrándonos en los motoclubes como una parte esencial en la cultura biker, así como elemento central en la vida de muchos motociclistas. Los club de motos han crecido y se han diversificado a nivel mundial, adaptándose a diferentes contextos sociales y culturales, estos pueden variar de tamaño, de estructura cada uno con sus propios ideales, normas y valores. En términos generales son grupos sociales donde se celebra la pasión por las motocicletas, realizan eventos y reuniones donde se establece una relación de solidaridad entre sus miembros desarrollando lazos profundos a través de experiencias compartidas y rituales.

Los elementos que definen la cultura biker pueden ser diversos, Washco-Castro (2020) enuncia dos características evidentes de dicha cultura. La primera son el tipo de motocicletas personalizadas (mayormente Harleys Davidson) que son utilizadas por los motociclistas. Y la segunda refiere a la forma de vestir característicos con ropa color negro, botas y el característico chaleco con parches.

Al explorar los aspectos de la cultura biker la estética es inconfundible. La vestimenta como una forma crucial de expresión las chaquetas de cuero negro forman parte del estilo distintivo. Las motocicletas son el parteaguas de la cultura biker pues sin motocicleta no se puede ser biker. La peculiaridad de éstas expresa el estilo personal e incluso la elección de motocicleta refleja el estatus dentro de la comunidad. Los motoclubes son muy diversos dentro de la comunidad, pero todas estas organizaciones con estructuras jerárquicas fomentan la lealtad, solidaridad y el compañerismo. Los eventos, competencias y reuniones son parte del estilo de vida tanto como las normas e incluso los tatuajes.

Sin embargo, la cultura biker se define por una serie de elementos que van más allá de las motos y la estética, trascendiendo al plano intrínseco, al sentido de comunidad y hermandad que viven los motociclistas. Son los símbolos, los rituales, los significados, los valores, las representaciones y el sentido de pertenencia los que hacen de ésta una identidad compartida.

## **2.6 El motoclub en México**

En el caso de México la historia de la motocicleta comienza en el siglo XX cuando se comenzaron a importar las primeras motocicletas de marcas europeas y

estadounidenses como Harley Davidson, Indian y Triumph. A partir de su popularidad las motocicletas eran consideradas como objetos de lujo y eran utilizadas principalmente por el ejército y la policía. Durante la Revolución mexicana entre 1910 y 1920 Pancho Villa fue fanático de las Indian Motorcycle, se dice que en muchas ocasiones realizaba largos viajes a bordo de su motocicleta utilizándolas como herramientas de comunicación y transporte (México desconocido, s/f)

De acuerdo con las cifras oficiales Santillán y Hernández (2023) registran casi 7 millones de unidades en circulación donde aproximadamente el 80%, (más de 5 millones de unidades) se utilizan para actividades relacionadas con el trabajo. Dentro de los estados con mayor registro de motocicletas se encuentra en primer lugar el Estado de México con 1,057,00 unidades, seguido de Jalisco con 733,824; Ciudad de México con 608,265; Guanajuato 498,350 y Veracruz con 378,265 unidades.

Los motoclubes en México comenzaron a formarse en la segunda mitad del siglo XX. Algunos de estos fueron Motoclubes que se crearon en Estados Unidos y se expandieron hasta México como el caso de, Bandidos MC creado en 1966 con presencia en México desde hace varias décadas, Warlocks MC en 1960, Hells Angels MC 1948 cuenta con varios capítulos alrededor de México (Motoclubs México)

No se dispone de información precisa sobre la cantidad actual de motoclubes en México. Una fuente para obtener información es el 'Directorio de Motoclubs en México', que registra un total de 46 motoclubes (con mayor presencia en el Estado de México). Sin embargo, esta cifra no refleja adecuadamente la situación real de motoclubes en el país, sin considerar aquellos que no se encuentran registrados.

De manera más efectiva se encuentra la red social 'Facebook', donde gran cantidad de motoclubes disponen de una página dedicada en la que comparten información sobre eventos, reuniones, rodadas y otras actividades. Sin embargo, el reconocimiento real de estos motoclubes se mantiene dentro de la comunidad motociclista.

Además, esta presencia puede evidenciarse en grandes concentraciones y eventos de motociclistas, tales como “La Semana de la Moto” en Mazatlán, el “Salón Internacional de la Motocicleta México (SIMM)”, “Bendición de Cascos”, “La soberana” en Aguascalientes, “La moto fiesta” en León, “Laca moto” en Acapulco entre otros donde se reúnen alrededor de 35,000 personas de diversos motoclubes.

## Capítulo 3

---

Bajo el mismo color.  
Una mirada a la vida del Motoclub

En un rincón vibrante de la ciudad, donde el sonido de los motores ruge como un canto ancestral, se despliega un mundo fascinante y complejo: el de los motoclubes. Este mundo, alejado de las miradas convencionales, está tejido por individuos que comparten una pasión desbordante por las motocicletas y, más allá de eso, por un conjunto de valores, prácticas y ritos que les otorgan una identidad única. Los miembros de estos motoclubes no son simplemente motociclistas, sino parte de una hermandad que forja sus lazos a través de experiencias compartidas, símbolos que los representan y rituales que dan forma a su cotidianidad.

La etnografía que se presenta en este trabajo se adentra en la vida de estos individuos, explorando las dinámicas internas del motoclub y desentrañando las complejidades de su vida cotidiana, así como sus experiencias e interacciones. A través de esto, se busca proporcionar una visión detallada y cercana de este mundo, analizar los simbolismos que emergen en la práctica del motociclismo y las representaciones, emociones y ritos, así como los desafíos que enfrentan.

### **3.1 El motoclub**

#### **3.1.1 La creación de un motoclub**

El motoclub visto como una agrupación, es un grupo social organizado por personas que les apasionan las motos y deciden hacer de este su estilo de vida, se establece por jerarquías y, se regula por un reglamento y sanciones. Se identifican con colores donde surgen y se crean significaciones, emociones y una identidad colectiva en torno al motoclub; pero esto no es algo que se haga de la noche a la mañana, intervienen varios factores, y se asume una responsabilidad.

Algunos motoclubes empiezan como motopandilla, el motoclub con el que colaboré inicio de esta forma, motopandilla hace referencia a un grupo de motociclistas que se reúnen, conviven salen y hacen rodadas.

Rodamos sin colores, sin parches ni nada, unidos aquí, este como un año y cachito después nosotros mismos decidimos portar los colores, pero sin el MC como debe de ser... [Entrevista 3, 2023]

Cuando los miembros de una motopandilla deciden y establecen los colores para portar; cambian y se autonombbran motogrupo, es la misma configuración de personas, pero cuando salen y hacen rodadas usan colores que hacen que se identifiquen y pertenezcan a un mismo motogrupo.

Puede notarse aquí que la creación de motopandilla y motogrupo es inicialmente por los miembros, en la motopandilla que se juntan motociclistas para rodar y pasar tiempo juntos, en el motogrupo hay una organización para portar colores y definirse ser parte del motogrupo como el inicio de una identidad. Sin embargo, para el establecimiento de un motoclub intervienen terceros:

Y sí, empezamos a pensar, este el nombre, en los colores, nosotros le llamamos colores, pero no nada más es hacerlo por hacerlo. Tiene uno que ver a otros motoclubs para solicitar una especie de permiso. [Entrevista 1, 2023]

Para el MC el paso de motogrupo a motoclub se debió al reconocimiento que tenían de otros motoclubes:

Después los mismos motoclubs nos fueron reconociendo y nos fueron diciendo, o sea, ¿por qué no aportan el MC? [Entrevista 3, 2023]

Este permiso se establece hacia los motoclubes que se encuentran más cercanos al motogrupo, como podría pensarse implica pedir consentimiento a motoclubes cerca territorialmente de crear un motoclub, la territorialidad tiene un factor importante debido a cuestiones de movilidad y espacio, es decir, una de las actividades esenciales de los motogrupos y motoclubs son las rodadas, donde en un espacio de territorio se encuentran varios motoclubes resulta lógico que se encuentren recurrentemente, por lo que al tener este permiso de otros motoclubes pueden rodar libremente.

Ahora bien, este permiso puede ganarse como en el caso del motoclub, ellos comentan como al ser motogrupo asistían a eventos, realizaban rodadas y conocían a otros motoclubes, esta participación fue lo que los llevo lograr el permiso de otros motoclubes:

Cuando haces las cosas bien en este ambiente, deben de pasar ciertas cosas para que tú puedas ser reconocido como motopandilla, como motogrupo, como motoclub, entonces en el momento que nosotros empezamos a ser reconocidos como motoclub, se nos dio el apoyo de parte de varios motoclubs [...] me dijeron, pues ya es hora de que ya lo porten, o sea, ustedes ya no pueden seguir fungiendo como motogrupo, porque ustedes ya van más allá. [Entrevista 3, 2023]

A partir de este establecimiento y el apoyo de otros es cuando puede crearse un motoclub, y esto implica en gran medida una formalidad al constituirse como MC y por ende tener lineamientos. Sin embargo, es necesario explorar los colores del motoclub.

### 3.1.2 Los colores del MC

Se le llama «colores» a los chalecos de cuero negro con parches que identifican a un motoclub y pueden representar diversas cosas; por un lado, están los rocks (parches) que muestran la información del motoclub, (el nombre del motoclub, la localidad y el logo), por otro lado, denotan una identidad colectiva, se convierten en un símbolo de pertenencia.

Este sentido de identidad se refleja claramente en la elección del nombre del motoclub, los colores y el significado que tiene para el MC.

El logo es un símbolo gráfico, un diseño que representa al motoclub, tiene como función principal identificar y distinguir un motoclub de otro. En estos casos reflejan los valores y la identidad del motoclub.

Los colores se dividen en tres rocks uno donde muestran el nombre del motoclub, mientras que a un lado se encuentra "MC" denotando su estatus de ser motoclub, el segundo el lugar, indicando la ubicación del club y el tercero con el logo del motoclub. A esto se agrega los parches con el nombre del motoclub, el logo y el cargo en la parte delantera del chaleco. (Como se visualiza en la imagen 2)

Imagen 2. Colores



Fuente: Hit the road motoblog (2021)

Es a través de estos colores que un motoclub denota su colectividad de pertenecer a un mismo motoclub y al mismo tiempo, se distingue ante otros pues ningún otro motoclub puede tener el mismo nombre y el mismo logo como lo expresó un integrante:

Entonces aquí también se trata de, una ser original, otra en el momento que alguien ocupa el nombre de otro motoclub, se hace una guerra inmediata [...] o demuestras que lo mereces y se lo quitas al otro o los que ya estaban te lo quitan a ti por... por estar usurpando. [Entrevista 3, 2023]

Otro entrevistado de igual forma comenta

O sea, nadie puede traer nuestro logo, ni nosotros podemos traer el de otro. [Entrevista 1, 2023]

Un aspecto que resalta en los colores es el uso de calaveras en los logos, esta es una representación general de los motoclubs y abiertamente comentada:

Pueden ser similares si te das cuenta, la mayoría de los motoclubs traen calaveras” “Es muy emblemático lo que pasa que los cráneos, las calaveras. Para empezar, no sabes si es hombre o mujer, no sabes si es negro o es blanco, no sabes si fue de dinero o no. [Entrevistas 1 y 3, 2023]

Este uso general de la calavera no solo crea una identidad visual compartida entre los motoclubes, sino que también promueve un sentido de igualdad. Además, este símbolo invita a la reflexión sobre la fragilidad de la vida y la necesidad de vivir plenamente, un mensaje que resuena profundamente entre los motociclistas con las representaciones que tienen en torno a la muerte (mismas en las que me adentraré más adelante) En este sentido, las calaveras no solo son un elemento estético, sino que también engloban los valores y la comunidad que caracteriza a la cultura motera y específicamente a los motoclubes.

### **3.1.3 Representaciones en torno a la moto**

El primer elemento que debe tener una persona para ser considerada biker es claramente, la motocicleta. El poseer una motocicleta en primera instancia permite realizar las actividades de pasear, rodar y movilizarse con otros bikers, además de ser el primer requisito para integrarse a cualquier motoclub.

Esta práctica se dota de significados para los bikers como lo comenta un integrante:

Mira para subirte a una moto, te subes con adrenalina forzosamente, pero te gusta, o sea, te gusta, sientes la emoción, sientes la brisa, sientes la naturaleza, o sea, si es una cosa muy diferente, muy diferente. [Entrevista 1, 2023]

Además, se establece una relación de un biker con su moto y esta se muestra como íntima y personal como lo expresa también:

El gasto en una moto, pues se oye chistoso, pero los que tienen novia, pues es como tener dos novias [...]Por ejemplo, es como tener otra mujer. Porque requiere, requiere atención, también, requiere amor, la motocicleta, en qué aspecto el amor; que ya le falta esto, pues hay que ponerse; que ya le hace falta aquello pues hay que ponérselo; o sea, no nomás es de que ahí tengo la moto y ahí se va acabando. Y para que la moto dura, además de que la moto es la seguridad de uno. [Entrevista 1, 2023]

Como puede verse hay una relación de significado que se establece con las motos donde la atención y el cuidado que se les brindan a las motos reflejan una conexión emocional profunda. Esta analogía con las relaciones personales destaca cómo los pilotos perciben a sus motos no solo como máquinas, sino como compañeras que requieren dedicación y compromiso. La frase “es como tener dos novias” sugiere que el vínculo con la moto puede ser tan complejo y demandante como una relación romántica.

Además, esta conexión puede interpretarse como un reflejo de la identidad del biker. La moto como se muestra no es solo un medio de transporte, sino una extensión de sí mismo, que permite expresar su personalidad, su estilo de vida y su sentido de pertenencia al motoclub y al motociclismo en general. Esto en relación con el mantenimiento de la moto, en el mundo del motociclismo la estética es un aspecto esencial por lo que las motos personalizadas son motivo de orgullo y representan la relación del piloto con su moto donde la valoran, la cuidan y quieren a su motocicleta, fortaleciendo así el sentido de pertenencia hacia la comunidad.

Esto se podía observar al finalizar las reuniones donde los miembros se reunían para charlar y pasar el rato, es muy común que algunos se junten alrededor de las motocicletas, o se sienten en ellas para conversar; en algunos casos un piloto decía, “le puse luces nuevas” entonces iban a ver su moto, y enseñaba las modificaciones que le hizo, ante esto otros pilotos le comentaban lo bien que había quedado y mostraban su apreciación por las modificaciones.

Cuando se señala que en el mundo del motociclismo la estética es un aspecto esencial se hace referencia a como los pilotos ven a sus motos como expresiones de identidad. Esta práctica de comprar y personalizar la moto para después enseñarla a otros bikers,

el exhibir la moto resulta parte de la convivencia de los motoclubes, donde la moto se convierte en el hilo conductor que une a sus miembros.

Por otro lado, la personalización de una moto tiene otras significaciones más profundas: la moto de un piloto demuestra su personalidad y su gusto, y además otorga un estatus dentro de la comunidad. De hecho, surgen distinciones y diferencias por el estilo, el modelo y la personalización de la motocicleta; esto se ve claramente por las diferencias de la cilindrada en las motocicletas.

La cilindrada (cc) en términos generales y de acuerdo con lo que se puede aprender estando con ellos es qué tanto puede correr una motocicleta, mecánicamente hablando se refiere al volumen del espacio dentro de los cilindros del motor, generalmente medido en centímetros cúbicos (cc). Este valor es crucial porque influye en la potencia y el rendimiento del motor: a mayor cilindrada, generalmente, mayor potencia y torque puede generar la moto. Por ejemplo, una moto con una cilindrada más alta suele ser más potente y adecuada para velocidades y distancias mayores, mientras que las motos con cilindradas menores son típicamente más ligeras y manejables para uso urbano.

Los pilotos suelen optar por motocicletas con grandes cilindradas, ya que estas son más adecuadas para realizar rodadas de largas distancias, donde se requiere un motor potente para afrontar el viaje. Esta preferencia por cilindradas altas a menudo se convierte en un estándar dentro de los motoclubes. De hecho, hay motoclubes que no aceptan a pilotos con motos de cc pequeña y se hacen diferencias entre los pilotos.

Es que, o sea, te ven así (mira por encima del hombro) pues tu traes una moto 125 pues yo traigo una 500, o sea tú no eres de mi categoría... [Entrevista 1, 2023]

Esta jerarquización no solo refleja una cuestión de rendimiento, sino también una construcción de identidad dentro de los motoclubes. Las cilindradas más altas no solo simbolizan poder y capacidad, sino que también establecen un sentido de pertenencia y estatus. Los pilotos con motos de mayor cilindrada a menudo se sienten respaldados por la potencia de sus máquinas, lo que puede influir en su confianza y en cómo son percibidos por los demás.

En el caso del motoclub comentan que ellos no hacen esta distinción y aceptan cualquier cilindrada, por lo que dentro del motoclub pueden visualizarse motocicletas con diversas cc, unas más pequeñas y otras más grandes. Sin embargo, en el caso de las rodadas, inevitablemente salen a relucir estas distinciones especialmente cuando se trata de quienes participan en rodadas a otros estados que involucran grandes distancias.

Las motos de mayor cilindrada, gracias a su capacidad para cubrir largas travesías sin problema alguno, tienden a dominar estas rodadas, lo que puede generar un sentido de diferencia entre los pilotos. Aquellos con motos más pequeñas pueden sentirse limitados, no sólo en términos de velocidad, sino también en la capacidad de mantener el ritmo durante trayectos prolongados, pues las motos con cc más grandes necesitan bajar el ritmo para que todos vayan juntos, esto incluso puede generar malestar en los pilotos con motos grandes como comenta uno, cuando va en rodada con el motoclub su moto se calienta porque tiene más potencia y no puede ir tan lento junto con las otras motocicletas:

Él ya sabe que si me arranco no es por otra cosa, si no lo necesita mi motocicleta. [fragmento de conversación agosto, 2023]

Otra forma de ver estas distinciones son las bromas y burlas dentro de la convivencia del motoclub cuando un piloto tiene una moto con menor cilindrada llegan a llamarla “una motito” y en la rodadas comentar “no llega, con esa no puedes”, “a cada rato se te va a parar”. Estas dinámicas de humor pueden parecer inofensivas, pero subrayan las diferencias que existen internamente respecto a la cilindrada.

Si bien dentro del motoclub hay un esfuerzo por mantener un ambiente inclusivo, estas distinciones respecto a la cilindrada son innegables. Los pilotos son conscientes de su lugar por la cilindrada de su moto, lo que puede influir en su confianza y en su experiencia en las rodadas. A pesar de la solidaridad y la pasión compartida por el motociclismo, las diferencias en cilindrada pueden crear una sensación de estratificación que, aunque sutil, afecta las relaciones entre los miembros del grupo.

### **3.1.4 Reuniones**

Las reuniones en un motoclub son encuentros regulares donde los miembros se congregan para discutir temas relevantes, planificar actividades y en general donde pasa la mayor parte del tiempo el motoclub reunido. Estos encuentros generalmente suceden normalmente una vez por semana, como el caso del motoclub con el que se colaboró, en estos espacios es donde se forjan los lazos de solidaridad, se comparten experiencias, se hablan temas de interés y se genera el sentido de comunidad.

El espacio donde se llevan las reuniones puede ser diverso, desde una plaza pública, un parque, un área común en la localidad o en su caso una casa-club, llamada así pues se realiza en una casa y es del motoclub. La elección de la casa o el lugar donde el motoclub se reúne es cuestión del motoclub de acuerdo con lo que comenta un integrante:

Hay quienes, por ejemplo, hay motoclubs que rentan una casa, o un cuartito o un jardín o un x, pero pues imagínate pagar renta al mes por 4 veces, por 4 días y por el decir 4 días. pues es, es en sí un rato. Nosotros, anteriormente en el motoclub anterior, teníamos la casa-club por ahí y pagábamos renta, pero luego es el problema, “yo no tengo” Todos dicen que sí, y a la mera hora nadie acepta y, es en si el problema. [Entrevista 1, 2023]

Ahora bien, se denota que, la connotación de casa-club tiene que ver con el lugar de encuentro del motoclub, donde realizan la mayor parte de la convivencia, (esto por las rodadas, los eventos y fiestas) es el espacio de interacción del motoclub.

