

Notas etnográficas: narrativas y aprendizaje en la
motovelocidad

Trabajo de grado presentado por:
Mario Alejandro Medina Ayala.

Directora:
Daniella Castellanos Montes. Phd.

Programa de Antropología, Facultad de derecho y ciencias
sociales. Universidad ICESI
Santiago de Cali 2019

Agradecimientos.

Gracias a mis compañeros de rodada con los que compartí tantas frustraciones y alegrías. A los que me ayudaron con el desarrollo de mí habilidad y me motivaron en cada momento del camino.

Gracias a mis padres que me patrocinaron no sólo la educación, sino este deporte que puede llegar a ser mortal. Y Gracias a mi novia Laura por ayudarme en el proceso.

Contenido

Agradecimientos.....	2
Introducción	5
1. Motovelocidad en Cali.....	13
Informantes, sus perfiles.....	13
El encuentro con el alto cilindraje.....	17
Los ochos y el bajo cilindraje.....	23
La moto de alto cilindraje no es la ideal para correr, al menos no en este país.....	28
El mundo que he llegado a conocer en el alto cilindraje	31
La rodada con el alto cilindraje: extracto del diario de campo	35
2. Aprender	42
Clases particulares con ex-corredor, Extracto de diario de campo	49
Pedro, aprendiendo con el contrincante.	54
Los ochos	57
3. El Límite, la habilidad para montar en moto.....	60
La relación entre maquina individuo y medio:.....	60
El límite y el Habitus	65
El piloto y la moto	70
La emoción y la moto	74
Primer ejemplo: Alejo y sentir la moto	75
Segundo Ejemplo: Pedro, la sensación y el límite.....	78
Mi límite y las mini motos	79
4. El peligro y la narración.....	94
Mi accidente.....	101
Pedro	102
Octavio en el alto cilindraje.....	105
Alejo sin moto y la muerte	110
Miedo y riesgo.....	123
Conclusión	125
Bibliografía	132

Imágenes

Figura 1.....	16
Figura 2.....	19
Figura 3.....	22
Figura 4.....	22
Figura 5.....	95
Figura 6.....	96

Introducción

Este trabajo trata sobre un grupo de personas que escogimos un deporte que cambia maneras de percibir y de concebirse a sí mismo, que pone al cuerpo y la moto en medio de una relación permeada por el riesgo y el peligro. Es un trabajo que trata sobre correr en moto en vía pública, los problemas que trae y lo que exige de cada una de las personas que practica esta actividad conocida como *motovelocidad*.

Desde este interés, mi ejercicio se plantea como una oportunidad para preguntarse por el aprendizaje corporal, la búsqueda por la habilidad, la dificultad del aprendizaje y la reformulación del propio cuerpo vistos a través de las relaciones que establecen un grupo de individuos con sus motos de alta velocidad y con los otros sujetos que comparten esta práctica. También es un vistazo a mi condición como aprendiz de la *motovelocidad*, a mis tropiezos y pequeñas victorias, entre otros elementos, que me sirvieron para profundizar el análisis en este trabajo, como también las experiencias, anécdotas, lecciones y elaboraciones de los compañeros con los que compartí la actividad. Pero en este contexto el cuerpo no está sólo, la acción no depende enteramente de él, sino de la herramienta. Por eso, aquí también hay una reflexión sobre la conexión entre el cuerpo y la máquina, entre el artesano y la herramienta. La moto no es un objeto inerte, ella se comporta, vibra, sacude, responde a los inputs. Todo esto no es posible sin disposiciones mentales, corporales y narraciones que posibiliten la acción, la justifiquen y sostengan a través del tiempo.

Este es un texto en el que se retrata a un grupo de personas cuya actividad la mayoría de las veces, es juzgada como “irracional” y “estúpida”. Se trata de darle sentido a lo que intuitivamente suele no tenerlo. Cuando se habla de los que corren en moto, el peligro parece ser el tema principal que

articula los juicios, una de mis preocupaciones aquí ha sido no solo complejizar esta noción alrededor del peligro, sino mostrar matices y elementos que hacen parte de las experiencias de los aficionados a la *motovelocidad*, y que no necesariamente tienen que ver con el riesgo.

En un primer momento, mi propósito en este proyecto fue trabajar con motociclistas de alto cilindraje que corrían en la vía al Lago Calima. Me llamó la atención la forma en la que arriesgaban la vida en estas vías públicas, y la proeza a la hora de controlar estos vehículos cuyo diseño está direccionado más hacia una pista de carreras que a las calles de una ciudad. Sin embargo, cuando empecé mi proceso de aprendizaje y me adentré en el mundo de las motos en Cali, no llegué directamente a estos moteros, sino a un grupo de muchachos jóvenes como yo, que corrían con motos mucho más pequeñas y menos pensadas para este tipo de actividades: un grupo que estaba interesado en el mundo local de las carreras y cuyo objetivo principal era ser competentes en pistas nacionales.

Así, mi pretensión inicial de entender a los corredores de alto cilindraje se empezó a desvanecer a medida que los moteros de bajo cilindraje se empezaron a convertir en mis amigos. Algunos de ellos no podían entender por qué habría de hacer un estudio sobre los pilotos de alto cilindraje, si los de bajo cilindraje “montaban mucho mejor”. Entre líneas sugerían que la perspectiva válida de *motovelocidad* la tenían ellos, no los de motos más grande. Expresamente decían que ellos sí tocaban rodilla con el asfalto cuando se inclinaban, sí sabían sacar el cuerpo, sí sabían la técnica apropiada. Que los de alto cilindraje eran rápidos por las motos, pero solo en las rectas, no en las curvas porque carecían de *técnica*.

A mitad de camino decidí modificar la población de interés e incluir también a los motociclistas de bajo cilindraje. A través de la observación-participante, en entrenamientos, idas a montar al Lago, interacciones en el taller donde se reparan las motos o en cafeterías donde se reúnen a conversar,

me concentré en lo que decían de sí mismos sobre lo que hacían y en las maneras en que lo expresaban, no dejando de analizar reflexivamente mi experiencia como un novato en un proceso de aprendizaje (cfr. Waquant 2006). Para esto último, fueron cruciales las conversaciones que sostuve con mis amigos y sus reflexiones de cómo iba yo construyendo mi habilidad para montar moto. Siempre que montaba rápido y siempre que visitaba vías con curvas, era con estos compañeros de bajo cilindraje. Ellos me retroalimentaban sobre mis errores o puntos a mejorar y estaban pendientes de mí en caso de ocurrir un accidente. Participar de estas montadas, salidas o “rodadas”, me permitía compartir tiempo con estas personas para evidenciar concepciones grupales e individuales que configuran este mundo, cumpliendo dos de mis objetivos: aprender a montar para poder entender las angustias, dificultades, satisfacciones que construyen esta experiencia y entender la conexión con la moto a la hora de montar. Sin embargo, en las interacciones en grupo, muchas veces no había espacio para reflexiones más detenidas y cuidadosas sobre aspectos puntuales. Me refiero, por ejemplo, a tocar el propósito de montar o una elaboración detenida y reflexiva sobre el peligro. Por ende también fueron necesarias entrevistas personalizadas, en donde hablé con ellos en sesiones de aproximadamente dos horas, donde podían expresarse sin la interrupción de otro interlocutor.

Una de las apuestas de mi trabajo ha sido desarrollar los temas desde las categorías propias de los sujetos con los que compartí, direccionando así mi interés etnográfico y teórico hacia temáticas que los mismos informantes han puesto en evidencia en charlas casuales y entrevistas semiestructuradas. Esta decisión hizo que abandonara algunos de los presupuestos iniciales del proyecto o que si bien no los descartara, al final no le diera tanta importancia, puesto que estos referentes no eran importantes para los individuos con los que trabajé. Por ejemplo, la centralidad del peligro fue distinta a la que yo me esperaba, la relación con la muerte fue también un tema poco común. Mi trabajo de campo y reflexiones analíticas fueron modeladas por las mismas

relaciones de amistad que entablé con un grupo de personas, en su mayoría jóvenes, que compartían mi interés por las motos. Los primeros meses en el grupo, los pasé sin hacer ningún tipo de entrevista, tan solo se trataba de estar ahí, de escucharlos, de interactuar con ellos, hacer planes juntos, aprender juntos. Fue un período en el que me ocupé de formar una relación sólida con los de bajo cilindraje, en miras de prepararme para conocer a los de alto cilindraje más adelante. Pero como ya he dicho, mis intereses cambiaron a medida que avanzaba en mi trabajo de campo.

Aunque la relación que entablé con el grupo de bajo cilindraje fue catalizada gracias a mi moto, esta estuvo fundamentada en mi interés por aprender. Muchos de estos jóvenes aspiran a tener una moto de alto cilindraje como la mía, no igual, (porque no es tan extremadamente deportiva) pero sí una parecida o perteneciente a la misma categoría. Son muchachos que, si bien tienen posibilidad de tener moto, no tienen suficientes recursos para una de alto cilindraje que puede llegar a costar entre 20 y 90 millones de pesos. Además, las llantas e impuestos son más caros y estas máquinas consumen más gasolina. La mayoría de ellos tiene alrededor de 27 años y trabajos que apenas les ayudan a sostener este hobby tan costoso. Por ende, mi moto de alto cilindraje los atrajo hacia mí, les motivó a hacerme preguntas, a saber quién era y cómo me había relacionado con mi máquina hasta ahora; en síntesis, me dio un estatus en el grupo haciéndome alguien deseable con quién hablar o compartir. Esto no hubiera sido suficiente por sí mismo. Considero que mi decisión de asistir al lugar donde ellos practican, de ponerme en la posición del aprendiz, siempre manifestando una actitud receptiva hacia las críticas y una relativa constancia en la actividad, fue crucial para establecer una buena relación con ellos.

Mi encuentro con el alto cilindraje, que tuvo lugar unos meses más tarde, fue distinto. En este grupo, mi moto no era tan avanzada como la de los demás y por lo tanto no llamó la atención de nadie, me fue difícil hacer contactos, era un grupo dinámico con sus miembros, pero distante con

los desconocidos. Aun así, logré hacer algunos amigos, no gracias a la moto, sino a mi capacidad de poder compartir con otras personas las sensaciones de montar, o haber hecho un apunte relevante en el momento indicado para entablar una conversación. Esta capacidad en parte la fui desarrollando gracias a mi conocimiento del mundo de las motos por mi afición a este tipo de deporte y por las experiencias que había tenido con los de bajo cilindraje. Por los meses en los que empecé a tener contacto con los motociclistas de alto cilindraje, mi moto se dañó por falta de mantenimiento, hecho que me llevó a empezar a formalizar las entrevistas con aquellos que se mostraron dispuestos. Para este ejercicio busqué sostener varias entrevistas con los mismos sujetos y en ocasiones distintas, incluyendo motociclistas de alto y bajo cilindraje.

Me centré específicamente en tres personas, una de bajo cilindraje y dos de alto. A estos últimos los escogí porque fueron los que me introdujeron a este mundo desconocido de motos grandes (así se dice comúnmente) y con quienes logré sostener largas conversaciones y fueron receptivos a mis preocupaciones a la hora de montar y a mi motivación para hacerlo. En el bajo cilindraje escogí una sola persona, el cual casualmente era el más rápido, fue el más cercano a mí durante el trabajo de campo y con quien he compartido bastante tiempo. Lo acompañé a carreras en Zarzál y Tocancipá, salíamos a hablar, me daba consejos, y me ayudaba a mejorar. Sentí que necesitaba menos personas de bajo cilindraje porqué ahí había sido aceptado, me invitaban a salir, hacíamos planes juntos, nos veíamos casi todos los miércoles, los jueves montábamos. Por el lado del alto cilindraje, escogí a los que se convirtieron en amigos y fueron más abiertos a mi contacto. Con todos compartí en otros entornos distintos a solo montar moto. Esto en parte para darle un dinamismo y soltura a las entrevistas, para que se sintieran sumergidos en conversaciones y no en una estructura que extrae información por medio del habla. Las entrevistas se hicieron en varias sesiones y yo siempre esperé poder agotar cada uno de los temas que se presentaron en estas,

con cada persona hice tres entrevistas, eso sin contar las conversaciones y encuentros casuales en los que no traté de hacer tantas preguntas sino de interactuar.

Las entrevistas y las notas de campo derivadas de mi condición de observador atento, me dieron una cierta cantidad de información útil, pero dejaron por fuera otro tipo de datos que solo es posible capturar al volverse uno mismo el locus de su investigación (cfr. Wacquant (2006). Esto hizo que le prestara un especial interés, tanto como objeto de análisis y como estrategia metodológica, al aprendizaje de la *motovelocidad*, intentando capturar datos y reflexiones sobre las sensaciones, angustias, dolores corporales y problemas que solo pueden experimentarse en carne propia mientras se está *rodando* o entrenando. De manera complementaria, incluí datos que dieran cuenta de la relación experiencial que se construye con la moto, esta última sujeto importante de esta investigación. La *motovelocidad* es una actividad que no se logra entender sino hasta que literalmente se pone el mon traje y se sale a correr. Estas consideraciones me llevaron a decidir aprender tanto con mis compañeros como con un profesor. El daño de la moto interrumpió este proceso, del cual alcancé a obtener algunos datos. Sin embargo, a pesar de esto, creo que logré un conocimiento relevante del aprender, y de los primeros obstáculos con los que uno se encuentra si quiere enfrentarse a una actividad como esta.

hay elementos que han sido dejados afuera de este estudio y que pueden pensarse como tentativamente explicativos del fenómeno, el primero son las construcciones de género, concretamente las masculinidades en esta práctica, pero hay que recordar que este es un estudio que se hizo en contacto cercano con los moteros que disfrutaban de la motovelocidad. Sus historias, análisis y percepciones fueron el material de análisis y el hilo que seguí y que me permitió entender la actividad que espero haber evidenciado más adelante. No uso otros temas para explicar la actividad, no porque no piense que puedan llegar a ser importantes, sino porque ellos mismos no lo evidenciaron en el momento dado. Esto no quiere decir que no tengan nada que ver

con la *motovelocidad*, sino que desde su experiencia no son centrales a la hora de explicar cómo es posible montar de esta manera.

Como es de esperarse en esta sociedad patriarcal, y en una actividad donde la mayoría de personas son hombres, los comentarios sexistas son comunes y se usan atributos femeninos para molestar mas no insultar, sin embargo esto no es un problema únicamente de la *motovelocidad*, sino un común denominador en la mayoría de hombres que he conocido. La *motovelocidad* podría haber sido una ventana para entender este sexismo, como lo puede haber sido muchas otras actividades predominantemente masculinas, pero la lógica de la actividad no reside en el desprestigio de los valores femeninos, por ende, resultó no ser necesario para entender este deporte.

El segundo factor que no está del todo presente en el análisis es la clase social y su influencia en la actividad. Si bien queda sugerido en algunos apartes como en el de la diferencia de mi moto en el contexto de bajo cilindraje y en el de alto cilindraje, como también en las descripciones de las personas elegidas para hacer entrevistas a profundidad. Suelen ser observaciones que sirven más como una contextualización de la actividad que como una línea de análisis que atraviesa todo el texto.

La *motovelocidad* es costosa de mantener, no todos tienen la capacidad de comprar llantas, y mantener una moto que se usa para correr pues consume más aceite y gasolina que una que no. Un análisis de clase puede nutrir esta investigación y puede mostrar nuevos horizontes que no fueron explorados por mí. Sin embargo, el ángulo de esta investigación estaba direccionado hacia cuestionamientos sobre el cuerpo y la narración, por ende, no se profundizo en temas de clase social.

El Primer capítulo es un contexto general sobre todo lo que es necesario conocer antes de adentrarse en el mundo de las motos, es un breve resumen de lo que he recorrido como aficionado a la *motovelocidad*, de cómo llegué a conocer cada grupo y qué exactamente hacen. El segundo capítulo trata sobre aprender, aquí me enfoco en el contexto dentro del cual se genera y reparte el conocimiento, luego explico cada uno de los espacios dentro de los cuales aprendí esta actividad. Nutriéndome de las reflexiones de autores como Dilley (2002) y Bassetti (2010) a propósito de lo que es un contexto como categoría analítica, ahí discuto cómo los contextos en los que está inserta esta actividad, terminan a la larga produciendo el conocimiento que tienen los actores de esta. Para ello también trabajo la idea de que conocimiento suele ser una interpretación mucho más que una transferencia o copia de algo, como lo manifiesta Downey (2014).

El tercer capítulo trabaja el concepto del límite, una categoría etnográfica que emergió del mismo trabajo de campo y que fue tratado, nombrado y elaborado por varios de mis compañeros de *motovelocidad*. Esta categoría se volvió en un referente mismo de mi propia experiencia y de cómo he reflexionado las cuestiones relativas al aprendizaje de la moto y a un autoconocimiento dentro de esta actividad. El concepto de límite lo trabajo en doble vía: desde lo que mis informantes entienden y desde mi experiencia personal y mi proceso de aprendizaje, haciendo un contrapunteo entre las experiencias y reflexiones de ellos y los detalles que mi propia experiencia me permite agregar. Para esto trabajé con la idea del vínculo entre herramienta y ser humano de Trevor Marchand (2012). El punto aquí fue evidenciar la complejidad de los vínculos entre la moto, el medio y el piloto, para así poder explicar el concepto del límite. El concepto de habitus trabajado por Waquant (2006) también me sirvió para explicar la habilidad limitada que a su misma vez limita el desempeño en la moto.

Por último, el capítulo de peligro trabaja con una noción que no sale a relucir mucho dentro de las conversaciones con los moteros que practican *motovelocidad*, pero que cuando lo hace toma un lugar de importancia parecido al del límite. En este capítulo hablo de mi experiencia, pero me enfoco más en la construcción que se hace de esta noción dentro de las narrativas individuales de cada uno de mis informantes. Aquí uso el concepto de narración de Rapport (1997) para evidenciar la forma particular e individual que tiene cada uno de mis entrevistados de entender y enfrentarse a los peligros como también de justificar su actividad ante la posibilidad de un accidente.

1. Motovelocidad en Cali

Informantes, sus perfiles

Antes de empezar a introducirnos dentro del mundo de las motos, primero tengamos en cuenta las tres personas con las que trabajé: sus cualidades, perfiles y procedencia. Pedro es un muchacho de 25 años, de caminar seguro y confiado, vive con su madre en un barrio residencial, en donde no se escuchan los vecinos y se ve poca gente en la calle. Es una persona que se ha propuesto varias metas a través de su vida y las ha cumplido, quiso ser músico y por un tiempo estuvo tocando en una banda de metal, también quiso solucionar su situación de sobrepeso y lo logró por medio de ejercicio y dieta. Su meta en los recientes años ha sido convertirse en un piloto de renombre en el mundo de las carreras legales de *motovelocidad*. Dice que es difícil, que él sabe que está viejo y está un poco tarde, pero aun así cree que gracias a su disciplina y constancia, puede convertirse en un muy buen piloto. Es una persona optimista, pero eso tiene sus límites.

Esto queda demostrado las veces que lo he acompañado a correr. Cuando sale de los pits y entra a la pista a correr, se le ve callado, tal vez no nervioso?, sino serio, ausente. Se despide de todos los que lo acompañaron y entra a correr. Cuando vuelve a los Pits luego de la carrera, siempre se nota aliviado, sin embargo, esa sensación se empieza a desvanecer con el pasar del día, mientras analiza en qué falló y porqué no llegó a un buen puesto dentro de la competencia. El semblante le va cambiando, mientras recuerda sus errores, y planea entrenar más para ser mejor. Su frustración y decepción es evidente, pero él la usa para tratar de entender cómo mejorar.

Su moto es una Pulsar 200, una moto de bajo cilindraje que ha sido modificada para la pista. Le retiró la luz delantera, le quitó varias partes de plástico para ahorrar peso, le puso llantas slick pensadas especialmente para la pista y no la calle, además le cambió el exosto por uno que libera más potencia del motor y por ende hace más bulla. Cuando lo conocí, todavía no había modificado la moto tan extensivamente, era apenas apropiada para montar en la calle, tenía una pequeña luz adelante, y todavía contaba con una placa y luz trasera. Unos años más tarde de haberla comprado, se ha convertido en una moto que no se puede transportar sino en trailer, no paga SOAT, ni Tecnomécanica, es decir, no puede rodar legalmente en la calle y no lo hace. Pedro tiene una novia que le apoya en todo lo referente a la *motovelocidad*, lo acompaña a correr, le toma fotos profesionales y le da una mano con la logística que conlleva correr en una pista. Llevan alrededor de 10 años juntos

De los asistentes más constantes a los ojos, Pedro era el mejor, se inclinaba más que los otros, era más rápido y nadie lo alcanzaba en la vía a Dapa. Era el que tenía la posición corporal más apetecida por todos, se salía bastante de la moto, estiraba sus brazos y piernas hacia la curva, como ningún otro. Inclusive en pista se notaba esto, era el que más sacaba el cuerpo, ninguno de sus competidores lo hacían tanto, ni siquiera los que eran más rápidos que él.

Mi otro informante se llama Octavio, es una persona serena, calmada, de maneras tranquilas. Tiene aproximadamente 46 años, su rostro es duro, pero gentil. Monta desde muy niño, tenía familiares a los que les gustaban las motos y se las prestaban. Poco a poco y con mucho esfuerzo trabajando en talleres y otros lugares, logró comprar sus propias motos. Una de sus preocupaciones de chocarse es tener que esperar tanto tiempo sin montar, de dañar algo que le ha costado tanto esfuerzo tener. Dice que ha pasado por muchas etapas, pero tal vez la más importante ha sido dejar de creerse de hierro y comprender que cosas malas le pueden suceder a él también. Ha logrado pasar de esta etapa, experimentando accidentes y peligros, que le han ayudado a ser una persona más reservada a la hora de arriesgar la vida en carretera. Suele usar el ejemplo de su experiencia para explicar qué puede llegar a pasar cuando no se respetan los límites de la habilidad propia. Tiene esposa desde hace varios años, y se sostiene gracias al trabajo que tiene en un taller de motos

Él empezó a formar gusto por la *motovelocidad* en la calle. Cuando recién empezó con sus amigos, corrían en la ciudad y sin casco, usaban la autopista para lograr velocidad y los retornos debajo de los puentes para practicar la toma de curvas. Luego empezó a usar carreteras, y a compartir con personas que sabían más de técnica, aprendió que hay formas particulares en las que se debe ubicar el cuerpo en la moto, sin embargo estas posiciones corporales han cambiado con el tiempo, y la que él aprendió (que consiste en solo sacar las rodillas y la cola de la moto, más no los brazos) está en desuso. Actualmente no usa exactamente esta posición, pero si una que recuerda un poco a estos orígenes. Qué determina que una posición caiga en desuso, merece en si mismo o un trabajo interdisciplinar de la física psicología y antropología de correr en moto.

Él está bastante orgulloso de haber participado en varias válidas de Cabasa (unas carreras a nivel nacional que se celebraban en el centro de acopio de alimentos del Valle) y de haber estado en los podios de algunas, sin embargo, dice que prefiere correr en carretera, que le gustan mucho

más las curvas, que el estado del asfalto en la vía al lago suele ser mejor que en la pista de Tocancipá, la carretera es mucho más lisa y la moto se mueve menos en aceleración y curvas.

Su moto principal es una CBR 900 rr del 2001, esta es una moto de alto cilindraje, es mucho más rápida que la mía, pero también es más vieja, catorce años más. Suele decir que tiene poco que envidiarle a los nuevos modelos de esa moto, puesto que es esencialmente el mismo chasis y motor. Lo que sí tienen de distinto las motos más nuevas, son las ayudas electrónicas que controlan el poder de la moto, para que no se salga de las manos del piloto. Sin embargo, Octavio prefiere que nada interceda entre los inputs que él ejerce en la moto y lo que esta hace.

Alejo es una persona vibrante, llena de energía, es intranquilo, gesticula sus palabras con emoción y fuerza, sube la voz frecuentemente para burlarse o explicar algo y está de buen ánimo casi siempre. Vive sólo en un aparta estudio en una zona gastronómica de la ciudad, es una persona independiente. Amigable, se le da fácil interactuar con la gente, habla siempre con propiedad y saluda a casi todos cuando llega a cualquier lugar. Cuando tuve problemas con la moto él se quedó conmigo cerca de dos horas esperando a que la grúa llegara, es el tipo de persona que no tiene problemas en ayudar así no conozca bien a la persona. Tiene 30 años, pero a pesar de su barba, aparenta menos.

Su moto es una 1000r modelo 2016, la compró nueva e inclusive hizo un trato con el concesionario, en el que si la pintaban de rojo la compraba inmediatamente. No llevaba mucho tiempo con ella, pero la usaba con pericia y temeridad, inclusive sin tener la técnica apropiada para montar. Era tieso sobre la moto, no inclinaba sus rodillas ni su torso, se enfocaba únicamente en lograr velocidad y frenar lo más tarde posible antes de una curva. Pero cuando empezó a conocer más a los del grupo del TT del Lago, le empezaron a recomendar que usara todo el cuerpo

para coger las curvas, que así era mucho más seguro, el aprendió y esa es la técnica que estaba usando antes de que su moto se dañara por fallas eléctricas.

Las protecciones que usa son de las más reconocidas y últimas del mercado, a diferencia de la mayoría de los muchachos de bajo cilindraje, él no compra monotrajés ni protecciones usadas, tampoco lo hace Octavio, ni yo, pero Pedro sí, puesto que estas suelen ser muy caras y él tiene más probabilidad de estarse cayendo.

El encuentro con el alto cilindraje

Figura 1¹

¹ (2018) Foto tomada y publicada por perfil anónimo de Instagram



Motos de alto cilindraje que corren en el TT del Lago.

Casi cualquier persona que viva en una ciudad colombiana grande conoce aquel sonido, lo ha escuchado retumbando en las paredes de los edificios, pasando por las autopistas y carreteras. Es una bulla estridente y envolvente que hace dejar conversaciones en puntos suspensivos, y por instantes es lo único que se escucha. Molesto y acaparador. Casi todas las motos de alto cilindraje emiten un sonido agudo y denso cuando aceleran a tope, esto es efecto de la naturaleza de estos motores, pero también, es el efecto de que la mayoría de veces se cambia el exosto original por uno de carreras que produce un poco más de potencia y muchos más decibelios provocando este sonido que a los oídos de este tipo de motociclistas es “una chimba”.

Mi primer encuentro con este tipo de motos fue al inicio de mi carrera universitaria cuando vivía al frente de una avenida. Todos los jueves, a eso de las 11 de la noche, un grupo de muchachos se reunía sobre la calle al frente de una hamburguesería a unos cuantos metros de mi ventana. Los escuchaba hablar pero no distinguía sus palabras, a veces ponían música, la mayoría de veces no.

Luego de un rato empezaban a prender las motos, provocando la aparición del sonido ronroneaste de los exostos que interrumpía la tranquilidad de una noche silenciosa. Después se escuchaba la estridencia de los motores, yendo y viniendo por la vía. Se trataba de piques, ya que se escuchaba el ruido de los motores escalar en tono hasta convertirse en un agudo estruendo. Este tipo de carrera consiste en alinear las motos una al lado de la otra y arrancar en línea recta lo más rápido posible hasta que sea claro quién es más rápido, ganando el que le saque suficiente ventaja al otro. Los estruendos de las dos motos arrancando a la vez se alcanzaban a escuchar hasta mi habitación, que estaba detrás de una pequeña loma, una reja y unos arbustos. Los sonidos subían en volumen y tono, para luego caer levemente en las desaceleraciones. El evento me causaba curiosidad, quería saber quiénes eran, pero nunca me atreví siquiera a salir del cuarto para verlos más de cerca.

Años más tarde, cuando había olvidado estas noches y andaba persiguiendo el hobby de carros deportivos, entre consultas en mercadolibre.com y YouTube.com, me di cuenta de algo. Si quería ir rápido al estilo canyonn carving de Los Angeles, y no tenía suficiente dinero a disposición para un carro rápido, la solución perfecta era una moto deportiva, porque costaban la tercera parte del carro que originalmente planeaba comprar y eran mucho más rápidas: le tomaba 2 segundos menos que al carro para llegar de 0 km/h a 100 km/h acelerando a fondo. Hasta este punto no sabía absolutamente nada sobre el universo de las motos, quiénes eran los que las corrían en Cali, donde se reunían, que hacían. Sólo tenía presente que algunas noches, hace muchos años, había un grupo de jóvenes que hacían piques y que, una que otra vez, se veía a estas motos pasando por las calles fugazmente, pues se desaparecían con facilidad debido a la velocidad y temeridad con la que estos jóvenes manejaban. Mi idea en esa época era conseguir una supersport o superbike; una moto de carreras de alto cilindraje que me ofreciera facilidad en las curvas puesto que para mí no era atractivo el mundo de los piques.

Algunas de las motos de alto cilindraje son diseñadas para girar lo más rápido posible en pistas de carreras, pero hay otras que si bien están inspiradas en máquinas para correr en circuito, vienen con comodidades ergonómicas y de manejo que las hacen más apropiadas para un uso en ciudad. Me interesaban más las máquinas de carreras que las cómodas. En estas, el manubrio, donde está el acelerador, el freno y el clutch, es bajo, como el de una bicicleta de ruta profesional. Esta disposición hace que el cuerpo de quien la monta esté doblado hacia adelante. Los reposapiés son altos para que no se raspen en las curvas mientras se inclina, el asiento es duro para sentir las imperfecciones del camino, la suspensión es firme. Y el motor solo empieza a acelerar potentemente si se le revoluciona hasta el máximo. Un carro promedio revoluciona hasta 7000 rpm, estas motos hasta 16000 rpm, de ahí viene el sonido agudo.