Dentro de estos encuentros suceden reuniones internas en el motoclub, primeramente, se encuentran las juntas en las que se pueden hablar de los eventos a los que se quieren asistir, las actividades que pueden realizar y la organización de estas, en estas juntas todos pueden participar. Al mismo tiempo están las juntas oficiales donde se abordan temas específicos del motoclub, las cuestiones internas y las decisiones que toman, en estas juntas es donde se abordan los temas importantes del motoclub, solo los full parch (más adelante se aborda la distinción de quienes son full parch) pueden hablar, es decir, solo los full tienen voz y voto en estas juntas

Los amigos no deben hablar en las juntas. Ellos no tienen todavía derecho de opinar, decir, proponer, ellos nada más están prácticamente de oyentes. [Entrevista 1, 2023]

Otras reuniones son las de mesa, donde solo están presentes los cargos de la mesa: presidente, vicepresidente, tesorero, secretario y sargentos de armas. Por otra lado se encuentran las reuniones de mujeres, estas reuniones suceden después de las juntas oficiales y obviamente sólo participan mujeres del motoclub.

La importancia y la representación que tienen las juntas para el motoclub se puede analizar a partir del espacio donde suceden estas, las juntas normales y las oficiales suceden en la cochera de la casa-club con la participación de todos, mientras que las reuniones de mesa y la reunión de mujeres suceden dentro de la casa. Esto no solo establece una diferenciación en el tipo de juntas, sino que también implica diversas consideraciones, como la naturaleza e importancia de lo que se habla, la postura que toma el motoclub con respecto a una situación, situaciones personales, problemas internos, entre otras cosas. Además, el hecho de que las juntas se hagan dentro de la casa tiene implicaciones en las relaciones dentro del grupo, es decir, quienes pueden estar adentro tienen participación en cuestiones más importantes del motoclub. Este aspecto por sí mismo refleja la dinámica estructural del motoclub.

### 3.1.5 Rodadas

Una rodada en el motociclismo se refiere a un paseo o viaje realizado por un grupo de motociclistas. Estas salidas pueden variar en distancia y duración, desde cortas salidas de unas pocas horas hasta viajes más largos que abarcan varios días.

Para el motoclub lo esencial en una rodada es la colectividad, no implica ir solo, sino rodar junto con su motoclub, el hecho de compartir la experiencia de rodar les permite a los miembros del motoclub fortalecer una identidad colectiva. Esto se visualiza en la experiencia de uno de los pilotos:

No te ha tocado, creo que no, pero hemos salido en la madrugada y, en la carretera hemos visto salir el sol. Nos ha tocado que en la carretera vemos salir el sol, vemos cómo se mete. Y hay algo bien importante, bien chido, si vas hasta enfrente y ves tu espejo vez a todos los que vienen atrás de ti, si vas hasta atrás, ves hacia enfrente y ves todos los que van contigo, a quienes vas cuidando si vas en medio volteas enfrente o volteas atrás y sabes que no puedes quedarte porque vas a hacer que se queden los demás, no puedes adelantarte porque te vas a ir solo, es una unión, es una hermandad. [Entrevista 3, 2023]

Puede verse que hay un sentido de conexión y responsabilidad compartida que no solo enriquece la experiencia de cada rodada, sino que también establece la base de un vínculo emocional profundo entre los integrantes del motoclub. Cada uno tiene un papel en la dinámica del grupo, lo que refuerza la idea de que no solo están viajando juntos, sino que también se cuidan mutuamente. Esta hermandad se convierte en un valor central, donde cada miembro se siente respaldado y parte de algo más grande que sí mismo.

### 3.1.6 Capítulos

Cuando un motoclub se expande y llega a un alcance regional, nacional o internacional puede distribuirse en capítulos, estos son como un anexo de la sede del motoclub, es decir del motoclub original.

La creación de un capítulo de un motoclub puede ser por expansión o por la organización de varios motociclistas que quieren formar parte de un motoclub, como el caso de motoclub, la sede tiene su capítulo, esto se ejemplifica con la entrevista que tuve con el presidente:

— Y fue, por la distancia ¿que los miembros estaban allá?  
— no, ellos solicitaron al motoclub una cómo se puede decir una visita, por nosotros, por suerte para ellos, en esa ocasión tuvimos un evento en, en  
\*\*\*\*\* ; y en \*\*\*\*\* se juntaron todos ellos y hablaron con nosotros

— ah o sea no eran parte de aquí  
 — no, son independientes, bueno, son capítulos, pero son de allá  
 — pero igual, o sea, se llaman igual que nosotros, tiene el mismo logo y así  
 —pero ellos son \*\*\*\*\* y en sus chalecos dice capítulo  
 — si y ¿les responden a ustedes?  
 — sí, o sea, ellos tienen su presidente, pero yo soy el presidente general, o sea, ellos en sí se puede decir, ellos allá toman sus decisiones, pero a mí el presidente me las comenta, “oye, vamos a hacer esto o vamos a hacer lo otro o vamos a tener tal salida o vamos a hacer esto, este, llegaron tantas personas de, de amigos, tengo tantos prospectos [...] entonces, o sea, ellos nos mantienen informados a nosotros. [Entrevista con el presidente del MC, 2023]

Puede notarse aquí la connotación que tienen los capítulos dentro de los motoclubes son, agrupaciones que pertenecen a un motoclub, pero no están cerca territorialmente de la sede, tienen la misma organización que un motoclub, los mismos colores que el motoclub agregando el parche de “capítulo”, pero con la condición de que deben responder ante la sede.

Esto significa que, aunque operan de manera autónoma en su localidad, mantienen una relación de dependencia y lealtad hacia la sede principal. Los capítulos deben adherirse a las normas y reglamentos establecidos por el motoclub original, lo que asegura que haya congruencia para el motoclub en general. Así mismo los capítulos tienen sus propias actividades y eventos locales.

### **3.2 Estructura y organización**

El motoclub tiene una estructura jerárquica a partir de la cual se organiza, esta jerarquía establece roles y responsabilidades específicas para cada miembro del MC. Generalmente la jerarquía de los motoclubes se constituye de una mesa compuesta por: un presidente, un vicepresidente, un tesorero, un secretario, dos capitanes de ruta y tres sargentos de armas, además de los demás miembros; no obstante, esta estructura puede variar de un motoclub a otro.

En el caso del motoclub además de la mesa, tienen otros cargos y nombramientos como se visualiza en el esquema 2.

## Esquema 2. Jerarquía del MC

|                 |          |                   |      |        |
|-----------------|----------|-------------------|------|--------|
| Presidente      |          |                   | Mesa | Cargos |
| Vicepresidente  |          |                   |      |        |
| Secretario      | Tesorero | Sargento de armas |      |        |
| Capitán de ruta |          | Barredora         |      |        |
| Full parch      |          |                   |      |        |
| Copilotos       |          |                   |      |        |
| Prospecto       |          |                   |      |        |
| Amigo           |          |                   |      |        |

Fuente: Elaboración propia, 2024

La mesa se compone por un presidente, un vicepresidente, un secretario, un tesorero y los sargento de armas; además de estos, los capitán de ruta y la barredora son cargos establecidos dentro del motoclub; así como de otros miembros que integran el motoclub como full parch, copilotos, prospectos y amigos.

Esta jerarquía no solo facilita la organización y la toma de decisiones, sino que también fortalece el sentido de pertenencia entre los miembros. A medida que los pilotos avanzan en su experiencia y tienen compromiso, pueden asumir cargos más altos dentro de la estructura del motoclub, lo que promueve el desarrollo personal y la relación entre ellos.

Es necesario explorar los cargos y los miembros que conforman la estructura del motoclub, ya que esto permite comprender mejor cómo influyen en las dinámicas de convivencia y en la cohesión del grupo social.

*El presidente* juega un papel fundamental en la dirección del motoclub, se encarga de velar por la integridad del grupo, analizar junto con la mesa y tomar las decisiones del grupo. Además de mantener contacto con otros motoclubes y otros presidentes. Es el cargo principal dentro del motoclub y de la mesa.

*El vicepresidente* es el brazo derecho del presidente, en caso de no estar él es quien toma las decisiones. Segundo cargo dentro del motoclub y de la mesa. Además de estar al tanto de las cosas en el motoclub, como él mismo menciona

Voy pendiente de todos, de todos eso en las rutas [...] igual apoyo cerrando las calles, dejando pasar a toda la columna, voy pendiente principalmente del presidente, que nadie se le cierre, que nadie se le meta, que nadie le ocasione ningún problema; después de él voy pendiente de la mesa y después de todos los demás, porque es como debe de ser, [...] en las juntas igual me toca exponer si hay algunos temas, si hay algo pendiente, si algo se le pasó al presi y si algo se le fue al secretario, básicamente estoy pendiente de todo, hasta de que callar a los que están de desmadrosos de llamarles la atención para que pongan atención.

Mis funciones también por lo menos una o dos veces por semana, pregunto a cada piloto, a cada miembro si está bien, si ocupa algo, si necesita algo, si le se le puede apoyar en algo. [Entrevista con el vicepresidente del MC, 2023]

*El secretario* tiene cargo y es parte de la mesa, es la persona que lleva todas las anotaciones de todo lo que se hace en las juntas y las decisiones que toma el motoclub.

*El tesorero* maneja las cuentas del motoclub, se ocupa de recaudar dinero, gestionar gastos y organizar el dinero para actividades y eventos en los que el MC participa. También participa dentro de la mesa con cargo.

*Los sargentos de armas* tienen su cargo dentro de la mesa, su labor principal mantener el orden dentro y fuera del motoclub, intervienen negociando para evitar peleas o en su caso las organiza como lo menciona el presidente del motoclub:

Para eso están mis sargentos de armas que también es su labor, la labor de los sargentos de armas es precisamente evitar cualquier intervención de golpes o cosas así, ya si no se detiene, pues ya les llegará a otras cosas. He ahí es a donde entra precisamente la labor de los sargentos de armas; [...] precisamente calmar eso, aunque se oye la palabra sargento de armas no son precisamente liosos, sino todo lo contrario, que claro, que en determinado momento pues son los que primero le entran. [Entrevista con el presidente del MC, 2023]

*El capitán de ruta* es el piloto que dirige la columna, encargado de elegir el mejor camino; para este cargo pueden haber varios capitán de ruta, como en el caso del motoclub que tienen 4 encargados de cuidar y guiar la columna.

Para esto es necesario establecer lo que denominan “columna”. Se le llama columna a la formación que hacen los pilotos cuando salen a alguna rodada. Primero y hasta enfrente está el capitán de ruta, dirigiendo a todos, detrás el presidente y el vicepresidente y, tras de ellos en fila los demás miembros del motoclub.

Esta formación en forma de columna permite a los motociclistas detectar cualquier problema con algún piloto y de igual forma monitorear que todos vayan bien al viajar en grupo, todos juntos como una unidad.

*La barredora* es el cargo dentro del MC del piloto que tiene una camioneta tipo pick up que va junto con el motoclub en las rodadas y paseos. En caso de algún accidente o problema mecánico con las motos, la motocicleta se sube en la pick up y pueden seguir. También es utilizada en los eventos para llevar cosas. Debe establecerse que no todos los motoclubes cuentan con este cargo

*Los full parch* son los miembros del motoclub con colores, es decir quienes se han constituido como miembros activos y portan el chaleco con todos los parches, en su mayoría son los que componen el resto del motoclub y tienen voz y voto en las decisiones del club.

*Los copilotos* hacen referencia a la persona que acompaña al piloto; son quienes van de copiloto en la motocicleta. Sin embargo, esta figura puede tener dos connotaciones: ser solo el acompañante del piloto o bien portar colores junto con él. Esta condición varía según cada motoclub, y en los casos en los que el copiloto recibe colores, estos reciben un nombramiento por parte del motoclub, una copiloto expresa que en sus funciones principales se encuentra el apoyo a los pilotos

Pues es cuando vamos en ruta ir haciendo los señalamientos y estar al pendiente también de nuestros pilotos y cuidar a nuestros pilotos, esa es una función del copiloto. [Entrevista 2, 2023]

Aunado a esto se encuentra la organización en los eventos y fiestas a las que asisten.

*El prospecto* es el motociclista que está en proceso de ser miembro del motoclub, para esto debe ganarse los colores y los miembros del motoclub lo evalúan para ver si puede o no ser parte del MC. Durante este lapso se le dan los rocks (el nombre del motoclub y la localidad), en el caso de que se acepte como integrante se le dan el logo principal completando sus colores y pasa a ser full parch.

*El amigo* es el motociclista que ha expresado su interés por pertenecer a un motoclub, es la persona que va entrando y acompaña al motoclub, al ser amigo no tiene muchas obligaciones ni derechos dentro del motoclub.

Puede establecerse tal y como se ve en el diagrama 1. que dentro del motoclub las personas que tienen cargo son: presidente, vicepresidente, secretario, tesorero, sargentos de armas, capitán de ruta y barredora; el «cargo» dentro del motoclub significa que desempeña algún papel específico para el motoclub; mientras que los miembros de la mesa se componen únicamente 5 de estos cargos: presidente, vicepresidente, secretario, tesorero y sargento de armas quienes son los encargados de tomar ciertas decisiones dentro del club (más adelante ahondare en esto) Y por los demás miembros, los full parch quienes establecen la mayoría del motoclub como miembros activos, los copilotos, los prospectos y los amigos.

En definitiva, el papel que ocupa cada integrante y por ende las dinámicas de convivencia del motoclub intervienen directamente con la forma en que éste se organiza, haciendo notable la distinción de los miembros full parch a quienes son prospectos, de los copilotos a quienes tienen cargo. La definición de cargos, roles y responsabilidades no sólo influye en la interacción entre los miembros del motoclub, sino que además contribuye en la cohesión del grupo creando un sentido de pertenencia y propósito compartido.

Ante esto es necesario adentrarse en el proceso que pasa un motociclista para convertirse en miembro de un motoclub.

### **3.3 Los importantes colores**

Los colores son el factor más importante en la identidad de los motoclubs, es el objeto mediante el cual el piloto va a reconocer y demostrar que pertenece a un motoclub. Como Gilbert Durant establece, el lenguaje simbólico como lenguaje material que produce sentido, que transmite significado (1964: 15); los colores serían este símbolo que transmite la identidad, el sentido y la pertenencia del motoclub.

Esto es visible a través de lo que comunica un miembro full y la copiloto sobre sus colores:

Piloto: Sí, digo, realmente tienes que entender que poseer los colores es como algo que va, va, va a...

Copiloto: Es defenderlos

Piloto: va a defender como tus convicciones, tus ideales

Copiloto: Es defendernos porque también, no se los puedes prestar a nadie, así que alguien te diga, “ay, préstame tu chaleco, déjame ponérmelo”, no, es mi chaleco, debes de ser envidioso y decir no es mi chaleco, a mí me costó, son mis colores. Es proteger tus colores, a tu familia. [Entrevista 5, 2023]

Así, los colores se convierten en un medio a través del cual los motociclistas comunican su pertenencia a una comunidad y su compromiso con los ideales del motoclub.

### **3.3.1 Proceso para ingresar**

El integrarse a un motoclub es una experiencia significativa para muchos motociclistas. Es un proceso que implica una serie de pasos y requisitos para convertirse en miembro de un motoclub.

El primer requisito para entrar es, por supuesto tener motocicleta; esto va ligado directamente al gusto por el motociclismo, seguido a esto requiere que el motociclista exprese su interés por ser parte del motoclub, esto puede ser de varias formas, ya sea que un miembro del motoclub haya invitado a alguien a unirse, como en una ocasión, se tuvo la oportunidad de observar como una persona se presentaba a los miembros del motoclub.

Comenzaron a llegar algunos pilotos, y entre ellos, un piloto full en particular llegó con otro motociclista. Ambos llegaron en sus motos y se estacionaron en la entrada, integrándose poco antes de que diera inicio la reunión. Al ver al nuevo motociclista, algunos miembros comenzaron a murmurar, preguntando quién era, mientras lo observaban con curiosidad.

Cuando finalmente se formó un círculo y comenzó la reunión, se abordaron diversos temas [...]. Al finalizar, el presidente preguntó si había algo más que quisieran discutir. Fue entonces cuando un sargento de armas dijo “sí, quién es él” el piloto que había traído al nuevo se apresuró a responder: “Él es tal, y le gustaría conocer más sobre el motoclub para unirse”.

El presidente entonces se dirigió al nuevo motociclista y le preguntó qué moto tenía. “una 150”, respondió, lo que hizo que el presidente asintiera con aprobación, junto con otros miembros presentes. Luego, le preguntaron si había pertenecido a algún motoclub antes. “No, pero me interesa unirme porque me gusta la unión y el compañerismo que hay en ellos y mi amigo me ha contado de su motoclub” El presidente le dijo que si quería podía acompañarlos a las reuniones y que el punto era que participara y se fuera integrando. [Fragmento del diario de campo, julio 2023]

O, por otra parte, una persona los haya visto rodar o por redes sociales y vaya directamente a verlos para unirse.

Ha llegado gente sola, que ha visto en Facebook e Instagram, en las redes sociales y hablan “oiga soy fulano de tal, este, ¿podré ir a verlos?, me gustaría integrarme” Ya viene platicábamos, lo conocemos y se integra. [Entrevista 1, 2023]

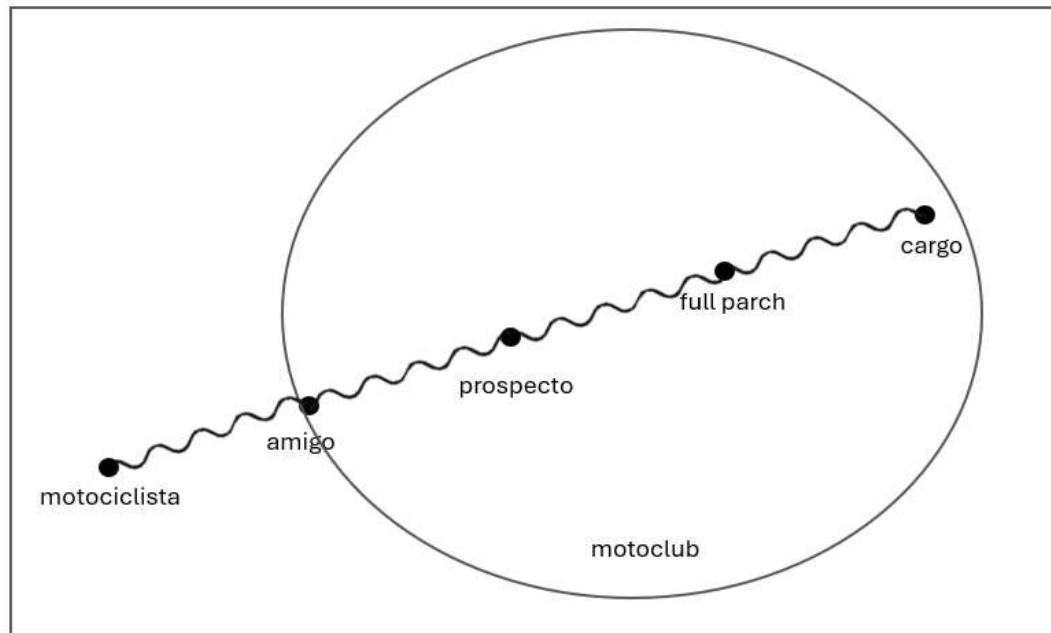
Como puede verse, la presentación de un motociclista es el primer paso para ser miembro de un motoclub, cuando se presenta y el motoclub lo invita a sus reuniones y por ende acompañarlos entra como «amigo», es un estado liminal donde debe ganarse la aprobación de los miembros del motoclub para poder ser prospecto, este nombramiento lo establecen para que el motociclista demuestre que merece estar en el motoclub; como lo expresa un piloto:

Se hace la presentación, él es fulano de tal le interesa pertenecer al motoclub precisamente nosotros tenemos un periodo de amigos y no los metemos inmediatamente como prospectos, por qué, porque si finalmente la persona no está convencida o la persona no nos convence, es mucho más fácil decirles “sabes que güey adiós, te vas” no se lleva nada, no le quitamos nada. [Entrevista 3, 2023]

No hay un tiempo determinado para que un amigo se convierta en prospecto, este es un proceso individual. Dentro del motoclub hay pilotos que pasaron de amigos a prospectos en dos meses de la misma forma que, platicando con un motociclista parte del motoclub comenta que tenía seis meses siendo amigo.

Ahora bien, el proceso que siguen los motociclistas para convertirse en miembros del motoclub es variado y consta de varias etapas. En primer lugar, el motociclista expresa su deseo de unirse, luego, puede pasar a ser considerado un amigo del club, de ahí puede convertirse en prospecto, y posteriormente, en full parch; finalmente los full podrían asumir un cargo dentro del motoclub. Este proceso, refleja la dinámica y estructura de un motoclub.

Esquema 3. Etapas de integración en un MC



Fuente: Elaboración propia 2024

Como se visualiza en el esquema 3, se trata de un proceso secuencial, pero no necesariamente lineal, ya que no hay un camino fijo ni un tiempo determinado para avanzar a través de cada estado. Cada motociclista puede progresar a su propio ritmo, comprometiéndose y apoyando personalmente al motoclub, pero con el objetivo de convertirse en miembro full parch; a partir de ser amigos estos miembros entran a formar parte de la estructura del motoclub.

En este proceso, cabe destacar quienes deciden cuando un motociclista puede ser amigo, dentro del motoclub la mesa es la encargada de tomar estas decisiones como lo comenta un integrante de ella:

Cuando se va, cuando una persona va a recibir prospectaje se hace una junta de mesa y se propone a ver, “mira fulano, sultano, 1 o 2 o si hay más este, pues ya lleva tanto tiempo, ha cooperado, ha asistido, ayuda, este propongo que ya recibe el prospectaje” entonces ya la mesa vota y ya se le da el prospectaje igual para cuando va a ser full parch. [Entrevista 1, 2023]

### **3.3.2 Entrega de colores**

La entrega de colores es el hecho culminante donde los motociclistas pasan a ser miembros del motoclub, este cambio en el estado del motociclista se realiza a través de un ritual donde los prospectos reciben sus colores.

La entrega de colores sucede en las juntas oficiales del motoclub. Al finalizar la junta, el presidente como último punto nombra a los prospectos que recibirán sus colores, estos, pasan al centro de la junta, el presidente le entrega entonces el rock principal que contiene el logo principal y así completar los colores del miembro. En el caso de que sólo un prospecto sea quien reciba colores entonces le entrega el rock el presidente, en campo, se observó la entrega de colores de tres prospectos en una junta, en ese caso el presidente, el vicepresidente y el secretario fueron quienes los entregaron.

Los prospectos reciben sus colores y los demás miembros del motoclub se amontonan junto a ellos dándoles sus felicitaciones, seguido a esto el presidente lidera la siguiente parte del ritual, comentan que es el momento de que reciban sus patadas, estos se dan vuelta y por momentos se inclinan un poco, entonces reciben una patada por parte del presidente, del vicepresidente y después de la mesa, para posteriormente algunos miembros full y quien pueda, exceptuando mujeres, las patadas las reciben en el trasero y muslos, esto no tiene mucha duración, unos 3 minutos si acaso. Tras esto salen a la calle, en la noche con la iluminación de los postes de luz y focos de las casas todo el motoclub se reúne en la calle fuera de la casa-club, a continuación, todos hacen dos filas paralelas, las copilotos en este caso se concentran al inicio de las filas, los nuevos miembros se colocan al centro de ellas, y corren hacia el final de las filas mientras los demás miembros los patean, esto se repite unas tres rondas, terminando el ritual donde participan todos con un claro sentido de entusiasmo y diversión. Con la entrega de los parches se le encomienda que los cosan a su chaleco para así portar los colores completos.

### **3.3.3 Ser full parch**

Al convertirse en miembros full parch, los pilotos asumen una serie de responsabilidades y compromisos hacia el club y sus integrantes. Esto implica no sólo derechos, sino también expectativas de participación, se espera que asistan a reuniones y eventos con mayor regularidad, y que brinden apoyo a otros miembros en momentos de necesidad, por otro lado, como miembros full su actitud y sentido de unidad representan y proyectan la imagen del motoclub por lo que se establecen reglas y sanciones.

Entre las distinciones de ser miembros full, se destaca la capacidad de hablar y opinar durante las reuniones aunado a que ya no tienen la responsabilidad de servir o buscar la aprobación del motoclub, una tarea que queda reservada para los prospectos. Otro aspecto de los full parch es la posibilidad de asumir un cargo, el buscar asumir un cargo dentro del motoclub es una decisión personal y no es un requisito obligatorio para la formación como integrante, algunos miembros asumen un cargo a los dos meses de haber sido nombrados full, mientras que hay pilotos que se sienten cómodos disfrutando de ser full sin la necesidad de ocupar un cargo.

### **3.3.4 Los colores del copiloto**

Si bien se habló del proceso que tienen los motociclistas para poder ser miembros del motoclub, es necesario ahondar en los colores del copiloto. Como se mencionó anteriormente el copiloto tiene la connotación de ser solo el acompañante del piloto o bien de recibir colores, esto va a depender directamente del motoclub, es decir, hay motoclubes que no aceptan copilotos, solo pilotos; y hay otros motoclubes que aceptan que los pilotos lleven copiloto y otros más que estos copilotos tengan colores del motoclub.

Ante esto, conviene esclarecer a qué hace referencia el término «copiloto» y «acompañante» Si bien el copiloto y acompañante de los pilotos hacen referencia a la persona que acompaña al piloto, estas suelen ser las amigas, novias, esposas y parejas de los pilotos. El hecho de que estas mujeres dentro del motoclub puedan recibir colores nuevamente va a depender del motoclub; primero que acepten que el piloto traiga a copiloto y luego que estas puedan recibir colores, como lo menciona una de ellas:

Es \*\*\*\*\* porque somos parte del motoclub. Porque somos las esposas, las novias o la hermana, y entonces por eso tenemos un “\*\*\*\*\*” (haciendo ademán del parche con su nombramiento que va colocado en el chaleco. [Entrevista 2, 2023]

Cabe destacar que dentro de los motoclubes se establecen nombramientos como parte del reconocimiento dentro del MC, esto es, cada integrante es nombrado y de ahí puede designarse que es y que no, que puede y no puede. En el caso de las copilotos también tienen nombramientos dentro de los motoclubes, en algunos motoclubes las copilotos que reciben colores son llamadas, “copilotos”, “ladys”, “escuderas” o en su caso el parche que portan es “propiedad de (nombre del piloto)”. El nombramiento de las copilotos que tienen colores es diferente en cada motoclub y por ende las características que atribuyen a cada una suele diferir.

Ante esto, el caso de las copilotos que pasan a tener colores y tener un nombramiento dentro del motoclub, en otras palabras, el paso de ser copiloto a recibir colores va ligado al proceso de los pilotos, una copiloto no puede recibir colores sino hasta que el piloto vaya a recibirlos o los tenga ya, como lo expresa una amiga<sup>6</sup> en una entrevista:

—Bueno, aquí, voy a volver un poco sobre las copilotos y los chalecos, entonces sí depende, el que una copiloto tenga sus colores, de que se los den primero a su novio o esposo

—Ah sí, porque pues si ellos (el motoclub) no le dan colores al piloto pues el copiloto sea hombre mujer no puede recibirlos porque el principal es el piloto y si el piloto determina, aunque venga con la misma persona, si no la ha presentado como su hermano y su amigo, su novia, su lo que quieras no le da colores. Si él dice no, pues nosotros debemos acatar [...] Hasta que nosotros veamos que realmente... conviene, coopera, no coopera, eh tenemos buen ambiente con ella en todos los sentidos, porque no nada más desde que “ah ya la traje ya ahí se las dejo”. No. Sí, todas, todas tenemos que dar ahora sí, el visto bueno. [Entrevista 2, 2023]

En otro momento habla sobre las implicaciones para ganarse los colores de copiloto

Porque para que a ella le den sus colores, ella, a eso me refiero se los tiene que ganar como mujer, vamos, como con nosotras, tiene que participar, que vemos que, que es cooperativa en todos los aspectos que nosotras necesitamos, si vemos que no coopera, lo siento mucho pero no. [Entrevista 2, 2023]

Esta distinción de que el piloto debe presentar a la persona que será su copiloto y esta reciba un nombramiento tiene una connotación importante, como lo afirma el presidente del motoclub durante una entrevista:

Bueno de entrada, incluso sí, por ejemplo, el, el piloto está trayendo una persona, aunque la esté trayendo bien seguido. Pero si no la está presentando como pareja, novia o esposa, no se le pueden dar colores porque ni él la está aceptando. [Entrevista con el presidente del MC, 2023]

Se entiende entonces que el establecimiento de una copiloto reciba colores depende primeramente de si el piloto la presenta ante el motoclub, está por su parte debe ganarse los colores a través de la aprobación de las demás copilotos con colores, con la ayuda que muestra, la asistencia y a través del apoyo en la organización de los

---

<sup>6</sup> Del mismo modo que los miembros full antes de ser prospectos son llamados amigos, en algunos motoclubes las copilotos antes de recibir colores son llamadas amigas

eventos; por otro lado, los colores de la copiloto son un derecho de un miembro full, como piloto el darle colores a su copiloto.

Dentro del análisis del establecimiento de una copiloto con colores pueden notarse varias cosas. El nombramiento del copiloto y lo que ellos mismos comentan que denominan «copiloto» hace referencia al copiloto del integrante del motoclub, la persona que va detrás del piloto, quien lo acompaña en reuniones, eventos y fiestas. Este copiloto puede ser hombre o mujer. Sin embargo, dentro del motoclub, son las mujeres quienes desempeñan este papel, las novias, esposas y parejas de los pilotos full.

Por otro lado, cuando hablamos de “el piloto” se hace referencia que es un hombre, dentro del motoclub pueden integrarse pilotos tanto hombres como mujeres, como se dijo anteriormente los únicos requisitos son que la persona tenga una motocicleta y tenga intenciones de integrarse al MC. A pesar de esta invitación a motociclistas hombres y mujeres, dentro del club sólo hay una piloto mujer, que originalmente inició como copiloto con colores, hermana de un piloto, y que, tiempo después cuando compró su motocicleta pudo ser miembro full, en este caso, manteniendo el estado de piloto y el nombramiento antes recibido de copiloto con colores. Al preguntarles al MC sobre si aceptan mujeres motociclistas la respuesta siempre es afirmativa, es seguro decir que sería una gran observación cuando una mujer piloto llegue a integrarse al motoclub.

Otro punto es que se puede advertir un estado de subordinación para con el piloto, su novio, esposo y pareja, ya que si bien se establece que solo cuando el piloto ganó sus colores su copiloto puede tenerlos, no obstante, no siempre sucede así, en una ocasión conversando con el presidente del motoclub, platicaba como hubo ocasiones en que la novia y pareja de algunos miembros full iban con él directamente a preguntarle por qué aún no recibían sus colores, a lo que les explicaba que no es que el motoclub o directamente él no quería darles los colores, sino su piloto no los pedía para ella. Se habla, que el segundo requisito para que una amiga, se convierta en copiloto con colores es que el piloto pida sus colores, además (siguiendo el proceso de prospectaje) de que las demás estén de acuerdo y pueda ganárselos.

Asimismo, la participación de una copiloto con colores o prospecto depende del piloto, esto es, si el piloto asiste, asiste el copiloto, hay veces en las que puede asistir el piloto sin la copiloto, pero esto no podría suceder al revés, no podría asistir la copiloto a una reunión sin el piloto, al menos en campo nunca se observó esto.

### 3.3.5 Emblemas, parches, distinciones y banderas

Los parches en los colores de un motociclista son utilizados generalmente en la comunidad motera, como los colores, es a través de estos que se expresan símbolos de identidad y pertenencia.

Además de los colores del motoclub, pueden agregarse parches a elección del motociclista, quienes colocan su tipo de sangre, los lugares o eventos a los que asisten o frases pertenecientes a la comunidad motera como “biker for life”, “life free ride free”, “never back down”, entre otros. Estos parches pueden ser la elección personal del motociclista o bien pueden representar historias como el caso de un piloto miembro del motoclub:

Ah pues no manches, algo súper chidisimo tanto de la fecha me he accidentado, he tenido accidentes más o menos fuertes, solamente traigo (va por sus colores, donde muestra que tiene 3 parches de calavera en su chaleco) Traigo uno (cuenta), dos, tres, y me faltan dos, los cráneos son los accidentes en los que he estado a punto de perder la vida; traigo el “Born to be wild” que me gané por una locura, Traigo el “Never Die” por otro accidente, traigo el “Brotherhod” por bueno sí brothers por, este la ayuda y asistencia que he dado y el “hunab ku” que es el que traigo tatuado también de este lado” [Entrevista 3, 2023]

Se denota la utilización de parches para simbolizar experiencias y materializarlas en los colores, pues es un elemento completamente visible, que va a transmitir su sentir, los colores al ser el objeto material que expresa la identidad y pertenencia del piloto hacia su motoclub y sus ideales, estos se convierte en símbolo que el motociclista conserva para siempre.

Ahora bien, como se ha mencionado, la estética biker consiste específicamente en los símbolos visuales que trasmite éste, además de los colores hay símbolos materiales con los que un motociclista puede expresar su pertenencia a un motoclub y al motociclismo en general. Estas son los emblemas (calcomanías) y banderas que son colocadas en las motos de los pilotos, en cosas que utilizan e incluso en los tatuajes que se realizan como explica un piloto que porta calcomanías y banderas en su auto del motoclub:

—Un emblema

—¿dónde se lo pusieron?

—En el tanque de la gasolina... es igual para que te reconozcan, por ejemplo, si, pues yo ando aquí en todo, Toluca, obviamente mi carro tiene, pues igual hay muchos modelos como el mío, pero si me llega a pasar algo y a lo mejor

no traigo mi chaleco porque pues eh, no sé, se me olvidó, no me lo puse en ese momento, pues va a identificar que es de cierto motoclub, los mismos compañeros, por ejemplo, si lo ve otro motoclub va a decir “oye que se accidentó este uno de tus chicos” “por qué como sabes” “porque tiene el logo del motoclub” y pues obviamente va a decir a pues si es, porque es el modelo de auto y es el único que trae el carro y van a saber que soy yo, entonces pues obviamente se movilizan más rápido, te van a apoyar o algo no, entonces este... si a veces es bueno pues si este, pues sí portar como un distintivo [Entrevista 5, 2023]

Como se denota, estas calcomanías parches y banderas son distintivos de representación y pertenencia al motoclub, son declaraciones y afirmaciones de que cada miembro y moto pertenece a una unidad, a un motoclub.

### **3.4 Usos, prácticas, reglas y significados**

#### **3.4.1 Reglamento**

Dentro de los motoclubes, como grupos organizados, suelen contar con un reglamento que establece las normas de convivencia, conducta y toma de decisiones que se llevan dentro del mismo. Corresponde a una serie de normas y reglas dentro del grupo que respetan y deben hacer cumplir; en el caso de romper o incumplir una de estas usualmente hay reprimendas, castigos y sanciones.

Todos los motoclubes cuentan con su propio reglamento interno, dependiendo de los ideales a partir de los cuales se rige el motoclub, por lo que hay motoclubes que permiten cosas que otros no, en el caso del motoclub con el que se colaboró este cuenta con un reglamento interno, consiste en un documento escrito donde esbozan las principales reglas que consideran deben hacerse respetar y cumplir en el motoclub, este reglamento es firmado por los pilotos aceptando así las condiciones del motoclub, esto con las reglas de comportamiento y convivencia dentro del motoclub. El que los pilotos firmen el reglamento del motoclub funge como un compromiso y al mismo tiempo consienten las condiciones para entrar y estar en él, el firmar el reglamento no forma parte del ritual para convertirse en piloto sin embargo es un elemento en el cambio de estado, este sucede antes de ser pilotos o un poco después. Las veces en las que se observó que se les entregaba los reglamentos a pilotos fueron en reuniones oficiales donde el tema consistía en reafirmar la pertenencia del motoclub y se les preguntaba a los pilotos algunos full y otros prospectos quien había firmado ya contrato para ver quien faltaba, en una ocasión se les dio a dos prospectos, les dijeron que lo leyeran, que lo leyeran bien, y que lo firmaran.

Con todo, el reglamento se centra en las medidas de seguridad en ruta, el equipo de protección del piloto (casco, guantes, botas, etc.), herramientas para la motocicleta; el comportamiento que deben tener manejándose en un ambiente de respeto y atención principalmente entre los miembros del motoclub y con otros motociclistas; el promover la hermandad la solidaridad y lealtad entre los miembros del grupo; así como respetar los cargos y las decisiones tomadas por la mesa.

En algunos aspectos este reglamento sirve para establecer una pauta y precedentes ante los miembros de las normas de convivencia, disciplina, seguridad, organización, jerarquía y participación, así como fomentar un ambiente de respeto y hermandad.

Por otro lado, el reglamento del motoclub establece las normas y comportamientos que debe seguir un piloto miembro full parch dentro del grupo. Estas reglas definen claramente las responsabilidades y conductas esperadas de los pilotos en su interacción con otros miembros y en sus actividades dentro del club. En cuanto a las copilotos con colores, ellas cuentan con un reglamento propio que detalla los lineamientos específicos que deben seguir. Este reglamento abarca las funciones generales de una copiloto, tales como el apoyo al piloto durante las rutas, asegurando que se cumpla con las normativas de seguridad y el respeto mutuo en el grupo. Así, tanto los pilotos como las copiloto tienen reglas claras que rigen su conducta y colaboración dentro del motoclub.

### **3.4.2 Sanciones**

Radcliffe-Brown define la sanción como la reacción por parte de una sociedad hacia una forma de conducta que puede ser aprobada o reprobada (1986) tomando estas sanciones como las respuestas que se dan ante los comportamientos de los individuos y que si bien pueden ser positivas con el reconocimiento y la recompensa o negativas con las desaprobación y exclusión, además de un método claro de control para el comportamiento de los miembros podemos determinar que las sanciones reflejan los valores e ideales del grupo social, esto al reafirmar lo que se considera aceptable o inapropiado dentro del grupo.

En este punto podemos hablar de estos tipos de sanciones: las positivas y negativas. Las sanciones positivas se visualizan en acciones descritas anteriormente como el actuar de los amigos y prospectos dentro del motoclub; de hecho, se puede establecer que todas las acciones de los amigos y prospectos tienen sanciones positivas y negativas, pues todas tienen peso para cambiar o mantener su estado dentro del motoclub. En el caso de que las acciones de un amigo sean aceptadas y reconocidas por el grupo como el apoyo y compromiso se obtiene una sanción positiva donde la recompensa es pasar de un estado a otro. Por otro lado, el caso de que un amigo tenga

acciones que son reprobadas y rechazadas este puede recibir una sanción que se traduce en una charla con los sargentos de armas o en último caso que se le dé las gracias del motoclub.

Al adentrarse en las sanciones negativas dentro del motoclub es común que la reacción sea una conversación con el miembro que cometió la acción desaprobada, con el fin de que modifique su comportamiento. Esta práctica se refleja en los comentarios de un piloto full y una copiloto, quien explica cómo se resuelven dichas sanciones:

—Existe mucho respeto y por eso cuando alguno se ha querido salir del huacal, pues lo tenemos que meter al huacal nuevamente cuando una copiloto igual quiere salirse del huacal, pues también para dentro.

—Nada más hablando, explicándole [Entrevista 2, 2023]

Este tema se relaciona con una experiencia que compartieron, la cual ilustra claramente cómo se aplican las sanciones dentro del motoclub. Platicaban como a veces se tiene problemas con algunos miembros del motoclub. Un integrante full cuando llegó al MC tenía una idea diferente de lo que hacían “yo vine aquí a romper madres” es lo que decía, ante esto una copiloto comenta “se habló con él y se le explicó que aquí no era necesario eso, que este es un club de convivencia”, con lo que comentan ambos “ya se le quitó”, “ya le bajo”, “ya cambió”.

Otro caso es el de una amiga prospecto a copiloto:

—Y no te hemos contado es nueva (hablando de la amiga), y se le ocurre ponerse a hablar mal

—sí

—y luego con quien

—¿sí?

—Sí y no es que me asuste, no me asusto, pero se expresó mal (con groserías) Entonces yo les dije a ellas (se refiere a las copiloto) que no me gustó la forma en que hablo y todas hablamos con ella y ya pues ya... [Entrevista 2, 2023]

Se denotan las sanciones y la forma en que estas son resueltas dentro del motoclub, lo que refleja un proceso de corrección basado en la comunicación y la solidaridad entre los miembros. Al aplicar estas sanciones, se busca que el integrante en cuestión comprenda la importancia de seguir las normas y valores que sustentan la convivencia dentro del grupo.