Pero debido a una lesión de columna tuve que optar por una más cómoda, una moto de la segunda clase, la Naked. Estas motos tienen un manubrio alto, reposa pies más bajos y las rodillas se flexionan menos, y cuentan con un motor pensado para ciudad que revoluciona hasta 12000 en algunos casos, pero tiene suficiente fuerza a bajas velocidades. En síntesis, es menos aerodinámica y menos rápida. Sin embargo, al ser una moto derivada de otra de competición, tiene un chasis que se acomoda a la conducción deportiva.

Figura 2²

² Comparativa Yamaha YZF-R1 vs Yamaha MT-10 2017, cara a cara. (11/05/2017). Recuperado de <https://www.motociclismo.es/pruebas/articulo/comparativa-yamaha-mt10-yamaha-r1-cara-cara>



La moto de la izquierda es una naked, la de la derecha es una superbike, obsérvese la diferencia en la flexión de las rodillas como en la del torso y en la posición de las manos y brazos, una posición es más erguida y cómoda, la otra es más agachada y estrecha.

Buscando en YouTube videos sobre motos de alto cilindraje en Cali, me encontré con algunos sobre el TT del Lago. En estos videos se veía un grupo de muchachos escurriéndose por el tráfico con superbikes y nakeds en las curvas de la vía al Lago Calima, una vía amplia de doble calzada. Confirmé entonces la idea de que si deseaba correr, ninguna moto diferente a una de alto cilindraje era apropiada. Pero estos videos, además de demostrar la capacidad de estas motos y sus pilotos, dejaron ver un primer indicio de la importancia de esta ruta dentro del mundo de las motos en Cali. Mi instructor, la persona que me enseñó a manejar la moto, es un excorrdeor profesional. La moto que usaba era la versión de carreras de la mía. Cuando hablamos por primera vez de las clases me dijo que técnicamente “la graduación” iba a ser en la vía al Lago, ahí era donde podíamos ir a probar la habilidad que había ganado. El a veces decía que si le prestaran una

moto como la que tenía cuando corría profesionalmente en Tocancipá, podría ganarle a todos y cada uno de los que montan en el Lago.

La importancia del Lago también me fue manifiesta en el almacén donde compré toda la indumentaria de protección. Apenas concreté la compra, el vendedor me dijo en tono animado “ahora vas a estrenar el traje en el Lago”, yo le respondí ligeramente preocupado que todavía no estaba en capacidad de montar a ese nivel, que tal vez luego. También en otra ocasión, se acercó un hombre con un bebé de brazos mientras un compañero y yo nos alistábamos para salir del taller. El hombre nos preguntó por la marca de las motos, y a continuación quiso saber si montábamos en el Lago, nosotros nos reímos y procedimos a explicarle que no, pero que nos gustaría. Al final se despidió con una advertencia disfrazada de historia, sobre un corredor que no vio una mula parqueada en una curva del Lago y se estrelló por detrás perdiendo la vida. “Mucho cuidado muchachos”, dijo mientras se retiraba.

La “graduación” que planeó el excorredor para mí, nunca sucedió debido a un accidente que tuve, y a la pérdida de contacto con él. El accidente comprometió la parte delantera de la moto, se perdieron los amortiguadores, las luces y los discos de freno. Hubo un problema con el seguro y no respondieron por la pérdida total de la moto, tocó esperar a tener suficiente dinero y luego ordenar las partes. Mientras estaba esperando las piezas para completar lo que ahora era una moto sin rueda delantera, amortiguadores, ni frenos, es decir un tanque sin ruedas en el piso del taller, conocí a Marco, un motero dueño de una RC 200. Hicimos click al principio porque los dos buscábamos el mismo tipo de conducción y por ende la habilidad para tomar curvas. Hablábamos de cómo sería cuando por fin tuviera mi moto, y hacíamos planes juntos de ir al Lago y a Dapa. Al igual que yo, el disfrutaba de este tipo de conducción. Se supone que nos íbamos a enseñar el uno al otro ya que no conocíamos más personas que practicasen la misma actividad, además habíamos dedicado tiempo a mirar videos en Youtube que explican cómo se debe de montar estas motos,

por ende teníamos la idea teórica mas no la práctica, o como diría Waquant (2014), el lado cognitivo del Habitus, pero no el conativo. Fue unas semanas antes de que mi moto estuviera lista que él se contactó con un grupo de motociclistas de bajo cilindraje que estaban aprendiendo posición corporal gracias a unos tutoriales en YouTube de Chicho Lorenzo, el padre de Jorge Lorenzo, campeón español varias veces de Moto-gp, el campeonato más importante de *motovelocidad* a nivel internacional. Marco explicó que aquí iban a entrenar varios corredores y también gente que no sabía nada, que es un lugar amable del cual se puede hacer parte, puesto que nadie juzga a nadie. Empezamos asistir juntos y a pulir nuestras habilidades en este espacio. A continuación una explicación de cómo funciona este lugar y sus dinámicas de aprendizaje.

Los ochos y el bajo cilindraje

A diferencia de gran parte de los que enseñan técnica en YouTube, en el método de chicho no se necesita ni estar en la carretera arriesgando la vida, ni en pista arriesgando la moto. Tampoco es imprescindible una moto deportiva de alto cilindraje. Frecuentemente Chicho insiste en sus videos que la moto no es una excusa y que se puede usar casi cualquier tipo de moto, hasta una scooter es apropiada. Su método consiste en ubicar un planchón de asfalto y demarcar dentro de este un carril de 10 cm de ancho una forma de un ocho que cuente con un radio de cuatro metros. Este ocho debe ser trazado por la moto sin salirse de las líneas del carril. Para cumplir con el objetivo se debe adoptar una técnica corporal específica, que hace énfasis en dos aspectos importantes a la hora de montar: el primero, una posición corporal apropiada para tomar curvas a velocidad y el segundo, una sensibilidad a la hora de aplicar el acelerador para mantener la moto a buena velocidad dentro del ocho. Factores como frenos o cambios quedan fuera del ejercicio.

Figura 3³



El delineado de los ochos. normalmente se práctica en los círculos más grandes, lo ideal es no salirse mucho del carril. Los círculos más pequeños se usan pocas veces y casi siempre por lo más expertos.

Figura 4⁴



Pedro haciendo el ejercicio, raspando la rodilla contra el asfalto

³ (9/10/2018) Tomado por Pedro para el grupo de Whatsapp

⁴ (8/7/2018) Tomado por Youngpicsports. Novia de Pedro

Los practicantes de este método se reúnen todos los miércoles en las canchas de Chasa dentro del complejo del Coliseo del Pueblo. El espacio en donde están pintados los ochos son dos carriles de asfalto de unos 100 metros de largo y 11 de ancho que corren paralelos a la calle que está separada por la reja que bordea el espacio deportivo. La luz que alumbra el lugar es amarilla y tenue, enfocada en solo una parte de las canchas, el resto es oscuro, por lo cual ese fue el espacio apropiado para pintar los ochos con pintura blanca que resalta sobre el gris del pavimento. Los entrenos empiezan a las 8 pm. A esta hora llegan las luces encandilantes desde la entrada al Coliseo y pasan por un espacio de pasto que rodea las canchas. Las motos se parquean afuera donde están dibujados los ochos, en la otra “calle” que hace parte de la cancha de chasa, aquí se reúnen a mirar el progreso de otros compañeros, a comentarlo y a veces guiarlo, también se habla sobre motos, se comparten experiencias, se piden opiniones. Otros temas amenizan las conversaciones de los asistentes, se comenta sobre la ciudad, los ladrones, las relaciones personales etc. Pedro juzga esto como ‘farandulear’, es decir, perder el tiempo haciendo vida social y no meterse a entrenar, lo cual es el fin último de este espacio. Si alguien lleva mucho tiempo hablando sin entrenar generalmente se le llama la atención “vea parece, entre pa que aprenda y toque rodilla”. No hay un orden en el que las personas entran a los ochos, cada uno espera un momento apropiado o puede pedir que lo dejen entrar cuando termine el turno de la persona que ya está adentro.

Los espectadores miran, analizan, y comentan desde la otra “calle”, juzgan a los que están adentro para después corregirlos. Puede suceder que la sesión de alguien girando en los ochos pase sin mayor eventualidad y no se comente, o a veces se debe pedirle a alguien que lo revise mientras se está en el ejercicio y que le digan en qué mejorar: “no cierre gas”, o “incline más la moto”, se suele escuchar que otras veces, los comentarios y observaciones se hacen sin pedir.

Una noche común de ochos en el Coliseo es un escenario de muchas sensaciones. El olor a gasolina se mezcla con el del aceite, los gases de exosto y ligero sudor. Se escuchan las motos monocilíndricas de bajo cilindraje yendo y viniendo en círculos, una y otra vez, mientras se raspa la pasta de las rodillas del monotraje con el asfalto. De vez en cuando alguien alza la voz hacia el que está haciendo el ejercicio “saque más la cabeza, rodilla, rodilla”, exclama. Se vociferan indicaciones, se reprende y aconseja, siempre entre compañeros y amigos. Aquí no hay membresía, no hay que pagar la entrada ni el espacio, sin embargo, se debe conocer a alguien que le enseñe a uno, por eso la mayoría llega al lugar gracias a conocidos que los invitan, puesto que el aprendizaje se hace entre lazos de amistad y compañerismo. Cuando notan que alguien quiere mejorar y que se esfuerza para lograrlo es cuando más se asoman al espacio de los ochos a gritar indicaciones, a tratar de moldear los cuerpos torpes y tercos de los aprendices. En el ejercicio se trata de aprender para poder aplicar después ese conocimiento en un contexto específico y distinto al de los ochos: la carretera o la pista.

Algunos días, luego de las prácticas, nos hemos dirigido a montar las curvas de la vía Dapa. La primera vez que subí con ellos no sabía muy bien cómo se comportaría la moto y luché contra la sensación vaga que me daba su inclinación, era como si se fuera a ir al piso en un parpadeo, la única forma de estabilizarla era acelerando, pero no lo podía hacer si no tenía tacto con la moto y era delicado con los movimientos de la muñeca que se encarga de acelerar y la dirección que permite que uno acueste la moto. Mis movimientos debían ser milimétricos y progresivos, no repentinos y amplios. Recuerdo que en las rectas ganaba distancia de los que me perseguían, pero al llegar las curvas, empezaban a pasarme por el lado como si estuviera quieto, me adelantaban a centímetros, usando una postura que resultaba agradable a la vista (después de ser socializado por medio de videos de Youtube donde se muestra qué postura es buena y cual mala); sacando la rodilla y tocándola contra el asfalto, con la cabeza mirando hacia la salida de la curva y los brazos

dirigidos hacia el sentido de esta. Me pasó uno por uno hasta que ya no hubo nadie más y me quedé solo trazando las curvas torpemente. Llegamos a una parte alta de la vía en donde parquean las motos y se paran a reposar un rato, se quedan hablando sobre quien fue el más rápido, los casi accidentes que tuvieron, los adelantamientos. Generalmente la escena es eufórica, todos los que han ido rápido están rebosantes de energía, ríen y se dan la mano entre sonrisas, sueltan chistes. Cuando llegué, uno de ellos dijo entre alardeo y broma que por fin podía decir que le ganó a una 600 (la moto mía es de 600 centímetros cúbicos. Generalmente a estas motos se les dice 600). Ante su comentario no tuve otra opción sino resignarme a la burla y sonreír. Pedro lo reprendió diciendo que él debería ser más rápido que yo y no debería sorprenderle esto, puesto que evidentemente yo tenía mucha menos práctica. La defensa de Pedro hacia mí hizo que el de la broma le diera la razón, dejando escapar un “pues sí, ¿no?”. Este tipo de reuniones después de montar son la regla. Son un espacio de socialización, análisis y autoanálisis, en donde se critican posturas corporales, miedos visibles en los cuerpos, lentitud a la hora de tomar curvas, se piden consejos y se dan consejos que no son pedidos. Es un espacio de conocimiento en el que se recoge todo lo que sucedió unos minutos atrás y se busca aprender sobre esto.

Lo que vi ese día no me lo esperaba. Si bien en los ochos se suele hacer gala de las posiciones corporales, no dimensionaba cómo se iba a ver en persona, la velocidad con la que me iban a pasar ni la aparente falta de esfuerzo para hacerlo, era como si se tratara de una danza, suave, pero contundente. Eran los mismos cuerpos que había visto en YouTube o en Moto-gp, pero encarnados esta vez en personas tangibles. En esa ocasión me empecé a dar cuenta que no necesariamente se necesita una moto de 40 millones para ser rápido, que mucho de la velocidad y capacidad de inclinar una moto viene del piloto y su experiencia. Más adelante notarí que la competencia más fuerte en pista del país no es en el alto cilindraje, sino en el bajo. Las motos más importantes y comunes son las dos tiempos, luego siguen las 4 tiempos (que son las que usan en el

grupo de los ochos), las cuales no superan los 300 centímetros cúbicos y que son las que usan en este grupo con el que he montado varias veces.

La moto de alto cilindraje no es la ideal para correr, al menos no en este país.

A medida que pasé más tiempo en este mundo y asistí a carreras acompañando a Pedro, empecé a darme cuenta que aquellos que toman este mundo en serio, es decir, que entrenan para ganar carreras, que tienen motos sin placa ni luz, pensadas únicamente para montar en la pista, o que esperan modificar la suya así, no codician ni se fascinan ante las motos de alto cilindraje. A pesar de toda la tecnología que estas poseen, del diseño derivado de motos de carreras y motores que como mínimo son seis veces más potente que las de bajo cilindraje, a pesar de todas las ventajas y cualidades, una moto como la mía no es apropiada para correr en la gran mayoría de los circuitos del país, que son cortos y pequeños para el tamaño de las motos de alto cilindraje. Pero tampoco hay una categoría a nivel nacional en donde estas motos de bajo cilindraje corran, y no sería justo ni tampoco competitivo ponerlas al lado de motos de menor cilindraje. Solo hay una pista en el país que es apropiada: Tocancipá, pero estas carreras no son muy reñidas, ni tampoco son seguidas tan atentamente por los asistentes a la pista como las de bajo cilindraje.

Varios meses después de haber iniciado mi trabajo de campo conocí a dos hermanos que practicaban *motovelocidad* desde hacía cinco años. Una vez me tuvieron suficiente confianza, empezaron a criticar que yo tuviera una moto de alto cilindraje. Sobre el tema, me explicaban que estas motos no se pueden usar en carreras por que son muy potentes, también son caras de mantener e incómodas de usar a diario, consumen mucho aceite, gasolina, se ponen calientes rápido, no navegan fácil entre tráfico. Los hermanos llegaron a tal punto de tedio, que decidieron simplemente vender la moto.

Ellos dicen que tal vez yo no siento el fastidio porque no la manejo todos los días, porque no es mi vehículo diario. Por ende, no me toca cambiarle llantas tan seguido ni aceite. En contraste la NKD, La R15, las Pulsar 200 y 180 y las Apaches 180 y 200, la RX115, las DT, son un tipo de motos de uso diario que se ven mucho en las calles colombianas, el transporte de gran parte de los ciudadanos, de hecho, la pulsar es la moto más vendida en todo el país, la misma con la que corre Pedro y Los hermanos. Son económicas, livianas, consumen poco combustible, no hay que importar sus partes, y poseen una mecánica poco compleja y fácil de manejar, las motos de bajo cilindraje suelen tener un solo cilindro, en contraste mi moto tiene 3 y la mayoría de alto cilindraje tiene 4. Modificar estas pequeñas motos se facilita mucho más. Y por todas estas razones, son estas motos las que uno no solo se encuentra en la calle sino en circuitos de todo el país, son las protagonistas de las competencias más reñidas y difíciles.

Lo que estos corredores sí codician, es una buena “puesta a punto”. Esto se refiere a modificaciones profundas de la moto en las que se acomoda el flujo de aire y gasolina, se pule el motor por dentro, se puede agrandar el pistón, todo esto para generar más potencia. Por ejemplo, Pedro tiene patrocinio de un taller, ahí modifican su moto al menor precio posible para que gane carreras o se dé a conocer. Sin embargo, esto depende de las regulaciones que tenga la categoría en la que se va a correr, las cuales son más duras en Tocancipá mientras que en pistas como Zarzal son laxas, y poco restrictivas. Pero estas modificaciones son delicadas y pueden dejar a la moto vulnerable a cierto tipo de daños mecánicos, o simplemente dicha modificación puede no funcionar y la moto queda más lenta. Se invierte dinero, tiempo y trabajo en una buena “puesta a punto” en busca de cualquier ventaja marginal que se pueda ganar sobre los otros competidores con los que se comparte la pista. Estos corredores sienten cierto desdén hacia las motos grandes, y sobre todo hacia quienes las conducen. Tienen la concepción de que los que pilotean estas máquinas son lentos, que no usan la posición corporal apropiada y solo son rápidos en las rectas.

Al respecto, Pedro dice frecuentemente que cualquiera puede abrir un acelerador, pero no cualquiera sabe coger una curva. Uno de los hermanos alardea diciendo que antes solía ir a perseguir a los que hacen el TT del Lago y que si bien en la mayoría de las carreteras ellos son más rápidos, cuando empiezan a haber más curvas él se los pasaba a todos.

Cuando fui a Tocancipá a acompañar a Pedro a correr, se notó el dejo de importancia hacia las motos de alto cilindraje. En esta ocasión participaban todas las categorías de motos de Colombia, desde las dos tiempos, pasando por motos de calle modificadas, hasta superbike solo para pista. Yo estaba interesado en ver las carreras de alto cilindraje, pero ni Pedro ni los hermanos con los que viajamos mostraron remoto interés, ellos hablaban de los pilotos famosos de las carreras de dos tiempos o las de 200 de cuatro tiempos, iban interesados hacia las gradas de los espectadores y se quedaban observando por todo el transcurso de la carrera, hablaban de Tapete, de El Pollo, y otros protagonistas que no recuerdo bien. Se quedaban mirándolos con interés y luego los iban a saludar a los pits. Pero cuando llegaba la hora de las motos de alto cilindraje, se devolvían a donde tenían las motos para aprovechar el tiempo y ajustar algunas partes o revisarlas por décima vez.

Para las personas de alto cilindraje con las que he hablado, las motos de bajo, dan miedo, desconfianza, no tienen ayudas electrónicas ni buenos frenos. Ellos ven ese mundo como uno mucho más arriesgado y tienen el concepto de que estos pilotos son más temerarios. Al parecer es común pensarse a los pilotos de bajo cilindraje como gente que arriesga demasiado, gente que no puede ver una moto de alto cilindraje en la calle por que intentarán competir contra ella. Tal vez la anécdota más conocida de esta situación fue un accidente entre una Ducati y una Apache que quedó grabado y subido a Youtube. El hombre que conducía la Apache trató de ser más rápido que otras motos de alto cilindraje y haciendo una maniobra terminó derribando a otra moto mucho más cara que la suya. El hombre que grabó el video le dice “cálmese viejo que usted no va en

moto grande”. Hay memes que reflejan eso, por ejemplo diciendo que la pulsar NS Kit Racing es más rápida que la moto más rápida del mundo.

El mundo que he llegado a conocer en el alto cilindraje

Motoluxury es un almacén de todo lo relacionado con *motovelocidad* de alto cilindraje. Hay motos deportivas parqueadas afuera todos los días en que la tienda está abierta. El efecto es esperado, uno que otro transeúnte toma una pausa en su caminar para admirar o inquirir acerca de las motos, a veces resulta en conversaciones largas, otras veces en preguntas a las que se responde de manera simple, como el cilindraje de una moto o la marca. Es una tienda diseñada para llamar la atención de todo aquel que remotamente le interesen las motos o las máquinas hechas para correr. Tiene un letrero de luz con el logo de la tienda: una M con alas, con el nombre “Motoluxury” en letras rojas bordeado con márgenes blancas. La vitrina es reducida, y solo se puede ver un traje de carreras de cuero en un maniquí sentado y el estante desde donde atienden a los clientes y donde están los inventarios. Afuera y a la izquierda de la vitrina, hay un pasillo que se dirige al taller del local: aquí están parqueadas varias motos que están esperando revisión, no suelen haber más de dos motos de bajo cilindraje, casi siempre están ocultas en el fondo donde el transeúnte no las podrá ver. Este pasillo es otra vitrina también, no exhibe un producto físico, sino que con tan solo mostrar el tipo de moto, exhibe el tipo de motociclistas a los cuales está dirigido el almacén. Motociclistas de clase alta, con poder de compra, pero cuya característica singular, es que no enfocan su actividad motociclistica a viajar, sino al placer de la velocidad. Prueba de esto es que las motos de Touring (viaje) no se ven mucho en el local, hay otros talleres especializados para estas. La exhibición de motos marca un contexto y señala un tipo de persona. Esto es reafirmado una vez se entra a la tienda.

Hay marcas de accesorios para motos que son considerados los más caros del mercado, direccionales, espejos, protecciones de motor. Hay trajes de cuero para correr, chaquetas y cascos deportivos, de alta gama y fuera del alcance del motociclista colombiano promedio. Venden ropa casual como gorras, camisetas y chaquetas con números de los corredores reconocidos internacionalmente o una combinación de los patrocinadores de un equipo dado de Moto GP. Son particularmente comunes las prendas con el número 46, que viene siendo el número de Valentino Rossi, un corredor que ha logrado importantes logros en el deporte y es conocido por su carisma. Hay busos de Repsol, que es el patrocinador de honda en el torneo, y algunos 93 de Marc Marques, campeón actual. En Cali es muy común ver el número 46 pegado en motos, impreso en chaquetas y llaveros, es un icono del deporte, y este almacén se enorgullece de vender estos accesorios de forma oficial. La última adición a la tienda han sido las prendas que hacen referencia al TT Island of man. La competencia que inspiró al nombre que le dieron a la actividad de darle la vuelta al Lago: el TT del Lago. Las historias que he escuchado sobre la actividad las he escuchado justamente en esta tienda, y fue justamente aquí donde se organizó mi primera rodada con gente de alto cilindraje hacia el Lago.

A pesar de ser un foco social importante en el mundo de las motos de alto cilindraje, nunca se encuentran varias personas reunidas aquí, no funciona como el grupo de los ochos, que es más un punto de fomentación y producción de conocimiento. Aquí he escuchado hablar de cómo montar, más no es la regla general como lo es en el espacio los de bajo cilindraje. Situación que tiene mucho que ver con que el espacio es una tienda, que está ahí para vender artículos, ofrecer servicios de mantenimiento y reparación. Los Lugares que parece ser el más apropiado para la socialización, son los distintos paradores que escogen para descansar después de haber dando varias vueltas en la vía al Lago.

Sin embargo, fue ahí donde compré mi primer casco, el traje de cuero y los guantes, y fue ahí donde conocí a Octavio y su compañero Matador. Mi primer contacto con los vendedores del almacén fue un poco incómodo, como si hubiera entrado a un lugar al que no pertenecía, no eran como los vendedores de otro tipo de tiendas que saludan animadamente y lo siguen a uno de cerca. Estos en cambio, eran serios, contestaban nada más lo que preguntaba y daban una sensación de que no era muy bienvenido. Al seguir yendo a comprar cosas fui entablando una relación que no necesariamente era más cordial, pero sí más cercana. En este punto se empezaron a referir a mi como “apá” y los saludos empezaron a ser no formales, en vez de “buenos días”, o “buenas tardes”, fueron “habláme” o “quiubo parce”. No es que me hubiese convertido en su amigo, sino que había pasado de ser un curioso que se asoma a mirar la tienda, a un motero más que gusta de la *motovelocidad* y quiere aprender. Las heridas del accidente motociclístico previo, mi insistencia en volver a montar y las constantes visitas pueden haberme validado en el contexto de la tienda.

Entre todos los moteros que conocí con el que más hablé fue con Octavio, el dueño. La primera vez que le dirigí la palabra y que no tuvo que ver nada con un producto que estaba comprando, fue cuando me dijo que si iba a estrenar en el Lago Calima el monotraje que les acababa de comprar. Su pregunta me dio a entender que este lugar y no otro (por ejemplo Dapa o el kilómetro 18) era el apropiado para hacerlo. En esa ocasión le contesté que tenía que coger más experiencia primero.

Un día Octavio estaba hablando con un cliente sobre el TT del Lago. Me quedé escuchando un rato, habló sobre un “man” muy conocedor y muy buena persona que antes montaba en el TT, dijo que iban rumbo a Mediacanoa compitiendo con otros amigos, pero que en un punto la policía los paró en un retén, les revisaron los papeles, pero a él se los pidieron después de los otros con los que estaba ‘candeliando’, entonces a estos se los devolvieron más rápido y pudieron partir antes

que él. Una vez se los regresaron, arrancó tan rápido como pudo, en medio del afán por alcanzarlos, adelantó un carro a más de 200 km/h pero este no lo vio y se abrió un poco empujando la moto contra otro carro que venía en el otro sentido y el conductor del carro se asustó con la bulla. Octavio contó que la fuerza del golpe arrancó la pestaña del rin del carro, dijo que cuando por fin encontraron el cuerpo, estaba morado. En esa ocasión vi su extrema facilidad para recordar el detalle a detalle y momento a momento de los incidentes y los lugares en donde estos ocurrieron, ese día dio la impresión de que además de haber estado ahí, había sido omnipresente, recordó la forma de las curvas, los montículos de tierra y era capaz de gesticular cada una de estas características, dibujando con las manos la posición de manejo, un puente y las curvas. En otras oportunidades he notado la misma facilidad que tienen otros moteros para dar cuenta de detalles, refiriéndose a cómo cogieron una curva, o de las partes que la componen, de la entrada, la salida, y si hay cosas en el suelo de lo que hay cerca. En sus historias son capaces de conectarse mentalmente con otras curvas, de recordar sus cualidades y dificultades. Estas conversaciones son a veces muy complejas para mi memoria y capacidad de ubicarme espacialmente, la mayoría de las veces no sé a qué lugar se refieren, sin embargo otros moteros de más experiencia que yo siempre les entienden, y son capaces de ser interlocutores activos cuando se habla de este tipo de cosas, pero que yo no puedo.

Ese día me contó que con unos clientes amigos, estaban organizando una salida al Lago y que estaban creando un grupo para gente que dice que no tiene con quien salir en la moto o simplemente no la usa. Que la primera salida iba a ser casual; una rodada al Lago, suave sin andar rápido, y sin llevar mon traje. Yo le dije que me apuntaba, que me estuviera avisando. Un día fui y le di mi número, quedamos de salir el sábado, iban a ir 12 personas. El punto era que la gente conociera la moto en las curvas puesto que ya las conocían en la ciudad, una experiencia que es según Octavio totalmente distinta. De hecho, en la ciudad la moto casi siempre está vertical y muy

pocas veces se tiene la sensación de la moto acostada, es un estado totalmente distinto, en el que se sienten bultos, grietas y pequeños huecos del asfalto de una forma diferente. En carretera en cambio, cuando se toma una curva, la moto se acuesta durante todo su recorrido, entra en un estado de delicadeza en el que hay que cuidar la cantidad de acelerador y evitar a toda costa frenar para evitar un accidente.

La rodada con el alto cilindraje: extracto del diario de campo

Al principio de la rodada me pierdo del grupo, no puedo perseguirlos en la ciudad, se escurren muy rápido entre los carros, y no soy capaz de arriesgar lo mismo. Al final los espero a las afueras de la ciudad antes de una bomba de gasolina, por un momento los veo y empiezo a seguirlos. Por suerte los alcanzo a todos más adelante, van a una velocidad moderada, más bien lenta, en caravana. El paisaje del Valle se puede apreciar mucho mejor en moto, las vías son rectas y en buen estado, se ven las dos cordilleras, y el cielo parece ser más alto. Vamos muy lento para mi gusto y la falta de movimiento en la moto empieza a causarme un conjunto de dolores en la pierna izquierda. Alejo, a quien conocí ese mismo día y que posee una moto sumamente más rápida que la mía, parece estar escuchando música y menea la cabeza de un lado a otro, tiene también una GoPro en la mano y en un momento empieza a presionar botones, parece que algo malo ha pasado y no funciona bien, está molesto. Octavio que va adelante en su CBR900 empieza a estirar las piernas, al parecer la posición recogida de las rodillas le ha empezado a causar malestar. A ratos uno que otro se acelera y empieza a andar rápido, pasa volando por un costado mío. Escucho a algunos empezar a revolucionar el motor mientras se desplazan hacia adelante creando una distancia considerable en tan solo segundos. Yo me quedo detrás de Octavio pues no quiero perderme, si me pongo a perseguirlos, seguro cogen

tanta distancia que no me daré cuenta en donde están en el caso de que paren o tomen una salida hacia otra vía. Es extraño andar con motos tan grandes alrededor, es mi primera vez con ellos, estoy acostumbrado a las pequeñas que en carreteras amplias se mueven muy lento y no llegan a más de 120 km, lo que es una velocidad lenta. Aun con tapones puestos se escucha cuando los motores empiezan a despertarse del letargo del viaje y propulsan los pilotos hacia adelante. Octavio también se mueve, y entonces me veo forzado a hacer lo mismo para no quedar atrás, veo como Alejo empieza a llevar la delantera y rebasa varias mulas que tenemos en frente. En un punto dado, estoy mirando a la curva que viene y veo como él decide adelantar en una curva, saca el cuerpo y la moto hacia la contravía y en este mismo momento aparece una mula saliendo de la curva, si la moto sigue la trayectoria impactará contra la farola izquierda del camión, pero en el último segundo logra meterse al carril y deja a todos los demás motos atrás, luego de la curva salen estos otros a perseguirlo, su posición corporal me queda grabada en la cabeza, no toma las curvas inclinando el cuerpo, sin embargo, lo hace muy rápido.

Hicimos una parada en una bomba de Mediacanoa, Alejo parece no querer hablar mucho y está inquieto, me comenta que no le gusta parar, prefiere seguir montando, le doy la razón, pero yo estoy ya muy cansado y si lo sigo lo probable es que me pierda, él se sube a su moto y acelera a fondo en la recta que sirve de preludeo a las curvas, la moto va muy lejos pero se escucha cerca por la estridencia, todo el mundo voltea a mirar. Es un grupo distinto al que estoy acostumbrado, a nadie parece importarles mi moto y nadie se acerca a hacerme preguntas, todos hablan entre sí mientras yo no sé qué hacer conmigo mismo, donde poner las manos, a quien mirar, donde sentarme, donde no sentarme. Decido mejor ir al baño que queda dentro de la tienda. Cuando salgo, noto que he sudado mucho porque no me he retirado la chaqueta, creo de debo hidratarme, entonces compro agua,

escucho como un compañero en mon traje le pregunta a la mujer de la caja registradora sobre otra “pelada” que atendía ahí, pienso que debe de venir mucho como para recordarla.

Cuando salgo, Alejo ya ha vuelto de dar la vuelta y habla con otro motociclista acerca de su GoPro pegado a la mano. Al parecer hace poco llegó, hizo la vuelta a la doble calzada con mucha rapidez. Yo le digo que quiero ir detrás de él para ver cómo anda, él accede y de un momento a otro todos se empiezan a alistar, a poner guantes y casco. Yo boto lo que queda del agua y me demoro bastante en alistarme, pero Alejo me espera, me dice que vaya adelante. Le hago caso y empiezo a acelerar con los otros, todo se siente más lento puesto que las motos van a casi la misma velocidad que yo, se enmascara la sensación de aceleración. Al empezar las curvas el grupo se empieza a desarticular, veo pilotos tomando las curvas desde afuera, sin frenar, deslizándose por el asfalto como por acto de magia, sosteniendo una velocidad abrumadora a pesar de estar en la mitad de la curva, a veces pasando tan cerca de uno que es inevitable asustarse. El grupo se acabó de desarticular y quedé con motos de más cilindraje adelante mío pero que no había visto en el grupo. En un momento decido adelantar a uno, quien no solo tiene una posición tiesa en la moto sino que ubica mal los pies en los calapiés; muy adelante e inclina demasiado la moto peligrando de que el asfalto le agarre un pie. El adelantamiento es exitoso, acelero duro, freno encima de la curva y él queda un poco atrás. Más adelante aliviano el ritmo, me distraigo y vuelve a aparecer al frente mío, decido no intentar nada más a menos que sea mucho más rápido que él, pero no lo soy. La vía bordea la montaña y cada curva tiene o el acantilado al lado o la montaña al borde, a veces pelada y mostrando tierra, otras veces de un tono verde oscuro que el frío le da al pasto a estas alturas. A medida que se sube, la temperatura va bajando poco a poco, hasta llegar a la cima donde

hay varios restaurantes y paraderos. Unos cuantos kilometro más adelante, se puede ver el Lago Calima. En este punto las curvas se vuelven menos intrincadas y complicadas, empiezan a aparecer más rectas y las curvas son más largas y amplias. Hemos empezado a descender.

Llegamos a una de las últimas curvas en descenso y se angosta la doble calzada, salimos a plano y a una vía recta de aproximadamente 4 kilometros, el TT del Lago ha finalizado o eso creo yo. Nos aproximamos a tomar una U para devolernos por la misma vía que subimos, y poder recorrerla otra vez, las 4 motos que tenía adelante se paran en la entrada de la u y yo freno de 150 a 0, por un poco y no lo logro. En ese instante aparece Octavio y nos dice que sigamos, lo adelantamos y seguimos la recta. De ahí en adelante hay curvas largas y rectas aún más largas, el descenso sigue y yo no sé exactamente a donde vamos, en un punto paran y conversan entre sí, pero una vez más no logro escuchar nada, no logro dirigirles la palabra. Empiezo a darme cuenta que el grupo que tengo adelante no venía originalmente con el de Octavio y que tal vez tienen otro plan u otro destino, Octavio desde un principio ha dicho que íbamos a parar en los Postres, pero hace 20 minutos que no veo ningún lugar y tampoco les veo una intención a mis compañeros accidentales de querer parar. El clima va cambiando a medida que nos movemos, y ellos no aflojan el paso, me inclino en las curvas, las rectas se toman a 150, se adelantan camiones, mulas y carros, estoy constantemente esforzándome para no ser dejado atrás, pues no parece importarles quienes los están siguiendo. Me siento inadecuado, metido, mosca en leche, la sensación es amplificadas por la angustia, pues no sé cómo me voy a devolver otra vez, parece que vamos a Buenaventura, y seguramente ellos son de ahí, me tocará devolverme solo todo el trayecto, y peor aún, no tengo gasolina, el tanque se está acabando.

La carretera se empieza a sumergir más en el relieve, la temperatura sube, estamos metidos dentro de montañas, la vía se ha vuelto de un solo sentido y yo ya estoy tratando de acelerar más el paso para poder comentarle al muchacho que está adelante que la gasolina se me está acabando. Grito por encima del sonido envolvente del exosto y el viento “ve pa dodne vamos?”, el baja la velocidad para escucharme, pero parece no estar interesado, estamos atrás de un camión. Dice algo que no puedo entender con claridad, las dos motos suenan muy duro, le señalo mi tanque para que sepa que ando sin gasolina, el hace señas de seguir adelante, le hago caso. Los otros dos motociclistas ya nos dejaron atrás. Llegamos a un peaje, pero no seguimos por el sino que damos media vuelta por una u hacia Dagua, abajo están varios motociclistas, entre ellos Alejo, espero a ver si el muchacho de la mt09 dice algo sobre mi falta de gasolina, no dice nada. Entonces comparto mi preocupación al aire, mientras me quito el casco. Responde un hombre de 40 años aproximadamente, que tuvo que andar muy rápido para llegar ahí junto con Alejo. Dice que más adelante en Dagua hay una bomba, yo aprovecho para coger algo más de aire, pregunto que por donde nos vamos a devolver, me dicen en un tono como si preguntase pendejadas, que claramente por el kilómetro 18. Será un viaje largo, pero al menos todavía no me he perdido del grupo, me digo a mí mismo.

Mientras descansamos llega un carro blanco y se detiene al lado de nosotros. Un hombre saca la cabeza por la ventana y dice, “el de la moto de adelante viene con ustedes?”, el más viejo de nuestro grupo pregunta que qué pasó. El conductor nos explica que cuando iba cogiendo una curva le salió un muchacho en moto y si no lo hubiera esquivado lo habría levantado, sin embargo, la moto siguió derecho y calló por un acantilado. Le preguntaron al conductor que donde fue, dijo que unas curvas más adelante, que el muchacho manejaba muy mal, el carro arrancó mientras le trataban de preguntar por qué

no había parado. Alguien dentro del grupo comentó que igual no era culpa de ellos, pero otro dijo que no sabíamos que había pasado en realidad y anotaron la placa del carro. Nos movimos, hacia el lugar, traté de alistarme rápido, pero me dejaron atrás, los alcancé luego. En cada curva estaba ansioso por saber que había pasado, y sobre todo por la voz tan calmada con la que alguien dijo, “vamos a ver,” como si se tratara de una curiosidad, quería saber cómo se comportaban frente a un accidente. Pasaban las curvas y no llegábamos, seguían rectas y más curvas, al final llegamos a Dagua y nunca vimos el accidente. Tal vez era mentira lo que nos dijo el carro, comentaron algunos. Yo pensaba que si se había caído en un acantilado era claro que no encontraríamos signos del accidente, que sería muy chimbo que alguien estuviera agonizando y uno no se diera cuenta. Al final nadie se había accidentado y fue una falsa alarma. Pudimos comprobarlo porque cuando llegamos a Dagua esperamos a todos y de hecho todos llegaron, el único perdido era yo, Octavio y una parte del grupo me había esperado un buen rato en “Los Postres” lugar que no ví y alguien le había dicho que me vieron atrás pero “que nada que llegaba y él se preocupó, me escribió en el teléfono pero al final siguió hasta Dagua, ahí me encontró”, pensaron que me había pasado algo y estaban tratando de encontrarme, pero al final desistieron. “¿Ya encontraron al pelado de la Triumph?”, preguntaron luego de que Octavio se quitara el casco, yo alcé la mano tímidamente, nadie miró, “aquí estoy”, exclamé. Me acerqué a él y le dije jocosamente que le había dañado la rodada, pero olvidé decirle que me disculpara, el no parecía molesto, pero tampoco contradijo mi asunción, ya sea porque no escuchó bien o porque sí la había dañado.

La verdadera vuelta al Lago es muy larga, y más aún si uno no se esperaba hacerla toda, lo cambios de clima y de paisaje son impresionantes, desde curvas constantes que bordean una montaña, hasta vías que se sumergen entre dos relieves y pasan al lado de un río. El

camino sube y se eleva en un bosque de niebla y luego baja y muestra a Cali desde un acantilado rodeado de las casas encumbradas de Terrón. Son cambios que no ocurren de un momento a otro, sino que se perciben fluidos al andar de la moto a través de la vía. Uno de los últimos paisajes fue la subida al 18 que nos recibió con un banco de niebla que no dejaba ver más que unos cuantos metros adelante y que mojaba la carretera. Es un paisaje oscuro no solo porque la niebla tapa el sol, sino porque el verde de la vegetación es un tanto más apagado, y la humedad ennegrece el tono café de los árboles. Allí, la vegetación más espesa que en el resto del recorrido, en donde abundan las laderas peladas de todo verde y pintadas de naranja terroso, o con pasto corto y sin árboles. Las curvas de la última sección son más apretadas y también más lentas.

Los motociclistas de alto cilindraje son más adultos que muchachos, cuando se quitan los cascos se ven las patas de gallo, marcas de expresión, inicio de calvicie, los que no, tendrán tal vez más de 27 años. Algunos son corpulentos, casi todo más grandes que yo. Eso contrasta mucho con los jóvenes rostros de los de bajo cilindraje con los que monto más de seguido, aunque la mayoría ya no estudia sino que trabaja y aunque algunos viven con su respectiva pareja, no dejan de aparentar ser más jóvenes, caras más lisas, sin las marcas que deja el tiempo.

2. Aprender

Uno de los puntos principales en este trabajo es estudiar mi conversión dentro del contexto social de la *motovelocidad*. Una conversión que comprende narrativas, creencias, discursos sociales, habilidades prácticas y un saber aplicable técnico y tangible que no solo refiere al cómo conducir la moto, sino también al cómo relacionarse con los demás, cuándo correr más, a quién seguir, qué pedir, qué no pedir. En resumen, la adquisición de un hábitus que define una nueva y diferente forma de ubicarse en el espacio, de ser en el mundo (Chiara, 2010, Bassetti, 2010). Lo anterior aplica tanto en la carretera, como acompañando a alguien a un taller, o zigzagueando entre el tráfico. El eje principal de este hábitus es el contexto, por ende, antes de adentrarnos más en el asunto analicemos el concepto.

Dilley (2002) dice que la interpretación que hacen los antropólogos de un fenómeno se basa en las características y factores que lo rodean, a esto se le llama contexto. Sin embargo, este no es dado ni evidente, depende del ojo que lo mire, y lo interprete, de lo que es importante y relevante para el observador (2002: 438) Para el autor, el tema de contexto e interpretación es una cuestión que puede ser entendida en términos de conexión. Así, interpretar y contextualizar es relacionar el fenómeno con otros elementos, sentar un fenómeno en la mitad de un nudo de relaciones, las cuales pueden explicarlo o hacerlo entendible.

Como ya lo mencioné, he trabajado con dos grupos distintos a lo largo del proceso de investigación y aprendizaje: uno de alto cilindraje y otro de bajo. Estos están compuestos no solo de miembros, sino de influencias externas que vienen con cada uno, sitios favoritos para montar, de temperamentos y actitudes frente a las motos. Estos dos grupos los he entendido como dos nodos de relaciones que interactúan con diversos elementos: entre ellos mismos, con otras personas y con los espacios físicos que se usan en la práctica y aprendizaje de *motovelocidad*. En el

caso de los motociclistas de bajo cilindraje, este espacio se refiere al Coliseo del pueblo, concretamente a los Ochos, en el caso de los de alto cilindraje a la vía al Lago. Fueron estos lugares los que me permitieron relacionarme con distintas personas, ideas y actitudes. En los Ochos se considera muy importante la persistencia, constancia y las protecciones a pesar de ser un ejercicio que probablemente no vaya a lastimar mucho en caso de caída. En las conversaciones de grupo rondan nombres de pilotos de carreras que han llegado a ser competencia de los asistentes o admirados por ellos, también se habla de pistas de carreras de distintos lados del país y talleres de Cali. Son estos elementos y otros más, los que construyen desde mi punto de vista y posición el contexto de la *motovelocidad* de bajo cilindraje. Pero el nodo de la relación es entre arbitrario y circunstancial, así como para mi es el Coliseo del pueblo, para otros miembros puede ser un taller o una pista en particular. Pero fue en este lugar, y no en otro, fue donde empezó mi socialización dentro del mundo de las motos en Cali, y por eso es a partir de ahí que construyo lo que concibo como contexto. En el alto cilindraje la Vía al Lago es el nodo del contexto, el que anuda los diversos elementos, tocar rodilla, tomar curvas más rápido que otros, adelantar a otros pilotos. Es diferente al de los ochos en el sentido que este sitio no es importante porque es un ambiente controlado en el que se aumenta el bagaje de habilidad, sino porque es aquí mismo donde este bagaje se pone a prueba y es solo corriendo ahí que se logra demostrar qué tan competente se es corriendo moto.

Su lugar de importancia en este trabajo no depende tanto del hecho que este lugar fue una meta en mi trayectoria como motociclista, ni tampoco de que fue el punto que usé para conectarme con otros pilotos de alto cilindraje, sino porque es el lugar y la actividad que reúne a los amantes de la *motovelocidad* en alto cilindraje del Valle que gustan de la *motovelocidad*. El tener una moto deportiva de alto cilindraje y un gusto por este deporte hace que en algún punto se tenga que encontrar con este lugar, ya sea en historias, recomendaciones o invitaciones. En mi trayecto, el

conocimiento de esta vía empezó en la persona que me enseñó a manejar la moto, y las historias de esta vía llegaron hasta el taller en donde mi moto estaba siendo arreglada. En este contexto también se valora la seguridad y las protecciones suelen ser más costosas de las que se ven en los ochos, los temas no suelen rondar alrededor de correr oficialmente ya que en Colombia solo hay una pista para el alto cilindraje. Sin embargo, se suele escuchar que aquel que es bueno en la vía es porque se ha entrenado en la pista de Tocancipá Cundinamarca. La vía al Lago ha cobrado la importancia que tiene, en medio de interacciones entre moteros, se le ha construido como un centro importante de la actividad, ahí mueren, disfrutan, se accidentan y se prueban los moteros. Mientras los ochos es un pequeño espacio que algunos corredores usan, la vía al Lago es un espacio que todos han escuchado nombrar y la mayoría ha recorrido.

Aun así, para alguien de alto cilindraje, el nodo del contexto puede ser otro distinto del que es para mí: un grupo de amigos, un taller de confianza. En mi trabajo, este fue el punto que, no solo me resultó más natural obvio y evidente, sino más general puesto que su importancia es un común denominador dentro del grupo de moteros que me interesaron en el alto cilindraje.

Lo que quiero decir hasta aquí es que el contexto se crea desde el punto de vista del investigador, pero es un punto de vista que bien podría haber sido otro, que depende de los informantes con los que más con los que he tenido contacto. En este contexto el criterio de pertenencia se construye a partir de intereses comunes con otros sujetos que comparten el gusto por las motos y de la exposición y adquisición de nociones y valores relativos a pilotear motos. Con algunas de estas ideas fui más receptivo, como la idea de siempre usar protección, y a otras me opuse como por ejemplo al acto de tocar rodilla en el asfalto, en este último caso lo terminé aceptando y deseando. Pasó de ser algo que apenas me interesaba, a una meta apetecida. Son nociones y valores que se manejan en estos contextos y que son la mayoría de las veces impuestas a fuerza de presión de las otras personas que están ahí practicando el deporte.

Una de las formas en que podemos problematizar el cuerpo es saber en qué set particular de entendimiento cultural o apuntalamiento material está organizado, es decir, qué lo constriñe, forma y dota de sentido (Munro y Belova 2008:98, (citada en Bassetti 2010:5). Solamente ubicándose en la mitad de este organizamiento (en este caso del cuerpo), solamente viviendo estas condiciones en cuerpo propio es que se las puede señalar y explicar. La autora dice que entrar al contexto no solo da ventajas en el acceso a la información, sino que se puede llevar a un entendimiento de cómo están compuestas las categorías que le dan forma a la clasificación social. Estas tienen que ver con la corporalidad que esta entendida como apariencia, interacción y relación con objetos. Centrémonos entonces en el lugar que ocupa el cuerpo en el contexto.

Los ojos y las rodadas están llenas de miradas vigilantes, más en los entrenos que en la carretera. Son Miradas que analizan y ponen sellos, “él no sabe montar”, “está muy tieso” “no saca la rodilla”. Estas miradas no solo ven capacidades corporales, también signos qué indumentaria lleva puesta la persona para montar, y como esta se relaciona con su estatus económico, si son guantes Apinestar originales, o si el monotraje costó un millón o tres millones. La vestimenta y las posiciones corporales les habla a los observadores entrenados en la habilidad de montar moto. las llantas de una moto delatan qué tanto se la está acostando (se queman los bordes de esta). Pero las rodillas de un monotraje, también cuentan si esa persona ha tocado rodilla contra el asfalto inclinado en una curva. También si esta prenda está llena de enmendaduras o raspones, será una señal de que el que lo lleva puesto se ha caído, que monta posiblemente de manera rápida y arriesgada. Las miradas están ubicadas en un contexto, en un grupo, están permeadas por los valores interiorizados y las disposiciones a observar ciertos detalles y características. bajo este contexto se aprende a mirar.

Estos grupos, sean de bajo o alto cilindraje, son un medio que provee la significación y valoración a los cuerpos actitudes y detalles. Y al mismo tiempo las distribuye entre sus distintos miembros, no

solo para que sean de esta u otra manera, sino también para que lo aprendan a ver. me refiero al grupo de personas que, o se reúnen a montar o a practicar. Ellos son un entramado social coparticipe indispensable de la creación del saber y la habilidad junto con la disposición e interpretación individual. En los ochos y montando se aprende a ver cuerpos y también a ser estos cuerpos, en las reuniones al lado de la carretera o al lado de los ochos en también se aprende qué es lo que hay que ver; el set cultural del que habla Chiara y en el que según ella hay que insertarse, pues es aquí en donde tanto yo como otros han entrado en el proceso de moldearse como pilotos.

Es difícil notar lo que el cuerpo está haciendo mientras uno está en el ocho, generalmente toda la concentración se la roba el intentar no salirse de las líneas para evitar tocar el pasto y caer, sin embargo, alrededor suele haber amigos u otras personas que ayudan a saber qué hacer. Lo que me sucede la mayoría de veces es que no logro extender la rodilla y dejarla en un punto quieta, sino que la muevo mientras acuesto y levanto la moto para coger las curvas. Entonces me empiezan a gritar, que saque la rodilla, que la saque y que no la meta. El problema de Marco, un compañero es que le falta velocidad. Él suele muy paciente al punto de no forzarse mucho, al parecer para no caer, Pedro me dice, que yo tengo más güevas que él, porque trato de ir más rápido, sin embargo añade que aunque tengo más velocidad, la novia de él que también está aprendiendo es más suave con el control de la moto y se equivoca menos que yo. Marco se queja de que le dicen que tiene que sacar la rodilla y tocarla contra el piso, a él no le interesa, dice estar aprendiendo antes otras habilidades que son la base de esta última, se pregunta cómo le van a pedir esto si todavía no ha aprendido a mirar bien la curva. Aun así, es juzgado ocasionalmente por no tocar rodilla, o mejor, por no querer hacerlo.

Hay un peso contextual sobre nosotros dos, una serie de posiciones y actitudes apropiadas que se espera de nosotros, se espera que creamos en ellas que las apliquemos sin lugar a duda y que convirtamos ciertos elementos en metas personales. Por ejemplo, a mi poco me importaba tocar

rodilla, ahora después de tanto hablar con ellos, de montar con ellos, de escucharlos criticar y analizar, es lo que más me interesa. El contexto ha modificado la forma en la que yo entiendo la *motovelocidad*. Y la valorización de lo que hago del “tocar rodilla” y del piloto que lo hace. Marco por otro lado se resiste a ella, ya que no suele importarle mucho lo que otras personas digan, pero aun así el peso no se aliviana, sigue ahí. Se le juzga cada vez que se considera apropiado.

En el caso de la rodada es distinto al de los ochos puesto que hay mucha más velocidad, sí se usan los frenos, y todas las curvas son distintas. Las críticas comunes vienen a ser sobre la cantidad de freno que se aplica antes de las curvas, si se acelera o se es lento. En mi caso, estas críticas se enfocan en que no es necesario frenar tanto. De hecho, eso me lo dicen personas que son mucho más rápidas que yo y que tienen mucho menos tiempo para distraerse de la carretera mirándome, es decir, en medio de la velocidad yo termino siendo otro objeto a observar y tener en cuenta, al igual que la vía y sus obstáculos esto significa que yo soy también parte de ese espacio, tal vez un objeto más que estorba. También han llegado a hacer comentarios frecuentes sobre cómo casi he tocado rodilla, y he disfrutado de felicitaciones por inclinar más la moto que antes. Pero también la forma en la que me he relacionado en la carretera con Pedro ha dado un buen visto bueno, una vez decidí no dejarlo ir delante mío y lo adelanté en un pedazo antes de una curva justo después de pasar un carro, un movimiento arriesgado que fue agradable y emocionante desde su punto de vista.

La corporalidad en la *motovelocidad* está sujeta a la moto, doblada sobre esta, presa de las fuerzas de aceleración y de curva, es un apuntalamiento que a fuerza de intento, error y hábito modifica la forma en la que uno se posiciona en una moto. La máquina enseña por medio de la experiencia, es decir, sentirla y apretarla con las piernas, moverla, hace que poco a poco se forme una idea de qué es lo que pasa cada vez que uno hace este movimiento u otro. Esto es algo que nadie puede enseñar del todo, solo se puede sugerir, es más un aprendizaje sensorial que técnico, uno mismo

se enseña, se pone en esta situación hasta que las reacciones de la moto se vuelven predecibles. Esto es lo que entiendo cuándo (Chiara, 2010) trae a colación el mundo de los objetos con los que se relaciona un agente en un contexto.

A medida que yo, un novato con una moto de alto cilindraje, iba pasando más tiempo con muchachos que montan bajo cilindraje, empecé a aprender ciertas nociones generalizadas en este contexto sobre mi tipo de moto. El bajo cilindraje juzga mal las formas y posiciones de los cuerpos que se ven en el TT, en donde predominantemente participan motos grandes. Dicen que no tocan rodilla y que no usan una posición apropiada, que son tiesos y que algunos sacan la rodilla, pero no el cuerpo, que no van tan rápido como lo permiten este tipo de motos. Por esa razón les extraña que mi tesis fuera de ellos y en un principio insisten en que debería mejor hacerla sobre el bajo cilindraje, pues saben montar mucho mejor. Esto denota que hay un acento fuerte en la corporalidad, es un valor básico en este medio, puesto que demuestra la capacidad del piloto. Sin embargo, para los de alto cilindraje, el cuerpo o la manera en la que este se ve, no parece ser tan importante. Si bien Alejo me ha contado que un ecuatoriano le enseñó cómo es la posición apropiada, y antes de eso en el grupo del TT le recomendaban sacar el cuerpo, nunca fue muy determinante. Lo que interesaba era quien llegara primero, en el bajo cilindraje la posición corporal parece ser una añadidura estética de la cual se pueden sacar ventajas técnicas, la posición es vista como estéticamente agradable (“uff que chimba ese man como saca la rodilla”, “mirá como se sale de la moto”, son algunos de los comentarios que escuché). Tal vez las diferencias son gracias a que los ochos permiten un enfoque más minucioso al cuerpo, mientras el contexto del TT, que siempre es en carretera, hace un énfasis más claro en quien es mejor conduciendo. Los ochos son un laboratorio de corporalidad, en la que esta es analizada parte por parte y a través de detalles como hombros, cabeza, vista, piernas, pies, control en el acelerador por medio de la mano derecha. Esto hace que los miembros del grupo estén predispuestos a ver

cuerpos, pues sus capacidades sensoriales han sido afinadas para ello, mientras que en el alto cilindraje lo que más se alcanza a escuchar y en donde más está el acento es en llegar primero a los puntos de la carretera en donde descansan, se trata más de la velocidad y los relevos, las posiciones corporales suelen ser subjetivas en el sentido en que hay gente que tiene muy buena posición pero teme abrir el acelerador, otros que tienen mala posición pero que no temen tomar las curvas a mayor velocidad.

Habiendo revisado las generalidades, ahora sumerjámonos en los contextos que le dieron lugar a la habilidad que poseo en este momento. Es importante analizar los espacios no solo físicos sino sociales que han ido moldeando la poca habilidad que tengo ahora pero que a su vez ha servido de ventana para comprender cómo es este proceso si se lleva a cabo de forma completa.

Clases particulares con ex-corredor, Extracto de diario de campo

Sebastián es un muchacho alto y delgado, de contextura atlética y movimientos ligeros. Se expresa de forma amigable y confiada. Es el primer motociclista que conozco. Lo contacté por medio de una tienda de motos en la que ofrecían sus servicios como instructor y en donde no me dieron otra información de él sólo que era muy bueno. En este punto de mi vida cómo motociclista, ya tenía la moto, pero todavía no la había sacado del parqueadero, sin embargo, sí la había prendido y había tratado de entender cómo funcionaba el clutch, de sentirlo; la manera en la que este se engancha, su relación con la posición de la leva, el motor tratando de apagarse y la moto que se empieza a mover hacia adelante. Pero he tenido varios traspies, la moto se me ha caído varias veces porque me he asustado y he presionado el freno delantero muy duro. Levantarla ha sido difícil pues pesa alrededor de 200kg y el esfuerzo me ha dejado doliendo la espalda. Es en este

estado de ineptitud en el que veo mi primera clase donde la velocidad máxima no ha sido más de 10 km/h.

En esta clase a diferencia de las conversaciones previas, Sebastián me empieza a llamar parcero y cuando algo le parece bien exclama “al pelo” a pesar de esto, no es una persona tan abierta como el uso de estas palabras parece sugerir, comparte poco de su vida. El primer ejercicio tiene lugar en un callejón sin salida, se trata de hacer un ocho, pero con una técnica y un propósito distinto al que aprenderé varios meses después en el Coliseo del pueblo. Este primer ejercicio estaba pensado para aprender a maniobrar la moto en la ciudad, en donde se necesitan hacer giros cerrados, o meterse entre los carros cuando hay trancones, por ende, no se trataba de tocar rodilla ni ir lo más rápido posible, sino de poder hacer giros lentos en espacios pequeños. La técnica consiste en que con el clutch afuera y la moto moviéndose de forma lenta, se debe trazar una pequeña figura de ocho delimitada por unos conos, la posición corporal consiste en ubicar el torso al sentido opuesto que se está girando empujando el manubrio hacia este lado, es una posición cruzada respecto al eje de la moto.

El proceso de aprender es frustrante. Es una mala mezcla entre alguien con muy poca experiencia en una moto y una calle angosta con andenes de 10 centímetros de alto que amenazan con entrometerse en el trayecto. Cada vez que llego al punto del ocho en el que me acerco al andén, siento que voy a tocarlo con las llantas, cosa que me desestabilizaría y haría que la moto se caiga sobre mí, es una moto alta. Se siente pesada, poco responsiva a los movimientos, e inestable. Sebastián me había advertido que no tocara el freno delantero porque la moto puede perder el equilibrio, pero el miedo de dañar la moto es tanto que termino presionándolo automáticamente en más de una

ocasión lo que resulta en que la moto se valla al piso y él tenga que correr a sostener la cola de esta para evitar que toque el piso, pero en una ocasión no logra asistirme a tiempo y la moto se cae y se raya. Es interesante como el miedo a algo y la reacción para evitar ese peligro, terminan provocando justamente el resultado temido. Es la primera vez que encuentro esta sensación, la de la angustia por controlar mi miedo o evitar al menos las reacciones fruto de este. Por ejemplo, presionar el freno mientras la moto está inclinada. Este factor definirá mis futuras rodadas y jugará un papel importante en mi ansiedad y en lo que he llegado a entender sobre el miedo y el riesgo en este deporte. Otro nuevo factor que será determinante en mi vida como motero es cuando el instructor me dice que no estoy mirando hacia donde quiero ir sino hacia donde temo ir, me dice que mire hacia el otro lado, pero es difícil sintiendo el miedo de una forma tan visceral que hace mirar con precaución lo que se teme.