Ahora bien, es preciso parar en un tipo de sanción negativa dentro del motoclub, el castigo de quitar colores. El que le quiten los colores a un piloto full es un tipo de

sanción causada por las acciones que un piloto pueda tener y que rompan alguna regla o tenga comportamientos que perjudiquen al motoclub directamente; al no tener colores el piloto pierde las atribuciones de piloto full y su condición se degrada al de amigo, esto no es que se les quiten y deban pasar el proceso de amigos a prospectos otra vez, sino, el piloto vuelve a la condición de amigo al acompañarlos sin colores, donde debe mostrar un mejor comportamiento, aunado a las burlas que puede tener de los demás miembros por su nuevo estado, se encuentra castigado hasta que redima el acto negativo y la mesa decida que se le entreguen nuevamente los colores. Lo mismo sucede cuando a un piloto full se le olvidan sus colores, y va sin ellos a alguna reunión o evento, al no tener colores los demás miembros lo degradan inmediatamente a amigo. En cuanto a quien decide que se le quitan los colores a un piloto es decisión de mesa, pero en conversaciones y entrevistas el presidente y vicepresidente expresan que personalmente les han quitado colores a pilotos por malos comportamientos o por no cumplir. Como se puede ver en lo que expresa el presidente del motoclub en la entrevista que se tuvo:

Si te has dado cuenta de que tengo un castigado de ya un rato, porque le han sucedido tres accidentes, debido al alcohol entonces no entiende, no entiende, pues le recogí sus colores y “sabes que estás castigado y si no vete” y no, no se quiere ir, le gusta estar aquí [...] pero fíjate que también esto ayuda mucho, otro de los pilotos también le gustaba, pero en serio y también tuvo accidentes. Ahora ya no toma, ya lo disfruta más ya anda más a gusto, ya anda más tranquilo. O sea, esto también ayuda. También te ayuda a dejar algunas cosas que no son buenas para ti. Sí, también ayuda a que tengas un comportamiento incluso diferente [Entrevista con el presidente del MC, 2023]

Como se visualiza, las sanciones funcionan regulando el comportamiento y se ve como moldeador de comportamiento ante los ideales del motoclub o lo que se espera que se comporten los miembros de él. Este tipo de sanciones, aunque estrictas son formas de consolidar la identidad colectiva, de fortalecer los lazos entre los miembros, reforzar los principios e ideales para el establecimiento de la cohesión del motoclub.

### **3.4.3 Usos: la práctica social en contexto**

De la misma forma es necesario centrarse en otros aspectos que suceden en la vida social e interna dentro del motoclub, estos son los usos y las reglas. Los motoclubes están llenos de prácticas que reflejan elementos y valores del grupo. Estos usos se encuentran inmersos en las interacciones, la convivencia y la forma en que se relacionan los miembros.

En esta parte, se utilizará el concepto de «usos» acuñado por Radcliffe-Brown (1986), quien lo describe como las formas de conducta de una comunidad. Estas formas de conducta son habituales y caracterizan a la comunidad en particular, funcionando como un reflejo de las normas sociales y los valores compartidos por sus miembros. Los «usos» como prácticas que se repiten de manera constante y que, al ser aceptadas y comprendidas por los miembros de la comunidad, se convierten en parte integral de su identidad colectiva. Tomando esto, se hablarán de algunos *usos* dentro de los motoclubes.

### *Ayudar en el camino*

Para muchos motociclistas la esencia del estilo de vida radica en el compañerismo que se vive en las carreteras. Este sentimiento de solidaridad entre los pilotos que trasciende el amor por las motos se trata del respeto y la ayuda que se brinda.

En el camino, se es consciente de los riesgos que implican viajar en un motor de dos ruedas donde en la carretera los imprevistos y accidentes son parte de la experiencia y es precisamente este conocimiento lo que fomenta una solidaridad entre los motociclistas, a menudo un piloto no necesita conocer a otro para ofrecer su ayuda, la conexión de manejar moto es suficiente para crear un compañerismo y solidaridad donde si alguno se encuentra con un problema la respuesta suele ser la de ofrecer apoyo. Esta solidaridad y empatía entre los motociclistas se manifiesta a través de pequeños gestos como saludar en los semáforos, preguntarse de dónde son en rodadas largas y mantenerse atentos unos a otros.

Esto se refleja en los comentarios de un piloto cuando menciona cómo se ayuda a motociclistas en el camino:

Pues no ha habido oportunidad de salir, pero sí normalmente es lo que hacemos, no pues vemos a alguien en la carretera, en la calle que necesite ayuda, le echamos la mano. Que ya vemos alguno, aunque vaya uno solo, ves alguno ahí que está ahí batallándole y ya se acerca uno y “qué te pasa, no, pues esto, haber te hecho la mano” Y si no, pues bueno, este te empuja, según lo que necesite, no ha habido quien “oye pues se me acabó la gasolina, pues espérame, ahorita te traigo” ya vamos por un garrafón o algo y ya le lleva a uno gasolina “cuánto te debo, no pues ahí cuando veas a alguien igual, ¿quieres pagármelo? Sí, págamelo de la misma manera” o sea, es lo bonito de esto también, pues hay muchas cosas muy, muy, interesantes. [Entrevista 1, 2023]

De la misma forma se refleja en la ayuda que el motoclub presenta a otros, en una fiesta en la que se acompañó al motoclub platicando con una pareja de amigos que estaba en proceso para ingresar al motoclub, señalaron cómo a través de esta ayuda es que conocieron al motoclub. Ellos venían de regreso de su trabajo una noche, ya era algo tarde cuando tuvieron una falla mecánica con la moto, intentaron encontrar un taller sin éxito y les comentaron que había un motoclub cerca que podía auxiliarlos. Ellos mencionan que se acercaron y dejaron la moto en la casa-club y al día siguiente fueron por ella, ahí conocieron algunos miembros quienes los auxiliaron con la moto. Cuentan como esta misma disponibilidad y contribución sin esperar nada a cambio fue lo que les agrado y decidieron integrarse como miembros del club.

Con esto se percibe la solidaridad y el compañerismo entre motociclistas como usos basados en la empatía, la ayuda y el respeto. Hay un reconocimiento de que la seguridad y el bienestar de los motociclistas dependen de la ayuda mutua y de estar dispuestos a apoyar cuando sea necesario. Con esto se muestra que el mundo del motociclismo va más allá de la individualidad del piloto, si no se forja una comunidad donde la solidaridad es el pilar que une a los motociclistas haciendo de esta una experiencia compartida.

### *Señales*

En el camino la comunicación entre los conductores es fundamental para garantizar la seguridad de todos los usuarios, especialmente para los motociclistas en ruta y rodadas por lo que es común que estos usen señales manuales, es decir, gestos con las manos para señalar e indicar cosas a otros pilotos. Estas señales prevén accidentes, mejoran el flujo de tráfico y mantienen una buena circulación. Dentro del motoclub es responsabilidad del capitán de ruta y las copilotos realizar las señales, primeramente, el capitán de ruta dirige a todos por lo que él determina cómo avanza la columna, las copiloto por su parte realizan las señales de dirección prevención y señalamientos como una acción en cadena para que la columna y por ende todos los miembros estén al tanto de las indicaciones.

Algunas señales son universales en el mundo del motociclismo por lo que es común que en ruta se vea a motociclistas realizar este tipo de gestos, otros son más específicos, dentro de algunas señales que se visualizaron y se realizaron en algunos casos como copiloto son:

*Estoy listo/ todo va bien* se coloca el dedo pulgar arriba en muestra que todo está bien y están listos para avanzar

*Vuelta* con el brazo y el dedo índice se señala un cambio de dirección, a la izquierda o a la derecha, y se debe acompañar con las luces direccionales

*Obstáculo, bache, líquido u objeto* los pilotos extienden la pierna más allá del posapié y se indica que hay un obstáculo en el camino ya sea a la izquierda o la derecha, las copiloto por su parte bajan el brazo con el puño cerrado para indicar el obstáculo; en el caso de que haya obstáculos de ambos lados los pilotos bajan las dos piernas al mismo tiempo, lo mismo que las copiloto bajan ambos brazos

*Alto* se levanta el brazo izquierdo con el puño cerrado indicando que se detiene la marcha por completo

*Bajar la velocidad* se baja el brazo y se mueve la mano hacia arriba y hacia abajo con la palma extendida indicando que bajen la velocidad

*Formación* al levantar el brazo con un solo dedo se indica a la columna que hay que circular en una sola fila, con dos dedos para circular dos filas usualmente se posicionan en zigzag para dar espacio entre motos.

*Saludo* se levanta el brazo y con las manos se forma una “V” como señal universal de «amor y paz» cuando dos motos se encuentran en el camino realizan esta señal mostrando que son parte de la comunidad motociclista y que se desean buen viaje y que lleguen bien a su destino

La importancia y eficacia de estas señales depende de la atención de las copiloto, permite una buena comunicación entre todo el grupo, al proteger y salvaguardar la integridad física, contribuir a una circulación más ordenado y segura en las carreteras no sólo se mejora la seguridad entre los motociclistas, sino que también fomentan la convivencia y el respeto en la carretera.

### *Saludos*

Dentro de la convivencia interna del motoclub se encuentran inmersos hechos enlazados con la dinámicas del grupo esto son los saludos, la forma en que se saludan los integrantes del motoclub en las reuniones, los eventos y fiestas a las que asisten, que, se enuncia específicamente cómo se saludan los miembros del motoclub con el que se colaboró entre ellos.

En las reuniones, mientras van llegando cada integrante que llega ya sea piloto, copiloto, full y amigos saluda a cada uno que ya esté en la reunión, es decir, cuando un piloto llega y hay ya 10 integrantes saluda a cada uno de los miembros que están ahí. Esto fue una de las primeras cosas notorias estando en campo con el motoclub, en la primera reunión a la que se asistió todos los miembros saludaron, incluso sin una

presentación previa, saludaron y dijeron hola. Esto se presentó en cada reunión a la que asistían, cuando se reunían antes de partir a un evento o en las fiestas. Cuando llegan los miembros a las reuniones saludaban a uno por uno y después podían integrarse ya a las conversaciones. Esto sucedía siempre salvo los pilotos que llegaban cuando había dado inicio ya iniciado la reunión, en cuanto se acabada la reunión entonces se acercaban y procedían a saludar a todos. De igual forma al despedirse cuando un piloto se va, se despide de todos y cada uno de los integrantes que se encuentre presente. Se establece el hecho de los saludos dentro del motoclub como un *uso* esencial dentro de la convivencia del grupo porque nunca se observó que alguien no realizará esta acción.

Esta práctica, aunque parece una simple acción al analizarla dentro de la dinámica interna del grupo puede tener un impacto mucho más profundo pues se puede notar que, el que todos los miembros se saluden siempre ayuda a fortalecer los lazos y crear un espacio seguro donde los miembros se sienten parte de algo más grande, reforzando el sentido de pertenencia y por ende ayuda a establecer la cohesión social, promoviendo la solidaridad entre los miembros.

### *Rol de género*

Como parte de la convivencia en el motoclub, al finalizar las reuniones, es común que los miembros se reúnan para compartir bebidas alcohólicas y cigarrillos. Este momento se convierte en una extensión de interacción social, donde suelen conversar y platicar sobre sus gustos, vivencias y experiencias. Además, esto sirve para fortalecer los lazos, consolidar la solidaridad y pasar un buen rato juntos, creando un ambiente relajado y de confianza entre los miembros.

Dentro de la experiencia al realizar trabajo de campo con el motoclub surgieron sanciones antes mencionadas que se experimentaron debido a las expectativas de los usos y que tuvieron que ver con las dinámicas internas que tenían que ver directamente con el rol de género y que tienen que seguir dentro del grupo. En las primeras ocasiones que hubo acompañamiento al motoclub en sus reuniones, el objetivo era obtener toda la información posible. Debido al entusiasmo de la primera experiencia realizando trabajo de campo para una investigación de este tipo, el enfoque principal estaba centrado los pilotos, acercándose a ellos, se conversaba y se preguntaba sobre su experiencia tanto con las motos como con el motoclub.

Por otro lado, se observó que la compra de alcohol dentro del motoclub suele realizarse mediante la cooperación entre sus miembros. Generalmente, los amigos y un piloto full son los encargados de adquirirlo en las misiones previamente mencionadas. En una ocasión, el vicepresidente del club estaba recolectando la

cooperación para la compra de alcohol, y al notar esta dinámica, se intentó participar en la colecta ofreciendo una contribución. Sin embargo, debido a la falta de conocimiento sobre las normas internas del grupo, no se advirtió que solo los pilotos, amigos y prospectos hombres eran quienes contribuían con esta cooperación. Aquella noche transcurrió sin incidentes, con un ambiente de convivencia.

Posteriormente, surgió un inconveniente dentro del motoclub relacionado con estas acciones, lo que generó molestia entre los miembros. Se planteó incluso un cuestionamiento sobre la intención de la investigación dentro del grupo, lo que hizo necesario explicar que el único propósito era la realización del estudio etnográfico.

Para comprender la situación, es fundamental analizar cuáles fueron las acciones percibidas sancionadas dentro de la dinámica interna del motoclub. Durante la conversación con los miembros del club, se mencionó que, dentro de las normas implícitas del grupo, "las mujeres no dan dinero para el alcohol, no tienen por qué hacerlo". Además, se destacó que el hecho de pasar más tiempo con los pilotos hombres en lugar de con las copilotos mujeres generó cierto malestar.

En primer lugar, dentro de la dinámica del motoclub, contribuir económicamente para la compra de alcohol implica el derecho a consumirlo. A pesar de que no existe una cantidad fija para la cooperación, y de que son los pilotos y miembros varones quienes suelen aportar, el alcohol es compartido entre todos: copilotos, amigos, prospectos, la mesa y copilotos. Sin embargo, en las reuniones se espera que ningún integrante termine en estado de ebriedad, ya que el propósito es disfrutar del momento y relajarse sin excesos. Particularmente, se asume que ni las copilotos ni las amigas deben beber en exceso. En este contexto, la acción de contribuir económicamente desestabilizó esta dinámica, pues se mencionó que, en caso de que una mujer bebiera en exceso y algo le ocurriera de camino a casa, la responsabilidad recaería en el motoclub. Aunque no fue expresado explícitamente, la norma de que "las mujeres no dan para el alcohol" es un entendimiento común dentro del grupo.

En segundo lugar, se identificó que, en las primeras reuniones, la interacción se centró en los pilotos en lugar de las copilotos mujeres, lo que también generó incomodidad dentro del grupo. Esta situación responde a la estructura de las dinámicas sociales dentro del motoclub, en las cuales los roles de género influyen en la convivencia, pero en su mayoría pasan más tiempo las copiloto juntas y los pilotos juntos, contrariamente cuando no pasa esto es porque pasan tiempo con su pareja (recordando que las copiloto son las novias, amigas esposas y parejas de los pilotos). Como parte de las interacciones dentro de la convivencia del motoclub hay una clara separación en la forma de interacción entre hombres y mujeres del motoclub. Esto es que, en las reuniones y eventos en los que se acompañó al motoclub, por un lado, las copiloto y amigas mujeres se reúnen para platicar, mientras que, por otro lado, los pilotos amigos

y prospectos hombres también compartían su tiempo entre ellos. Aunque había una cierta separación por género, todos están cerca y conviven en el mismo espacio, lo que permite que las interacciones fluyeran de manera cercana, aunque cada grupo mantenga sus propios momentos de conversación.

Este análisis permite identificar cómo las dinámicas internas del motoclub funcionan como normas tácitas que regulan la interacción entre sus miembros. En este sentido es consistente notar estos usos en las dinámicas internas del club, y por ende surgió una sanción, con «dinámicas internas» hago referencia a la forma en que los integrantes actúan al estar en el motoclub, el cómo es la convivencia dentro del grupo y entre los miembros, al mismo nivel de los usos a los que se refiere Radcliffe-Brown; mismas que pueden ser comprendidas a través de la observación etnográfica, ya que su existencia se advierte únicamente mediante la experiencia directa en el campo.

Estas experiencias también permiten reflexionar sobre la labor de quienes investigan en el trabajo de campo y sobre la responsabilidad que conlleva realizar estudios etnográficos. Es fundamental ser consciente de las dinámicas internas del grupo con el que se trabaja y comprender las implicaciones de cada interacción dentro de este contexto.

En ambos casos, se evidenció la existencia de sanciones por no seguir las normas implícitas del grupo, lo que ocurrió durante las primeras interacciones, cuando aún no se tenía un conocimiento pleno de estas dinámicas. No obstante, después de una conversación con los miembros del motoclub y la aclaración del propósito de la investigación, se llegó a un entendimiento que permitió continuar con el estudio sin mayores dificultades.

Estos *usos* en las *dinámicas internas* no solo reflejan las conductas habituales que definen a sus miembros, sino también las reglas y principios que guían su convivencia, la organización de sus actividades y las interacciones dentro y fuera de los eventos. De esta manera, se puede comprender cómo los motoclubes mantienen su cohesión y garantizan que sus prácticas sean consistentes con los valores fundamentales que los unen a partir de estos usos en su dinámica interna.

### **3.5 Relaciones de solidaridad y hermandad**

Las relaciones dentro de un grupo social juegan un papel fundamental en la construcción de la identidad individual y colectiva de sus miembros. A través de las interacciones cotidianas, se establecen vínculos que van más allá de la simple convivencia, formando redes de apoyo que permiten a las personas enfrentar los desafíos de la vida con mayor resiliencia. Estos lazos se caracterizan por la solidaridad y la hermandad, dos aspectos esenciales que fortalecen la cohesión interna del grupo

y aseguran el bienestar de cada uno de sus integrantes. La solidaridad como la disposición de los miembros del grupo para ayudar y acompañar a quienes lo necesiten que permite que las dificultades se enfrenten de manera conjunta, sin que nadie quede atrás. En este sentido, la ayuda mutua no solo responde a una necesidad inmediata, sino que también crea una confianza y apoyo continuo.

La hermandad, por otro lado, va más allá de la solidaridad, ya que implica un sentimiento profundo de pertenencia y compromiso hacia los demás. Este sentimiento de fraternidad y familiaridad fortalece las relaciones, convirtiéndolas en una red de apoyo emocional, moral y, en muchos casos, material. Los integrantes de un grupo social con solidaridad y hermandad tienen una mayor sensación de seguridad, ya que saben que pueden contar con el respaldo de los demás en momentos de adversidad.

Estos dos aspectos se observan en las relaciones entre los miembros del motoclub donde el apoyo, tanto en tiempos de crisis como de celebración, fomenta un entorno en el que el crecimiento y desarrollo individual se ven potenciados por el bienestar colectivo.

Un ejemplo de esto se observa en los eventos de motoclubes, donde el grupo suele mantenerse junto. Aunque es común que los diferentes motoclubes se saluden y compartan momentos con otros grupos amigos, lo habitual es que cada motoclub se mantenga unido. Esta unión refleja el sentido de fraternidad y apoyo mutuo que caracteriza a los motoclubes, donde, más allá de las interacciones sociales con otros clubes, prevalece el compromiso y la hermandad dentro de su propia comunidad. Como lo expresa un miembro full:

—Fuera de, tenemos el de, no lo tenemos como cargo como tal porque no lleva un parche, pero tenemos un encargado de amigos y prospectos [...] que es así como el primero en decirle, sabes qué este aquí se rueda de tal forma, en juntas se hace esto, el comportamiento afuera es esto.

—Sí como instruirles...

—Exacto, tú has visto que uno de nosotros no va sólo al baño, uno de nosotros no se mueve solo, siempre va acompañado, por lo menos por otro, por lo menos. En el caso de las mujeres, no sé si has visto, te ha tocado que va una al baño y van tres pilotos van dos al baño y van tres pilotos, van tres al baño y van cuatro pilotos, este, nunca se mueven solas, siempre van acompañadas por uno de nosotros.

—Sí por qué se da esto tanto con mujeres como con hombres

—Pues porque finalmente este... no es tanto que tengamos rencillas, enemigos o algo así, pero finalmente el cuidado siempre nos lo tenemos que dar entre

todos. No quiero sonar ni machista ni nada parecido, pero finalmente las mujeres son más susceptibles a cierto tipo de agresiones, de faltas y precisamente por eso es por lo que van siempre más hombres. [Entrevista 3, 2023]

Se denota el acompañamiento que tienen los pilotos del motoclub son parte de la ayuda y la hermandad que hay entre ellos, el hecho que estén juntos por cualquier cosa resalta este tipo de relaciones donde se profundiza la confianza mutua y la construcción de una comunidad.

De la misma forma se encuentran las experiencias de un piloto y su copiloto donde se les pregunto en qué momentos el motoclub les ayudaba en su vida cotidiana, como en los problemas que pudieran tener; ellos hablan sobre la solidaridad y el apoyo que se recibe y que se ofrece dentro del motoclub:

Copiloto: por ejemplo, en algún caso de que supongamos nos vamos a mudar y si les pedimos el apoyo, obviamente nos van a apoyar. Es en ocasiones nos pueden apoyar; es pongamos que el carro se nos descompone, ahorita no, si les mandamos un mensaje así, “ah qué crees, tuve un problema con el carro, se me descompuso y mando ubicación” llegan en apoyo.

Piloto: sí, problemas personales en cuestión, por ejemplo, de conflictos, no sé emociones sentimentales, pues es muy independiente, no, pero problemas que, por ejemplo, se requieren en apoyo de seguridad, los hay; está el caso de un piloto que este lo acompañaron en el hospital cuando nació su bebé, u otro, por ejemplo, cuando su mamá (de un piloto), su mamá este pues la operaron, pues también se le apoyó de alguna manera, ya puede ser a lo mejor solamente, es emoción este... pues sí, como social, cómo, cómo se dice ¿social, sociales?

Copiloto: no... es fraternal, porque a veces acompaña físicamente... a la persona

Piloto: Moralmente, perdón

Copiloto: sí [asiente]

Piloto: Es moralmente de esa manera, pero si se puede, pues a lo mejor físicamente, a lo mejor económicamente o si hay algo más por hacer, este se le apoya, pero realmente son solamente las personas que se lo merecen. Porque, por ejemplo, este no sé este tal piloto, no sé, “sabes qué tuve un problema mí, mi no sé, mi novia le la corrieron de su casa y quería ver si esto o cualquier otro tema” No, no este, obviamente por su actitud, porque no va porque ahorita

que se va, pues este, pues no se le salía apoyando o, por ejemplo, un piloto que casi no va que... a veces es un poquito más grosero, que usualmente no. Involucra mucho, pues como eres dentro del motoclub. [Entrevista 5, 2023]

Las relaciones dentro del motoclub basadas en la solidaridad y hermandad favorecen y contribuyen un entorno donde el apoyo recíproco se convierte en un valor primordial. Un aspecto relevante que se menciona aquí es que la ayuda que proporcionan los miembros y por ende el motoclub, está limitada a su participación y compromiso con éste, como continúan:

Piloto: si llegara a situarse en algunas cosas que no entiende (un piloto), si en algún momento le pidiera el apoyo o solidad con algo, pues se les cierran las puertas, no, toda esa parte, pues cuenta mucho la lealtad y el compromiso, va de la mano, van de la paz.

Sí, si tú eres fiel a tus colores, a tus compañeros y más que compañeros a tus hermanos, porque aquí por lo menos este motoclub es una fraternidad, a diferencia de otros que motoclubs que son compañeros, este vaya, como amigos no, aquí realmente la fraternidad existe muy, muy marcada y es como que lo principal por qué porque si a ti te tocan, si te hacen algo, pues obviamente van a, a reaccionar todos, a la persona que te haya, pues sí faltado al respeto que te haya hecho algo. Entonces, eh, eso es lo que realmente se tiene que ver en, en todas las personas que entran no, que entiendan que este motoclub no es como todos y que pueden hacer o deshacer y que realmente es un motoclub que, más allá de rodar, que es lo esencial también, es un compromiso, pues con todos porque si le pasa a uno algo es como si le pasara a todos, no todos, todos son aquí importantes, ni uno es más, ni uno es menos, como lo dice el presidente; a diferencia de otros clubes que dicen sabes que, pues el presidente, “yo soy más que tú porque pues yo lo fundé, porque esto” no, aquí simplemente pues hay una organización que se tiene que seguir como todo, este es como todo este, como, emm como todo la empresa para que pues todo vaya como de la Party, vaya bien, para que tenga, pues esa operación, esa funcionalidad, de que eso salgan las cosas, pues de, de la mejor manera.

Pero aquí, pues no es como quien sea más o menos todos son importantes y, en el lugar que tú te ganes, pues el que el lugar que te van a dar a respetar todos no, que tú eres amable, si tú eres responsable, si tú apoyas es lo que vas a recibir prácticamente, es “sin dudas esto lo recibes” no, en lo posible que se pueda; obviamente pues hay cosas que uno quisiera más apoyar y dar, pero a veces este no está en nuestras manos, pero por lo menos esa, esa fraternidad y el

apoyo, pues obviamente sí muy muy moral y le hablase contigo, pues lo vas a tener, por qué, porque tú te lo has ganado, porque tú has sido así. Pero sí tienes que, pues seguir las indicaciones de los que están arriba de ti, este y pues conflictos te digo, no, no hay, siempre tienen que mediar, solucionar y realmente pues si no los, no se solucionan, pues las personas se tienen que, que sí retirar.

Copiloto: a mí, sí, bastante; es como... al momento de que le dieron su prospectaje a él, le dijeron en las palabras que “al ser amigo pues ya era parte del motoclub, pero al recibir el prospectaje ya estaba más adentro que afuera” y “que los colores los tenía que respetar, cuidar y proteger”. Es un compromiso que tienes porque no solamente es un motoclub, él te dijo algo hace ratito (el presidente), que “son hermanos” porque todos somos familia y siempre es estar, así como que, al pendiente de todos, y a mí me agrada porque somos una familia, porque sabemos que cualquier cosa que tengamos así de que ah un ejemplo, no, a que nos tenemos que mudar, sabemos que podemos contar con ellos, sabemos que cualquier otro tipo de situaciones ellos siempre van a estar ahí con nosotros

Piloto: sí, no estás solo

Copiloto: no estás solo, entonces son nuestra familia y, me gusta mucho por el ambiente que se tiene y sobre todo porque desde un principio a nosotros nos hicieron ser parte, no hicieron caras, nos recibieron bien con los brazos abiertos y todo y sí, ellos son así, todos son así, son muy amables, no discriminan a nadie y te adoptan, te dicen “vente para acá” entonces si me agrada.

Piloto: sí aquí realmente todos son bien recibidos, todo depende con qué actitud y a lo que vayas queriendo, buscando tú; este sí hay todos son bien recibidos, realmente si tú vas con un plan de respeto y que realmente buscas un interés de integrarte a lo que es motoclub, lo vas a tener, pero si tú vas a la mala, grosera en otra, en otro plan de arrogante de que pues quiero ver quiénes son y ah me vale lo que me digan, lo que me indique, pues obviamente desde ese momento pues te van a decir “sabes qué, este, pues gracias por tu interés, pero no puedes continuar con nosotros” por qué, porque todos tenemos que compaginar y seguir la filosofía que tiene el club, porque este club tiene una gran filosofía, que es esta misma, la fraternidad, si no tú no, tú no entiendes lo que es una fraternidad que prácticamente pues, y como todo no, hay tus hermanos mayores, de mi papá y una mamá y reglas, que se tienen que respetar, que tienes que escuchar, que tienen que obedecer, si no, si no sabes simples cuestiones o conceptos, pues no puedes formar parte de esta comunidad, fraternidad, a

menos, si tú buscas otro tipo de cosas que sí, son groseros que son violentos, te puedes ser ir así a otro lugar. [Entrevista 5, 2023]

Se muestran con estos comentarios algunos conceptos que funcionan y colaboran a la buena convivencia del grupo, «el compromiso, la lealtad, la buena actitud, el apoyo y el fraternizar» como elementos que hacen del motoclub una familia

Se presenta también el término de «hermandad» y «mis hermanos» como el sentimiento que une a los miembros de un grupo, basado en la solidaridad, el respeto y la cooperación mutua. En campo se pudo escuchar a muchos pilotos referirse así a los demás pilotos miembros del motoclub. Además, que es un término utilizado común entre la comunidad motera y los motociclistas, similar al “wey” o “carnal”.

Se entiende entonces que las relaciones dentro de un grupo social son esenciales para el bienestar y el crecimiento de sus miembros, no solo favoreciendo la cooperación y el apoyo mutuo en momentos de dificultad, sino que también refuerzan los lazos emocionales y la sensación de pertenencia. Así, las relaciones solidarias y de hermandad no solo enriquecen las interacciones dentro del grupo, sino que también contribuyen a la construcción de una comunidad más fuerte, justa y cohesionada, en la que el compromiso, la lealtad, y el apoyo se convierten en los pilares que sostienen a todos sus integrantes.

## **3.6 Trascendencia**

### **3.6.1 Del motoclub a la cotidianidad**

Ser parte de un motoclub es mucho más que una afición o un pasatiempo, es una forma de vida que involucra cada aspecto del ser. Desde el primer momento que un motociclista decide unirse a un MC, marca el paso de un estado a otro, una transformación que va más allá de rodar. Este cambio en su estado influye en su identidad, su forma en relacionarse con los demás y en su manera de ver el mundo.

Esta trascendencia se percibe cuando utilizan sus colores fuera del motoclub, como lo comenta un piloto del motoclub:

Generalmente tú has visto que yo llego del trabajo con mis colores, me voy al trabajo con ellos, este yo lo he dicho siempre, es como mí, no es mi segunda piel, es mi piel. [Entrevista 3, 2023]

Del mismo modo platicando con otro piloto e indagando cuando usaba sus colores su respuesta fue:

Siempre que me subo a la moto. [Entrevista 4, 2023]

Esto refleja un sentido de pertenencia con sus colores, que se liga completamente con su moto y con cómo quieren ser reconocidos.

Por otro lado, el usar sus colores mientras manejan moto tiene otras connotaciones y sirven en casos de alguna emergencia como lo comentan algunos miembros:

En sí los puedes usar todos los días para, o sea, los que están en las motos en sí tienen que ser todos los días, por qué, porque si van en la moto llevan los colores que Dios no quiera les llegue a pasar un accidente, se sabe de qué motoclub pertenece y entre bikers, queda en contactos, entonces pueden decirte, “sabes qué se accidentó uno de tus chavos, se accidentó en tal lado” y así se llega la ayuda, el apoyo que esa persona necesita. Cuando ya eres prospecto, cuando ya eres full, es obligatorio llegar a las reuniones a las juntas oficiales con tu chaleco y a las salidas que tenemos, aunque sea una rodadita en Malinalco, Ixtapan de la Sal, debes de portar tu chaleco, ahorita, por ejemplo, que vamos a la bendición de la casa todos vamos a portar el chaleco, por qué, porque somos parte de nuestro club y es como que una fiesta de motoclub, de decirle “no manches, ya tienes tu casa carnal” y llegar todos con el chaleco. Las salidas que se tengan siempre con el motoclub, es forzoso con el chaleco, si se te olvida, vas a llegar a escuchar o has llegado a escuchar que si es un prospecto y se les llega a olvidar el chaleco le dicen, “y este amigo qué” por qué, porque si tú no llevas chaleco te bajan de rango, aunque nada más sea un día y te tratan como si fueras un amigo Y si un full, se le olvida el chaleco, pues lo tratan como un amigo. Porque el chaleco es el que te da la identidad que te dice, “soy de este motoclub y los tienes que portar” Por eso cuando te los dan los debes de portar con orgullo al momento de que te dan tanto respeto, a que como luego principal te lo vuelven a repetir, “debes portar tu chaleco con orgullo defender tus colores y no solamente andarlos faroleando. [Entrevista 5, 2023]

De este modo puede verse que el usar los colores fuera del motoclub es una expresión del piloto, de pertenencia, identidad y lealtad hacia su motoclub; portándose como un símbolo que llevan con orgullo y permanencia.

Otro elemento de trascendencia son los tatuajes del motoclub estos más allá de una decisión estética muestran la representación tangible de su identidad, su compromiso y su conexión con el motoclub. En este sentido, es necesario un compromiso mayor

por parte del piloto que desea hacerse el tatuaje como lo expresa el presidente del motoclub:

—Bueno cuando es un tatuaje del motoclub es conmigo, digo cuando es un tatuaje x pues háztelo no es mi problema, pues díselo mejor a tus papás, no pues a mí que me dices, no, [...] Pero cuando es por ejemplo del motoclub si me deben de avisar, no es una obligación, es un es un derecho que yo tengo de que me avisen, de que se van a hacer un tatuaje del motoclub por qué, porque, vamos, yo tengo que tomar en cuenta de que llegue al inicio, “oye, me quiero hacer el tatuaje del motoclub” Yo tengo que tomar en cuenta cuánto tiempo lleva, si ya se lo ganó, porque también hay que ganárselo, si no, va a ser uno que al ratito “oye, pues ya me voy” no pues vete, pero el tatuaje es igual que los colores. Se paga el derecho a traerlos, cada quien tiene que pagar sus colores, pero paga el derecho a traerlos, no a llevárselos.

Ahora bien, los tatuajes tienen una representación para los miembros del motoclub como continua:

—O sea, normalmente el que trae el tatuaje del motoclub es porque no se va a ir, ya son los que ya van a estar aquí ya, ya no van a irse a otro lado, ya son los integrantes que siempre van a estar aquí; que ya no pretenden o ya no quieren ir a buscarlo en otro lado o ya vi otro motoclub no, son los que ya son de aquí, los que ya son bien, bien de la familia. [Entrevista con el presidente del MC, 2023]

Esta misma representación se encuentra presente en la convivencia, es común que los miembros con altos cargos (mesa) sean quienes porten los tatuajes, esto les brinda un estatus significativo dentro del motoclub, otorgándoles respeto y autoridad. Su influencia se ve reflejada con el impacto que tienen en la toma de decisiones y en las dinámicas internas, es decir, a quienes deben responder y seguir los demás miembros.

Esta trascendencia se percibe en el día a día de un miembro del motoclub. Desde la forma en que cuidan sus motocicletas hasta la manera en que interactúan con otros, su identidad se define por los valores que representa el grupo. Los tatuajes, los colores, los parches, emblemas y los símbolos del motoclub sirven de representaciones visibles de esa conexión profunda con el grupo. Se trata de una manera de ser que impregna todos los aspectos de la vida cotidiana, este estilo de vida se refleja en cada acción: en las decisiones cotidianas, en las relaciones personales, en el respeto por los demás. Para los miembros del motoclub ser parte es un compromiso que marca profundamente la manera en que se ven a sí mismos y cómo se conectan con los demás.

### 3.6.2 Experiencias, sentidos y emociones

Para los motociclistas cada salida y rodada es una oportunidad para experimentar la libertad, sentir el viento y la carretera, pero también para vivir una experiencia compartida para el motoclub, y para quienes, como ellos, han elegido este estilo de vida. La moto es el vehículo, pero lo que realmente importa es lo que simboliza para ellos: la independencia, la aventura y la fraternidad.

Como se visualizan en las experiencias compartidas por algunos pilotos del motoclub:

—[...] Sobre su experiencia, cuál es la rodada que más le ha gustado

— mira aquí, aquí es una pregunta chistosa, porque creo que la verdad, todas son bonitas, o sea, no hay, mira por distancia, pues las lejanas. León, Aguascalientes, Querétaro, todo, lo que, es más, este más tiempo de rodar. Porque aquí hay algo muy bonito, muy interesante, no hay nada como sentir el aire, la brisa, en la cara cuando vas en carretera, la lluvia, incluso, el frío; son sensaciones muy padres, o sea, estás viviendo con la naturaleza y la vas disfrutando, la vas disfrutando, la vas gozando y en la moto volteas para todos lados y yo, por ejemplo, a mí me fascina, me encanta que mi mujer sea mi copiloto, o sea, los dos es muy padre, que vayamos los dos. En rodadas cortas, pues no llevamos comunicadores, pero ya en rodadas largas a León, a lugares así llevamos comunicadores, pues vamos platicando “oye ya viste allá y que ya viste allá, que no mira aquí, que eso que” vamos platicando, oyendo música, o sea, eso es una sensación muy, muy, muy bonita. Que, la gente que, que no lo ha vivido, realmente ni se imagina que padre es, yo he conocido gente, tengo incluso por ahí vídeos, de gente que, que dicen “ay, yo soy motociclista, estoy loco, no quiero seguir vivo” pero hay un video que se refiere precisamente a eso, no, que dice un señor que, el cómo es posible no que los motociclistas sufran tanto, batallen en tanto, pero empieza a ver las cosas buenas, que todos se, todos nos saludamos. Todos en carretera, todos los motociclistas, todos nos saludamos, todos, y esto (levanta los dedos índice y medio en forma de V) quiere decir buen viaje, ajá. Todos nos saludamos a donde llegamos todos, nos saludamos bien, nos abrazamos, aunque no nos conozcamos; mi mujer saluda a todos, todos nos saludan, o sea, entras en un ambiente muy fraternal.

Entras en un ambiente de convivencia muy padre. Llegas a algún lugar y ya llegas a saludar a alguno y ya te invitan una cerveza, este, un tequila, una bebida o un simple refresco, no, entonces empiezas a fraternizar a hacer las paces, la amiga, y de ahí van saliendo nuevas amistades, entonces, son una cosa muy padre, muy, muy padre. El que no mira, muchos, yo te voy a hacer una cosa, al que no le gustan los motocicletas, es porque ni siquiera se ha subido a una. Yo

he conocido gente, que “ah motocicletas” se suben y se compran una. [Entrevista 1, 2023]

En el mismo sentido otro piloto comenta acerca de su experiencia mencionando la experiencia de manejar motocicleta y la hermandad que se vive dentro del grupo:

No te ha tocado, creo que no, pero hemos salido en la madrugada y, en la carretera, hemos visto salir el sol. Nos ha tocado que en la carretera vemos salir el sol, vemos cómo se mete, y hay algo bien importante, bien chido, si vas hasta enfrente y ves tu espejo vez a todos los que vienen atrás de ti, si vas hasta atrás, ves hacia enfrente y ves todos los que van contigo, a quienes vas cuidando si vas en medio volteas enfrente o volteas atrás y sabes que no puedes quedarte porque vas a hacer que se queden los demás, no puedes adelantarte porque te vas a ir solo, es, es una unión, es una hermandad.

Las motos me gustan por la libertad que sientes en el camino, el viento, el aire en la cara, la lluvia. Yo lo he dicho siempre, salgo de la oficina y si está lloviendo, muchísimas veces me han dicho, los que apenas como que llegan o algo así de “uy te vas a quedar porque está lloviendo”, “y qué”, “pues está lloviendo y te vas a mojar”, “si no quisiera mojarme, andaría en carro”, “¿entonces te vas a ir así?”, “sí, claro”, “ah, pero traes impermeable”, “no, o sea eso es para... para nenas o sea yo tengo moto, sé que si ando en moto me quema el sol, me empapa la lluvia, me quema el frío”. Pero finalmente el disfrutar el camino, el disfrutar, la rodada, disfrutas muy, muy diferente las salidas, los eventos, las rodadas en la moto, a que, si vas en carro, o sea, la moto te da una libertad súper fregona, o sea, no, no, no puedo compararlo ni siquiera con otra cosa, o sea la libertad que sientes siguiendo en la moto, te tocó subirte a la moto, a la Marauder (su moto anterior) y esa, ahorita a comparación de esta, no después te doy una vuelta en esta. [Entrevista 3, 2023]

Estas experiencias son el reflejo del motoclub unido por la pasión por las motocicletas y, a menudo, por los valores de libertad, aventura y lealtad. Aquí se habla de un vínculo que trasciende estas experiencias, la hermandad que viven y en la que los miembros se apoyan mutuamente en los buenos y malos momentos, se motivan a crecer y, sobre todo, viven la moto como una extensión de su propio ser

Pertenecer a un motoclub no es solo unirse a un grupo, es asumir un estilo de vida que se ve, se siente y se vive. En cada encuentro, cada viaje, cada reunión, el motoclub es un reflejo de su identidad compartida: un colectivo que, aunque diverso, tiene una misión común, un compromiso con la lealtad y un amor por la carretera.

### 3.6.3 Representaciones en torno a la muerte

La motocicleta, como se ha visto, es un símbolo de libertad y movilidad, este objeto simbólico genera diversas representaciones para los pilotos, una de ellas son las representaciones en torno a la muerte para las personas y los motociclistas miembros del motoclub. Para los motociclistas representa un constante recordatorio de los riesgos inherentes en su conducción.

Ellos son conscientes de los peligros que implica este medio de transporte, tales como accidentes, colisiones, caídas y las posibles consecuencias fatales de estos eventos. Las cifras relacionadas con los accidentes de motocicleta son alarmantes. A nivel global, se estima que las motocicletas representan una proporción significativa de las muertes en accidentes de tráfico. Según los informes de Metrópoli y Milenio (2024), se ha registrado un aumento significativo del 39.6% en los accidentes de motocicleta en comparación con el año anterior. Este incremento resalta una tendencia alarmante en la seguridad vial, especialmente al considerar que en 2023 se contabilizaron 2,731 colisiones de motocicletas, lo que equivale a un promedio de casi 8 accidentes diarios.