Sebastián no entiende mi problema de inseguridad y está extrañado, dice que la moto no se va a caer si la acuesto más, y que la mayoría de veces paso suficientemente lejos del andén. Insiste en que no tenga miedo, que ella se sostiene sola, inclusive para aumentar mi sensación de seguridad, me sostiene la parte trasera de la moto tratando de darme la sensación de que no se va a caer mientras tomo la curva, pero no funciona, no me quita el miedo. Él, un poco impaciente, se monta en la moto y me muestra que de hecho esta sí puede dar estos giros, llega a exagerar la demostración acuesta la moto excesivamente, y da círculos de diámetro muy pequeño con todo el torso afuera del lado derecho de la moto y los brazos estirados hacia abajo. El piensa que mirándolo voy a ser capaz de racionalizar mi miedo y entender que no me voy a caer, pero no sucede, de hecho lo miro pensando que él se va a caer y cuando lo vuelvo a intentar sigo teniendo el mismo problema. Le digo que tal vez otro día pueda hacerlo mejor. Pero en la siguiente clase,

ocho días después, a pesar de estar más confiado, no puedo completar el ejercicio satisfactoriamente. Entonces decidimos que es hora de aprender a arrancar la moto bien, usando el acelerador y el clutch, no solamente este último.

Me sube de pasajero y me lleva a otra vía desocupada en donde empieza a enseñarme como arrancar. Yo sé cómo hacer que la moto se mueva hacia adelante, pero no sé cómo hacerlo rápido ni cómo salir de un semáforo o de una calle, simplemente sé desplazarla con lentitud, porque no uso el acelerador junto con el clutch. Una vez creo que tengo la idea de cómo hacerlo, él hace que lo lleve de pasajero hasta mi casa, la cual está a unos 4 kilómetros en línea recta y aproximadamente a 4 semáforos. Aprender a usar el clutch y el acelerador para arrancar, no es algo que se logre solamente mirando, apenas si se puede ver. Es una habilidad compleja y milimétrica que mezcla la capacidad de escuchar el sonido del motor, sentir sus vibraciones, la fuerza de la moto moviéndose y la delicadeza tanto del grado al que se gira el acelerador como la manigueta que conecta el motor con la cadena y la rueda (el clutch). Es todo un aprender a sentir, a percibir. Sebastián apenas puede ayudarme en esto, llegamos a un semáforo y cuando se pone en verde intento arrancar, pero la moto se apaga, y él me indica que dé más revoluciones, la vuelvo a prender y le hago caso pero suelto el clutch muy rápido y la moto se mueve bruscamente hacia adelante haciendo que él, mi pasajero casi caiga hacia atrás y casi caiga encima del capó de un carro. Luego le digo que es muy temerario por haberse subido conmigo de conductor, él ríe y dice “todo bien”.

La tercera habilidad que me trata de enseñar pero que a diferencia de las otras, no he podido dominar todavía, es la línea. Era muy de noche y habíamos pasado un largo tiempo tratando de instalar una parte de la moto, fue ese el día en el que planeamos salir

a practicar mi habilidad en las curvas o al menos a dar una introducción. Nos dirigimos a la vía que sube a Dapa, en la primera sesión de la clase, yo iba adelante y el observándome desde atrás. Antes de empezar, me había dicho que inclinara solo el torso y los brazos hacia la curva y que antes de una curva ubicara la moto en la parte de afuera de esta para que luego dirigiera mi trayectoria hacia el borde interno, para así salir hacia el lado exterior. En la *motovelocidad* se debe trazar la línea más recta posible para pasar por una curva. Traté de hacerlo, pero prestaba más atención en mi posición corporal. Luego llegamos a un punto en el que paramos a descansar, me dolían los costados del cuerpo, nunca había ido tan lejos, ni me había movido tanto en la moto. En la siguiente sesión debo seguirlo, y trazar exactamente la misma línea que él toma para las curvas. La línea es la trayectoria que se traza, generalmente esta condiciona la forma y la velocidad en la que se toma una curva, se debe saber cuándo abrirse o cerrarse en el asfalto, y si se llega a tomar mal puede ocasionar un accidente. El esfuerzo de Sebastián consiste en que le copie la línea a él, vea el recorrido que toma y trate de imitarlo, se trata de aprender a usar el asfalto, a ocuparlo de una forma óptima para correr. Esto es algo que en la mayoría de los casos solo se puede aprender siguiendo a alguien, emulándolo.

Las otras dos habilidades las pude desarrollar no hasta alcanzar bien el punto de experticia, pero sí al punto en el que me resultaron útiles en la conducción. Tuve que practicar y fracasar, fue necesario entender mi cuerpo ya no por sí mismo sino en conexión con un aparato. Dalidowicz, H Mason, Downey (2014) proponen que el aprendizaje nunca es realmente una transmisión, sino más bien una interpretación, el aprendizaje corporal está siempre lleno de inestabilidad e innovación por parte del aprendiz (2004: 193). Por más que se me indique cómo arrancar la moto, cómo seguir una línea o hacer un giro en U, nunca quedará del todo claro, pues aprender corporalmente es en parte un proceso introspectivo de “redescubrimiento y renovación” (ibid.),

de entenderse a sí mismo en un nuevo contexto que a su vez entiende el cuerpo y sus expresiones de una forma distinta a las que se está acostumbrado. Es un proceso de entender el miedo, de descubrir las capacidades motoras y sensitivas, y de aprender a hacer esto por medio de las categorías, conceptualizaciones y preceptos que este contexto a su vez deja a la mano, como la noción de no dejarse llevar por los instintos de auto-conservación que hacen que uno frene la moto, o el tema de la posición corporal que ayuda a estabilizar la moto, lo mismo con la trayectoria de una línea ideal. Es un aprendizaje introspectivo que no por ello deja de ser social, ya que se hace uso de ayudas contextuales que sirven para pensarse a sí mismo. Esto es más cierto a medida que se sumerge más en el mundo de las motos, las rodadas, los pilotos y las calles.

Pedro, aprendiendo con el contrincante.

Luego de aprender mejor a subir a Dapa con el grupo de los ochos, empiezo a tratar de convencer a Pedro que vaya adelante y me deje seguir su línea.

Al principio y la mayoría de las veces él no accede y prefiere que yo vaya adelante para pasarme luego, sin embargo, en el momento en el que me pasa intento perseguirlo y mirar como recorre las curvas, pero siempre va tan rápido que se termina perdiendo de mi vista. En las siguientes ocasiones he olvidado el fin último de seguirlo analizándolo y me he dedicado únicamente a alcanzarlo, para comprobarme a mí mismo que soy capaz. Empiezo a entender que él no está ahí para enseñarme líneas, sino para practicar conmigo, para usarme como un obstáculo, por eso es que a veces para al lado del camino y me deja pasar, lo que busca es simular la situación de una carrera, pues su fin último es convertirse en un piloto serio, mientras el mío es simplemente aprender.

Suele suceder que cuando me adelanta me emociono, lo veo como una afrenta, de un momento a otro siento que puedo ir más rápido, la adrenalina se sube y los reflejos aumentan. Este grupo de

bajo cilindraje denomina esta sensación como *coliquearse*, el cual es un estado que nace de las interacciones grupales, de la efervescencia de la competencia, es dejarse seducir por la adrenalina y tratar de alcanzar a otro o perderlos, dejarlos atrás “viendo placa”. El coliqueo también puede servir para producir capacidades, es parte del proceso de aprendizaje, es en este punto de seguimiento y persecución que son medidas y aumentadas las habilidades propias, porque siempre se existe como motociclista en comparación con los otros, en la *motovelocidad* siempre se es más rápido que alguien y más lento que otro y muchas veces es persiguiendo a alguien mejor que se llega a ser más rápido. Casi siempre con un impulso alimentado por el *coliqueo* o la “fatiga”, término que me hizo saber un motero mientras me explicaba que no me fuera a dejar “fatigar” que no me dejara llevar por mis impulsos e ir más rápido de lo que mi habilidad permitía, si llegaba a correr con los del TT del Lago. Pero los dos términos quieren decir exactamente la misma cosa.

En una entrevista, Pedro deja ver esta faceta del aprender. “En este trayecto de 6 meses he tratado de tener referentes y a vencerlos”, me dice añadiendo un ejemplo, “tengo un amigo que anda más duro que yo, voy a aprenderle, voy a ver cómo lo hace, voy a superarlo, y lo trato de hacer”. A esto yo le digo que tienen que ser alcanzables, “porque si yo me voy detrás de vos, me mato”. Él responde que así como yo pienso eso de él, así lo pensaba de su amigo “y lo logré alcanzar en algún momento, pero me tuve que caer y todo”, (estamos hablando de correr en pista). Yo le pregunto si logró esto pegándosele en la calle, siguiéndolo o viéndolo desde lejos y analizándolo, responde que era tratar de seguirlo y seguirlo, de ver los errores que cometía y después de verlos buscar cuando suceden y aprovecharlos para pasarlo. Por ejemplo, cuando frenaba mucho antes de una curva, entonces Pedro notaba el error, y buscaba la forma de anticiparlo. Al haber un antecedente, buscaba el punto en el que el error se repitiera y él pudiera aprovecharse de él, para usar la desventaja del otro como un espacio para pasar.

En el caso de Pedro se trata de ser consistente y capitalizar en los errores que este piloto comete, uno aprende colectivamente y siguiendo. La mayoría de las veces por emulación, no se trata de dividir la habilidad en varias partes, y aprenderla por secciones, es una emulación, una interpretación del otro. Aquí la consistencia es premiada con la victoria. Puesto que el que no comete errores no deja pasar el de atrás.

En otra ocasión, mientras hablaba con Octavio, acerca de mis inseguridades de haber montado en la vía al Lago, me dio un consejo, me dijo que en el TT debía encontrar a alguien de mí mismo nivel, no tan rápido que se me escape ni tan lento que sea fácil pasarlo, este serviría de punto de referencia, debería revisar y seguir su trazada, frenar en los puntos donde él frenara, en un ritmo que no estuviera por fuera de mis capacidades, esta hipotética persona me jalaría a su nivel. Añadió que además de esta forma no me estresaría tanto en las rodadas tratando y sobre esforzándome por alcanzar a alguien que es mucho más rápido que yo.

A diferencia de cómo entendió el apprenticeship Downey (2014) para quien el oficio se aprende gracias a un maestro, que usa al alumno como una fuerza de trabajo gratis. la *motovelocidad* es una actividad que se puede aprender sin o con maestro. No se trata de interiorizar una estructura de posiciones corporales y disposiciones mentales perfectas, no es en absoluto un proceso mecánico, sino de interpretación, yo añadiría que es también de emulación, y en contra de lo que él debate, este proceso no me parece opuesto a la formación de un Habitus, ya que este nunca es una estructura rígida sino eternamente cambiante, que no hace que el agente sea un autómatas, sino que da la posibilidad de la acción. Por ende mi argumento va más del lado de que esta emulación corporal crea un Habitus, una serie de disposiciones mentales y corporales dispuestas a actuar cuando el momento llegue, más no de forma exacta y perfecta sino filtrada por la individualidad del que aprehende.

Los ochos

Para David Lancey (2012. p.12), el aprendizaje de la gran mayoría de oficios desde la Edad Media se ha caracterizado por ser informal. Particularmente, por no tener una enseñanza explícita: no hay un ojo vigilando la actividad del aprendiz, y nadie indica exactamente lo que hay que hacer. El aprendiz debe aprender mirando con atención y debe evitar hacer muchas preguntas pues esto significaría que no estaba prestando atención. Además, deberá cumplir un proceso en donde empezará haciendo la más simples e inútiles tareas para terminar con las más complejas y relacionadas con el *craft*. Esto no necesariamente se ve en el mundo de la *motovelocidad*, sin embargo, plantea nociones bajo las cuales se puede analizar este deporte.

Todos los miércoles en la noche, las canchas de chaza en el Coliseo se transforman en una forja donde se martillan y pulen cuerpos sobre las motos. Así, tal como en el gimnasio descrito por Waquant donde se moldean los cuerpos de los pugilistas esculpiendo una impronta física y moral en estos, en las canchas, a fuerza de repetición, reprensión y vigilancia, se forma una aptitud y una disposición corporal de los motociclistas. Este recinto, sin embargo, no funciona sólo como el modelo de apprenticeship que autores como Lancey (2012) han propuesto. Aquí “no solo viendo se aprende”, como comúnmente se repite entre los que vienen a entrenar y cuando ven a alguien que lleva mucho tiempo sin practicar el ejercicio, mientras se habla con otras personas y distraídamente observan a pilotos más capaces girando en ocho. En este escenario uno debe meterse y experimentar con su propio cuerpo si lo que desea es aprender, de hecho en períodos del desarrollo de la habilidad, hay una fuerte intervención de los espectadores en la performance de los ochos que uno está trazando que incide en la actuación. Los gritos y llamados de atención que ponen de manifiesto lo que se debe corregir y modificar para que el ejercicio esté bien hecho son cruciales en este proceso. Esta sobreexposición ante un colectivo se alterna con puntos en el

que el piloto es dejado solo y así pueda solucionar los posibles errores u obstáculos por si misma su habilidad. Si alguien se sale muy rápido del ejercicio, le insisten hasta que vuelve a entrar, no se le abandona. En general nadie está exento de un juicio, sea negativo o positivo.

Arriba hemos hablado sobre lo que Lancey (2012) llama la atención sobre el hecho de que las tareas que se le encargan al aprendiz son crecientes en dificultad. Así, la mayoría de las veces se empieza por tareas que poco tienen que ver con el oficio en sí mismo, como limpiar el espacio o hacer mandados, luego el aprendiz empieza a ascender haciendo tareas cada vez más complejas y determinantes en el proceso de elaboración del elemento. La primera vez que el aprendiz tiene contacto con el hacer, por orden del maestro, usará materiales primarios baratos, los cuales podrán ser desperdiciados, dañados o mal utilizados en un producto imperfecto, sin considerarse como una pérdida de materiales valiosos. Esta autoridad que describe en el taller en donde se forma el aprendiz de Lancey ocurre de manera distinta en las cachas. Allí, en los ochos, nadie es dueño del espacio, nadie tiene la última palabra en técnica y no hay una figura que pueda ser considerada como un maestro, por ende no hay una autoridad que obligue a los aprendices a tomar ciertas tareas en un orden determinado, ni tampoco usar ciertas motos para que no desperdicien las más valiosas. Aunque no hay un factor coercitivo, sí hay unas formas de comprender la actividad de parte de la mayoría del grupo que hace que algunas actitudes o acciones sean vistas como incongruentes o contrarias al aprendizaje, mientras otras son vistas como las formas correctas de hacer o pensar. Generalmente, la última palabra sobre lo correcto, la tienen aquellos que han corrido en pista y que han logrado tener buenas posiciones. Son aproximadamente cinco personas, sin embargo pueden estar o no de acuerdo entre sí, y depende del aprendiz juzgar quien tiene más razón o si decide escuchar a otra personas menos experimentada.

Motos como la mía son un desperdicio en el ejercicio, puesto que, en calidad de aprendiz, el error es común y es esperable que me vaya a caer muchas veces, un arreglo de una moto como la mía es más costoso que el de una moto pequeña. Por ende, mi temor a dañarla, ha hecho que haya evitado meterme a practicar, cosa que ha provocado descontento entre mis compañeros más cercanos, y es por esto que me han dicho que debo conseguirme una moto más barata para que no me de miedo caerme, debido a que el precio que pagaría por el daño es considerablemente mayor al de una moto más pequeña. Esto en parte también obedece a la lógica de que uno debe escalar dentro de la habilidad, primero se debe empezar por una moto pequeña, para después poder sacarle provecho a una moto grande.

El maestro aquí son las voces, consejos y visiones construidas colectivamente. A Marco le dicen que debe empezar a sacar más rodilla, que ya ha ido cumpliendo con los pasos que se debe tomar para mejorar en los ochos, y es ya hora de que empiece a raspar su rodilla con el asfalto, al menos solo para sentir cómo es esta sensación. El contradice a los que le recomiendan esto, y dice que todavía no se siente lo suficientemente versado como para poder empezar a adoptar esta posición corporal. Lo contrario ha llegado a suceder conmigo, antes me han dicho que todavía no saque la rodilla, que nada más me enfoque en entender cómo se siente el acelerador en la mano, que aprenda a mirar primero, que si quiero use el torso para guiar la moto en la curva, pero que no saque todavía la rodilla. Debido a mi falta de paciencia en el proceso de aprendizaje empiezo a sacar la rodilla y unas dos sesiones después, estoy tratando de que por primera vez mi rodilla toque el piso mientras el resto me anima.

A veces puede suceder todo lo contrario. Ese grupo suele pensar mucho en la capacidad para competir de sus miembros, se tiene a la pista de carreras como el fin último de estas prácticas, por ende lo que interesa es que se posea una moto competitiva. Hay un compañero que no tiene una moto que cabe dentro de las grandes categorías de las competencias y por ende no puede

competir en carreras en donde sí están otros de sus compañeros. Ya ha aprendido todo lo que le puede dar esta moto, y la gente que le rodea comúnmente dice que no le falta capacidad como piloto, sino máquina para poder ser más competitivo. Es decir, ya cumplió con una sección del proceso de aprendizaje, pero es incapaz económicamente de moverse hacia otro nivel.

3. El Límite, la habilidad para montar en moto

La relación entre maquina individuo y medio:

A continuación, un extracto de mi diario de campo que espero pueda servir para describir mi experiencia con este concepto

Aunque la noche está fresca, mi cuerpo sigue ardiendo de calor. Luego de retirarme el grueso traje de cuero, la protección columnar y la pechera que protege las costillas, tengo el pelo mojado y estoy nervioso como siempre. Las luces de los carros ciegan mi visión mientras busco en el cardumen una emisión luminosa, pequeña y potente: la de Pedro. Él le ha quitado la luz original a su Pulsar 200 y en vez de esta le ha puesto una pequeña exploradora, es parte del proceso de bajarle peso a la moto y de convertirla en una máquina para carreras.

Lo espero en un planchón de asfalto al lado de una bomba de gasolina que queda cercana a la vía en la que correremos, es el mismo lugar en el que siempre nos encontramos con los demás moteros del grupo que disfrutan de esta actividad. Yo espero al lado de mi moto parqueada, mirando la calle. Luego de una corta charla con los demás compañeros, empezamos a ponernos los guantes y los cascos, proceso que me toma más tiempo que al resto, puesto que tengo que usar tapones para

evitar el dolor de oído provocado por el alto volumen del exosto y el viento. Usualmente tengo problemas poniéndome el mono traje de nuevo, por lo que me toma más tiempo que al resto. Cuando termino de vestirme otra vez, paso trabajosamente la pierna por encima de la moto, giro con rapidez la llave, prendo el switch de paso de energía y presiono el pequeño botón del estárter por al menos un segundo para que la moto se prenda. La moto se despierta ocupando el paisaje sonoro y reemplazándolo con un bajo rugido.

Mientras subimos a Dapa mis compañeros calientan las llantas inclinándose de derecha a izquierda una y otra vez. Yo tengo otro método, hace un tiempo leí que las llantas se calientan acelerando con brusquedad y frenando duro, se los comenté, pero ellos prefieren su forma. No empezamos a montar rápido hasta que no atravesamos una urbanización pequeña de casas barriales, en donde hay bares, tiendas casi desocupadas y una que otra luz en las viviendas. Una vez pasamos por un corto puente, ya no hay más casas, solo curvas, rectas, barandas y postes. De repente todos se empiezan a mover rápido, la distancia entre moto y moto empieza a crecer en cada curva. Escuchar los motores revolucionar y ver las motos inclinarse, acelera mi pulso, llena mi cuerpo de adrenalina, agudiza mi vista, me hace ver más lejos, hierbe mi sangre, profundiza mi respiración, cada exhalación empaña la gafas dentro del casco. Estoy lleno de confianza, siento que puedo ir detrás y pegado de Pedro. Acelero más que antes, muevo mi torso y cabeza de un lado al otro según la curva, trato de ser suave y rápido con la moto. Pedro se me escapa al cabo de algunas curvas pero luego me espera en una recta, detenido en la berma mirando hacia atrás, yo paro detrás de él un rato para esperar instrucciones. Mi respiración aumenta el ritmo mientras descanso y me empaña las gafas aún más. Pedro por medio de señas

con la mano me indica que valla adelante, yo le digo que no, que lo quiero ver a él, pero no me hace caso, insiste, entonces suelto el clutch doy acelerador y avanzo hacia adelante, prefiero estar atrás de los más rápidos, me permite mirar sus líneas⁵, la posición de cuerpo. Emulándolos a ellos es que aprendo a usar la carretera y la posición corporal, a trazar, a sacar el cuerpo. Me molesta tenerlos atrás mío, siento presión sobre mi habilidad, el efecto directo es que me empiezo a forzar a andar más rápido. Entonces aumento mi ritmo, apenas puedo pensar bien entre el mar de asfalto, curvas y postes, no quiero estorbarle a los que son más rápidos y me quieren adelantar, me esfuerzo y trato de ser difícil de alcanzar.

Mi mente está corriendo, ella piensa pero no dice nada, mis acciones no salen de una reflexión: “Derecha, izquierda, derecha, derecha, recta corta gire la muñeca y acelere, péguese de los frenos, suéltelos antes de la curva, va muy rápido, acueste más la moto, mantenga el acelerador, no frene, no frene, mire la curva, mire a dónde quiere ir, no tenga miedo que se tensiona”. Voy pasando por una curva cerrada, estoy a buena velocidad entre confiado y asustado, lo he hecho bien hasta ahora, la fuerte luz azul de Pedro ha quedado atrás. Entro a una curva cerrada en u, tan rápido como puedo e inclino la moto. Todo va bien adentro de la curva, siento las pequeñas imperfecciones del asfalto meneando mi cuerpo por medio de la moto sin desestabilizarlo, siento la llanta de atrás impulsándome y manteniendo la moto parada. Sin embargo, la salida de la curva no es visible, y la confianza me hace pensar que ya he llegado al punto máximo de la rotación. Abro el acelerador porque creo que la curva no se va a cerrar más, pero lo hace y la línea amarilla que divide el carril propio del de contravía se empieza a acercar hacia las llantas de la moto, **me estoy**

⁵ Es el trayecto que se toma por las curvas, la forma en la que se ocupa el espacio en la carretera.

saliendo de la curva. En una pequeña fracción de segundo quedo en contravía, un grupo de luces amarillas me encandila, estoy de frente a un carro, mi cuerpo se tensiona, la moto no gira, no logro regresar al carril, pero en un instante algo hace click en mi mente y empujo la moto con la cadera fuera del carril de contravía. Me salvo por poco.

Me sentí apenado por el conductor y pensé que habría soltado unos cuantos improperios dedicados a mí. Luego quedé en una especie de estado de shock, me acerqué a una cuneta para descansar y relajarme, pero una vez ya detenido a un lado de la carretera, no me pude balancear en la moto y esta se fue de lado, cayó suavemente y me empujó hacia el hueco, puse las canillas contra el filo de la cuneta y mi mente quedó en blanco, sentía las rodillas haciendo contacto con la suave protección interna, y agradecí llevar el traje ese día aunque fuera para apoyarme contra el asfalto. Llegaron dos de mis compañeros, los había dejado unos 6 segundos atrás, me ayudaron a parar la moto, había roto una leva (gatillo del freno) y una direccional, nada grave. Me volví a montar a la moto, las gafas estaban nubladas por la respiración caliente. La situación en general me dio rabia, significaba que acababa de perder la confianza que había ganado en los últimos días. Mis compañeros me tranquilizaron, estaba temblando del susto, pensando “qué carajos estoy haciendo aquí”. Todavía faltaba un 80% de la vía, dije que iba a tomarla suave. No fue cierto, empecé desesperadamente a buscar la confianza perdida, y según me dijeron, nunca había montado tan bien antes (y creo que hasta el día de hoy no lo he vuelto a hacer), tomaba las curvas a buena velocidad y casi tocaba rodilla, dijeron los compañeros que venían atrás, mi posición se veía bien a sus ojos, fui rápido.

El anterior relato, sacado de mis notas de campo, da cuenta de una actividad frecuente entre quienes entrenan y construyen su habilidad en el Coliseo del Pueblo para ser mejores corredores, tanto en la calle como en la pista. Durante el tiempo que compartí con ellos, montábamos todos todos los jueves hacia Dapa, un pequeño pueblo incrustado en las faldas de la cordillera, y cuya vía tiene muchas curvas, haciéndola apetitosa para alguien que disfrute de la *motovelocidad*, La vía es similar a una pista de carreras, pero a diferencia de esta última, no hay margen de error, espacio para salirse de la curva, ambulancias y médicos disponibles, está llena de abismos y postes.

Este suceso me permitió pensar mis capacidades, angustias y deseos como motociclista y refleja algunos de los principales problemas y características de correr en carretera pública. Esta experiencia, marca mi primer encuentro claro con el *límite*, un concepto que florece entre conversaciones sobre *motovelocidad*, y en las que se entretajan temas de habilidad física y capacidad de las máquinas que se corren. En lo que sigue exploro las distintas dimensiones que se acoplan al concepto, sus ires y venires desde mi experiencia y la de otros compañeros. Para ello trato de cubrir el concepto del límite y entender como este tiene que ver con una destreza que no solo es motriz, para así llegar al argumento de que el límite está compuesto de tres facetas siempre en diálogo. Luego traeré varios ejemplos para demostrar distintos puntos dentro de la argumentación. Ejemplos que vienen de dos moteros con los que he tenido la oportunidad de montar.

El límite puede ser tangible, Háptico o abstracto y sin cuerpo, es el borde, el final, es el punto extremo donde la situación todavía está estable, todavía se entiende y tiene sentido, pero está a punto de ser la *nada* Más allá del límite está lo desconocido y una incursión en la oscuridad de lo desconocido da como resultado el accidente. El límite es una palabra comúnmente usada entre los

practicantes de la velocidad, es el momento en el que van a un ritmo de frenada, aceleración e inclinación en el que cualquier error o inconsistencia puede causar un accidente, nunca se es más rápido que en el límite. Mientras trataba de mirar la salida de la curva y apretaba el acelerador, mientras la curva me *comía* y no encontraba manera de enmendar el error, ahí en ese punto, estaba a punto de pasar el límite, me encontraba al borde del accidente, en el punto desconocido de la montada, en el que no sabía qué hacer. En respuesta a eso mi cuerpo se tensó y la moto no respondió bien. El miedo invadió el cuerpo y como resultado no logré modificar la trayectoria de la máquina sino hasta mucho después. Este es el límite de mi habilidad dentro de esta curva. Esto deja en evidencia mi falta de experiencia, el poco conocimiento de la carretera y de las capacidades de mi moto. Una situación atizada por la seguridad que me habían dado las anteriores curvas y al afán de ser un piloto digno de ser tomado en cuenta.

El límite y el Habitus

Ésta limitada habilidad a la hora de conducir moto, puede leerse como un habitus que todavía no es apropiado para ese tipo de ritmo a la hora de tomar las curvas. Mi experiencia, la de un novato confiado en sí mismo, pero inexperimentado, con poco conocimiento de la vía y de sus capacidades, contrasta con la experiencia de Waquant (2006) sobre la construcción y encarnación de un habitus que se fabricaba en el contexto particular de un gimnasio. Waquant se educa gradualmente y llega a ser relativamente competente en el oficio llegando a participar en campeonato, mientras que yo no logré llegar a ser considerado como un contrincante digno, ni tampoco un buen corredor, sino como alguien que poco a poco iba ganando habilidad, mi proceso es uno que quedó suspendido en el tiempo.

Esto quiere decir que todavía en este contexto, ya no de un gimnasio como en Waquant, sino de un entorno cambiante; gasolineras, talleres y carreteras, no han florecido a cabalidad las

“disposiciones durables y transmisibles que esculpen y dirigen los pensamientos y conductas” Waquant (2014. p.230) que me permitan ser competente en las curvas al ritmo que deseo. Ese conjunto de elementos que si bien no condicionan la acción, sí la incitan y posibilitan, son una serie de esquemas de percepción y acción que en últimas permiten actuar en un entorno. Su construcción toma tiempo, práctica y contactos, gente con la cual montar que den consejos y ayuden a una comparación entre la habilidad propia y la deseada. Este grupo de disposiciones incompletas o menos que indicadas para una conducción de este nivel, me hace un emisor desafortunado de errores. Evaluemos entonces cómo se estructura el Habitus.

El esculpimiento del agente-piloto, no sucede únicamente en los ochos o en la carretera abierta. Ser motociclista no es solo saber manejar moto, también es conocer un sistema de clasificación que permita hacerlo. El ejemplo más importante de esto es la física básica, la cual denomino así porque se trata de conceptos básicos que los motociclistas que practican *motovelocidad* trabajan, reproducen y aplican. Cuestiones como no frenar en la mitad de la curva, sacar la rodilla y los hombros hacia la curva, ser suave con el acelerador y nunca abrupto con el freno, hacen parte de esta Física básica, que dicta unas normas cuya omisión o mala aplicación llevarán a desestabilizar físicamente la moto, poniendo es riesgo al piloto. Otro ejemplo es conocer las marcas de las motos, cuáles son mejores para correr en qué categoría o cuáles se pueden modificar más fácil, saber también qué llantas son buenas o malas si agarran lo suficiente, o duran largos kilómetros. Entre los dueños de las Pulsar 200 hay un consenso de que las llantas originales son peligrosas dado que son diseñadas para durar cientos de kilómetros, por ende, no agarran mucho mientras están inclinadas, haciéndolas inadecuadas para una conducción deportiva.