Esta conciencia no es particular, sino que se inserta en un entramado cultural donde el riesgo y la muerte no se ven únicamente como algo ajeno, sino como parte integral de la experiencia de ser motociclista como puede verse en los comentarios de los pilotos:

Siempre lo he dicho, desde el momento en el que naces, lo único que vas a tener 100% seguro es la muerte, por lo menos, estos tiempos... sí, hay mucha gente que dice “te vas a comprar moto, cómprate tu ataúd” güey, comes, te puedes ahogar, tomas agua, te puedes ahogar, duermes, te puedes asfixiar, te puede dar un paro cardíaco, sales a la calle, te puede caer un asteroide, te puede caer una piedra, te puede atropellar un carro, te puedes caer de la banqueta te o sea, la vida es un riesgo carnal [ríe]; la vida es eso, o sea, finalmente la vida no la tienes segura porque estés viva, o sea, al contrario, estás vivo y te pueden pasar 1287 1000 millones de cosas por las que puedas morir; la diferencia es que nosotros andamos en moto disfrutando, gozando de lo que es andar en moto y hay gente que no sabe qué es andar en moto, no ha disfrutado una salida en moto por el miedo que les causan las motos cuando realmente las motos siempre lo he dicho, “no se les tiene miedo, se les tiene respeto”, por qué, porque una moto generalmente la moto que quieras, te va a pedir más, más, más, más y, cuando tú sientes que vas a 50 ya vas a 100 y cuando sientes que vas a 100 ya vas a 200; entonces aquí la cosa es controlarte tú controlar la moto, no dejar de respetar la moto, no dejar de respetar el camino estar siempre alerta, estar siempre lo mejor que se pueda, y vas a seguir viviendo. En algún

momento esperemos te toque conocer a Don Gino, Don Gino es una persona que tiene 80 y todos los años; que a la fecha va y viene en su moto, es una persona jubilada, rueda a Mazatlán, rueda a Sinaloa, rueda a Baja, rueda a Chihuahua, rueda Chiapas, rueda Veracruz, a Quintana Roo, a donde quieras ha ido; y así como él, hay muchos otros hermanos que tengo el gusto y el honor de conocer, dicen que dicen “qué pasó mi Barbas va a haber evento en Chiapas, ¿jalas?”; “Nah, qué pasó, yo no soy jubilado como usted, pero dele y cualquier cosa estamos pendientes”; “sale” Y se van quince, veinte días y se van en sus motos.

Entonces sí tienes que comprarte moto y el ataúd, pues a esos señores ya se les echó a perder el ataúd, porque siguen rodando y han tenido accidentes y la han librado, así como ha habido gente que muere muy joven en la moto también hay gente que muere muy joven sin haberse subido a una moto, así como en niños que mueren en accidentes de moto, también hay niños, que mueren en otro tipo de accidentes, en otro tipo de situaciones o condiciones; la diferencia es que hay gente que le da miedo las motos y ya.

[...] Entonces yo preferiría si me toca que sea de un día para otro, así Pum, vámonos, adiós, o en un accidente, yo he dicho, voy a la velocidad suficiente para liberar un accidente. o para morir en él. Pero la he librado, [ríe] no sé, de hecho, tengo un ángel muy bueno, varios, sé quiénes son entonces. Este pues he estado muy protegido de muchas formas y a pesar de ir a una velocidad ya considerable para decir “güey, o sea por eso se murió”, pues no me ha tocado. [...] Nosotros no, no estamos huyendo de la muerte, no la estamos buscando. Pero si llega, que nos llegue cuando estemos montados. [Entrevista 3, 2023]

Una cosa que se advierte en la representación que tiene el piloto en su sentir con respecto a la muerte, que en el momento en que llegue a su muerte sea conduciendo la motocicleta, esto no es ajeno a la perspectiva de otros motociclistas miembros del motoclub. En una reunión oficial mientras se mantenía la convivencia, en forma de juego algunos pilotos estaban comentando las formas en que les gustaría si les llegara a pasar.

—A mí me gustaría un accidente donde hasta las personas digan, pero ¿qué le pasó?

—Yo que la moto quede arriba de un lugar alto (un poste o un árbol) donde digan ¿cómo llegó ahí?

—Yo que quede deshecho que no quede nada [Fragmento del diario de campo, agosto, 2023]

De igual forma se denota que ante esta representación y relación que tienen con la muerte no significa que tengan miedo, al contrario, ellos son conscientes del peligro que representa subirse a una moto y esta consciencia es respaldada con el respeto que tienen a manejar la motocicleta como se visualizan con los comentarios del piloto y como otro menciona:

—No, entonces muchos pues sí se compran una moto usada feita, pero con esa empiezan a andar, le agarran la onda y al ratito los ves ya traen una 250, 500 hay quienes se avientan de volada y ya traen una 600, 800 ay cabron y ya, ya le saben. Andar en moto no es, no es difícil; a las motos hay que tenerles respeto o sea no miedo, respeto, si porque, “Ay, que son máquinas, no sienten”, pero la moto te absorbe. En tu mano, traes, bien sencillo, en tu moto, traes el poder de los kilos que pese la moto, por ejemplo, la mía pesa 680 Kg, traigo 680 kg en la mano más más mi mujer, más el riesgo, mi responsabilidad es eso. Entonces, mi moto levanta 200 km/h por hora, yo, lo más que la he corrido han sido 120, 130 km/h. Sí porque llevo una responsabilidad. Entonces, aquí es, ese es el respeto a la moto

—[...] Y si te das cuenta, por ejemplo, los pisteros, ¿sabes cuáles son los pisteros?

—eh las motos de pista

—motos de pista, tienen accidentes, pero, cañón, porque sus motos son muy, muy, muy... son veloces, esas motos para eso son; desafortunadamente las gentes, algunas personas no le tienen respeto a su moto y creen que “no, yo soy acá” y no; y, hemos visto accidentes causados en carretera muy, muy fuertes, muy fuertes. Yo cuando sucede eso ya no más le digo a mi señora, “sabes que, no voltees”. Hemos encontrado gente desecha, o sea, situaciones muy, muy feas, y normalmente son moto de pista y moto de pista; llega a haber accidentes en toda clase de motos, pero porque un carro lo aventó, un carro se le atravesó, pero los de pista solitos se dan, ellos solitos, solitos van y se entregan. Entonces, ese es el respeto a la máquina, muchos no lo entienden “ay y porque respetarla”, mira es decirlo figuradamente, pero si tú te quieres, si quieres seguir en esto, respétate. [Entrevista 1, 2023]

Los motociclistas, al elegir este medio de transporte, aceptan y se adaptan a los peligros inherentes a él, lo cual refleja un tipo particular de representación con la

muerte. Pues la percepción que tienen de la muerte no necesariamente está asociada a la fatalidad, los pilotos desarrollan esta idea en torno a la muerte en la que los riesgos no son vistos como algo externo, sino como un componente más de su vivencia cotidiana. Así se configura una relación que va más allá del miedo donde exploran y abrazan una forma de resistencia ante lo inevitable, donde el riesgo se gestiona como parte de la identidad del motociclista.

### **3.6.4 Prejuicios y estigmas**

Los motociclistas y miembros de motoclubes a menudo enfrentan una gran cantidad de prejuicios y estigmas dentro de la sociedad, esto no solo se visibiliza como malentendidos, sino son el trasfondo de construcciones sociales profundamente arraigadas que reflejan dinámicas culturales y las tensiones inherentes entre distintos grupos sociales.

Estos estigmas no solo afectan la imagen pública de los motociclistas, sino que también contribuyen a la creación de fronteras que separan lo “aceptable” de lo “marginal”, lo que a su vez tiene repercusiones en la percepción social de estos individuos.

En la sociedad moderna, muchos motociclistas, especialmente aquellos que forman parte de motoclubes, son vistos como grupos marginales o incluso peligrosos. Esta visión está influenciada por una serie de factores históricos y culturales (como los sucesos de Hollister del 47) Y pueden verse estas represalias y marginaciones en las experiencias de miembros de motoclubes:

Seguro es interesante, nada más que mira sí, la mayoría de la gente. Ha cambiado un poco, pero la mayoría de la gente tiene al biker como... vagos, ladrones, muchas. Y ahora, desafortunadamente, sobre todo en la ciudad de México y aquí también, ya se da mucho, hay mucho asalto en moto ya hay chavos que andan en moto motoneta y andan asaltando. [Entrevista 1, 2023]

Así mismo otro piloto destaca la relación que existe entre algunos prejuicios de las personas y la experiencia de él como motociclista:

—No, sí claro, incluso hablo de mis vicios y de, de muchas cosas, porque finalmente es, es lo que soy, o sea, digo, tú sabes que yo fumo marihuana, que bebo, hasta donde sea. Pero aquí hay otra cosa, realmente también tú cuando me has visto ebrio, o que yo haga desmadres o que yo, o sea, realmente si te das cuenta. Lo que te decía hace rato, soy o procuro ser lo más educado que se pueda no faltarle al respeto a nadie. Y lo hablé abiertamente igual, pues a mí me gusta fumar marihuana, me fumo mí, mi hierbita y ando en el desmadre,

tomo y ando en el desmadre. Entonces este por la persona que soy realmente, pues es así como de fuma marihuana y es bien cumplidor, es bien trabajador, es muy amable, es muy atento; entonces en algunas ocasiones, incluso lo he hablado muy abiertamente para que se den cuenta que no porque fumes marihuana, no porque tomes y no porque estés en un motoclub, eres una mala persona.

—pues está todo este espectro incluso desde el motoclub ya te, ¿te han tocado cómo problemáticas por lo mismo?

—Sí, de hecho, este sí me ha tocado gente que dice, así como de “¿estás en un motoclub?”; “sí”; “¿andas en moto entonces?”; “pues obvio” este, “de seguro eres asaltante”; “güey, no mames”, se los he dicho dos o tres personas “güey, no mames, o sea,” y perdón, no quiero sonar presumido, no sé, no, pero se los he dicho “güey, simplemente mis tenis valen más de lo que traes puesto, mi moto vale lo de tu casa, güey, o sea. No puedes tener una moto, la que quieras, robando”, o sea, digo, obviamente hay gente que, que roba en moto, pero también hay gente que roba en carro y también hay gente que roba en oficinas y también hay gente que roba en puestos de gobierno, o sea, realmente el que lo quiere hacer; Lo hace de una forma o de otra. Yo hablo abiertamente de, de cómo soy y de lo que hago para de cierta forma también cambiar la imagen que tienen de muchas personas, de muchos tipos de personas. En mi caso, no nada más trabajo en gobierno, también me dedico a la venta y reparación de computadoras, Sabes que soy licenciado en Derecho, soy técnico en computación. [Entrevista 3, 2023]

De la misma forma que miembros comentan las experiencias negativas que han tenido como motoclub:

—Mira, si pasa algo... y no nos vamos tan lejos hace 8 días en el bautizo del hijo de un full, la verdad, cuando llegamos a la fiesta todos con los chalecos sí se nos quedaron viendo feo, por qué, porque como te lo estaba diciendo, hay muchos motoclubs que tienen una mala fama, que siempre los ven borrachos, drogados; hasta, hasta robando, no, entonces por unas cuantas personas a todos los catalogan igual. Obviamente nos ven feo, sí, cuando llegamos a un lugar, un lugar que es como, un poquito más familiar se te quedan viendo los chalecos, así como que “ay vienen en las motos, ah, estos vienen así” pero ya cuando te van tratando como que se quitan esa mala imagen que ellos mismos se crean que la misma sociedad, no de ahorita de 1 año o 2 años, sino de mucho tiempo atrás, tiene esa imagen de que todos los motociclistas son iguales...

—Sí, realmente antes, eh vaya los motoclubs sí no seguían como muchas normas y realmente pues sí eran como que muy pues no apegados a este tipo de, de como de regirse bajo las leyes no, han cambiado las cosas, obviamente la mayoría ya casi de todos los motoclubs pues ya tiene esta convicción que pues de respeto, ya está más apegado, sí, a lo que viene siendo las normativas de la sociedad. [Entrevista 5, 2023]

Así, los prejuicios y estigmas hacia los motociclistas y miembros de motoclubes son experiencias que forman parte de su cotidianidad y que reflejan representaciones sociales construidas y reforzadas a lo largo del tiempo. Estas percepciones, basadas en estereotipos negativos, no solo afectan la imagen pública de los motociclistas, sino que también influyen en su integración y aceptación dentro de la sociedad. Desde la perspectiva cultural, estos estigmas no son meras coincidencias, sino construcciones sociales que responden a las representaciones que la sociedad tiene de ellos, como grupos marginales y diferentes. Sin embargo, se puede comprender que muchos prejuicios surgen de una visión con una carga histórica y social, y se puede analizar estas representaciones, abriendo espacio para una mayor empatía y comprensión hacia los fenómenos y grupos, reconociendo la diversidad de identidades dentro de la sociedad.

## Capítulo 4

---

### Análisis y discusión

La cohesión social es un concepto clave para entender las dinámicas de integración y pertenencia en cualquier sociedad. Se refiere a los lazos que unen a los individuos dentro de un grupo, los valores compartidos, las normas y las prácticas que permiten la convivencia armónica y la cooperación entre sus miembros.

González J., Monroy A. &, Kupferman E. retoman la definición sobre cohesión de Sprott que define ésta como: “el campo total de fuerzas motivantes que actúan sobre los miembros para mantenerlos en el grupo” explicando que este campo total de fuerzas se determina por diversos factores que establecen las personas, como la estimación hacia otros integrantes del grupo, la admiración profesional, las perspectivas de aprendizaje, entre otros. “La cohesión se refiere al grado de atracción que experimenta la persona hacia los demás miembros del grupo” (1999:20)

En este sentido, resulta fundamental indagar en las representaciones de la cohesión social que se generan en grupos sociales específicos, ya que estos pueden ofrecer una visión más compleja y matizada sobre cómo se construye la unidad dentro de una sociedad. El caso de los motoclubs, grupos que, juegan un papel importante en la creación de comunidades con vínculos sólidos y una identidad compartida.

La pregunta de cómo se representa la cohesión social en relación con las prácticas de conformación dentro de un motoclub cobra relevancia cuando se considera que, en muchas ocasiones, estos grupos funcionan como redes de apoyo y socialización que trascienden el simple gusto por las motocicletas. Los motoclubs pueden verse como espacios de resistencia a la fragmentación social o, por el contrario, como ejemplos de exclusión y diferenciación, dependiendo de las prácticas de integración que promuevan. Los miembros de estos clubes se agrupan no solo por una pasión común, sino también por una serie de valores y normas informales que guían sus interacciones, y que pueden reforzar o desafiar las estructuras sociales más amplias.

En el contexto actual, donde las dinámicas sociales están profundamente marcadas por la individualización, la falta de confianza en las instituciones y la creciente fragmentación social resulta esencial estudiar cómo estos grupos, contribuyen a la conformación de un sentido de comunidad y solidaridad. A través de sus prácticas de inclusión y exclusión, de rituales y normas compartidas, los motoclubs nos brindan una oportunidad para explorar cómo se construyen y mantienen la cohesión social en espacios no institucionalizados, pero igualmente significativos para sus integrantes.

Al abordar esta cuestión, podemos entender mejor cómo los individuos que forman parte de un motoclub negocian su identidad colectiva, cómo se estructuran las relaciones de poder dentro del grupo y cómo se establece un sentido de pertenencia que puede ofrecerles apoyo emocional, social y, en muchos casos, hasta una forma de resistencia frente a las normas de la sociedad más amplia. A su vez, esta reflexión

invita a pensar en la relación entre las prácticas de integración de estos grupos y las tensiones más amplias dentro de las estructuras sociales contemporáneas.

El análisis de las representaciones de cohesión social dentro de un motoclub permite, por tanto, reflexionar sobre la importancia de las redes informales en la construcción de comunidades y sobre la forma en que los individuos crean y recrean sus espacios de pertenencia.

#### **4.1 El Rito de paso y los estados liminales**

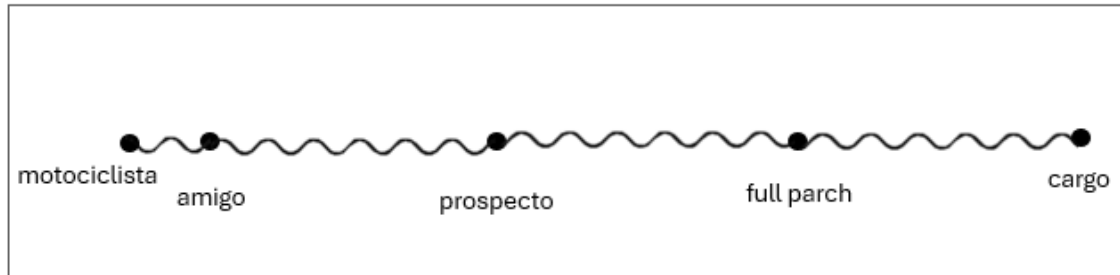
Los ritos de paso son prácticas rituales que marcan las transiciones significativas en la vida de una persona, simbolizando el paso de un estado a otro dentro de un contexto social, cultural o espiritual. Aunque los ritos de paso se asocian comúnmente con momentos de la vida como el nacimiento, la pubertad, el matrimonio o la muerte, también son esenciales para el proceso de integración en una comunidad.

Jesús Jáuregui (2002) establece una tipología de los ritos de paso, en el que pueden destacarse los ritos de agregación o de integración, donde de manera temporal o de forma permanente un forastero se incorpora a una comunidad o grupo.

Se han estudiado los casos de personas ajenas integrándose a comunidades y grupos específicos donde surgen ciertos elementos y requerimientos por el que el extraño tiene que pasar para poder integrarse a la comunidad. Pitt-Rivers realiza un análisis a partir de las monografías profesionales de Boas sobre las tribus esquimales, la escena final de la Odisea y la costumbre entre los caballeros en la edad media; en el que establece la suposición de relación con los forasteros que impera una necesidad de valorarlos a partir de los criterios de la propia comunidad. A esto Rivers lo denomina la «ley de la hospitalidad» el rito de transición mediante el cual un forastero pasa a ser parte de la comunidad, “lo que se pierde es la condición de forastero y lo que se gana es la de miembro de la comunidad” (1979: 147)

El rito de paso para que un motociclista pueda integrarse y ser parte de un motoclub, sigue una serie de estados liminales donde debe mostrar su valor, y sobre todo, su compromiso para con el grupo; primeramente, debe expresar su deseo de integrarse al motoclub, inmediatamente se convierte en lo que el grupo denomina «amigo»; si tiene la aprobación del MC pasa a ser considerado «prospecto» y se gana los primeros rocks de sus colores, el prospecto debe seguir mostrando compromiso y responsabilidad para llegar a ser full parch. Así mismo algunos miembros buscan además hacerse de un cargo dentro del motoclub, todo este proceso se visualiza en el siguiente gráfico:

#### Esquema 4. Proceso de integración al MC

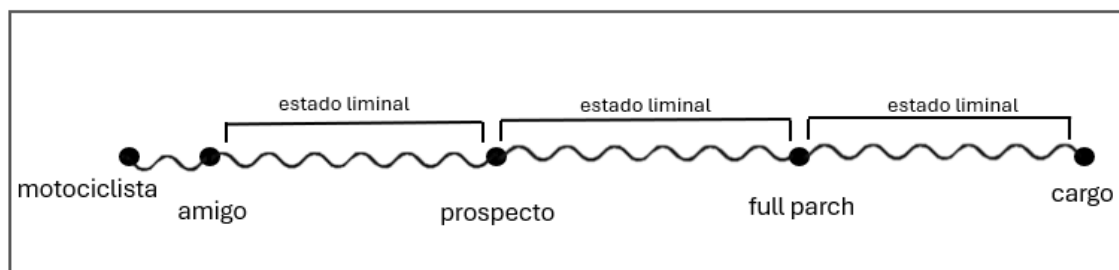


Fuente: Elaboración propia 2025

Por otra parte, los estados liminales son una fase crucial dentro de los ritos de paso, definidos por Van Gennep como un período intermedio en el que los individuos experimentan una transformación profunda. En estos estados, las personas se encuentran en un «intermedio», ni completamente en su antiguo rol ni aún en el nuevo, lo que les permite una reconfiguración de su identidad. Durante este proceso, los ritos de paso facilitan el paso de un estado de existencia a otro, marcando momentos fundamentales en la vida de los individuos, como el nacimiento, la madurez o la muerte. Los estados liminales se caracterizan por su ambigüedad, donde las normas sociales y las estructuras de poder suelen ser desafiadas o suspendidas temporalmente, lo que permite la creación de nuevos significados y la reintegración del sujeto con una nueva identidad social. Estos momentos de transformación son esenciales en muchas culturas, ya que permiten la adaptación del individuo a nuevas etapas de su vida y refuerzan los lazos sociales y comunitario.