Esto es un cuerpo de conocimiento que en este caso es de transmisión y validación oral. Un saber que se distribuye entre los motociclistas mientras están descansando al lado de una carretera, tanqueando las motos en una bomba, desayunando en un paradero o hablando en talleres. Es

información que a veces aprenden en videos de YouTube, pero que solo se valida entre los compañeros, entre las charlas y chistes o en medio de debates relajados, señalamientos de terquedad, o simplemente escucha silenciosa. Montar *motovelocidad* no es un deporte intuitivo y si se aprende haciéndolo es solo después de que se sabe qué hacer. Estirar el pecho hacia la curva, poner la punta del pie en los posapiés, acomodarse antes de la curva, son gestos y posiciones corporales que deben conocerse a priori para después poder instrumentalizarlos y son los grupos de moteros los que en ultimas aprueban este cuerpo de saber al mismo tiempo que lo usan, distribuyen y recomiendan.

Para Wacquant (2014) esto vendría siendo el módulo cognitivo del hábitus, que son “las categorías de percepción a través de las que los agentes seccionan el mundo, distinguen sus componentes y les otorgan patrón y significado” (10). Una buena posición corporal, un buen manejo del acelerador, el control de la vista., son todas categorías que pueden ser percibidas y que hacen parte del bagaje sensorial que los practicantes de *motovelocidad* están predispuestos a ver y entender.

El segundo módulo que este autor detecta es el conativo, que se trata de las “capacidades propioceptivas habilidades sensomotrices, y destrezas cenestésicas que se perfeccionan en y para la acción” (2014: 14). Este módulo analítico, trata de todas las capacidades caporales y sensoriales a la hora de montar moto, de ese saber práctico y sensible, que permite conocer hasta qué punto abrir el acelerador, empezar a frenar, o inclinarse. A diferencia del cognitivo, este no se aprende sino haciendo, y hace parte de un viaje individual en el que un agente externo, un instructor o guía puede apenas influir sin tener nunca el control de lo que se hace. Ya no es un qué sino un cómo. Es estirar los brazos hacia la curva, pero ¿cómo hacerlo? ¿Hasta qué punto? ¿en qué momento exacto? y ¿hasta dónde mantener la posición?, preguntas que solo pueden ser contestadas

mediante la práctica constante, y la asimilación de sensibilidades que permiten conocer el entorno, la moto y las capacidades propias.

La asimilación debe estar a un nivel en el que uno no debe pensar qué hacer ni recordarse a sí mismo los movimientos apropiados, no se debe pensar. A Wacquant el entrenador de boxeo le dice que “no hay sitio para reflexiones en el rin, es cuestión de reflejos, cuando llega el momento de pensar es el momento de colgar los guantes” (p, 99) el autor argumenta que el pugilista no entiende la pelea por medio del pensamiento abstracto, es el cuerpo el que piensa y actúa por él, el arte de la formación pugilista es el esculpimiento de un “estratega espontaneo” (ibid.) que comprende, juzga y razona al mismo tiempo. No hay un divorcio entre mente y cuerpo, están a un mismo nivel. Aprender este deporte se trata de modificar la relación con el propio cuerpo para insertar disposiciones físicas y mentales inseparables, intuitivas y casi autómatas.

La *motovelocidad* es similar, la rapidez es vertiginosa, los árboles y muros son figuras borrosas extrañas al asfalto y las curvas, un medio que muta al ritmo de la estridencia del motor. No hay tiempo para reflexionar: el cuerpo piensa y decide en fracciones de segundos. Si la moto se agita, uno no piensa ¿Qué debo hacer? No se toma una pausa y se evalúan los posibles resultados de abrir más o menos el acelerador, ni se decide si mover un poco el manubrio hacia la dirección opuesta de la curva. El punto de aprender a correr moto es interiorizar los estímulos y los reflejos a estos de una forma intuitiva, de modo que un análisis de la situación no sea necesario. Se trata de sentir la moto, como vibra, empuja, se menea y desliza, cómo salta y se vuelve pesada adelante y liviana atrás, y saber qué hacer al respecto en cada una de estas situaciones, se trata de ver las curvas y no pensar en el cuerpo y la posición, simplemente hacerlo.

Todos los pilotos con los que he hablado dicen que el momento en el que uno está montando, andando rápido, no piensa en nada sino lo que tiene adelante. Todo se apaga, y solo queda la

sensación, los otros corredores, el ir y venir del asfalto, los obstáculos. En ese instante las obligaciones no existen, ni las tareas pendientes, la muerte tampoco, de lo contrario no se montaría tan rápido. El peligro no se hace tangible sino cuando se comete un error y se está a punto de chocar. Es un evento que llama al juicio y trae al motociclista de vuelta al mundo de las consecuencias. Eso es lo que me sucedió en la viñeta de más arriba y lo que suele pasar después de los accidentes. En el instante anterior al encuentro en contravía, estaba conectado, absorto en el mundo de las sensaciones, sin preocuparme mucho por algo distinto a tomar la curva. Pero el momento en el que cometí el error caí en la realidad. Muchos afirman olvidar los problemas cuando montan, y parece ser uno de los atractivos en esta actividad, es el comentario que se hace mientras se descansa luego de haber curvado a más de 100 km/h, conversaciones que tienen lugar en medio de la sensación de livianés y relajamiento que deja la actividad. Sin embargo cuando Octavio veía que estaba montando muy rápido, tenía la capacidad de reflexionar, pensar en la familia, el trabajo y las responsabilidades, esto le hacía ir mucho más lento, especialmente en la curva, disminuía a la aplicación del acelerador. Pero él lleva más de 30 años montando, ya se ha estrellado y tiene más experiencia, él atribuye esa cautela a su recorrido como piloto de *motovelocidad* callejero y hace el apunte de que ahora los muchachos son mucho más arriesgados, aunque tienen mejores motos más rápidas y seguras.

Pero el límite no solo depende de la capacidad como corredor, ni de qué tan exitoso ha sido el proceso de socialización en este mundo particular, si miramos de lejos, el límite es en sí una relación entre tres aspectos de montar: la máquina que se mueve por la curva (qué tanto se puede inclinar sin que toque el cala pies, o qué tan gastadas están las llantas para acostarla a determinados ángulos sin que se caiga), los inputs que ejerce sobre el cuerpo sobre la moto (acelerar, frenar, cambiar la posición, girar el manubrio) y el estado del entorno (curva inclinada, asfalto mojado, hueco, tierra en el camino, casas a los lados) esto es en últimas una relación triple

constantemente en negociación y conversación. Como ya expliqué, el cuerpo es moldeado para actuar de determinadas formas sin necesidad de reflexión, fruto del proceso de aprendizaje. Esto le permite saber qué tipo de movimientos hay que hacer dada la situación en la que se encuentre: inclinar más la cabeza, sacar más la rodilla, graduar más el acelerador; pero si la situación en la que se encuentra no puede ser interpretada, significa que está en el territorio de lo desconocido, en el punto en el que no se sabe qué hacer. Este es el límite de la habilidad, el punto en el que está el accidente, pero paradójicamente solo ingresando a lo desconocido es que es posible conocerlo, en el límite es donde se aprende. Allí es donde se entienden las cualidades y capacidades de la moto, donde se acostumbra a ir a un ritmo alto, tratando de entender sin sobrepasar las capacidades ni de uno mismo, ni de la moto.

El piloto y la moto

El Piloto debe sentir la moto y conocerla, él debe saber lo que hace, cómo se comporta y lo que pide. Pedro me dice que cuando siente que la llanta de adelante hace ta ta ta (pone las manos como si estuviera inclinando y la mueve al mismo tiempo de arriba abajo, indicando pérdida de agarre), él pone su peso más adelante, pero que cuando siente que la llanta de atrás se va, entonces pone más peso en la sección trasera de la moto. Es decir, es capaz de describir gestualmente la forma en la que siente las reacciones de la moto, pero también es capaz de explicar la forma en la que soluciona lo que la máquina le comunica. A esta se le habla con el cuerpo, pero se le habla suavemente, nada de movimientos bruscos que puedan sacarla de balance.

Trevor Marchand (2012) se enfoca en la relación entre la herramienta y la mano, su interés está en la forma en la que la herramienta se conecta con el instrumentador, este a la larga se convertirá en el trabajo mismo y la herramienta en una parte más de su cuerpo. Aprender a usar una

herramienta, es no solo expandir la habilidad, sino construir una nueva forma de entender y asimilar el mundo. El autor dice que esta expande las “capacidades cognitivas” (Marchand 2012. p,1) de aquel que aprende a usarla. Cuando se llega a un nivel de proeza considerable, el mundo cambia, la forma en la que se interactúa con él ahora está mediada por la estructura cognitiva que fue necesaria para el aprendizaje de la herramienta. Por ejemplo, montar moto cambia la manera en la que uno mira la calle y la entiende, automáticamente se buscan huecos, salidas de curvas, manchas de aceite, desniveles. Es una capacidad cognitiva que se mantiene así no se esté andando en moto, una capacidad que sale a flote cuando se está caminando o andando en carro. Se aprende a ver y a analizar el mundo de una forma intuitiva. El instrumento lleva una carga cultural, un significado y propósito, por ende, la interacción y asimilación de este es una socialización en él. Tanto en el mundo social que lo sostiene y llena de significado, tanto como de sus características internas.

Hay un corredor en el grupo del TT del Lago que posee una de las motos más avanzadas para correr en circuito, las ayudas electrónicas son mejor que en cualquier otra, y tiene uno de los motores más poderosos. Sin embargo, él no es uno de los más rápidos a pesar de tener este tipo de moto, lo que le hace ser objeto de burlas dentro del grupo. Es una moto basada en un prototipo de carreras, el que sepa esto ya ha impreso en esta máquina una idea, de que es una prestigiosa y que debe ir más rápido que otras, pero en este caso no se cumple y juega en contra del piloto, en contra de su orgullo o consideración en el grupo.

La teoría que propone Marchand (2012) está pensada sobre la conexión de mano, cerebro y herramienta. Además, los ejemplos que suele usar son sobre gente que produce algo físico y tangible con las manos, es sobre el tallado y la construcción, pero también podría ser sobre soplar vidrio o hacer platos de barro. En la *motovelocidad* no se crea nada que se pueda tocar, Pero sí se elabora algo: la velocidad, un paso rápido por la curva (más abajo hablaré sobre esto). Más que las

manos, se usa todo el cuerpo, con los pies se apoya, con las rodillas se agarra el tanque, con los brazos se gira la moto, con las piernas se inclina, con los dedos se frena, acelera o usa el clutch. Veamos la concepción que tiene Marchand sobre la interacción con la materia prima a la hora de crear algo.

“hands skills are more complex than simply training the hands to perform a series of correct action they entail balanced posture and complementary movements of other body parts in synchrony with the dominant hand; a sophisticated coordination between sensory knowledge and motor activity; an ability to flexibly adjust and respond to the material being worked, and the know how to make corrections and repair often in ways invisible to all but the craftperson” (Marchand 2012: 262)

Para Marchand el artesano debe de tener la capacidad de sentir lo que el material le comunica sobre el estado de su obra, y así poder corregir lo que se considere pertinente en el momento. Lo mismo sucede en la *motovelocidad*.

El material sobre el que se trabaja en este deporte es el asfalto, puede ser liso o agrietado, inclinado o plano, sucio en algunos lados, limpio en otros. La herramienta vendría siendo la moto que da la trazada en la carretera, que sigue una línea invisible hecha por otros pero guiada por uno, y va siendo presa del estado de la carretera. Al ser el pavimento sujeto a cambio, se debe aprender a sentirlo por medio de la moto, no solo a verlo sino a tener el tacto vigilante ante cualquier inconsistencia, vibración, sensación vaga. El sonido es también importante puesto que deja en evidencia las cualidades del medio, si se disparan las revoluciones y suben de un momento a otro, significa que la moto se está deslizando, y ya no está empujando, es decir que el piso está liso o se aceleró de más, también indica que el camino está muy irregular si se acelera y las revoluciones escalan vibrando.

La cuestión de conocimiento sensorial parece ser mucho más delicada y milimétrica en la *motovelocidad* que en el tallado de madera. Primero, porque no hay tiempo para analizar la situación detenidamente y segundo, porque nunca se ve lo que realmente está pasando con la moto, no se ve qué tanto está inclinada, cuanto ángulo le queda a la inclinación antes de que la llanta pierda agarre, qué tan comprimida va la suspensión. El estado actual de la moto no está informado por la vista, esta solo sirve a manera de proyección hacia el futuro inmediato, se mira a donde se quiere ir, más nunca se sabe con certeza en donde se terminará. La mirada sirve para prepararse al pasar sobre un bache o un mojado, pero nunca dice realmente qué es lo que pasa cuando eso está sucediendo. Si se mira que está haciendo la moto, se pierde el sentido de la vía y es peligroso. Un motociclista suficientemente experimentado es capaz de saber qué está haciendo su máquina con solo sentirla. Son entonces los ligeros cambios en el sentido háptico los que informan sobre la actualidad de la situación.

Montar *motovelocidad* es un trabajo “manual” cuya finura y delicadeza a la hora de trazar el asfalto con las llantas de la moto dará la recompensa de una conducción rápida y segura. Es una artesanía cuyo producto, no es un objeto, sino un tiempo record en el caso de la pista y una posición por encima de un contrincante en el caso de la calle. Por esto mismo no es una obra que exista sola, sino siempre en relación con la de otros pilotos de los cuales o se conoce el tiempo o se intenta relevar en la carretera. No es casualidad que si se busca el termino *canyon carving* (tallando cañones) en Youtube dé como resultado varios videos de motociclistas que montan en vía pública, casi siempre en las zonas de Los Angeles. Este tipo de actividad se trata de tallar la calle con detenimiento, de manera intuitiva, delicada pero segura, se trata de sacarle al asfalto, el agarre, la posición corporal, la velocidad apropiada, para posibilitar ser mejor que los otros, todo esto por medio de un cincel con dos ruedas y un motor. Pero el cincel es delicado, y tiene un límite, no se le puede hacer mucha fuerza, porque se parte, no se puede trazar de cualquier

manera, porque se sale del material/asfalto sobre el que se trabaja. La moto no tiene una capacidad infinita y solo puede trabajar con determinados inputs a determinado ángulo y determinada velocidad, tiene parámetros de operatividad que nunca son explícitos, parámetros que se sienten y no son cuantificables, un buen piloto se habrá conectado lo suficiente con su herramienta como para saber cuáles son estos, tendrá la capacidad cognitiva para percibir sin necesidad de hacerlo conscientemente.

La emoción y la moto

La moto es también una herramienta íntima. Marchand cita a Mead diciendo que “la herramienta sigue el ritmo del cuerpo lo enlaza e intensifica, pero nunca lo reemplaza” (2014: 287). En mi caso de estudio esta es también un receptor emocional. Octavio dice que es mejor no montar mientras se está molesto o preocupado, que puede acarrear problemas, argumenta que uno se puede poner a pensar por un segundo, y eso sería suficiente para estrellarse, o se podría estar molesto y nervioso provocando una conducción inestable. Sin embargo Alejo me contó que la primera vez que tocó rodilla fue un día en el que estaba molesto con su compañera sentimental, tenía adrenalina acumulada que quería soltar y se fue a Medicanoa. Ese día, montó lo mejor y más rápido que pudo impulsado por la rabia y la frustración de su situación. La moto también es especialmente sensible cuando se tiene miedo o nervios ya que los movimientos corporales deben ser fluidos, pero estas sensaciones los trocan y entorpecen hacen que sean inconsistentes o inexistentes, porque a veces el miedo paraliza. Esto le suele suceder, sobre todo a motociclistas que apenas empiezan; mientras están dentro de una curva, sienten que no van a poder más, que la moto no gira, se asustan, se tensionan y empiezan a mirar lo que más temen, un poste, una

piedra o un andén, la moto se empieza a abrir, su trayectoria cambia y se terminan chocando contra lo que temían. En la *motovelocidad* se debe pelear contra el miedo, aprender a montar es también aprender a no sentirlo, a no pensar en las posibilidades de lo que puede suceder. Waquant (2006: 91) ya había dicho que el boxeo es un trabajo emocional, porque las emociones entran en juego para poder crear el cuerpo pugilístico. En la *motovelocidad* funciona igual.

Primer ejemplo: Alejo y sentir la moto

Como ya he dicho en la introducción Alejo es buen conversador y tiene habilidad para relacionarse con la gente, no es tímido. Después de mi primera rodada al Lago me invitó a comer en un café de motos en Granada, ahí saludó a casi todos los presentes y se mostró animado al contar como le había ido en la vuelta al Lago. Como siempre, se expresa de manera exuberante, mueve las manos y los ojos rápido. La montada de ese día no quitó ni una pizca de energía, tal vez todo lo contrario, se la dio. Suele alzar la voz para describirme algunas cosas, como que cuando monta al límite no está relajado sino que se tensiona (aprieta los puños y los dirige hacia adelante tensionando los brazos, exclama; aaaaahhhh), que él sí siente miedo pero igual le hace “duro”. Lo he visto montar, pero solo por unos cuantos segundos, es extremadamente rápido y arriesgado, más de lo que me esperaba cuando hablé con él por primera vez.

Parece que su personalidad, su forma de expresarse y hablar, se traducen en su forma de manejar la moto. Unas 5 horas antes, mientras estamos en el almacén, antes de la rodada, decidimos salir los dos al mismo tiempo hacia una bomba de gasolina en donde nos encontraremos con todos los del grupo. Ose monta en la moto y arranca mientras me pongo la última prenda de la protección:

los guantes. Escucho el grito aullante de la s1000r y le veo escabullirse entre los carros, zigzaguar y alcanzar velocidades demasiado altas para la ciudad, trato de seguirlo, porque no sé en qué bomba quedaron de reunirse todos. Pero está corriendo riesgos que no soy capaz de tomar. No solo acelera la moto, sino que la mueve rápido de un lado a otro, atravesándose y casi rozando vehículos, conduce de forma frenética, casi de la misma forma en la que se expresa cuando se emociona. El caso de Alejo nos puede ayudar a seguir entendiendo la sensación de la moto en el límite. En esa época, cuando recién lo conocí, su posición corporal era tiesa y erguida, no sacaba el cuerpo, ni la rodilla, ni la cabeza, sin embargo, su estilo cambió por uno más actualizado, debido a que sus compañeros lo empezaron a abordar para advertirle que su forma de posicionar el cuerpo no era muy segura. Le pregunto si ha visto cambios desde que cambió la posición de montar:

“sí, siento que voy despacio en las curvas (se ríe). Seguramente porque ahora pienso mucho, antes como no pensaba en tener que sacar el cuerpo, la posición y todo entonces shuuuuuunn (hace el gesto de acelerar y tomar varias curvas, una tras otra sin sacar el cuerpo de la moto). Pero como ahora me toca... noo, pero no sí, sí siento el cambio porque me siento más seguro en las curvas que son rápidas y cerradas. No en las de la subida del Calima sino en las de Dagua hacia el 18, que son medio rápidas, medio cerraditas y es una sola vía, entonces ahí si sentía que me estaba yendo un poquito pero ya casi no, pero no sé si es porque ya estoy andando más despacio. Pero al menos en las subidas siento que voy más despacio. No, pero se siente más la seguridad y no se mueve tanto la moto”, se refiere a que la moto no se comporta de forma involuntaria como si lo hacía antes, y al hecho de que ésta se sacude, menea y desliza menos.

En la explicación de Alejo vuelve a aparecer otra vez la noción de una moto “que se va”, que está en el límite, que poco a poco se está escapando del piloto, más nunca definitivamente. Los pilotos están educados no solo para saber qué hacer sino para sentir qué hace la moto, esta se comunica con ellos y estos deben interpretar los movimientos, vibraciones y sensaciones. Ahora bien, con el

cambio de estilo de montar que hizo Alejo, se notó una mejoría en el comportamiento de la moto. Esto hizo de su pilotaje mucho más seguro y con menos movimientos involuntarios de la moto, pues cuando este tipo de moto se maneja muy rápido tiende a sacudirse, especialmente en aceleración, pues el frente se pone ligero y el manubrio golpea de derecha a izquierda repetidas veces.

En la explicación de Alejo también se encuentra otro componente de mi argumentación sobre el Límite: el medio. Alejo es capaz de notar la diferencia entre la forma en la que se comporta la moto de una carretera a otra. La vuelta al Lago es hasta el kilómetro 18 y está compuesta de varias secciones; en una de esas secciones, la moto parece ser menos estable y estarse *yendo*. El atribuye este efecto a la naturaleza de las curvas pronunciadas y la carretera angosta. En otra ocasión me había dicho que cuando va subiendo, es decir cuando la carretera está inclinada hacia arriba, siente que las llantas agarran más y la moto se mueve menos cuando abre el acelerador para salir de la curva, sin embargo, cuando va bajando, Alejo dice que la mayoría del peso está en la llanta de adelante y esto hace que la llanta de atrás sea inestable a la hora de abrir el acelerador. Un caso parecido sucede con la pista de Karts en Zarzal (Valle), los pilotos que conozco dicen que el estado del asfalto es “una mierda” no por tener baches, huecos e imperfecciones, sino por el tipo de asfalto del que está hecha, es granudo, casi como pequeñas piedritas pegadas entre sí, no es liso como en las carreteras, y esto al parecer afecta la forma en la que se comporta la moto en las curvas, no hay suficiente superficie de contacto, la moto se mueve más allí que en otros lugares, según los pilotos.

Tanto en el caso de Zarzal como en el caso de Alejo y el Lago, el piloto de este nivel debe compensar y tener en cuenta el comportamiento variable de la moto dependiendo de la superficie que agarra las llantas. En algunos casos, Alejo debe dudar un poco antes de abrir el acelerador totalmente, pues siente que la moto se mueve y está tan inestable, que la situación se puede salir

de sus manos. Le da miedo y es en este punto que él siente que más pierde tiempo y más fácil le ganan. Alejo tiene un problema, es muy liviano para su moto, pesa apenas unos 65 kilos, y la moto tiene una suspensión inteligente pensada para personas de 85 kilos. Esto según él provoca que la moto se sacuda, pero esto siempre depende de qué tipo de curva está cogiendo y de cómo es la inclinación y el estado del asfalto.

Segundo Ejemplo: Pedro, la sensación y el límite

Una noche después del entreno llevé a Pedro a Dapa para que me contara sobre cómo pasa él por las curvas, el tipo de trazado que lleva y los puntos de frenada. Descubrí que tenía una perspectiva un poco distinta sobre la vía a la que tengo yo. ÉL ubica unos lugares específicos donde hay posible tierra suelta, dice que aquí siente la llanta trasera girar mientras busca tracción. Hasta ese momento yo tenía entendido que solo eran los grandes parches de arena o tierra los que ocasionaban esto y por añadidura un accidente, pero no pensaba que había una manera de notar una leve cantidad de tierra desprendida mientras se estaba cogiendo la curva. Él dice que a veces no se ve, pero sí se siente. Yo no he tenido esa sensación mientras paso por las curvas, sí trato de ser cuidadoso con las partes que sé son resbalosas, pero no es porque halla sentido algo extraño alguna vez, sino por qué sé que en esos puntos se puede deslizar la moto. Sin embargo Pedro siente la diferencia en el comportamiento de su moto, él es capaz de sentir el estado del suelo.

Es en esta relación triple entre piloto, moto y medio que nace el límite, es una ecuación que comprende la habilidad y la capacidad de la moto en diálogo con el piloto y el estado y circunstancias del entorno. Habrá momentos en los que poca gravilla represente un peligro para

un piloto poco experimentado, mientras que para otro como Pedro sea solo un motivo para tener cierta precaución. Mi moto es capaz de sobrepasar por mucho a la de mis compañeros, frena mejor, acelera mucho más y se inclina de una forma más estable. Es decir, tiene un límite por encima de las otras, sin embargo, eso no me hace necesariamente más rápido que otros, de hecho soy mucho más lento, el límite de mi habilidad desde mi punto de vista es poco hondo, y muchas veces me encuentro al borde de mi capacidad razón por la cual no puedo sacar ventaja de la máquina que uso. No he logrado un empalme tan satisfactorio que me permita sentir el estado del asfalto y ligeros cambios en las curvas como los que Pedro y Alejo sí, no he tenido suficiente práctica y falta de miedo. No logro conocer o sentir las vicisitudes del asfalto como ellos, tampoco las particularidades de las curvas, sus inclinaciones y sus efectos en la forma de aplicar el freno o el acelerador.

Le pregunto a Pedro, qué entiende por limite, él responde que “en un principio para alguien como yo que inició hace poco es el miedo. Porque alguien con más experiencia, con la moto que yo tengo en este momento, podría hacer mejores tiempos. Yo estoy haciendo un minuto con cuatro segundos en zarzal, alguien podría hacer uno con dos”, hace una pausa por un rato y continua, “y es miedo, miedo de llevar la moto más al límite, de frenar un poco más encima, acelerar más antes al salir de la curva, esos son los límites que uno va rompiendo. Y poco a poco uno se va acercando a eso. Pues si quiere, pero es proponiéndoselo.

Mi límite y las mini motos

Yo he peleado con mi límite de forma torpe y muchas veces contraproducente, he tratado de moverlo, más allá, de tener un rango más amplio de acción, pero el resultado a veces ha sido adverso, como se verá más adelante. Mi moto se dañó por un error de mantenimiento de parte mía, olvidé cambiarle el aceite y se quemó el motor, un daño que toma varios meses en reparar,

pues las partes son importadas. Para no perder habilidad esperando la moto planeé dedicarme a ganar habilidad conduciendo minimotos. En un supermercado de la ciudad hay una pequeña pista de karts, ahí alquilan pequeñas motos para correrlas en el diminuto circuito. Los tiempos se cronometran y se monta por aproximadamente cinco minutos, los cuales alcanzan para no menos de 10 vueltas a un ritmo regular. A continuación, un extracto de mi diario de campo que ayuda a entender mi habilidad y mi lucha por ser bueno en este contexto

Le he dicho a Pedro que me ayude a montar mejor, que me siga por dos vueltas en el circuito de motos para luego relevarme haciendo que intente alcanzarlo, luego me dará algún consejo sobre cómo montar mejor. Entramos al circuito con otros pilotos, algunos conocidos otros no los había visto antes. Aunque no es mi primera vez, estoy muy nervioso, andando la moto se siente mal, terrible. Cuando Pedro me releva, me empiezo a fastidiar, quiero alcanzarlo, pero se escapa con mucha facilidad y la distancia entre los dos es cada vez mayor. La recta más larga tiene al final una curva de noventa grados, Pedro ya está bastante lejos, pero no pierdo la esperanza de alcanzarlo así sienta la moto angustiosamente inestable. Giro el acelerador y la moto empieza a acercarse por la recta hacia la curva, al final hay unas líneas pintadas que asumo indican distintos puntos de frenada, yo escojo apretar la leva en el punto máximo de la recta, pero escucho un chillido y en un instante aparezco en el piso deslizándome hacia un muro de llantas, me cubro la cabeza y lo golpeo con una fuerza leve, ya había desacelerado suficiente mientras me arrastraba. Quedo tendido boca arriba observando a un hombre canoso que me mira desde afuera de la pista tras la valla de contención. Me doy cuenta que aunque me duele mucho el costado pero no me ha pasado nada muy malo, me levanto de un solo movimiento y en medio de la sensación de derrota e impotencia arrastro la moto hasta un lugar seguro para que los demás pilotos no se enreden con ella y se caigan. Yo espero a

que se termine la sesión y me devuelvo hacia los pits en donde están otros pilotos. Nadie parece estar preocupado por mi estrepitosa caída, tal vez no se vio tan mal como yo la experimenté. Están felices, se dan la mano entre sí y recuerdan los momentos interesantes de la carrera. Me acerco a la caseta y la encargada de recibir el dinero, dar las boletas y entregar los tiempos, le pregunta a Pedro en tono extrañado, si no le ha dolido la caída, si no se lastimó la rodilla. Yo le digo que el que se ha caído he sido yo, pero ella está segura de que ha sido él e insiste, Pedro entonces cae mentalmente en cuenta de la caída (que yo no vi) y dice que efectivamente no ha sido nada.

Mi inseguridad también estuvo atizada por los otros pilotos que estaban en la pista. Ya descansando me pongo a hablar con Manuel y con Pedro, les hago saber que no me gusta meterme a la pista con gente que no conozco, porque siento que tengo que ser mejor que ellos, me sucede que cuando monto con personas conocidas, yo ya sé que son más rápidos que yo y por ende no me estreso tanto por alcanzarlos, pero cuando veo a alguien desconocido montando, siento que debo ser más rápido, sobre todo si está montando sin técnica como algunos en el primer grupo que salió a la pista. Manuel me explica que yo debo andar a mi propio ritmo, y no me tengo que estresar por tratar de alcanzar a nadie, menos a Pedro. Añade que mi experiencia no es suficiente y que yo no voy a ser rápido de la noche a la mañana, que esto no es como las películas en las que en el último instante el héroe se vuelve el mejor deportista, que debo andar a mi propio ritmo. Pedro dice que hay gente que sí es rápida en los primeros intentos, pero Manuel debate la idea diciendo que sí, que hay pilotos que son muy “perroloco”, y que entran de una vez a arrasar en las competencias, pero que eso es porque no se han caído o si lo han hecho no han tenido lesiones graves, como la de él. Extiende su mano y me muestra una cicatriz en el dorso, cuenta que él no puede abrir el gas como otros, su muñeca no gira más de algunos

grados, no porque le duela, sino porque es incapaz de hacerlo. Él se calló en una curva de Tocancipá y fue así como se rompió la muñeca. Su situación como corredor es difícil, porque es una lesión que ha tenido consecuencias en la forma en la que monta, ha tenido que cambiar hábitos y técnicas de frenado, siempre debe mantener el acelerador abierto, si lo llega a cerrar, la limitada flexibilidad de su muñeca hará que no pueda volverlo a abrir. Hace que sea más lento, puesto que tiene que frenar aún más y adopta una posición incómoda en la mano. También tiene una lesión en el tobillo que le evita el movimiento hacia arriba para subir el cambio, por ende, para hacerlo debe de subirlo con el talón, cosa que compromete su estabilidad antes de la curva.

Llega David un muchacho muy joven, quien siempre presume de su habilidad con los demás y menosprecia las capacidades de los otros para alcanzarlo, especialmente en este circuito. Se sienta a hablar un rato con nosotros mientras le acaricia la pierna a su novia quien está distraída chateando en el celular, él está esperando a un piloto contra el cual se va a aprobar, el muchacho en cuestión vive en Buga y está viniendo hasta Cali a correr contra David, hablan un rato de que efectivamente él es el más rápido en la pista y empiezan a hacer bromas de que él duerme ahí y por eso es más rápido, que él es el verdadero dueño del lugar y ha mantenido la información oculta. Mientras tanto un decepcionado Pedro me dice que nos metamos a la pista que él me ayuda a mejorar, tampoco él se ha sentido muy bien, no ha logrado un tiempo respetable y eso le afecta un poco, yo he estado a 3 segundos del record, él a dos. Nos dirigimos hacia las motos, él prende la suya arrastrándola, pero la mía tiene problemas. Estos pequeños vehículos funcionan como motos de carreras, el encendido no es automático, sino que hay que darles cuerda, pero al parecer se las retiran y la única forma que queda de prenderlas es arrastrarlas hasta que la llanta mueva el pistón varias veces y empiece la reacción en

cadena que mantiene a un motor de combustión vivo. Siempre hay una persona que le asiste a uno en esta operación. El ayudante al ver mis fracasados intentos de despertar la máquina, me dice que la empujará mientras yo estoy encima de ella y que cuando me diga que me siente, lo haga para que se prenda, hacemos al menos 2 intentos fallidos, pero al final lo logramos. Al principio siento como las revoluciones tratan de bajar, pero al darle más acelerador se aviva y empieza a funcionar maso menos normal. Esta vez me concentro no en alcanzar a Pedro sino es acostumbrarme a la moto y al entorno, en tomar las curvas anchas y buscar en mí mismo un ritmo estable, no de medirme con una persona que sé que es mucho mejor que yo, y por ende no sirve como medida de mi habilidad. Escribir estas palabras me recuerdan al consejo de Octavio de encontrar alguien que lo jale a uno para ser mejor y disfrutar más la montada, evitar estresarse por seguir a alguien claramente mejor que uno y enfocarse en perseguir a alguien que sí esté más cerca del nivel propio.

El resultado fue una montada más satisfactoria en la que aprendí más y no me caí. Pero no aprendí nada meramente tangible, solamente me conecté más con la máquina, le entendí mejor, sus límites y como respondía a los impulsos que le daba, por ende no la sobrecargué en ningún instante. Cuando terminó la sesión y llegué a donde estaban mis compañeros, M me preguntó, cómo me había ido, antes de que abriera la boca, él afirmo que uno se sentía mucho mejor cuando no se caía, era como una victoria, justo lo que iba a decirle. Le hice saber que era como todo en la vida, uno ajustaba sus expectativas y de repente todo no era malo. Tal vez no me escuchó o no le importó mucho, siguió hablando con los otros. En eso llegó el piloto que estaban esperando David y Manuel, se bajaron varias personas de un pequeño Renault viejo de pintura mareada azul, al llegar saludó a todos amablemente como si ya los conociera, me sonrió y levanto su pulgar, no dijo

comentarios sobre ser mejor ni como le iba a ganar a David o a Manuel, quienes ya conocía, solo se preparó y entró a la pista. Pedro tenía ganas de entrar y medirse, se alistó él también, entraron emocionados. Yo decido ver desde afuera, la sesión cuesta 15mil y no disfrutaría pues probablemente me pasarían con facilidad y estorbaría mucho. Los veo desde un puente que queda encima de toda la pista. El más rápido como es de esperarse es el que más ha alardeado en toda la noche. En cada curva baja la rodilla y la raspa contra el pavimento, se ha puesto rodilleras y ha envuelto sus pantalones en cinta aislante, para no gastar tanto las protecciones al arrastrarlas en el piso y no dañar el pantalón en caso de una caída, el resultado es que en cada curva que toma se escucha un sonido seco y siseante proveniente de sus rodillas, como si se arrastraran papeles por el piso. Al final sí le gana a todos, esta vez vuelven eufóricos hablando de las caídas que han tenido y de lo rápido que va el más experto. A continuación, mientras ellos descansan, se empieza a alistar un grupo que no he visto antes, Pedro me empieza a decir que salga, que practique, pero la idea no me suena. Miro al grupo de desconocidos, hay un muchacho con chaqueta gris, alto, blanco de pelo corto, serio, no hablan ni interactúan mucho con sus futuros compañeros, todos están callados con miradas concentradas. Yo le vuelvo a explicar a Pedro que no me gusta montar con gente que no conozco porque siempre quiero ser mejor que ellos, y sé que no lo soy y siempre voy a intentar alcanzarlos y no voy a poder, me da pena. Él se empieza a irritar, insiste e insiste, parece enojado, dice que me voy a arrepentir, David se acerca para saber cuál es el alboroto escucha la explicación de Pedro, sin consultarme, me apunta con el dedo índice y le grita al grupo que va a entrar “eh parcero, que si este man puede meterse con ustedes”, uno le contesta “dale todo bien”, mientras se pone un guante.

Entonces empiezo a correr a ponerme las protecciones, la decisión ha sido tomada sin tenerme en cuenta, y en parte eso me alivia, pero también me fastidia. Ellos ya estaban listos, pero yo no, tengo que pagar la sesión, ponerme el casco, sacar la moto de los pits, mientras tanto ya están saliendo. Hago todo muy de afán, me están matando los nervios, tiemblo un poco, cuando logro sacar la moto ya han dado aproximadamente una vuelta, recuerdo entonces lo que aprendí ese día sobre controlarme más y solo trato de dar las vueltas bien, he sudado tanto en las anteriores sesiones, que la boca está seca y cada bocanada de aire deja en evidencia una sensación árida en la lengua y el paladar. Acabo de empezar y ya estoy exhausto, pero agarro un ritmo propio rápido, por varias vueltas me concentro otra vez en familiarizarme, entonces me pasa uno de ellos, yo trato de entender sus líneas y de seguirle, llegamos a una curva que cojo siempre abierta por recomendación de M, pero el piloto la coge cerrada, trato de copiarle, pero me inclino más allá de lo que las llantas permiten y me voy al piso. Me levanto y sigo, unas vueltas más adelante vuelvo a caer por exactamente la misma razón.

Sin embargo, caerme no me afecta tanto como en las otras ocasiones. Dado que he encontrado mi propio ritmo y solo me he caído cuando he intentado aumentarlo, cuando he tratado salirme de esa zona después de la cual está lo desconocido. Esta experiencia me hizo caer en cuenta de cómo aprendo yo estas habilidades; no se trata de aumentar la velocidad y forzarme contra el miedo, tirarme hacia las curvas así tenga miedo, sino ir construyendo poco a poco la confianza para de forma controlada y paciente lograr generar y construir una habilidad.

Meses más tarde, mientras reúno el dinero suficiente para pagar por los repuestos de la moto averiada, empiezo oxidado por la falta de práctica. He seguido asistiendo a los ochos, pero solo

para hablar con mis amigos, les he visto mejorar y ganar confianza, mientras yo me quedo atascado. Un día me empiezan a decir que debería intentar hacer el ejercicio así sea en una moto ajena. A continuación un extracto de mi diario de campo que cuenta estos intentos de aprendizaje y de encuentro con el límite.

Es el primer día que me voy a tomar en serio el entrenamiento de los ochos, hace maso menos un mes que Pedro me viene diciendo que él me presta la moto para que intente hacer los ochos que él ya hace a la perfección, tocando rodilla y casi codo. Yo asisto a varia sesiones, pero no encuentro un día en el que él no esté ocupado y entretenido ya sea en el ejercicio o haciendo pequeñas carreras en el espacio del Coliseo. Por esta razón no le pido la moto, esto se lo expreso entre risas y él me dice que dentro de ocho días lleva la moto y me la presta, pero siempre pasa algo y no nos ponemos de acuerdo. Animado por la entrevista con Alejo y las carreras de Tocancipá, esa semana me mentalizo en tocar rodilla, estoy cansado de no montar y de sentirme atascado en mi habilidad, la última vez que monté mi moto se ve lejana en la memoria, casi una fantasía, una pesadilla poblada de calor, olor a dos tiempos, náuseas y vergüenza. En retrospectiva entiendo mejor la razón de la caída que tuve en Zarzal. No por mayor conocimiento de la situación física que la posibilidad, el barro que hizo resbalar la llanta o la forma en la que corté la curva, sino mí estado mental en ese momento; el de una persona desesperada por probar su habilidad, impaciente por dar resultados, intranquilo por tener pilotos atrás tratando de pasarme. Mi impaciencia me llevó al piso, así se ve desde acá, pero tal vez más adelante se vea de otra manera.

Cuando llego al Coliseo Pedro está montando, yo espero a que pare de girar y me aproximo, él me saluda animadamente y me pregunta si voy a practicar hoy. Le levanto las cejas, le digo que si me presta la moto, me dice que sí. La reviso con la vista y veo que

no tiene todas las protecciones que podría tener, sin embargo no está tan mal, le digo que eso es bueno porque creo que me voy a caer, “hoy o me caigo o toco rodilla”. He interiorizado suficiente el valor prestigioso de tocar rodilla y es algo que deseo con ansias. Escuchar hablar tanto de ello, que en mi contexto de aprendizaje sea tan importante, ha logrado que empiece a considerarlo como una meta, no como un efecto de ser rápido. Pedro, siguiendo su pensamiento de que si uno piensa que se va a ir al piso así será, responde que no me voy a caer. Aun así su respuesta tiene un dejo de preocupación, pues su moto no tiene las barras que evita que se ralle o rompan los plásticos si se golpea contra el suelo, además uno de los sliders está torcido después de la caída en Tocancipá, que, estuvimos de acuerdo, fue fruto de la impaciencia por adelantar dos personas a la misma vez.

Estaba impaciente por montarme en la moto de él y empezar a hacer los ochos, esta iba a ser la ocasión en la que por fin lo iba a hacer bien. Ya Pedro me había contado que en el primer día que intentó hacer los 8s había tocado rodilla. Dije lo mismo que Alejo dijo cuando vio a sus amigos en Ducatis pasándolo en una vía corta, “si él puede porqué yo no”. Me subo a la moto y mido las proporciones, me acomodo a ella, a donde están los posa pies, qué tan duro es el acelerador para girar. Es intuitiva; responde a los movimientos como creo que lo va a hacer, no me toma por sorpresa. Me dicen que no haga los ochos en primera sino en segunda. Al principio me confundo con la palanca de cambios de la moto de él, está invertida, es decir cuando con el pie la muevo hacia arriba, el cambio nos sube sino que baja, es una modificación común en motos de carreras, la empujo dos veces hacia arriba y ya estoy en primera.

Empiezo a hacer los ochos. Primero lento para sentir cómo se comporta la moto en cada paso por la curva. Luego de golpe e impacientemente empiezo a abrir el acelerador para ganar más velocidad, pero al igual que mi moto, estas también son algo abruptas, entonces la respuesta inmediata me asusta, y siento que me voy hacia el pasto. Me lleno de valor y trato de hacerlo otra vez, pero la respuesta es demasiado repentina y no logro controlarla del miedo. Me imagino que es este el factor que debo vencer, entonces a pesar del miedo sigo empujando el acelerador, asustándome y parando la moto, es como estrellarse contra una pared constantemente. Viene Sebastián, un muchacho que a duras penas conozco. Entusiastamente y con toda la seriedad del caso, me empieza a guiar. Se hace en la mitad de una de las circunferencias y me da la primera instrucción, no acelerar tanto y tan de repente, abrir el acelerador tan solo un poco, e irme acostumbrando. Lo empiezo a hacer más lento, pero seguro, el acelerador se empieza a acoplar a lo que espero de él. Hace más o menos lo que quiero que haga y ya no me asusta tanto, “eso eso, seguí así, aprendí a controlar el gas”, eso hago, lo abro a mitad de la curva y dejo que me impulse fuera de esta para llegar la próxima, luego me inclino hacia esta, repito el proceso una y otra vez. Muy lento para mis expectativas, pero siento que estoy aprendiendo algo. Empiezo a pensar en la paciencia, no como un concepto etnográfico explícito usado por mis entrevistados, sino como un subtexto a la actividad. No se trata de tirarse a las curvas como caiga y querer ser rápido de una vez, sino de conocer bien los límites propios y montar de acuerdo a ellos, de no sobrepasarse demasiado como para caerse o exigirse tan poco que no se aprenda nada. Se trata de conocerse bien con la máquina, saber lo que da y como responde a los inputs. Esta es una relación que se construye con el tiempo. Recuerdo que en la minimitos (viñeta anterior) me caí cuando quise alcanzar a gente que era claramente mucho más rápida que yo y que sabía mucho

mejor lo que estaban haciendo. Pero cuando acepté y estuve a buenos términos con mi falta de habilidad, fue cuando empecé a no caerme y a construir una relación con la moto, a dejar de sentirme frustrado y empezar a construir mi propio camino dentro de la habilidad.

Al final dejé la meta de tocar rodilla para otro día y empecé a tomar las curvas a más velocidad, a trabajar en la sensación del acelerador. Varias veces me dijeron que no sacara la rodilla ni el cuerpo mientras aprendía a manejar el acelerador, pero hice caso omiso, porque si inclino el torso me empieza a doler la ingle y la única manera de remediar esto es sacando la pierna hacia afuera. Es cierto que sin la ayuda de Sebastián me habría caído, me habría congelado en el miedo y probablemente le habría dañado la moto a Pedro, pero gracias a su ayuda y a la de otros que se acercaron a mí mientras estaba dando vueltas, pude mantener la compostura y seguir un objetivo claro: el control de gas.

La segunda sesión de entreno fue ocho días después, llegué sin avisarle a Pedro esperando que apareciera y me prestara la moto, saludé a Sebastián y le pregunté por Pedro, él dijo que tal vez no venía. Uno de los muchachos, el único con mono traje y tal vez el que más joven se veía, empezó a hacer chistes referentes a un noviazgo con Pedro. Yo no le llevo la contraria, y digo que él no sabe de lo que se pierde, pero después de un rato empieza a soltar una ráfaga fastidiosa de chistes ridiculizando la homosexualidad y usándola como forma de desprestigio. Me empiezo a irritar. Es cierto que este tipo de chistes abundan en este medio, pero los de este personaje son demasiado. Cuando Sebastián me ofrece la moto de él para practicar, este muchacho dice que si me gusta la del negro porque es más grande, riéndose solo sin ningún público. Sebastián sonrío sin

mirarlo, yo no sé qué decir, entonces le digo que se tatúe uno de sus chistes que no para de hacer.

Aunque en un principio no quería usar la moto de Sebastián, la ausencia de Pedro y las ganas de montar alimentadas por ver a todos haciendo los ochos, me motiva a usarla. Espero a que termine su sesión y se la pido prestada, le digo que si me caigo se la pago, pero él dice que no hay problema, que es normal que esto pase en el entreno. Es el mismo modelo de Pedro, pero sin todas las modificaciones que le ha hecho. Aun así cuando voy a arrancarla se siente rara, el encendido suena como un siseo y el acelerador se demora un poco para dar revoluciones, se siente muerto. Meto primera y empiezo a hacer los ochos, pero la siento terrible, extraña, no logro acomodarme a ella, en especial a la sensibilidad del acelerador, cada vez que lo abro por pequeño que es el movimiento, ella se sacude hacia adelante y se sale de la línea en la que estoy pasando. Sebastián me trata de explicar que el acelerador está raro y que lo abra poquito, pero me siento muy inseguro en la moto y no logro mantener el ritmo ni la velocidad. Trato de darme por vencido varias veces pero los compañeros no me dejan: “hágale parece siga intentando, no te vas a salir cogé práctica”, me dicen. Al final soluciono que la mejor manera de tomar la curva es nunca cerrar el acelerador, para evitar tenerlo que abrir, así descubro que tengo más facilidad para girar hacia un lado que para girar hacia el otro, el lado más difícil es uno que tiene cerca un poste, este me asusta y cuando me acerco a él suelto el acelerador, cuando lo vuelvo a abrir me recibe el sacudón repentino del motor y me daña la línea que trazo. Me doy por vencido y salgo, pero me dicen que he hecho mejoras.

Faltando treinta minutos para irse del Coliseo o para que nos echen, le pido la moto prestada a Sebastián y vuelvo a empezar, tengo exactamente el mismo problema, estoy

empezando a culpar la moto. Pero uno de los muchachos se acerca a donde hago los ochos y me pregunta que si está en segunda, inmediatamente caigo en cuenta del problema del acelerador, obviamente se iba a sentir abrupto si estaba en primera como la tenía. El cambio ideal para el ejercicio es segunda, inmediatamente noto la diferencia, empiezo a girar mucho mejor, pero el problema con el poste es el mismo, varias veces me toca frenar y parar la moto antes de terminar en el pasto y pegarle al poste. Pedro se acerca y empieza a gritarme instrucciones “no mires el pasto, no mires el pasto, mira acá” y señala hacia sí mismo, “mirá acá”, repite. A él se le unen otras 3 personas, todas guiándome en los ochos, mi mayor problema es la vista, no veo hacia donde quiero ir sino hacia donde temo ir, cuando dirijo mi vista a la salida de la curva, mis ojos no pueden evitar mirar la franja de pasto. En un principio creo que es culpa de que mi cuello no es tan flexible y les digo que no puedo, pero Pedro me dice que sí puedo, que lo haga. Ahí descubro que el problema es a donde miran los ojos. El trata de hacer el ejercicio más fácil para mí y a punta a sus botas cada vez que paso por la curva “mirá acá”, pero al ver que no tiene resultado empieza a aplaudir para llamar mi atención visual justo en la salida de la curva “aquí Mario, mirá acá, mirá, el pasto no, acá”, se burlan porque parece como si llamaran a un perro. Todos hacen bulla, llaman mi atención, me recuerdan lo que tengo que hacer, del otro lado de donde está Pedro, está otro compañero; Elihu recordándome que tengo que empezar a mirar desde antes la curva, lo que sucede es que yo la miro ya muy tarde, y aunque no interfiere mucho con mi línea, sí lo hace con mi seguridad, con cómo me siento.

En una curva me salgo del ocho, a propósito, paro la moto y tomo algo de aire, la respiración se agita apenas pongo los pies en el suelo, me duelen los brazos de una manera en la que nunca me habían dolido. Mis compañeros empiezan insistir que no me

dé por vencido, yo les digo que estoy descansando, Pedro me felicita y me da la mano, Elihu me estrecha el hombro, al parecer están contentos de que por fin esté mejorando. Me dicen que estoy cerca de poner rodilla, pero que tengo que salirme más de la moto, me hacen sentarme en ella mientras la pata que la sostiene cuando está parqueada se encuentra abajo. Hacen que me incline como si estuviera en una curva, me acomodan y me guían, insisten en que tengo que mover el culo más afuera, agachar el pecho y estirar más los brazos hacia adentro para que el torso esté más hacia la curva, a veces tocan la parte del cuerpo, otras veces la nombran para que la mueva. Soy un muñeco a acomodar, una figura informe que espera ser corregida, enderezada y puesta en la posición apropiada. La idea de tocar rodilla me emociona, pero pienso que es demasiado intentar avanzar en dos habilidades a la vez en un solo día, ya tengo muchos problemas mirando la curva del ocho como para enfocarme en sacar la rodilla, sin embargo, lo intento.

Vuelvo a montar. “Ayyy casito la toca ve, dale dale”, dice Elihu mientras me observan. Trato de sacar la pierna lo más posible y de evitar salirme de la línea, ellos me indican cuando debo de sacarla más. Johan empieza a grabar, el video luego me lo mandan por Whatsapp, ahí se me ve montando la moto y tratando de tumbarla, también queda constancia de lo que me dicen. “No le digan nada”, exclama Pedro, otro dice “rodilla, rodilla”, vociferando ráfagas, “míreme acá, míreme acá, sáquela sáquela (la rodilla se aproxima al asfalto pero no la toca)” “¡hay! Papi” “pierna, pierna, pierna” “¡sáquela!” “epa, epa, eso, mirando adentro”, “míreme acá, míreme acá ¡sáquela, sáquela!.. Ay donde la saque la toca”, “túmbela pá, túmbela, túmbela”.

Cuando paro me recibe un mar de felicitaciones, esta vez están más animados, sonrían y me dan palmadas, no están decepcionados de que no haya tocado rodilla, yo tampoco lo

estoy. Pedro se me acerca y me dice en tono de relevancia que hoy he roto un límite que tenía, lo miro y asiento, estoy sudado, cansado y todavía agitado, se burlan de mí “Ay está sudadito”. Me muestran el video y veo que no lo hago también como lo sentía, pero al menos estoy logrando más velocidad. Recuerdo entonces lo que Pedro me contaba de romper un límite, él lo explicó como un boom supersónico: “yo creo que uno tiene como cierto límite guevón, ósea es como niveles, vos empezas en nivel cero, pero cuando vas a pasar a nivel uno, tenés cierto choque, cierto golpe, como cuando vas a romper la barrera del sonido. Entonces en ese choque es donde te enfrentas a ese miedo, a esa barrera y solo podés llegar a ese nivel si rompes esa barrera, pero cuando pases ese nivel, uno sigue a un nivel dos y así sucesivamente, siempre hay ciertos límites a vencer”.

4. El peligro y la narración

En la semana que planeé escribir el borrador de este capítulo, tuve una breve pero interesante conversación detrás de las puertas cerradas del taller donde se encuentra mi moto siendo reparada. Unas palabras se cruzaron y se elaboraron ciertas historias que vale la pena escuchar antes de sumergirse en el mundo del peligro en la *motovelocidad*.

Alejo me ha llamado la otra noche más o menos a las 11 de la noche, hora y acción poco común para él, parece que ha tomado, empieza a quejarse de la situación de su moto, le digo que nos veamos el siguiente día en el taller en donde está la mía siendo reparada. El día siguiente llego al lugar antes de la hora citada para así revisar mi moto. No está lista y el mecánico se encuentra trabajando con otra, me recibe bien y conversa conmigo pero su disponibilidad y voluntad va mermando con cada hora que pasa, llegando al punto en el que no responde inmediatamente. Forcejea y exhala fuertemente mientras trata de meter y apretar piezas en una moto que arregla, su rostro se enrojece y empieza a sudar. Yo me quedo sentado en otra esquina del taller, mirando el celular y esperando que llegue Alejo. Luego de unas horas, empiezo a escuchar que afuera hay gente hablando aparentemente de motos, pero no escucho específicamente sobre qué. Ya anocheció del todo, llevo varias horas esperando.

De repente cesa la plática murmulleante fuera del taller y entra al taller un hombre que ronda los cuarenta años, saluda al mecánico y le empieza a preguntar por la moto que él está armando. Luego se dirige a mi moto, pregunta qué le pasó, el mecánico que ya me tiene confianza dice “es que mi amigo aquí se le olvidó echarle aceite al motor”, se voltea y me mira con una sonrisa burlona. El hombre revisa mi moto, caminando le da la vuelta mientras la observa y luego se sienta cerca de la llanta trasera, me pregunta por cómo siento la moto y cómo me ha parecido. Yo empiezo a explicarle que es mi primera moto y que no conozco otra, entonces no sabría decir. El

insiste que debería, añade que la vez que le prestaron una como la mía le pareció muy liviana, casi una bicicleta. Entonces mira la llanta trasera un rato y me hace saber que me inclino más a un lado que a otro, dice que normalmente uno se inclina mejor a la derecha que a la izquierda. A mí me parece que eso no se puede ver a simple vista, me ubico donde está él y miro la llanta, no veo nada, creo que está exagerando y quiere hacer parecer que sabe mucho sobre el tema, sin embargo, sus palabras me recuerdan la idea de que la moto misma es una evidencia, que esta habla sobre el que la conduce, muestra sus hábitos, y formas de conducción. Él sigue hablando de la apariencia del aparato, hace la notación de que hay varios rayones, pregunta cómo ha sido que me he caído, le digo que yo voy al Coliseo del Pueblo a practicar la posición en la moto y la toma de curvas, le pregunto si conoce a Chicho Lorenzo y sus ochos, él dice que sí, entonces empiezo a contarle sobre su método, pero antes de que termine el desestima lo que le digo y dice que eso lo usan desde que empezó a montar en moto, pues los ochos han sido una técnica que se usa inclusive en otros países para sacar la licencia de moto. Yo le digo que sí, pero que en estos ochos se trata de ir rápido y de tomar posición, como sacar la rodilla, él insiste en su postura, dice que también en estas pruebas se toma el tiempo, que no se trata de tomarlos lento como yo quiero hacer parecer, yo desisto de explicarle.

Le cuento que también rayé la moto en una caída en el kartódromo de Zarzal. Me mira como si le hubiese dicho una ridiculez, exclama que no tiene sentido meter una moto como la mía ahí, que uno no saldrá de primera ni segunda, además mi moto es muy larga para ese tipo de pista. Yo le digo que sí que es verdad, pero ahí corría menos peligro. No le interesa la razón, él insiste que mi moto no es para eso, entonces dice que lo ideal es Tocancipá. Yo le explico que esa no es una opción debido a que cuesta mucho llevar la moto hasta allá. Entonces sale a relucir el tema que dominará el resto de la conversación, el TT del Lago. Él dice que no hay otro mejor lugar en Cali

que la vía al Lago, es amplia y tiene buenas curvas en donde se le puede sacar provecho a una moto de alto cilindraje.

Desde que entró al taller y posó los ojos sobre mi moto, él no vio una simple Triumph Street Triple 675, sino un texto abierto. Un objeto con marcas y signos evidentes que pueden ser leídos e interpretados. Mirando mi moto él pudo darse cuenta que la uso más como un instrumento de un deporte que un medio de transporte, de lo contrario no me habría hablado sobre la inclinación de la moto sino sobre el consumo de gasolina. Para el que sabe mirar una moto, es fácil notar que esta tiene un dueño que hace esto o lo otro, ya sea por las modificaciones, por las llantas o los rayones. Esto lo lleva a relacionar la conversación con la vía al Lago, lugar en donde se practica *motovelocidad* con motos de alto cilindraje.

Se sienta otra vez atrás de mi moto y mira una KTM 1290 que está atrás de él. “La Bestia”, exclamó al aire, le pregunta al mecánico qué le pasó a la moto de un piloto que se mató en el Lago conduciendo ese mismo modelo. Él está muy ocupado y respondió a medias que probablemente la vendió el seguro. Es la misma moto que usaba el protagonista del relato de Octavio (ver capítulo 1), sin embargo, me hice el que no conocía bien la historia y pido que me la cuente. El hombre de repente cambió el tono y empezó a contar animadamente, la víctima del siniestro iba adelantando carros a más de 250 kilómetros cuando uno de estos decidió abrirse empujándolo hacia el lado de la carretera. Dijo que la moto había quedado entera por eso preguntaba por ella, le pregunté si el cuerpo había quedado entero, los dos dijeron que sí, que lo que pasó es que en la caída lo recibió un poste y que esto lo había “estallado por dentro”. Luego le pregunté si alguien más de los que monta en el TT se ha matado, él hizo memoria pensativo, dice que nadie, que solo él. Le pregunto por “un man de una fz1” que vi muerto en un grupo de wasap hace unas semanas, (es común que se compartan los accidentes en los grupos de chat. esto obedece más a una lógica de curiosidad que de concientización). “Ahh sí, sí, pero ese man era de los Gonorra Bikes no era de los del TT,

eso fue esos manes que se fueron solos a dar la vuelta”, de repente empieza a recordar. “Había un man de una GSR que le gustaba poner la moto camuflada y siempre andaba de camuflado”, dice que esa persona se fue al piso en una curva, se golpeó contra el costado de uno de los puentes que están en esta vía y calló por un barranco. Trata de que el mecánico recuerde esa persona, le menciona una y otra vez que al piloto le gustaba la moto camuflada, que era la moto de los dos exostos atrás, pero él no lo recuerda. Continúa y menciona a un amigo de él quien también murió en esta vía, dice que se cayó por una güevonada, que se le atravesó algo, frenó y la moto se fue al piso, terminó deslizándose por el pavimento hasta pegarle a un costado de la montaña. El hombre hace una pausa y trata de recordar más casos “a ver, quién más, quién más...”, recuerda también que un amigo suyo se “estalló” toda la parte de arriba del cuerpo, duró 6 meses sin poder salir de una cama. También habló de otro muchacho que al caerse de la moto, las llantas de un camión le alcanzaron a agarrar el mon traje, no murió aplastado gracias a que el conductor de la mula se detuvo a tiempo, pero que fue tanto el impacto que terminó dañándose varias vertebras en el accidente.

Figura 5⁶



Un motociclista que pierde la vida en la vía Bogotá – Villeta, practicando *motovelocidad*.

⁶ (2019) Imagen compartida por grupo de Whatsapp.