Para los motoclubes, el paso de ser motociclistas a ser miembros se encuentra definido por varios estados liminales; el estado liminal de ser amigo a prospecto donde el motociclista aún no pertenece al motoclub, pero tampoco es un extraño a él. El siguiente estado liminal se encontraría de prospecto a full parch donde ya cuenta con responsabilidades esclarecidas y esperadas por el resto del grupo. Así como el paso de ser full parch a la obtención de un cargo dentro del motoclub. Gráficamente se visualizaría de la siguiente manera:

Gráfico 5. Estados liminales en el proceso de integración al MC



Fuente: Elaboración propia 2025

Al ser considerado «amigo», el motociclista dentro del club adquiere un estado liminal en el que su participación es valorada y observada por el motoclub, donde a pesar de iniciar dentro del motoclub tienen bien establecido de lo que puede y no puede hacer un amigo como réplica un piloto:

Integrados están todos, nada más que, por ejemplo, los amigos no deben hablar en las juntas. Ellos no tienen todavía derecho de opinar, decir, proponer ellos, nada más están prácticamente de oyentes [Entrevista 1, 2023]

Para que este estado cambie requiere ciertos requisitos por parte del amigo, como la actitud, la cooperación y la participación que muestra frente al motoclub. Estos son los que generalmente se toman en cuenta para aceptarlos como prospectos de la misma forma que son tomados para que un prospecto se convierta en full parch, para esto se encuentran los comentarios de dos pilotos sobre el proceso que llevan los amigos para convertirse en prospectos:

Ya cuando pase el periodo de amigo que, tú sabes que es variado, no tenemos un tiempo fijo o estimado como puede ser dos meses, tres meses, como puede ser un año, año y medio, dos años o amigos indefinidos, este, cuando pasan a ser prospectos es porque el motoclub está convencido de que pueden ser aceptados, pueden ser recibidos de que cumplen, nosotros no vemos justamente o precisamente él, “es bien cabrón y se defiende”, no, es una persona que asiste, que convive, que está, que se lleva pero pues hasta cierto punto o se aguanta hasta donde sea. este tiene estas virtudes, tiene estas desventajas o tiene esto en contra, pero pues eso se puede ir puliendo, se puede ir arreglando y se puede ir solucionando”.

“ [...] Es más fácil aceptarlo e irlo instruyendo, puliendo, manejando o moldeando a lo que nosotros somos, que, para mí, sinceramente decirle, “sabes qué güey este, porque simple y sencillamente no tienes la sangre adiós” entonces, este, pues sí deben de tener de alguna forma ciertos requisitos, que es la asistencia participación, la intención de apoyar, de dar no sé si tú has visto cuando se sale, bueno que se manda a los amigos o a los prospectos a las misiones, principalmente de vete por el alcohol, ayuda a cargar esto ayuda a subir esto. [Entrevista 3, 2023]

Durante una entrevista con otro piloto se conversó sobre estos requisitos:

—Y para cuando es prospecto

—ya cuando es prospecto empieza, mira, aquí se divide de que tiene, cuando una persona llega a un motoclub, tiene derechos y obligaciones. Si cumple con sus obligaciones tiene, puede exigir sus derechos

—como qué obligaciones serían

—cumplir, cumplir, cooperar, asistir, sobre todo asistir y las cooperaciones son cooperaciones generales, o sea, no es cooperación nada más de los amigos, es general, se festejan los cumpleaños, cuando hay salidas, se organiza uno para la comida o cada quien come lo que quiere, esos son arreglos, o sea, todo se platica. Esta es una comunidad, es como una escuela, el que entra tiene que tener cierta, que te puedo decir, hasta presencia, no, o cumplir con los requisitos, tu cuando entras a la escuela te dicen, bueno, sí, pero vas a traer un uniforme, no vas a poder faltar, si faltas tienes que este comentarlo, este, hay que comprarte tus libros, hay que comprarte tu uniforme, si hay alguna situación de cooperación, pues tienes igual a cooperar. Aquí es lo mismo, no más que socialmente. [Entrevista 1, 2023]

A esto podemos agregar el testimonio de una pareja que entraron como amigos y se convirtieron en prospectos:

Prospecto copiloto: “Ah, este los muchachos cuando son amigos y prospectos eh para ganarse los colores no solamente es el tiempo que tú estás aquí. Es el cómo tú te desempeñas, que vean que tienes ganas de estar aquí. A él le dieron rápido su prospectaje porque es una persona movida, él no era necesario que le dijeran, “oye ayúdanos a colocar los vasos”, “oye, recoge este, los bancos” “oye esto”. Él lo hacía o lo sigue haciendo porque a él le nace entonces este la mesa ve el interés que tienen los amigos que son movidos y también los prospectos, ya cuando tienen su prospectaje, que siguen igual de movidos y es

conforme te ven, este, te dicen “sabes que ya no vas a ser amigo, vas a hacer prospecto, ya no vas a hacer prospecto, ya te ganaste tu full”. El full ya es el logo principal. Es así como se maneja más que nada por, por el desempeño que haces, los meses que llevas, porque hay unas personas que llevan meses y todavía siguen siendo amigos, pero es porque no asisten a las reuniones, porque eso también cuenta mucho que asistas a las juntas oficiales, a las reuniones, o sea, a las rodadas no es tan obligatorio, pero también ahí se ve el interés que tú tienes en el motoclub.

Prospecto full: “Sí, prácticamente, los que son amigos y prospectos se tienen que eh, seguir, atender prácticamente todas las necesidades de nuestro club digamos, en cuestión de que, si tienen que obedecer los que son arriba de ellos, por ejemplo, yo, si me manda un sargento o haya una cuestión pues igual tengo que acompañarlo, ayudarlo, apoyarlo o hacer lo que se me indique.

Este, obviamente, pues a qué se diferencia del motoclub es en lo posible, no, pero hay situaciones, por ejemplo, que se llevan a agraviar situaciones emm fuertes, aquí tenemos que atender directamente, pues el mando que nos indica no, este apoyo y respaldo, pero realmente... eh, para que tú te ganes, pues, digamos los colores o full que es lo máximo dentro de la jerarquía o los rangos como los quieras ver, pues sí, son por, por diferentes este, cuestiones o, no, no sé, este puede ser por experiencia, eh los capitanes de ruta; este por asistencia que también cuenta mucho la actitud del compromiso, que sea servicial. También, por ejemplo, no sé si llegas a ser como méritos en cuestión al motoclub, no sé este paso una situación y tú fuiste el que primero respondió y respaldaste a todo el mundo club, ah, pues entonces por eso se te puede entregar este ya el full directo; supongamos, no sé este, pues el presidente le querían pegar o este, no había quien lo apoyara y fuiste tú y pues lo apoyaste, pues eso se ve en la lealtad hacia realmente lo que es tu motoclub, porque la cabeza principal y siempre tiene que cuidar, pues es al presidente, al presidente es eh, lo máximo y, y pues prácticamente, pues ahí es lo que cuenta mucho tanto como que seas servicial, actitud, asistencia y pues también que no seas como, nada más, en cuestión de curiosear porque muchos piensan que muchos club puedes es como de desmadre, de vicios, que realmente, pues nada más como decadencia. Realmente, pues ajá o es así porque pues hay muchos que han llegado ahorita y también ya no están, porque piensan que, pues es fácil ganarse, pues sus colores como si yo llego y ya pasado mañana me van a entregar este en mis colores, no mi chaleco, pero no es así.

Y también, obviamente, por ejemplo, si te has dado cuenta, hay muchos que son amigos y ya también llevan demasiado tiempo, pero por qué, porque pues

realmente su compromiso, actitud no es como la más adecuada, por qué, porque pues realmente este, no asisten, porque este la verdad es...

Prospecto copiloto: Te cuentan las asistencias, el compromiso que vean que tienes lealtad...sobre todo, eso, la lealtad. [Entrevista 5, 2023]

Del mismo modo cuando un amigo pasa a ser prospecto se dice que “recibe su chaleco” y “recibe sus colores” esto hace referencia a que se le entreguen los rocks para su chaleco, el nombre del motoclub y el de la población que van en la parte de atrás de su chaleco. El prospectaje es una parte importante para el miembro que está ingresando al motoclub, pues los miembros del motoclub aceptaron que el motociclista pueda integrarse; al igual que los amigos, el prospecto se encuentra en un estado liminal donde debe seguir demostrando su compromiso y apoyo al motoclub para que este pueda ser miembro del motoclub.

Como se presenta, el que los motociclistas pasen del estado de amigos a prospectos y de prospectos a full se determina a partir de ganarse la aprobación del motoclub y sobre todo de la mesa, y esto es a través de acciones que demuestren su compromiso para con el club.

La experiencia en campo corrobora este estado liminal de amigos y prospectos, en las reuniones, eventos y fiestas a los que el motoclub asistía, a pesar de que hay una organización en el motoclub, generalmente se espera que los amigos y prospectos sean los primeros en ofrecerse ayudar, colocando bancos, sirviendo bebidas, participando en los eventos a los que asisten y apoyando al motoclub. Y ésta connotación de participación de los amigos se reafirma en reuniones siguientes cuando los miembros full comentan que tal amigo estuvo muy bien “ayudando, sirviendo a todos y poniéndose las pilas”. Así como el cumplir con estas «misiones» que expresa un piloto full donde usualmente se les pide a los amigos y prospectos sean quienes vayan a comprar el alcohol y cosas de comida para las rodadas y reuniones, esto no lo hacen solos normalmente se les pide que vayan junto con otro piloto full.

El ritual es el paso por el que los prospectos se convierten en miembros full parch del motoclub y tiene representaciones para los full quienes las reciben como mencionan dos miembros del motoclub:

—El triunfo no es el prospectaje, te dan tus patadas, pero es tu, son tus patadas de bienvenida, es como una bienvenida que ellos te dan [...] al momento en que te dan tu patada es así de “ah, este bienvenido, ya eres más parte de la familia” y cuando les dan logo principal es de “ya eres full wey” y, como ayer lo dijo el presi “ya estás aquí pues ya te chingaste”, o sea, es de ya estás

completamente con nosotros, se debe de reflejar más el compromiso que tú tienes también con nosotros. Porque, así como el motoclub te va a respaldar tú también lo tienes que respaldar.

—No y aparte, la verdad, es que eso es muy muy ligera diferencia de otros motoclubs, pero aquí sí te dan con fuerza la verdad es para que, para que te duela, lo sientas, que te costaron, que recuerdes, que te los entregaron y así como dices “es que me los entregaron, es por algo” y te duele porque dices sí, al final sí te duele, pero es algo que tienes que sentir, que tienes que recordar, que me costaron, que realmente pues valió la pena no, valió la pena el esfuerzo valió la pena de esto y no es como una grosería hacia tu persona de que ah golpearte, dañarte no, no, realmente es una bienvenida para que digas, oye, sabes te chingaste, te costó, te duele, sí, pero, así como siente ese dolor, también viene la parte bonita. El apoyo porque obviamente, cuando ya eres full, pues ya tienes voz, ya tienes autoridad dentro del moto club ya puedes opinar, ya puedes decir esto sí, está bien, eso está mal; si tienes pues un problema ya es como que, pues sí se le tiene que apoyar, como que más, porque, porque hubo un crecimiento, hubo un decir, sabes qué me costó traer esto que traigo acá porque no solamente es como tener un chaleco. Realmente tienes que entender que poseer los colores no es vaya como...

—cualquier cosa. [Entrevista 5, 2023]

Se visibiliza las representaciones del ritual para los miembros que revela las implicaciones de convertirse en full parch del motoclub, demostrando un estado de compromiso para con el motoclub y el motoclub con el piloto, es con el ritual que se refuerzan los lazos de solidaridad y se les da la bienvenida oficial al motoclub, marcando notablemente el nuevo estado de los miembros full al recibir sus colores.

## **4.2 Lo simbólico, lo imaginario**

En la dinámica de los grupos sociales, existen dos elementos fundamentales que contribuyen a la construcción de su identidad y cohesión: lo simbólico y lo imaginario. Lo simbólico hace referencia a los signos, símbolos y significados compartidos que los miembros del grupo utilizan para comunicarse, para definir sus normas, valores y pertenencias. Estos elementos se materializan a través de prácticas, lenguajes y rituales que refuerzan el sentido de comunidad. Por otro lado, lo imaginario involucra las imágenes y narrativas que el grupo crea y mantiene sobre sí mismo, sobre el otro y sobre el mundo dando pie a las representaciones sociales. Estos espacios imaginarios juegan un papel crucial en la forma en que los individuos dentro del grupo se ven a sí

mismos y se relacionan entre sí. En este contexto, tanto lo simbólico como lo imaginario se entrelazan y son esenciales para entender cómo los grupos sociales se configuran, cómo se identifican y cómo se desarrollan en sus interacciones internas y con el entorno.

Dentro del motociclismo y los motoclubes se caracteriza la estética y la utilización de elementos que van a materializar y representar su sentir, reconocimiento y pertenencia. Se refieren estos elementos como los «elementos simbólicos», término que Durant utiliza para describir como lenguaje material que produce sentido.

Como se vio anteriormente con el uso de los colores, dan a entender desde una forma visual su pertenencia y reconocimiento con cierto motoclub, con sus ideales y con sus miembros. Lo mismo sucede con los emblemas, los parches y las banderas que, su objetivo es precisamente distinguir una pertenencia motera y dotar de significado, muchas veces contar experiencias a partir de su historia dentro del motociclismo y que se reconoce dentro del motociclismo.

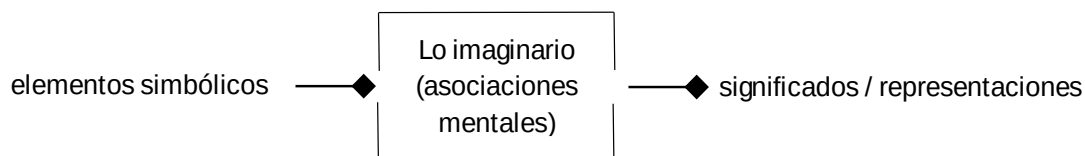
Ahora bien, cuál es la importancia de todos estos elementos simbólicos mencionados aquí, aunque sean objetos materiales, su valor radica en lo que representan, más allá de su forma o función, mismos que tienen un profundo significado dentro del motociclismo y para los motoclubes. Sobre estableciendo los colores como el elemento simbólico central con el que una persona se reconoce como parte de un motoclub, un individuo sin colores solo es un motociclista. Los colores van a determinar la pertenencia de un motociclista a un MC.

Estos símbolos sirven como vehículos para expresar la identidad, los valores y la pertenencia a un MC determinado. A través de su uso, estos elementos permiten que los individuos se identifiquen con un conjunto de significados y emociones, generando un sentido de cohesión y fortaleciendo la conexión emocional dentro de un grupo. Así, los colores, emblemas, parches y banderas no solo son representaciones visuales, sino que también son poderosos portadores de valores y de la narrativa colectiva. Así pues, “Los actos culturales (la construcción, aprehensión y utilización de las formas simbólicas) son hechos sociales como cualquier otro; son tan públicos como el matrimonio y tan observables como la agricultura.” (Geertz, 1973 :90)

La relación entre los símbolos en el mundo del motociclismo y los significados que de este emanan, tiene mucho que ver con las representaciones concretas que tiene la sociedad ante cosas, actos, hechos, objetos e incluso personas. “Todos estos símbolos o por lo menos elementos simbólicos porque son formulaciones tangibles de ideas abstracciones de la experiencia fijadas en formas perceptibles, representaciones concretas de ideas, de actitudes, de juicios, de anhelos o de creencias” (Geertz, 1973:90). Los elementos simbólicos en este caso pueden ser portadores de ideas y

emanadoras de representaciones en el caso del espacio imaginario que nos genera el lenguaje material. De acuerdo con Durant los símbolos agrupan cosas y acciones en una única representación, unen significados mediante asociaciones mentales. Por consiguiente, lo imaginario es el medio para que los elementos simbólicos sean representados y significados socialmente

Esquema 6. Proceso elemental de representación



Fuente: Elaboración propia 2025

Los elementos simbólicos, entendidos como aquellos objetos materiales que adquieren significados específicos dentro de un grupo determinado, juegan un papel fundamental en la construcción de la realidad social. Estos elementos no solo tienen una función práctica, sino que, a través del uso y la interacción, se cargan de connotaciones que son compartidas dentro de una comunidad. A través de lo imaginario, los individuos de una sociedad confieren significados a estos objetos, que van más allá de su función utilitaria. Es así como, a partir de la interpretación colectiva, estos elementos simbólicos generan representaciones sociales, contribuyendo a la creación de una identidad y de valores compartidos. De esta manera, lo que parece ser un simple objeto material, se transforma en un vehículo de significados que permiten la cohesión y el entendimiento dentro de una sociedad

### 4.3 Usos y reglas en el grupo social

Como se menciona anteriormente, los usos se traducen a las formas de convivencia dentro de una comunidad, en la forma en que un grupo interactúa, convive y se relaciona, a partir de este punto, Radcliffe Brown describe cómo estos usos van respaldados de la autoridad de la sociedad, pero entre ellos algunos están sancionados y otros no (1986:233), por lo que, es importante profundizar en lo que se pretende denominar como «reglas» dentro del grupo.

Las reglas dentro de un grupo social se entienden como una estructura restrictiva que obliga a las personas a actuar de una forma específica dentro de la sociedad (como las reglas que rigen el comportamiento social). Por otro lado, la estrategia, que está moldeada por el "hábito" o hábitos adquiridos, representa la acción del individuo al aplicar su propio enfoque o posibilidades.

En cuanto al concepto de "regla", se puede señalar que las dos interpretaciones propuestas por Bourdieu y analizadas por Reyes reflejan distintos aspectos del término, permitiéndonos comprender dos momentos: primero, la regla como una fuerza restrictiva o limitante en el ámbito social, y segundo, como un principio jurídico, es decir, una norma consciente. Este cambio representa el paso de lo normativo implícito en la sociedad hacia lo normativo explícito en el ámbito legal. (Reyes Morris, 2006)

El motoclub como grupo social, se encuentra impregnado de prácticas, usos y hechos que reflejan los principios y valores del club. Estos usos abarcan desde el trato entre los miembros hasta las expectativas en diversas situaciones, como la ayuda en situaciones difíciles, en viajes largos y la solidaridad.

Entonces cuando se habla del establecimiento de una regla. Es posible formular cuando un uso o práctica se convierte en regla, para examinar esta cuestión, se expondrán algunos usos descritos dentro del motoclub, en otros términos, se enuncian algunos *usos* como el establecimiento de reglas dentro del motoclub.

El *uso* de las «señales» se indican primeramente como reglas claras pues se encuentran dentro del reglamento de las copilotos por lo que el realizar las señales es algo que las copilotos deben hacer, pues de lo contrario se presenta una sanción como el caso de una de ellas cuando habló sobre éstas:

—Sí, sí, sobre todo, las copilotos son las primeras que lo tienen que aprender, porque como van atrás del piloto, o sea, son las que tienen que hacer [...] En las salidas. Cuando salimos, yo no lo hacía porque no, no me imaginé que como motociclista fuera, o sea como copiloto yo tuviera... no, yo iba en la moto sin ninguna responsabilidad y cuando me dijo el motoclub, “ustedes, copilotos tienen que llevar los señalamientos porque en la vida de usted de... en ustedes va la vida del de atrás”, por qué “porque si hay un bache y tú no lo señalaste y el de atrás por venir, esquivando, viendo, se va de cabeza, es por tu culpa”. Entonces nosotras, yo en ese aspecto sí me sí tenemos el deber, la obligación de cuidarnos entre todos.

—okey y estos señalamientos y el sentido de enseñarles los señalamientos a las demás, que todas las sepan, esto ¿vienen en el reglamento o nada más se explican?

—no, vienen en el reglamento, pero aparte de que vienen en el reglamento, son... aplicados en la mayoría de los motoclubs, bueno, en la mayoría de los motociclistas. Los deben de saber porque, por ejemplo, nosotros encontramos un motociclista solo si él va viendo que nosotras vamos haciendo señalamientos. Es por seguridad de él mismo. [Entrevista 2, 2023]

El realizar las señales está dentro del reglamento de las copiloto y comprende un deber para ellas al estar pendientes y conscientes de realizar las señales en el camino para salvaguardar y mantener la seguridad de todos.

Los «saludos» por otro lado son reglas implícitas. En el plano social, existen aspectos que, aunque no siempre son nombrados o explicitados, están presentes y juegan un papel fundamental en las interacciones y estructuras de la sociedad. Este es el caso de los saludos, como elementos tácitos, que permanecen implícitos, en campo no se explicó que debían saludarse todos, no se le explicaba al amigo que acababa de llegar al motoclub que debía saludar a todos, permanece como un uso que influye en la manera en que las personas se relacionan en cómo se construyen las normas y valores dentro de un grupo o una comunidad; es a través de ellos que se establece la regla que guía la conducta (en este caso el saludo) dentro del motoclub.

El «portar los colores» en cambio podría ser otra forma de regla, está como una regla más explícita, pues como se vio, el que un piloto full parch no lleve sus colores a una reunión o evento es sancionado por los demás miembros donde lo degradan en forma de bromas a “amigo”.

Del mismo modo en que pueden verse las dinámicas internas con el establecimiento de quién aporta para el alcohol. Es por estas razones que se establece que los usos determinan y expresan los valores internos del motoclub, a su vez que, los usos que tienen la cualidad de ser sancionadas se convierten en reglas dentro del motoclub que van a guiar el comportamiento de sus miembros y colaboran en la cohesión social del grupo.

#### **4.4 El motoclub como grupo social**

Los grupos sociales son conjuntos de personas que interactúan entre sí y comparten características, intereses, valores o normas comunes. Estos grupos pueden ser pequeños, como una familia o un círculo de amigos, o más amplios, como una comunidad o una sociedad en general. El motoclub como grupo social se trata de un conjunto de individuos que comparten la pasión por las motocicletas, se organizan, se

reconocen, se integran, actúan en forma similar y se organizan en un grupo dentro de la sociedad.

Los grupos sociales se caracterizan por una serie de elementos únicos que los hacen fundamentales para la interacción humana. En conjunto, estas características hacen que cada grupo social sea particular y esencial para el desarrollo y bienestar de sus miembros. Ante esto se encuentra lo que Maurice Duverger llama «conjunto cultural» “Cada grupo social constituye en cierta manera un conjunto cultural. Una familia, una asociación, una banda de adolescentes poseen sus mitos sus representaciones colectivas, sus instituciones, sus técnicas, su población, su área geográfica, todo lo cual no se asemeja a los mismos elementos de otras familias, asociaciones o bandas” (Duverger,1968: 136) Es así como el motoclub tiene sus propios colores, sus representaciones, procesos, rituales, distinciones y experiencias. Que hacen del motoclub un grupo social diferenciado.

Ligado a esto, los grupos sociales presentan una individualidad objetiva, por medio de los usos, normas y modelos de conducta normalizados que exigen a los miembros una consecución del fin, como una función objetiva del mismo. Este objetivo se muestra en todos los grupos sociales porque el grupo social en sí tiene un fin que y por lo mismo es la necesidad de una estructura. (Badia, 1975)

Para el motoclub el fin se presenta en formas de integración y de convivencia y por supuesto cumplir con los usos y reglas como lo muestra un piloto miembro del motoclub:

A mí me da gusto que todos quieren enterarse realmente de en qué están. ¿Qué es lo que están haciendo? ¿Cuál es la finalidad? La finalidad es desestresarse, divertirse. Pero dentro de todo esos son los que se pueden decir los derechos, pero existen las obligación para que tengas esto, necesitas hacer esto; y muchos lo entienden, muchos dicen “no sabes que, pues la verdad yo no, no me hallo, no pues vete”. [Entrevista 2, 2023]

# Conclusiones

La antropología, como disciplina académica, se dedica al estudio de los seres humanos en su contexto cultural, social y biológico, abarcando una amplia gama de aspectos de la vida humana. Su enfoque interdisciplinario y su capacidad para investigar tanto los elementos tangibles como los intangibles de las sociedades la convierten en una herramienta fundamental para comprender la diversidad humana.

El tema sobre la cohesión en grupos sociales (como el motoclub) se enmarca dentro de la antropología social, un campo clave para comprender cómo los individuos interactúan dentro de sus comunidades y cómo se estructuran los grupos sociales. Este enfoque es esencial para expandir nuestro entendimiento sobre la manera en que las identidades colectivas se construyen, mantienen y transforman, y cómo las estructuras sociales influyen en los comportamientos y las creencias de los individuos. Por lo tanto, los hallazgos de este estudio no sólo son relevantes para el grupo específico con el que se colaboró, sino que también aportan al cuerpo más amplio de conocimiento en la antropología, ayudando a enriquecer el análisis de los fenómenos sociales y culturales.

A lo largo de este trabajo, se ha explorado el fenómeno de la cohesión social en los grupos sociales, tomando como estudio de caso al motoclub. Este tipo de grupos, representan una organización social compleja con prácticas, símbolos y normas que permiten la integración y convivencia armónica de sus miembros.

Dicho esto, es posible presentar que, la respuesta a la pregunta de investigación sobre ¿Qué representaciones tiene la cohesión social en relación con las prácticas de conformación para los sujetos que integran el Motoclub? Recae en las dinámicas internas del motoclub, en los estados liminales por los que pasa un miembro a través del rito de paso, el uso de elementos simbólicos que usan y reconocen; los usos y reglas compartidas, todos estos, juegan un papel fundamental en la construcción de la identidad colectiva y en el fortalecimiento de los lazos sociales dentro del grupo.

Para ilustrar, se muestran las conclusiones más relevantes de esta investigación, las cuales permiten entender mejor cómo las dinámicas internas operan en la conformación de la cohesión social en el grupo.

- ***Los estados liminales y la importancia de los ritos de paso:*** Los ritos de paso observados en el motoclub son esenciales para la estructura interna y el fortalecimiento de los lazos sociales. El paso de los estados liminales no sólo marca las etapas de inclusión de los miembros, sino que también refuerzan los

valores y normas del grupo. Al recibir los colores, los individuos no sólo se integran, sino que aceptan los usos y la identidad colectiva, lo cual es clave para la cohesión del grupo.

- ***Lenguaje material y símbolos como elementos de identidad:*** El uso de símbolos y el lenguaje material (como los colores, insignias o los parches) juega un papel crucial en la representación de la identidad colectiva del motoclub. Estos elementos son portadores de significados profundos que refuerzan el sentido de pertenencia y la distinción del grupo frente a otros. A través de estos símbolos, los miembros logran expresar su compromiso y su identidad compartida, convirtiéndose en una extensión visible de sus valores y creencias.
- ***Los usos y reglas como guías de comportamiento:*** Los usos y reglas dentro del motoclub no solo regulan las interacciones y el comportamiento de los miembros, sino que también permiten la convivencia armónica y la resolución de conflictos. Estos usos y reglas son fundamentales para el mantenimiento del orden social dentro del grupo, asegurando que las relaciones sean coherentes con los valores del motoclub. De esta manera, se favorece un ambiente de respeto, solidaridad y cooperación mutua.
- ***Nombramientos dentro del motoclub:*** Los nombramientos, como reconocimiento dentro del grupo, determinarán el lugar y el estatus de cada persona, sus características, lo que puede y no puede hacer, estos nombramientos se visualizan en el reconocimiento de quien es amigo, prospecto, full, copilotos, y los cargos específicos de la mesa, esto a su vez, va a colaborar en la diferenciación cuando una persona pase de un estado liminal a otro, pues, pasa de un nombramiento a otro.

La hipótesis de esta investigación toma la participación y la representación de los miembros como parte fundamental para la integración social. En esta investigación se ha analizado que los motoclubes, que, como otros grupos sociales, cuentan con mecanismos propios de cohesión social que permiten la integración y estabilidad de sus miembros. A través de sus prácticas, reglas y símbolos compartidos, logran construir un sentido de pertenencia y solidaridad que facilita las relaciones interpersonales dentro del grupo. Los mecanismos de cohesión social mostrados aquí evidencian que, en grupos sociales pequeños o cerrados, la integración y el sentido de comunidad se construyen a través de dinámicas que permiten la creación de vínculos fuertes entre los miembros, basados en rituales compartidos, nombramiento propios, símbolos comunes, usos y reglas claras.

Es posible afirmar que el objetivo de la investigación se cumplió al analizar las dinámicas internas y las representaciones que existen en las tres líneas de investigación mencionadas anteriormente. Sin embargo, es necesario señalar que, a través de esta investigación, nos adentramos en una parte del mundo que representa tanto al motoclub como al motociclismo para sus miembros. Para comprender plenamente el universo que rodea a los motoclubes, sería necesaria una exhaustiva y detallada investigación.

Uno de los grandes aportes de este trabajo radica en que se plantea que los grupos sociales como el caso del motoclub pueden construir una identidad colectiva y cohesión sin depender exclusivamente de los mecanismos tradicionales de integración social, como el estado o las instituciones formales. Los motoclubes, con sus propios nombramientos que van a generar un valor y un reconocimiento dentro del grupo, así como su jerarquía, reglas y valores, muestran cómo la autogestión y la organización interna pueden crear un sentido de comunidad profundo y duradero, lo cual abre nuevas vías para estudiar otros grupos similares que operan fuera del marco tradicional de la sociedad.

Además, este análisis contribuye a ampliar nuestra comprensión sobre los procesos de socialización y las formas en que los individuos se integran a la sociedad, no solo a través de normas abstractas o generales, sino también por medio de prácticas concretas y vivenciales que van marcando su proceso de identidad y pertenencia.

En cuanto al futuro de este tema, es posible que surjan nuevas líneas de investigación que exploren cómo estos mecanismos de cohesión social pueden ser aplicados a grupos más amplios o incluso a sociedades en su totalidad. Por ejemplo, el estudio de la cohesión social en comunidades virtuales o redes sociales podría presentar paralelismos interesantes con lo observado en el motoclub. Además, la evolución del motoclub en el contexto social y político contemporáneo podría abrir una discusión sobre la flexibilidad de estas dinámicas y su adaptación a nuevos contextos, especialmente en un mundo cada vez más globalizado, donde las formas de organización social se transforman constantemente.

Por lo tanto, el estudio de la cohesión social en grupos como el motoclub no solo aporta una nueva perspectiva sobre la organización interna de estos colectivos, sino que también ofrece una valiosa reflexión sobre cómo las personas, en su búsqueda de pertenencia, pueden crear espacios donde se construye comunidad, identidad y solidaridad más allá de los modelos tradicionales. Esto abre un campo fértil para seguir explorando cómo estos procesos pueden influir en la construcción de sociedades más inclusivas, resilientes y cohesionadas en el futuro.

# Referencias bibliográficas

Albor, C. (2011) La cohesión social: continuidades y rupturas. *Revista de Extensión Universitaria +E* No. 1 enero-diciembre En línea. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=564172830002>

Álvarez, A. (2007) Los rituales en *Cortesía y descortesía: teoría y praxis de un sistema de significación* Estudios de Lingüística del Español Vol. 25. Universidad de los Andes

American Motorcyclist Association (2024) Historia de la AMA. En línea. Disponible en: [https://americanmotorcyclist-com.translate.goog/ama-101/about-the-ama/history-of-ama/?x\\_tr\\_sl=en&x\\_tr\\_tl=es&x\\_tr\\_hl=es&x\\_tr\\_pto=sqe](https://americanmotorcyclist-com.translate.goog/ama-101/about-the-ama/history-of-ama/?x_tr_sl=en&x_tr_tl=es&x_tr_hl=es&x_tr_pto=sqe)

Badia, J. F., (1975) En torno a los grupos sociales, su jerarquía y la noción de estructura social. *Revista de estudios políticos*. No. 199 En línea. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1705254> pp. 7-64

Balandier, G. (1993) *El desorden La teoría del caos y las ciencias sociales Elogio de la fecundidad del movimiento* 3ra ed. Barcelona: Gedisa Editorial

Banerjee, S. B., Morrison, F. G. & Ressler, K. J. (2017). Genetic approaches for the study of PTSD: Advances and challenges. *Neuroscience Letters*, Vol. 649

Berger P. (2006) *Introducción a la sociología*. México: Limusa Noriega Editores

Castoriadis, C. (1975) *La institución imaginaria de la sociedad*. Difundido por: Confederación Sindical Solidaridad Obrera

CEPAL (2007) Cohesión social Inclusión y sentido de pertenencia en América Latina y el Caribe. Realizado en contribución con la Agencia Española de Cooperación Internacional y la Secretaría General Iberoamericana Chile: Naciones Unidas

Coneval (s/f) Medición de la pobreza. La cohesión social. En línea. Disponible en: [https://www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/Cohesion\\_Social.aspx](https://www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/Cohesion_Social.aspx)

Coneval (2015) Cohesión social: balance conceptual y propuesta teórico metodológica. México: Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social

Cuisenier, J. (1989) El rito. *Anales de la Fundación Joaquín Costa* No. 6 ISSN 0213-1404

Del Monte Madrigal, J. (2012) MOVILIZANDO LAS IDENTIDADES Las culturas urbanas de bikers y lowriders en Tijuana (tesis de maestría) El Colegio de la Frontera Norte

Dulaney, W. (2005). "A Brief History of 'Outlaw' Motorcycle Clubs" en *International Journal of Motorcycle Studies*. En línea. Disponible en: [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)

Durand, G. (1964) *La imaginación simbólica* 1ra ed. Buenos Aires: Amorrortu editores

- Durkheim, E. (2007) *La división del trabajo social* 6ta ed. México: Colofón S.A.
- Durkheim, E. (1992) *Las formas elementales de la vida religiosa*. México: Colofón S.A.
- Duverger M. (1968) *Sociología Política* Barcelona-Caracas-México: Editorial Ariel
- Espíritu Ryder (s/f) Los sucesos de Hollister de 1947 y la historia del 1% Espíritu Ryder En línea. Disponible en: <https://espiriturider.com/los-sucesos-de-hollister-de-1947-y-la-historia-del-1/>
- Eurososial. Programa para la cohesión social en América Latina (2019) *Tejiendo confianza para la cohesión social: una mirada a la confianza en América Latina*. Madrid: Programa EUROsocial
- Falcón Zertuche, L. (2019) No la carga, la manejo: la construcción de la identidad biker en mujeres motociclistas en Tijuana y Monterrey. (tesis doctoral) El Colegio de la Frontera Norte
- Faro Democrático (2024) Cohesión social. INE. En línea. Disponible en: <https://farodemocratico.juridicas.unam.mx/que-es-la-cohesion-social/>
- Freetime (s/f) La historia de los motoclubes *Freetime Biker Motorcycle Live Freetime biker live* (blog) En línea. Disponible en: <https://freetimeve.wordpress.com/2012/08/17/la-historia-de-los-motoclubes/>
- Gaceta Municipal Especial del Ayuntamiento de Toluca 2022-2024 (2023) Vol. 9 Año 2. En línea. Disponible en: <https://www2.toluca.gob.mx/wp-content/uploads/2023/09/tol-pdf-gmesp-2224-v9-a2.pdf>
- Gabinete (2024) Cohesión social. Gabinete de comunicación estratégica. En línea. Disponible en: <https://gabinete.mx/index.php/es/cohesion-social>
- García L., J. (2022) ¿Qué es un moto club? ¿Y un moto grupo? *Motociclismo* Publicado en Diciembre 14. En línea. Disponible en: [https://www.motociclismo.es/noticias/que-es-club-y-moto-grupo-ecn\\_271511\\_102.html](https://www.motociclismo.es/noticias/que-es-club-y-moto-grupo-ecn_271511_102.html)
- García, R. (2018) Las explicaciones antropológicas emic/etic para comprender la confrontación en investigación y escuela en el tratamiento de la diversidad cultural (segregación versus integración). *Gazeta de Antropología*, 2018 Vol. 34 (1) En línea. Disponible en: <http://www.gazeta-antropologia.es/?p=5076>
- Geertz, C. (1973) *La interpretación de las culturas*. Barcelona: Gedisa Editorial
- González J., Monroy A. & Kupferman E. (1999) *Dinámica de grupos técnicas y tácticas*. México: Editorial Pax México
- Guber, R. (2004). *El salvaje metropolitano: reconstrucción del conocimiento social en el trabajo de campo*. Buenos Aires: Paidós.
- Haro, G. y Vázquez, J., (2017) La cohesión social desde una perspectiva no normativa: alternativa de un diseño instrumental. *Tla-melaua Revista de Ciencias Sociales*. Nueva Época, año 11, No. 43 octubre 2017-marzo 2017

Harrington, B. y Fine, G. A., (2000) Small Groups and Twenty-First-Century Sociology *Social Psychology Quarterly* Vol. 63, No. 4 pp. 312-323 En línea. Disponible en: <https://doi.org/10.2307/2695842>

Harris, M. (2001) *Antropología cultural*. Madrid: Antropología Alianza Editorial

Hendimotors (s/f) Historia y Evolución de la moto. Hendimotors Weebly. En línea. Disponible en: [https://hendimotors.weebly.com/uploads/4/8/7/9/48793827/historia\\_y.pdf](https://hendimotors.weebly.com/uploads/4/8/7/9/48793827/historia_y.pdf)

Hernández, N. (2023) ¿Comprarás una moto este 2023? Industria estima vender 1.3 millones Milenio Octubre 10, en línea. Disponible en: <https://www.milenio.com/negocios/simm-estima-vender-1-3-millones-de-motocicletas-en-2023>

Jáuregui J. (2002) La teoría de los ritos de paso en la actualidad Boletín Oficial del INAH. *Antropología*, núm. 68, octubre-diciembre pp. 61-95

Luna K., Beltrán P., Rodas J. y Molina J. (2021) La axiología como cultura biker. Un análisis desde el club Old Bikers Brothers Azogues-Ecuador. *Polo del Conocimiento* Vo. 6 No. 10 En Línea. Disponible en: <https://polodelconocimiento.com/ojs/index.php/es/article/view/3203/html>

McDonald-Walker, S. (2000) *Bikers. Culture, Politics and Power*. Nueva York, EU: Berg

Metrópoli (2024) Crecen 39.6% accidentes en moto en Edomex; mayor incidencia en 10 municipios. Publicado 09 de Octubre 2024. En línea Disponible en: <https://www.la-prensa.com.mx/metropoli/crecen-39.6-accidentes-en-moto-en-edomex-mayor-incidencia-en-10-municipios-12680608.html>

Milenio (2024) Cada semana reportan 16 personas lesionadas por accidentes en moto en Edomex. Publicado 23 de Octubre de 2024. En línea. Disponible en: <https://www.milenio.com/politica/comunidad/reportan-16-lesionados-por-accidentes-en-moto-cada-semana-en-edomex>

México Desconocido (s/f) Pancho Villa, el primer biker mexicano, historia. En Línea. Disponible en: <https://www.mexicodesconocido.com.mx/pancho-villa-el-primer-biker-mexicano.html>

Peralta Martínez, C. (2009) Etnografía y métodos etnográficos. *Análisis. Revista Colombiana de Humanidades*, No. 74. En línea. Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/5155/515551760003.pdf>

Pérez Díez, F. (2018) Análisis de las variables que inciden en la movilidad en vehículos motorizados de dos ruedas en la ciudad de Barcelona. (tesis doctoral) Universitat Politècnica de Catalunya

Pitt-Rivers J. (1979) *Antropología del honor o política de los sexos Ensayos de antropología mediterránea*. Barcelona: Editorial Crítica

Pizarro Palma, I. (2020) “Rediseño de la Identidad Visual de “Moteros en acción solidaria moto club” (tesis de maestría) Universidad Internacional de la Rioja

- Pujadas J., Comas D., y Roca, J. (2010) *Etnografía Manuales*. Barcelona: UOC.
- Radcliffe-Brown, A.R. (1986) *Estructura y función en la sociedad primitiva*. España: Planeta De Agostini, S.A.
- Reyes Morris, V. (2006) El concepto de reglas en Pierre Bourdieu. *Revista Colombiana de Sociología* No. 26 en línea. Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/5515/551556294006.pdf>
- Sánchez-Parga, J. (2005) *El oficio de antropólogo*. Crítica de la razón (inter) cultural. Quito-Ecuador: Centro Andino de Acción Popular
- Santillán, M. (2023) Parque vehicular de motocicletas asciende a 7 millones de unidades en México. *Autocosmos* Octubre 11, en línea. Disponible en: <https://noticias.autocosmos.com.mx/2023/10/11/parque-vehicular-de-motocicletas-asciende-a-7-millones-de-unidades-en-mexico>
- Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana [SSPC]. (2021). Norma Oficial Mexicana NOM-001-SSPC-2021: Para la determinación, asignación e instalación del número de Identificación vehicular. Ciudad de México: SSPC.
- Serra, C. (2004). Etnografía escolar, etnografía de la educación. *Revista de Educación*, No. 334. En línea. Disponible en: <https://www.educacionfpydeportes.gob.es/dam/jcr:cd4cd01f-76cf-4601-add1-41b28e0e08a6/re33411-pdf.pdf>
- Soaje Ramos, G. (1969) El grupo social Catedra *Filosofía social* en la Facultad de Filosofía Universidad Católica Argentina Santa María de los Buenos Aires
- Turner, V. (1980) *La selva de los símbolos Aspectos del ritual ndembu*. México: Siglo XXI editores
- Turner, V (1969) *El Proceso Ritual Estructura y antiestructura*. Madrid: Taurus Alfaguara S.A.
- Van Gennep, A. (1909) *Los ritos de paso*. México: Alianza Editorial, S.A.
- Washco-Castro A. (2020) Movilidades culturales. Una práctica cultural norteamericana en nuestras calles *Revista de Investigaciones Artísticas* No. 10
- Wilcox, K. (1993). La etnografía como una metodología y su aplicación al estudio de la escuela: una revisión. En *Lecturas de antropología para educadores*. El ámbito de la antropología de la educación y de la etnografía escolar A. Díaz, H. M. Velasco y F. J. García (coord.) Madrid: Editorial Trotta.