Figura 6⁷



Levantamiento del cuerpo de un motociclista que murió las curvas de la vía Mediacanoa – Lago Calima

⁷ (2019) Foto sacada de grupo de chat de Whatsapp

Al final le pregunté qué moto tenía, pues parecía saber mucho del asunto del TT, el respondió que una 1200, una moto diseñada para viajes largos. Entonces reformulé la pregunta y le dije que si iba al Lago, el respondió que no, que su señora no lo deja y que eso es muy peligroso, que ella dice que cuando en Cali haya pista, la esposa lo deja, pero que por ahora no.

Para el orador en cuestión esta vía parece ser contexto de un catálogo de muertos, lesiones y accidentes. En mis grupos de wasap han comentado sobre tres muertes y un accidente en este trayecto de carretera. Las imágenes que comparten son lejanas, como fotos que alguien toma desde el otro lado de la calle, se ven motos destruidas por un lado y por otro las mantas que ponen sobre los cuerpos inertes. Sin embargo, el peligro, la muerte, el riesgo no es un tema recurrente en conversaciones, es más bien algo que se debe de sacar, es información que se pide y que no llega por sí sola, como sí lo son en cambio los consejos de cómo montar o las críticas a lo que se hacen a la moto.

La situación anterior es importante en cuanto esta junta dos temas, uno que es usual, la lectura y el juzgamiento de la moto y otro que es inusual, hablar abiertamente de los peligros del deporte. De aquí en adelante nos enfocaremos en el segundo. Vale la pena resaltar que se llegó a este sin proponérselo, un tema se conectó por otro y el sujeto en cuestión empezó a responder las preguntas que le hacía. Pero si no hubiera dicho nada, probablemente la conversación no habría migrado hacia el tema particular. Aun así, solo se necesitó un leve empujón para que callera en el tema, se motivara en él y se dedicara a tratar de recordar los accidentes que había conocido, ese mismo impulso llevo al mecánico a recodar un caso, el cual era desconocido para mí, a pesar de haber pasado largos ratos con él en otras ocasiones .

Mi accidente

Morir montando moto es algo que puede llegar a pasar, yo lo sabía, los riesgos eran claros, no hay nada que lo proteja a uno de los golpes en una moto o al menos no lo suficiente. Pero saberlo en papel es distinto a conocerlo porque se siente física y emocionalmente, dista mucho de un saber lógico y abstracto, que tiene poca conexión con la experiencia personal. El sentir la adrenalina bajando a medida que el ardor aumenta, ver pedazos de piel sangrando mezclados con mugre de la carretera, un tobillo del tamaño de un pequeño melón, ver el obstáculo a punto de impactar y decir “no”, y lidiar con la incertidumbre de si saldré vivo de esto o no mientras me revuelco en el piso. Todos estos detalles y experiencias hacen que considere la actividad de montar en moto como algo inherentemente peligroso, más aún si no estaba tratando de ir lo más rápido posible ni estaba tomando curvas a gran velocidad, no estaba tratando de mostrar mi habilidad, de ser rápido o el mejor. Simplemente había salido a dar una vuelta. Ya en el hospital, mientras me retiraban pedazos de piel sueltos y la enfermera lijaba las peladuras, mientras sentía el ardor punzante, empecé a cuestionar esta actividad, a preguntarme si sería capaz de volver a subirme otra vez en una moto.

En esta época no conocía nadie más que montara moto, aun así, el suceso combinado con la ignorancia me hizo tener la preconcepción de que el riesgo, el peligro, la posibilidad de una lesión o la muerte, son un tema recurrente en el mundo de las motos. A través de mis primeros encuentros con otros moteros descubrí que la importancia de este tema no es como la intuía, no se trata de que no se encuentre en las conversaciones y narraciones, sino que es más bien un tema latente, un subtexto siempre presente que solo sale a flote en ciertas ocasiones. El peligro no es un tema frecuente, como sí lo es la velocidad, la técnica y la línea. Puede haber montadas en las que se hable de él, pero la mayoría de veces no es un tema que se pueda eludir del todo. El tema

surge de vez en cuando en contextos distintos a los de montar, ya sea tomando una cerveza o en medio de conversaciones más estructuradas que tuve con mis amigos, como en la entrevista con Pedro que tiene lugar en este capítulo, y que fue más bien una charla entre tres amigos en un bar.

Para analizar mejor este tema es necesario analizar las narraciones a mis principales informantes y entender cómo conciben el Peligro o el riesgo dentro de su actividad de *motovelocidad* y cuáles son sus efectos en su despeño y actitud frente al deporte.

Pedro

A Pedro el peligro no le afecta, él dice que no piensa en la posibilidad de caerse, le parece absurdo. El no imagina que se va a accidentar, dice que cuando uno piensa ese tipo de cosas es que pasan, comúnmente me regaña cuando quiero comprar un casco que aguante mejor los golpes, o cuando le digo que me gustaría un traje con airbag “pero vos porque siempre estás pensando en que te vas a caer”. Alardea y asegura que si no fuera porque el viento estorba, el montaría sin casco, y la única razón por la que usa mon traje es porque cuando se inclina tienen que tocar rodilla, asegura que para nada más. Le hago saber que para mí esto no tiene ningún sentido, pensar que un evento no sucederá simplemente porque uno no piensa en ello, es equivalente a la gente que piensa que los pensamientos positivos atraen cosas positivas. El argumenta diciendo que “es como una cosa psicológica” y por eso es que él no se cae. En el momento no lo entiendo, pero a medida que monto más con él a medida que más lo veo pasándome en curvas largas con la moto inclinada y raspando la rodilla contra el asfalto, mientras más lo veo no aflojar nunca y perderse de mi vista, más empiezo a entender no tanto el sentido oculto de sus palabras respecto al peligro, sino su efecto directo y tangible dentro del desempeño como piloto, su efecto traducido en la capacidad de ser rápido, constante y temerario, porque los discursos pueden llegar a tener efectos en la realidad. Cuando pienso que estoy en mi límite y

estoy montando en la cuerda floja, aparece él por un costado, adelantándose como si no se tratase de nada.

Pedro no piensa dos veces antes de pasar un carro ni de enfrentarse contra una curva. No duda con el uso del acelerador, ni frena inseguramente. Él se compromete de lleno con las decisiones que toma, porque se cree capaz de poder hacer lo que hace, porque no está pensando en caerse ni en tener ningún tipo de accidente, la posibilidad misma está descartada cuando no piensa en ella. Recuerdo un día después de montar, en que le dije que había tenido varios sustos y había pensado que me iba a caer, él se extrañó, y añadió que hace mucho tiempo que no le pasaba algo así. Me contó también que él empezó a montar con miedos, pero poco a poco estos fueron mermando. Yo resolví que tal vez con la práctica podría mitigar estos accesos de terror que da tomar las curvas a una velocidad como esta, y aunque solucioné algunos problemas, nunca logré lo que él sí. En lo que sigue quiero proponer algunos argumentos relacionados con el tener miedo en una moto mientras se monta de una manera arriesgada para así entender cómo cambia el desempeño cuando se empieza a eliminar, cómo las capacidades motociclísticas cambian a medida que este se va suprimiendo.

Ya en un capítulo anterior había explicado cómo el miedo tiene efectos corporales y cómo es esto tan determinante cuando se controla una máquina que está tan comprometida por movimientos y sensaciones corporales. Un carro se maneja con los pies y las manos, una moto se maneja con todo el cuerpo. Generalmente en los momentos de susto, me he quedado inmóvil, incapaz de cambiar el trayecto de la moto, rígido, congelado por el pavor, mirando a donde creo que terminaré yendo y no hacia dónde la moto debe dirigirse. Nunca ha resultado en catástrofe, pero algún día podría ocurrir. La mirada parece ser el elemento más difícil de controlar y tal vez el que tiene mayor repercusión sobre la forma en la que se conduce. El miedo parecer ser el que toma las riendas de los ojos cuando se entra en el estado de pavor. De repente, lo único que existe para

uno es el poste, el abismo o la cuneta. El miedo y la inseguridad hace que se mire el peligro para estar preparado en el momento del choque, pero esta sensación tan visceral no tiene en cuenta que muchas veces sí se puede corregir una trayectoria errónea. Se puede acostar más la moto o soltar un poco el acelerador. Generalmente las veces que me pasa esto logro dominarlo al final pero no sin antes asustarme y mermar el ritmo en las siguientes curvas. En el momento de pánico es en donde entra a jugar la actitud de Pedro, su capacidad para ignorar el peligro y para no asustarse innecesariamente, esto le posibilita ser un piloto más seguro y menos propenso a verse envuelto en el tipo de situaciones en las que uno se choca habiendo posibilidad de salvarse.

Hay casos en los que el miedo se siente pero no impide nada, el acelerador está abierto, se está en medio de la curva, y poco a poco se empieza a ver como la moto se acerca hacia el borde de la carretera, es entonces cuando hay varias opciones. La primera, más directa e intuitiva es presionar el freno delantero, pero si se ha recibido la educación necesaria, si se ha compartido y pasado rato con gente que sí sabe conducir, se sabe de entrada que hay pocas cosas tan prohibidas como frenar en una curva. La única opción que queda es entonces acostar más la moto para que la trayectoria se cierre. El momento es incierto, y se sostiene la respiración por un momento, expectante de lo que pueda suceder, cuidando de no tensionar el cuerpo, resistiendo la tentación de frenar y devolviendo milimétricamente el acelerador para que la trayectoria se cierre más.

Volviendo a Pedro, la conceptualización o narración que hace él del peligro, minimizándolo y casi desapareciéndolo hace que así de resumido y corto sea el concepto para trabajarlo como lo he hecho en este apartado. La importancia del riesgo en la experiencia de Pedro está justamente en su ausencia, y en la poca consideración que le da. Una vez le he dicho que yo cuando salía a montar, no sabía si volvería vivo a la casa, por ende cada vez que parqueaba la moto en mi casa y subía a mi habitación, era una victoria para mí. Para él este es justamente mi problema, que para mí la caída es una posibilidad, y esto nunca debe ser así, para él son estos miedos los que no me

dejan ser un mejor piloto, son barreras a romper. Él se describe a sí mismo como una persona disciplinada, que deja a un lado los placeres vanos como salir a tomar o a rumbar, para enfocarse en la meta particular que le ocupe en ese momento de su vida. Él dice que en una época su vida se trató de la música, él compuso, tuvo su banda y se dedicó de lleno a esto invirtiendo todos sus recursos. Al final se dio cuenta que esta vida de la música no era para él y terminó invirtiendo toda su energía en convertirse en un corredor de motos. El mismo ascetismo austero, que le permitió progresar en la música le permitió ser un mejor piloto. No se trata entonces de una cuestión de temeridad criada por situaciones psicológicas pasadas, una historia de vida o algo que viene desde el nacimiento, no es así según su historia. Se trata de una constancia que el mismo dice que es capaz de, en ocasiones, superar el talento, es decir, una disciplina. Cada vez que tiene la oportunidad y está rodeado de adulaciones y felicitaciones por parte de sus compañeros. El aprovecha para dejar en claro que sus logros no son frutos de una habilidad innata sino del intento y error usual en el aprendizaje de este deporte. Es también programador y dice que así como se esfuerza y trata de aprender nuevas cosas y ser mejor en la *motovelocidad*, así mismo es en su empleo, pues desea poder escalar y ganar más dinero para poder sostener su hobby.

Octavio en el alto cilindraje

Octavio ha estado envuelto en el mundo del TT del Lago desde antes de que la vía de media canoa fuera una doble calzada, empezó a montar desde muy pequeño, cuando apenas tenía alrededor de 12 años, su primo le prestaba motos que eran mucho más grandes que él. Se subía a duras penas e intentaba manejarlas. A medida que fue creciendo se empieza dedicar al mundo de las motos, trabajando en talleres o concesionarios. En un punto se interezó por la *motovelocidad* por montar en la vía de Medicanoa, en esa época era todavía una vía de solo dos sentidos. Dice que él era uno de los más rápidos, pero que ahora con la nueva tecnología con la que vienen las motos,

se ha empezado a perfilar un nuevo grupo de pilotos que son más rápidos que Él por la confianza que les da estas nuevas máquinas. El ya no intenta alcanzarlos y a veces cuando se emociona y los empieza a perseguir, debe de despertarse a sí mismo y darse cuenta que su moto no es tan capaz como la del resto y por ende puede arriesgar menos. Además, a él ya no le interesa ser el más rápido, dice que siempre habrá alguien mejor que uno y esa búsqueda frenética por serlo no tiene mayor sentido si de un día a otro se deja de ser rápido.

Lo entrevisto en la tienda donde trabaja, de la cual ya he hablado en otro apartado. Empezamos hablando sobre lo que se vio en la última rodada, de cómo no me esperaba que alguien como Alejo fuera tan rápido. Terminó diciéndole que él no tiene miedo, Octavio se exalta y exclama, “es que no se ha caído, cada golpe que te das te va generando conciencia”. Mientras tanto apunta su dedo índice a su cabeza, añade que los golpes van haciendo más reservado y cuidadoso antes de hacer cualquier movimiento con un grado de riesgo.

Él tiene una teoría fundamentada en su propia experiencia, una posición subjetiva que en cualquier oportunidad busca resaltar como tal, “eso pienso yo ¿no?”, dice. Para él, si uno va a montar duro, debe tener “las ganas adentro”, debe estar emocionado, “arrecho”, si uno sale a “buscar las ganas”, es ahí donde ocurre el accidente. Se debe de anticipar una rodada y esperarla emocionado. Dice que la “arrechera amanece con uno”. Lo compara con cuando uno no tiene ganas de tener sexo y que por “más buena que esté la vieja”, si uno no tiene ganas, no las tiene y no las tendrá y aunque intente hacerlo, lo hará mal o ni siquiera podrá empezar. Él explica un accidente que tuvo de esta forma. Sin embargo, no es capaz de hacer lo mismo con el resto de sus caídas. Dice que esta actitud hacia la montada hace vivir mejor el momento, le hace estar en el instante en el que uno está montando, sin distraerse por nada, es una estrategia de concentración. Si usted desde la mañana no hizo sino pensar en montar, será probable que le vaya bien, de lo contrario estará desenfocado. Dice que también uno no debe montar cuando tiene

problemas, si ha peleado con la novia probablemente pensará en esto mientras corre y podrá perder por un segundo el sentido de la vista, lo cual es suficiente como para no ver la carretera en frente, haciendo que no reaccione a tiempo para evitar un accidente. Cuando se corre a velocidades tan altas, se recorren varios metros en pocos segundos, se necesita de toda la concentración posible.

Octavio tuvo un accidente en el que recién estaba probando por primera vez una nueva parte de la moto, sin embargo, no tenía ganas de correr ese día, pero gracias a la insistencia de unos amigos, lo hizo. El dice que este accidente fue fruto de no obedecer o de no conocer todavía la regla explicada en el párrafo anterior. Antes de este evento, dice que se creía “de hierro”, como si nunca nada le fuese a pasar, pero no es así y lo peor no es solo lastimarse, sino dañar a los seres queridos. Su esposa al verlo como había quedado, rompió en llanto, dijo que eso era causa de divorcio y que a la larga no quería tener un esposo en silla de ruedas. Lo que más le duele a él de aquel accidente fue haberla lastimado a ella, a manera de reflexión dice que no solo uno es el que se hace daño, sino que también a los seres queridos. Hace el gesto recurrente de soltar el acelerador, cuando piensa en la familia, en la esposa, el trabajo y los deberes. A medida que nombra cada uno de estos, va soltando más la mano del acelerador imaginario. Dice que su accidente fue tan terrible que por mucho tiempo la gente dejó de montar en el km18, que no es por dárselas de mucho, pero decían “uy si Octavio que es tan teso se calló ahí, lo mismo me puede pasar a mí que sé menos”.

Las heridas de quemadas por asfalto como las que tuvo Octavio son difíciles y aún más si son en las manos, yo tuve heridas parecidas. El ardor después de las curaciones me hacía llorar y evitaba que me pudiera quedar dormido, cualquier movimiento ardía terriblemente, era como si estuviera metiendo las manos en un fuego inextinguible. Ninguna pasta calmaba el dolor, nada tenía efecto, pasé varios días así. Al igual que a Octavio, mi novia me bañaba, pero yo no dejaba que me

ayudaran a limpiarme después de defecar, me parecía muy penoso. Octavio usaba para este fin el único dedo que le servía, el índice, yo usaba la punta de los dedos de la mano izquierda, pero me solía lastimar porque el dorso de la mano entraba en contacto con un glúteo. Hasta una actividad tan sencilla como limpiarse se convertía en una proeza de cálculo y exactitud cuando uno está quemado. A un así, lo más difícil de estar lesionado para él es no poder montar en muchos meses. Sin embargo y a pesar del dolor sentimental y físico, nunca pensó dejar de montar moto, ni siquiera se le pasa por la cabeza, él simplemente empezó a modificar la forma en la que montaba, a construir unas reglas que a largo plazo le ayudarían a evitar el peligro. A veces es juzgado por que no es tan rápido como creían que era, pero él dice que esta nueva generación es mucho más arriesgada de lo que él lo fue, probablemente porque no reflexionan tanto como él.

Antes de la entrevista le había escuchado decir que montando moto se debe ser respetuoso con esta, pero cuando me contó sobre un muchacho que había atropellado a un ciclista borracho, incluyó un nuevo término que repitió varias veces: “Hay que respetar la física”. La persona en cuestión era un joven que no solía abotonarse el casco, Octavio le acordaba algunas veces y él obedecía, pero nunca se lo amarraba por voluntad propia. Un día atropelló a un borracho, el golpe le soltó el casco de la cabeza y se golpeó contra el suelo. El cerebro se le inflamó y duró unos días en coma. Ahora siempre usa una gorra para ocultar su cicatriz. En otra ocasión, en un roundpoint, se ubicó atrás de una tracto mula que estaba girando, no calculó bien las distancias ni el recorrido, y terminó metido debajo del container, una de las llantas aplastó la moto y él se salvó de suerte. Cuando se volvió a ver con Octavio, le dijo que las motos eran muy peligrosas y que iba a vender todas las que tenía. Para Octavio el peligro no eran las motos, sino él mismo, que además de tener “la parca encima”, no respetaba las leyes de tránsito, y peor aún las leyes de la física, uno nunca debe meterse al lado de un camión que está girando con un container, ni tampoco debe andar sin abrochar el casco, Octavio no lo dice, pero me imagino que lo que trata de explicar es que la física

no perdona, si se le da un chance, un descuido, esta capitalizará en ello y cobrará la falta por tentarla.

La actitud de Octavio ante el peligro de la *motovelocidad* es mucho más elaborada que la de Pedro y tiene en cuenta aspectos que van más allá de la sola rodada o del desempeño de él como piloto. Es una mezcla entre responsabilidad, reflexividad y relación con la moto. Él ya se ha accidentado lo suficiente para darse cuenta de que el peligro es ineludible es esta actividad, sin embargo, es algo que ha hecho toda la vida y dejarlo no está dentro de sus opciones, por ende crea una serie de actitudes y estrategias que posibilitan no solo el disfrute de la actividad, sino el mantenimiento de ella través del tiempo y sin verse envuelto en mayores infortunios. Montar sin ganas es uno de los más importantes, debido a que la violación de esta regla fue a sus ojos el principal culpable del accidente que tuvo. Entran en la ecuación distintos factores como el estado de la moto, o el dejarse “coliquiar” (un concepto que ya trabajé en otro capítulo) como diría el grupo de bajo cilindraje, pero en últimas, es la omisión de esa regla básica lo que condena al infortunio.

Otro factor es el autocontrol y reflexividad, el entiende sus habilidades, entiende el riesgo y lo que está en juego: la moto, su bienestar y el de su familia. Por ende, mientras la moto está acostada y empieza a acelerar para salir de la curva, él es capaz de pensar y evaluar las decisiones que está tomando. Cosa que no siempre todos podemos, por estar demasiado concentrados y absortos en la actividad, especialmente cuando se persigue a alguien más rápido. El entiende que antes era el más rápido, ahora no lo es, pero no le afecta, porque es parte del ciclo, pues el que ahora lo es puede que no lo sea mañana. Además reconoce que los del TT del Lago están arriesgando más que nunca, cosa que él no está dispuesto a hacer, menos con la desventaja tecnológica de su moto. Se debe mantener serenidad a la hora de montar moto, no se puede pensar en otra cosa que no sea el ejercicio mismo de montar.

Parece que su ángulo o punto de vista respecto al peligro tiene un acento en la responsabilidad individual y las decisiones respecto a la *motovelocidad*. Hay gente que dice que una moto de alto cilindraje es demasiado rápida, pesada y por ende peligrosa para alguien que nunca ha montado moto, pero cuando le expresé mi preocupación mientras compraba mi primer casco, él dijo que lo que importaba era respetar la moto, tener autocontrol en la mano derecha es decir, a la hora de acelerar. El hace el ejemplo con una r6, explica que debajo de 8mil revoluciones, la moto es técnicamente una scooter, si se evita subir de ahí no se saldrá de las manos. Respetar la moto es no pedirle más de lo que puede dar, no acelerar más de lo que se puede frenar, no inclinarla como si no tuviera un límite. Se trata de conocerla, sentirla y trabajar esa conexión, pues cuando esta se pierde es cuando uno se va al piso.

Alejo sin moto y la muerte

Estamos yendo al Lago, me encuentro entre motos grandes y desconocidas. Nos desplazamos a baja velocidad, no más de 100km/h que se siente como 60 km/h. El bajo de los exostos retumba en mi pecho y el casco, sé que quiero ir rápido pero sé que tengo que cuidarme también, hoy es mi primer día y no quiero terminar accidentado, no conozco bien la vía. Mientras tanto Alejo está en su moto escuchando música por medio de su intercomunicador, moviendo la cabeza de un lado a otro. Es también su primera vez, pero como me lo contará más adelante, está inquieto por correr contra los del famoso TT, por medir su habilidad y compararse con otros. Está rodada puede ser entendida como una forma de demostrar su valor en cuanto piloto, porque es este lugar el que es conocido por concentrar a los pilotos de alto cilindraje más rápidos de Cali, los más capaces y competentes.

De un momento a otro, los motores se empiezan a despertar, a rugir, las motos se empiezan a desaparecer aullando estridentemente. Veo a Alejo hacer lo mismo, despierta la máquina y entra

en persecución detrás de los demás. Estamos en una vía de dos sentidos, y adelante hay una curva ciega hacia la derecha, delineada por árboles y cercas de púas. Nos encontramos bloqueados por varias mulas rodando lento en nuestro carril, esto obliga a que los que quieren ir rápido, deban adelantar en contravía. Alejo es uno de los últimos en empezar el movimiento de relevo, por ende, tiene menos espacio entre él y la curva, yo me quedo mirándolo para comprobar que pueda hacer el adelantamiento, él sigue adelantando varios containers, pero cuando llega a la entrada de la curva, el sigue en contravía y hay un camión que viene de frente en el carril que él ahora está ocupando, sin embargo no lo veo frenar, lo que hace es meterse en el espacio que hay entre la mula saliendo de la curva y la que está entrando. Desde el punto en el que estoy alcanzo a ver que faltó muy poco para que un accidente fatal tuviera lugar. Es ahí en donde me doy cuenta de su temperamento a la hora de conducir. Tiene un carácter más arriesgado que los otros. Adelanta de forma agresiva, parece dejar poco margen para el error, se mete por espacios entre carro y carro bastante reducidos. Parece no tenerle miedo a nada.

Un día le pregunté sobre por qué no va a una pista, como la de Tocancipá. Me dice que le da miedo, “Es que sí me han dicho, vamos a Tocancipá llevamos la moto en un tráiler y vamos, pero ah que pereza, de pronto, de pronto, es que me da miedo Tocancipá”, le pregunto si es por toda la gente que se ha estrellado. Me dice que no, que es porque hay mucha gente en la pista. Trato de convencerlo diciendo que no es que vaya a montar con otra gente de otra categoría distinta a la suya, no va a correr contra motos chiquitas, ni con motos de carreras, pues cada uno de ellos salen a pista con su respectiva categoría. Él me pide que le explique bien como es la organización. “son 3 sesiones por día y cada sesión son 18 minutos, suficiente marica, eso te gasta una slick”, a lo que me responde, “no marica yo sé que eso es suficiente yo di cuatro vueltas guevón y estaba mamado”. El tema de la conversación se deriva en otras cuestiones, pero me queda resonando que un entorno seguro como una pista de carreras le dé más miedo que una pista que no es de

carreras. Más adelante en la conversación inserto la cuestión del peligro y el miedo para entenderlo mejor.

Yo: ¿A vos no te da miedo caerte guevón?

Alejo: Me da miedo salirme en una curva

Yo: has visto la caída cerca alguna vez (una forma de preguntar si ha estado a punto de caerse)

Alejo: Una vez que me metí en uno de esos bachecitos, que hay, se movió (la moto) pero así cerca, cerca, cerca así no, no. Miedo caerme, sí me da terror y cuando voy en las curvas rápido me da miedo, o sea, yo sé que podría entrar más rápido, pero es el susto de: juepucha voy muy rápido, entonces freno y cuando voy en la curva digo, jueputa voy muy despacio hubiera entrado más rápido. Sí, miedo sí me da, pero mucho de la cosa de caerme es más el miedo de jueputa voy a dañar la moto, sí porque si uno se arregla (físicamente), si es que no es muy grave, pero ¿y la moto?

yo: marica ,yo digo todo lo contrario, la moto se arregla, uno no

Alejo: la moto no se arregla, toca comprar una nueva

Yo: bueno compra una nueva

Alejo: ¿y la plata? (me mira cuestionándome)

Yo: o el seguro, el seguro cubre eso

Alejo: sí pero hay un límite hasta que el seguro diga, ya no te aseguro más, yo tengo dos pérdidas totales

Yo: Conseguí otro seguro

Alejo: No, el mejor seguro es sura, ¿uno consigue un seguro para que no le paguen nada?

El fin de semana contaba Rojas que ha perdido dos dedos del pie en un accidente, o un dedo, se accidentó en la moto. La moto estaba asegurada, pero cuando fue a cobrar el seguro, le dijeron no, que el seguro lo compró la mamá

Yo: Menos mal el seguro lo saqué yo

Alejo: (Me corrige) no es tanto eso, es que el seguro es tan malo que te hace esas trampas para que no lo cobres, pero mira que sura siempre ha sido muy... como que no les importa

Yo: Parce mirá que ese tipo de caídas son lo que me dejan pensando a mí, cosas que te comprometen partes del cuerpo y que nunca pueden ser igual, este mán (refiriéndome a un amigo) se calló en Tocancipá y el mán no puede abrir bien la mano del gas (no puede girar bien la mano del acelerador)

Alejo: De todos modos, en estos días veía un video, de hecho vos no podés ir con la muñeca abierta

Yo: El mán no puede meter los cambios, bien, tiene que hacerlo con el talón

Alejo: sí no, pero esas caídas han sido sin protección

Yo: no, han sido full traje, pero botas w2 (las que yo tengo)

Alejo: no pues, la caída no tanto... yo no pienso que me voy a volver mierda, yo no pienso que me vaya a pasar nada a mí, es más, yo digo, si me caigo, pues no me pasa nada, es mi idea, osea tengo dos opciones, o me muero o no me pasó un culo, pues sí unos golpecitos, de pronto me quiebro un brazo, osea cosas que se pueden pegar, que el cuerpo puede

reparar fácilmente, no tanto como esas de movilidad que lo dejan jodido a uno. Yo pienso que si me caigo y estoy en un accidente, osea, seguramente me voy a matar, eso sí lo tengo en mi cabeza y listo y no, y yo digo que de pronto una vez voy a estar... es que mirá que nosotros corremos muchos riesgos y cuando estábamos dando la vuelta TT hay unas curvas que son muy cerradas y que chimbamente uno entra ahí a 130 a 120 a lo que vaya y uno no alcanza a ver el, que hay más delante de la curva, imagínate que hay un carro ahí despacio, uno se mete o se para y sale pa otro lado, porque uno no alcanza a ver el vértice, y si viene despacio está ahí justo ahí escondido y te das (sube el tono de voz con emoción), o toca pararte y salirte, y eso es lo que puede pasar, pero no, no miedo de eso... no me... es dañar la moto, y después, no jueputa ahí la motico (hace un tono de lástima).

yo: No marica, yo cuando me caí, yo miré la moto partida a la mitad y yo dije, no, mejor vos que yo, me importó un culo, lo importante es que estaba vivo

Alejo: pero por que vos te golpeaste duro

Yo: pues relativamente

Alejo: mirá que yo si pienso que si me estrello guevón lo que me duele es la moto, porque mi idea es me morí o no me pasó nada, esos son mis dos opciones, y a ninguna de las dos les tengo... como que no me importa, si me muero pues me morí, de algo nos tenemos que morir algún día. Guevón mirá que no... miedo sí a las curvas si le tengo, a caerme ¡ay! que me salga y se dañe la moto. Hay una cosa, es que vos no podes tener miedo a morirte porque eso no te va a doler, si te moriste te moriste, osea, vos no vas a estar, ay marica me morí. Obviamente lo malo de eso es que los que sufren son los que se quedan, tu familia, tus papas, tus amigos, tus seres queridos, eso es lo único. Lo mejor que le puede

pasar a uno es matarse, que sea así ya (chasquea los dedos). Marica si está la agonizada y todo, uy sss bravo pues, seguramente uno querrá como despedirse como cosas que no va a lograr, pero igual pues se apaga la luz y ya tin, nunca pasó, eso vale huevo. Lo feo de los accidentes que ojalá no me pase, es, vos sabés como muestran todo esos videos, y no a nadie le deseo eso, esos videos de la gente ahí como, partida a la mitad o ahí acabada, muerta, esos hijueputas que va... eso sí me da rabia, gente que va a grabar y eso se empieza a volver viral

Yo: “vos has visto eso acá en Colombia cómo accidentes así?”

Alejo: “¿de motos? Sí han grabado grupos que han hecho la TT que se han... moticos chiquitas, que se han trillado, y un man muerto ahí y la vieja muerta, descuartizada, no sí cosas así, en videos y fotos que mandan pero a mí no me da miedo eso, eso es mentira uno no puede decir, ay voy a mirar eso y voy a coger escarmiento (agrava la voz como queriendo decir que es una idiotez) nooo, eso le pasó a otro, eso no me está pasando a mí, lo único que me da miedo y que nunca me gustaría es quedar ahí tirado y que las fotos, los videos, pero por los que se quedan, osea es horrible guevón, esos que se matan en moto y después está ahí todos vueltos mierda, y empieza a circular eso por internet, marica cuando le llega a la familia bueno ya sufriendo por que se murió y ya después esos videos y esas cosas super gore, no guevón.

Alejo: sí guevon porque es que digamos en Tocancipá no me voy a matar (le dirijo una mirada de incredulida) ósea, más fácil va a pasar en una TT o corriendo en la calle. Es menos riesgoso uno se mata en cualquier lado con cualquier cosa. Pero ahí digamos es menos riesgoso que montar en la calle, como Street racing es más riesgoso que en un autódromo, pero... ahí me da más miedo pero ahí me puedo caer y se daña la moto

Yo: lo mismo pasa en la calle, si se cae se daña la moto,

Alejo: sí pero yo no me veo cayéndome en el Lago, (se ríe y añade) sino yo veo que un autódromo es más exigente, es más rápido aun entonces entre más velocidad el riesgo de caerse es mayor, fácilmente uno se lo puede... mirá que en las curvas del Lago yo no veo que a uno se lo pueda comer la curva, yo ya lo veo muy duro, uno eso ya lo tiene medido, y uno no se excede y no lo veo comiéndome, mientras que en Tocancipá yo si veo que muy fácil uno se excede un poquito y se sale y se vuelve mierda la moto. A este guevón del video, no le pasó nada, se habrá roto una costilla eso no es nada, pero la moto... (se refiere a un video que circuló sobre una caída en Tocancipá) ,hace una pausa, entonces esa es la cagada, porque cuanto tiempo va a estar sin moto cuando la va a arreglar, pérdida total, no pérdida total, osea es todo eso, y por más pérdida total, y que te la cubra, pues tenés que poner plata para comprar una nueva moto, entonces la moto es el problema para mí.

A pesar de la forma violenta y explosiva que percibo en su forma de montar, Alejo teme, le provoca miedo, y lo acepta. Esto es muy distinto a Pedro, que no lo admite y dice que monta con seguridad. Vale la pena hacerse la pregunta de qué tipo de miedo es este. Claramente la forma de montar de él no deja en evidencia una conducción nerviosa, más bien todo lo contrario. En lo videos que ha subido y las veces que lo he visto correr en persona, no hay un solo instante en donde parezca que se congela su cuerpo o que la moto se va ancha y pierde el curso, él es capaz de acelerar antes que varios de los del TT sobretodo en curva, confía en que su moto no lo va a defraudar, y hasta ahora no ha pasado. Este es un miedo distinto al pavor que llena el cuerpo cuando se ve que no se es capaz de tomar una curva, cuando se duda demasiado de las capacidades propias y de la moto.

Además, tal vez tiene que ver con el punto específico del miedo, el cual no es en sí morir ni perder alguna parte del cuerpo, sino perder la moto y verse envuelto en trámites con el seguro o tener que entrar en una situación económica difícil para volver a tener moto. Él no pone en duda que ésta es la peor consecuencia de una caída en la moto, puesto que corporalmente puede resultar en dos consecuencias distintas las cuales no son malas desde su punto de vista. La primera es la muerte, la cual no es un problema porque uno verdaderamente no es consciente de esta, es un estado de no existencia. Por ende no hay que temerle a algo que no se experimenta. La segunda es que se rompa un brazo, una pierna o algo que sea fácil recuperar por medio de una operación y reposo. Sin embargo, yo traté de recordarle que las consecuencias pueden ir más allá de lo que se puede arreglar, pero esto poco le importa, porque en últimas esta es la conceptualización del peligro que hace, arbitraria y selectiva, deja por fuera factores que podrían ponerla en duda argumentos que puedan criticarla. Lo importante es que su conceptualización o narración se mantenga en pie, no se desmorone por argumentos en su contra, no se debata ni se ponga en cuestión. Para él es innegable que esta actividad puede causar la muerte, pero la forma que él se enfrenta a esta idea es normalizándola, entendiéndola como algo que eventualmente sucederá y este hecho no debería de dictar lo que se hace o no en vida, no debe constreñir las experiencias que se tienen haciendo actividades peligrosas. Estas ideas resuenan con los pensamientos de Aguilera y Gonzales sobre la muerte: “la muerte es el gran proyecto, el fin totalizador. En la muerte acaba la conciencia del hombre diluyéndose en lo desconocido... es el punto cero de nuestro mundo, el punto que no podemos aprehender del que habla Ernest Bloch.” (Aguilera y Gonzales, 2009 p.2). en estas palabras, estos autores dicen lo que Alejo mismo parece reflexionar sobre la experiencia de montar, que la muerte es imposible de experimentar e imposible de evitar, siempre viene. De hecho, Alejo varias veces ha expresado que uno se puede morir en la casa o esperando en un semáforo, no hay necesidad de ir muy rápido para que algo malo suceda. Se

existe para el placer de montar y las consecuencias fatales del deporte o el futuro, no interesan, es más importante disfrutar el momento actual. No interesa una vida larga sino llena de goce. El verdadero terror es que no se pueda disfrutar de la moto y que no se pueda gozar en ella.

Siguiendo con la postura filosófica de Aguilar y Gonzales, estos argumentan que la muerte es un fenómeno que es imposible de experimentar en carne viva, va más allá de los sentidos, debido a que esta elimina cualquier forma y medio de experimentarla. Por ende la única forma de conocer la muerte es por medio del otro que muere. (ibid: 3). Este cuerpo que antes era una persona puede llegar a ser yo, a mí me puede llegar a pasar esto mismo que le pasó a él, pues todos nos dirigimos hacia el mismo final así sea a distintos ritmos. Pero Alejo no lo mira así, él ve el muerto pero no se ve a sí mismo en él, es una disociación que admite hacer a propósito, y que intuyo sirve para evitar generar un miedo más allá del necesario o del que ya tiene a la hora de montar.

Ubiquémonos en momentos después de un hipotético accidente. En un principio es empíricamente indudable, sí el que está tendido al lado de la vía con una manta encima, no soy yo, no me pasó a mí. Sin embargo, murió haciendo la misma actividad que yo hago. Pero esto no interesa, no en el caso de la narración de Alejo. Es este el paso argumentativo que evita hacer y que seguramente en una futura inspección sería negado como relevante. Él argumentaría que el muerto, fue aquel que no usaba un buen casco como él o que no sabía montar como él, en cambio él sí sabe, o que tampoco supo medir los peligros, cosa que él sí hace. Pero nada nos dice que la persona en cuestión del muerto tendido ahí no pensaba exactamente lo mismo, cosa que es probable, porque si hubiera pensado que era posible morir haciendo lo que hacía no lo habría hecho.

Mientras escribo esto Alejo ya lleva más de 4 meses sin moto, un tiempo que no había experimentado desde que la compró. Tuvo un problema con la garantía y actualmente está

preparándose para la batalla legal que se avecina. Ha hecho campañas en redes contra la marca y ha denunciado por medio de su Instagram a la empresa encargada de inspeccionar su vehículo. Tiene un problema de fábrica, pero no se la quieren cambiar. Le afecta y se le nota desanimado a veces, otras se ve desesperado, la falta que le hace tiene más consecuencias de las que yo hubiera esperado cuando escuché la mala noticia. Dice que se va a volver alcohólico. Una semana que lo vi llevaba varios días tomando por la noche, y luego de tomar varios tragos conmigo y el mecánico encargado de arreglar la moto, empezó a protestar sobre la marca y a demostrar la rabia que le daba no tener la moto. Que cómo era posible que esto pasara con una marca tan reconocida, decía, quejándose una y otra vez, cambiaba las frases y escogía otras palabras pero su mensaje y frustración eran los mismos hora tras hora.

Lo que está viviendo Alejo, es justamente lo que temía: no tener moto. Esta situación también la teme Octavio y así como en la teoría o narración de Alejo, para este el no tenerla, juega un papel central en su concepción del miedo, más no la determina tanto como en el caso de Alejo. Octavio teme no tener moto, pero teme más lastimar a su familia. En cambio Alejo, no tiene esposa ni tampoco vive con sus padres, es independiente y soltero, su única responsabilidad es sí mismo, o así lo suele expresar. La moto juega un papel vital en su vida, es parte de lo que él es a un nivel distinto que el de Octavio y Pedro, el quitarle la moto parece ejercer una violencia sobre su forma de ser y existir en el mundo.

Lo mismo no parece ser cierto para Pedro ya que este tiene una moto de carreras que en un principio podía ser usada en la calle, pero que lo dejó de ser después de varias modificaciones. Él no tiene la necesidad de usar su moto todos los días, ni de ir a trabajar en ella. Al día de hoy su moto solo rueda en distintas pistas nacionales. No volvió a ver calles porque las llantas de carreras se gastan más fácil y son mucho más caras. Alejo sale a paseos con su moto, la monta todos los fines de semana y todos los días para ir al trabajo si no llueve. Él dice que le hace falta sacar

adrenalina, es parte fundamental como medio de transporte y forma de relacionarse con la rutina diaria de viajar hasta el trabajo. Los días que no la monta son raros, los días en los que Pedro monta su moto son contados.

Las narraciones, historias y conceptualizaciones anteriores nos muestran formas de caracterizar y entender al peligro de una forma dada que ayuda a un fin particular: el de ser competente corriendo en moto. Está la ausencia de peligro en Pedro. En Alejo la parencia de este pero la falta de su consecuencia y en Octavio una racionalización y por ende control de este. En todos parece funcionar como una estructura que aprehende y negocia la cuestión siempre latente del peligro de correr en moto. Las actitudes respecto a él permiten la performatividad del cuerpo y la disposición mental a la hora de montar moto. Nadie piensa que se va a morir en el momento en el que decide salir a montar, mete la llave en la moto, mueve el switch y deja rugir el motor, de lo contrario no sacarían la moto, no andarían tan rápido. Pero para que esto sea posible, para que la actividad se pueda llevar a cabo, se necesita un cuerpo de conocimiento fundado con experiencias individuales y grupales que de alguna forma sirve para explicar cómo es que yo, el piloto, no me voy a morir o a lastimar montando. Cómo es que el accidente es algo que le pasa a otro, no a mí, porque yo creo estas cosas sobre el riesgo y tengo tales actitudes a la hora de montar, porque me dijeron, porque aprendí, porque yo creo que la vida es disfrutar, porque igual todos nos morimos o porque yo tengo miedo.

Lo que hacen estas tres personas es una escritura sobre el peligro. No en cuanto forma física de plasmar símbolos que comunican algo, sino en cuanto al uso de símbolos como un modo de dar significado y sentido a la experiencia (Rapport 1997: 45). En este caso, la forma en la que se trata el peligro en la *motovelocidad* es dotada de sentido por las historias que se cuentan, las posiciones que se dejan claras, los consejos y todas estas palabras estructuradas a partir de la posibilidad y presencia del peligro dentro del deporte. Esta narración es la forma de otorgarle sentido a la

actividad. La escritura que he tratado de plasmar al intentar describir las experiencias de estos tres individuos refleja las construcciones que tienen ellos del mundo que los rodea, en particular en relación con una actividad inherentemente riesgosa. Así, el mundo de la montada y ellos en él, son creados con sus propias palabras (cfr. Rapport 1997: 47). Este sentido no viene dado desde afuera, no es una estructura que los coacciona o hace pensar de esta u otra manera, es la persona en calidad de “poeta” que señala Rapport (1997) la que en últimas crea el sentido de su propia experiencia a partir de retazos tomados de varias partes y en varias épocas del trayecto de vida individual. Podríamos decir que la experiencia es desorganizada, un caos que dificulta el ser simbolizado o capturado en palabras. Sin embargo, las personas con las que trabajo han podido sortear esta dificultad y yo a la vez he intentado plasmar esa experiencia capturada y filtrada para poder entender sus motivaciones.

Entonces las narraciones son además de una forma de construir el mundo, una forma de construirse a sí mismo en él. Es por este medio y no por otro en el que se elabora lo que uno es, una suerte de yoidad que no se saca una narrativa del interior, se la crea a medida que se habla. Se construye el mundo que se ocupa, la forma en la que yo lo ocupó y por ende se le da sentido a la existencia.

Estas narrativas son contingentes (Rapport, 1997, p.49). Cambian a medida que se vive, porque narrar hace parte de vivir. Es claro que Octavio no ha elaborado la misma narración por todos estos años, él admite que son los golpes, las caídas, lo que al final le ha hecho tener conciencia de la actividad que ejerce. En un principio no andaba con casco y montaba inclusive a altas velocidades dentro de la ciudad. Pero ya no hace nada de esto. Contar y contarse es un proceso universal del ser humano en el mundo, dice (Rapport, 1997. p.52) por ende se puede entender que es un proyecto nunca terminado siempre en revisión. Pero el autor en cuestión diría que más que un proyecto, este es una obra de arte, porque por medio de símbolos se hace interpretable el

mundo humano (Rapport, 1997. 47) y al igual que una obra, esta tiene distintas interpretaciones. Sin embargo, parece más como si lo que tuviera de arte estas narraciones no fuera la interpretación subjetiva que hacen los receptores, sino el trabajo artesanal creativo, fragmentario y funcional de...falta concluir la frase. Las narraciones con las que trabajo en este capítulo y en los otros, tienen en común un propósito y un fin claro. Sirven para montar mejor, ser más rápidos, toma cierta reflexividad formarlas y están siempre compuestas de diversas influencias y corrientes.

Así, desde lo que plantea Rapport puedo decir que Alejo pinta con sus palabras un cuadro que captura un retazo de su realidad. Sí, él admite que un accidente puede terminar en una mutilación, o la agonía moribunda. Sin embargo, esto no hace parte de su narración, el cuadro que pinta no mira esta parte del paisaje, lo deja por fuera, no solo porque es desagradable, sino porque no funciona para montar mejor. Toda narración es discriminativa.

cuando se crea el mundo y el individuo en el por medio de una narración, a la misma vez se crean límites, detrás de estos ya no hay entendimiento, ni recursos lingüísticos (Rapport, 1997, p.49) él recalca que esto es llamado vocabulario final. Alejo reconoce el límite que tiene su vocabulario o mejor, su esquema de experiencia. Esto entra un poco a contrariar lo que propone Rapport, en el sentido de que Alejo es capaz de salirse de su narración y reconocerla como incompleta, cosa que no podría ser posible desde esta teoría hay que matizar más, no quieres cazar una pelea directa con el autor, puedes ponerlo mejor como posibilidad. Sin embargo, él parece ser el único capaz de hacerlo dentro de mis entrevistados, el resto parece estar confinado a su narración, incapaz de vislumbrar sus límites.

Octavio tiene una serie de herramientas narrativas como la de evitar montar cuando se está afectado emocionalmente o cuando no se tiene ganas. Es tal vez la narración más creativa de las

tres, porque es capaz de generar una serie de leyes que mantienen a raya el accidente y le procuran seguridad a la hora de montar. Si Alejo pinta un cuadro, un paisaje estático, Octavio construye una máquina de palabras que, si se opera bien, dará como resultado una montada satisfactoria. Pedro crea un cuadro aún más resumido, más enfocado y con menos cantidad de detalles, cuya virtud y funcionalidad está en esa misma falta de elaboración. Tal vez es su dedicación la que mantiene a raya el peligro al habituarlo a la velocidad, pero lo importante es que esto no entra al argumento sobre el porqué no se cae, esto no sucede porque él no pensó en ello.

Miedo y riesgo

El riesgo es la base del miedo, es el que lo provoca y le da nacimiento. No se puede temer a nada si no se percibe un peligro o riesgo. Sin embargo, estos riesgos no son universales, dependen de la cultura y la época en la que están insertos (Boscoboinik, 2016, p.122). Pero como encontramos en las narraciones de estos tres informantes, el riesgo es mucho más contextual y subjetivo de lo que pareciera que la definición de Bosconoinik podría hacer parecer. Tanto Pedro como Alejo y Octavio son personas que practican una misma actividad, pero aun así su contexto y posición dentro de estos hace que conciban el riesgo de distinta forma. Sus trayectorias individuales son diferentes y así mismo es lo que valoran. La autora dice que el peligro y el riesgo deja ver lo que es valorado en una sociedad, pero en el caso de ellos deja más bien ver lo que ellos como individuos valoran.

No se trata de un gran esquema que explica cada uno de los miedos. Si se necesita saber cómo operan en la voluntad de la persona, debe de revisarse justamente su narración subjetiva, no una macro que los acople a todos y cada uno. Es cierto que todos los motociclistas son presa fácil de una caída, en parte por la naturaleza del vehículo y en parte por la naturaleza veloz del deporte, pero esto no quiere decir que desde su punto de vista sea así. Nos encontramos entonces frente a

riesgos que develan formas distintas de entender qué tiene valor: la familia o el bienestar, la moto y su disfrute o simplemente el no-riesgo.

El miedo está ahí para saber cómo actuar en una situación de peligro, este está relacionado con la supervivencia (Boscoboinik, 2016, p.123). Sin embargo, las reacciones de supervivencia a bordo de una moto, no tienen mayor utilidad, es más, estas pueden generar más problemas de los que solucionan. Pedro habla de que hay que aguantar y evitar tener estas reacciones automáticas ya que son estas las que la mayoría de veces pueden llegar a ocasionar un accidente. Las reacciones ante el peligro como frenar donde no se debería, frenar muy duro, poner los pies en el piso, entre otras, sólo logra que se pierda el control de la moto y su trayectoria. Esta postura frente a las reacciones ante el peligro es mucho más presente en Pedro que en los otros, tal vez porque el reconoce que a él en algún momento le tocó lidiar con estos miedos de los que yo soy presa, sobre los cuales ya he hablado y ante los cuales me ha dado el consejo de evitar estas respuestas instintivas, sobre todo la de frenar a fondo abruptamente. El miedo es una emoción que debe ser educada. Aprender a montar es aprender a perder el miedo. Pedro ha repetido muchas veces que se debe montar hasta el punto en el que ir rápido ya no se sienta tan rápido, que sea una sensación con la que uno esté cómodo. Se debe uno amoldar a la sensación de velocidad y perder la sensación de peligro.

Hurato (2015: 6) cita a Bauman (2007: 46) cuando apunta que el miedo más básico y elemental de todos, el que nos define como humanos, es el miedo a la muerte. Pero este es un miedo que ha sido posible “exorcizar” en otras épocas por medio del “relato, rito y la representación” (Hurtado 2015: 7). Esta autora pone el acento en el concepto de mito, explica que éste organiza la realidad, y la dota de sentido. La vuelve aprehensible a la experiencia humana. Es este mito el que a la larga educa las emociones. Hace una época (que la autora no define) fue un esfuerzo colectivo, las iglesias, y la religión, daban las herramientas para entender la realidad, y poder así purgar algo del

miedo presente en ella, pero ya no es así, ahora está en las manos de cada uno de los individuos encontrar sus propias maneras de reinterpretar aquello que da miedo, en especial la muerte.

Hay una serie de leyes y técnicas que se deben respetar a la hora de montar *motovelocidad*, leyes y técnicas que son repartidas y aprendidas dentro el grupo, que son enseñadas por medio de consejos y que son la base para la conducción segura, pero a pesar de esto en ninguna instancia prometen la ausencia del accidente. El grupo con el que se monta no hace mucho para construir formas de aprehender el peligro. El miedo, no se reinterpreta ahí. Ya más arriba he dicho que no es un tema de conversación muy frecuente, y que no tiene tanta importancia como la técnica. A veces, y solo algunas veces, se vociferan opiniones como “de algo nos tenemos que morir”, “es que esas cosas pasan”. Pero al final es la tarea de cada individuo de tomar los retazos de las narraciones que mejor les parezcan y formar por medio de como diría Rapport (1997), su creatividad como poeta, un discurso que le permita pensarse a sí mismo en relación con esta actividad arriesgada. En relación con lo que decía Hurtado podemos encontrar que el componente interpretativo en mi caso de estudio, que es mucho más pequeño a lo que ella se está pensando, la fuerza interpretativa viene un poco de la comunidad pero más que todo del individuo. Nunca es un proceso totalmente individual, ni tampoco solamente colectivo. Pero tal vez podríamos estar de acuerdo con ella en que ahora el acento está puesto sobre el individuo.

Conclusión

Suele suceder que antes de empezar un trabajo, hay una idea más o menos clara de lo que va a salir de este. Se intuyen ciertos ángulos en la investigación, puntos que pueden llegar a ser interesantes o que pueden halar el desarrollo del trabajo. Cuando empecé a sumergirme en este mundo, quería entender la muerte desde los ojos de los motociclistas. Me interesaba su elaboración del concepto, intuía que tenía una importancia considerable debido a mi experiencia

del accidente en el que en una fracción de segundos antes del impacto pensé que mi vida iba a acabar. Esto me generó cuestionamientos sobre la actividad de montar y suscitó la duda de cómo era posible que la gente corriera por la vía de Medicanoa, si únicamente yendo en línea recta yo había tenido un accidente que me dio la sensación del fin. Ellos arriesgaban mucho más, por ende, era obvio para mí en ese entonces, que su noción de montar debía ir conectada con una idea sobre la muerte, y que cada acción y decisión iba articulada con ésta. Pero como hemos visto a lo largo del trabajo, el fenómeno era mucho más complejo de lo que yo tenía pensado. El resultado de esta investigación terminó siendo una corrección de mis ideas preliminares, una reformulación que en últimas me permitió entender mucho mejor la situación en la que están insertos los que corren moto en las vías públicas. Por un lado, la centralidad del cuerpo, de la actitud optimista y la disciplina, eran cuestiones que no había tenido en cuenta antes, por el hecho de que en ese tiempo no conocía ni había montado con un grupo que practicara la *motovelocidad*. Por otro lado, contrario a lo que pensé, el peligro resultó ser un tema elusivo cuya elaboración sostiene la actividad, pero no necesita estar siendo reelaborado en cada oportunidad posible.

Es importante tener en cuenta que fue aquí por donde empecé, el accidente me había dejado con una sensación que luego resultó refutada, la sensación de que la muerte o la concepción de esta era uno de los elementos claves dentro de esta actividad, un eje articulador. La cuestión es que podría haberme quedado ahí. Hubiera podido direccionar mis entrevistas hacia esto, y seguramente habría obtenido información que de una u otra manera se podría articular y argumentar en las varias páginas que tiene este trabajo, pero decidí que lo mejor era estar ahí, experimentar este peligro en carne propia, enfrentarme a las curvas que pensaba que incitaban una elaboración sobre la muerte, hacer la misma actividad que hacían las personas que me interesaba estudiar. El único elemento que me daría claridad sobre la investigación sería ponerme a mí mismo en la línea y en el riesgo. Antes de tomar esta decisión, mi idea era seguir montando,

pero aprender a mi ritmo sin forzarme ni exigirme, que este fuera otro elemento más de la investigación, pero no algo principal. Sin embargo, un día tomé la decisión de que el proyecto girara en torno a mi habilidad, que fuera este el elemento que me permitiera llegar a entender a los motociclistas, no solo sintiendo sino aprendiendo lo que a estos corredores alguna vez les tocó aprender. El volver a montar de nuevo (luego del accidente) me hizo caer en cuenta que hay sensaciones y frustraciones motivados en la interacción con la moto. Esto me animó a tomarme el proceso de aprendizaje como un eje importante de esta investigación

Es ese impulso y ese afán por aumentar mi experiencia y proeza lo que me llevó a explorar unas cuestiones que no estaban contempladas en un principio. La importancia del cuerpo y la posición sobre la moto, el concepto del límite que trabaja con las capacidades, y el peligro que es un tema latente cuya importancia solo sale a veces a flote. Aprender la actividad también lo ubica a uno en un lugar dentro del contexto, no se trata de un observador externo haciendo preguntas de cosas que no entiende o no puede siquiera imaginar, sino de una persona que está en un proceso de aprendizaje y por eso mismo tiene unos cuestionamientos, unas curiosidades y un deseo de mejorar en la forma de montar. Si bien es cierto que hay ciertas barreras y extrañezas que como antropólogo puedo llegar a poner y se puede notar que soy una figura exterior, el hecho de haber montado con ellos, de preocuparme por mi moto, por mi habilidad y mi seguridad, y de ponerme como un aprendiz, hizo que se abrieran unas puertas que generalmente no están disponibles a alguien externo a este mundo. De hecho, muchas veces en las interacciones que sostuve con los demás motociclistas, era frecuente usar el referente de la experiencia común de la moto para dar sentido a una observación sobre este mundo: “vos sabes que una cosa es andar en la ciudad con la moto parada ,otra es andarla acostando en las curvas”, “vos que has estado en el Lago sabés cómo es”, eran frases que escuché a menudo.

A pesar de que he argumentado la importancia de esta forma de investigación, debemos de tener en cuenta que hay ciertos vacíos en su aplicación aquí. Sí bien es importante el primer periodo de un proceso de aprendizaje, faltó el siguiente, en el que se solidifican las habilidades, se logra tocar rodilla con el piso, se empieza a ser competente y no se llega de último a la parada, en el que uno ya no es un aprendiz sino otro contrincante más. En un primer momento del proceso de aprendizaje se es plenamente consciente de habilidades y conceptos que después resultan naturales, es un punto en el que sí se pueden revisar varios detalles que más adelante no (por ejemplo, acomodar el cuerpo según la aceleración, moverse antes de la curva). En este punto se debe llevar un cuidadoso diario de campo, porque lo más probable es que a medida que se avance se vayan olvidando las sensaciones y elementos que exigía esta actividad. Es el primer choque corporal con la actividad, el período en el que el cuerpo se resiste a aprender y opta por rutas más intuitivas y menos direccionadas, este momento es sin duda importante. Sin embargo, igual de relevante es el periodo en el que se empieza a ser una persona más experimentada, el punto en el que se puede enfrentar a otros pilotos. El problema es que yo nunca pasé de ser un novato, y hay cosas que solo quienes logran pasar este umbral pueden experimentar. Por ejemplo, el alardeo: sucede en algunos momentos en los que se está comiendo, o descansando a un lado, los muchachos empiezan a compararse y retar a otra gente, “ah yo lo paso y eso que mi moto es más pequeña”, el otro responde “no papá, yo me tiro más duro”, los que escuchan la conversación generalmente les hacen bulla y los animan a probar sus habilidades. Los desenlaces suelen ocurrir días después, más no en ese mismo momento o no que yo haya visto. El perdedor suele excusar su fracaso en la capacidad reducida de su moto, un dolor corporal o algún carro que se le atravesó. Más nunca parece aceptar que de hecho el otro es mejor. Yo he sentido la necesidad de no dejarme pasar, pero nunca de decir que alguien es más lento, ni de declararme mejor que otra persona. Esto puede ser parte de mi personalidad, pero también puede ser parte de un habitus

que viene en un estado específico del desarrollo de la habilidad. Tengamos en cuenta que para pasar a alguien se debe tener confianza en sí mismo y se debe creer que hacer el movimiento es posible. Tal vez esta sensación de confianza en sí mismo se manifieste también en alardeos cuando se está descansando en grupo y aparecen los retos.

Otro elemento que nunca pude experimentar, fue lo que la moto comunica sobre el estado de agarre de la carretera. Compañeros míos comentaban que sentían que la moto se va, que se desliza o se mueve y que según el estado del asfalto, o la temperatura de la llanta, la moto se comporta de esta u otra manera. Pero es algo que ni siquiera es observable de forma visual, ellos pasan inclinados, acelerando, pero no se ve. Esto es una parte distinta del aspecto háptico de la moto que sí pude experimentar, es algo totalmente distinto a lo que me he encontrado yo, a lo que he podido sentir. Considero es una parte a la que no tuve acceso y podría haber servido para ampliar el concepto del Límite, puesto que el punto en el que se desliza la moto es el punto en el que está a punto de deslizarse del todo y perder contacto con el asfalto. Esto podría haber dado más información sobre cómo se tantea la habilidad disponible, cómo funciona esto sin recurrir a explicaciones abstractas.

Me habría gustado documentar mi cambio de concepción del peligro así como lo hice con los otros tres compañeros, pero lo cierto es que nunca logré formularla de una forma en la que me diera suficientes ánimos o confianza en la actividad. Cada día antes de salir a montar, tenía miedo, y cuando llegaba a la casa, estaba feliz porque sentía que había estado a punto de morir y no lo había hecho. Mis compañeros no entendían este raciocinio y todavía me dicen que si pienso que algo malo me pasa, si soy negativo, obviamente algo malo me pasará. Hubo un punto en mi recorrido en el que pensé que estaba formando una confianza estable, en el que me empecé a sentir invencible y ya me estaba convenciendo de mis capacidades, pero en esos días llevé la moto a la pequeña pista de Zarzal y me di cuenta que no era ni medianamente competitivo. Tal

sensación me llenó de frustración, y al forzarme a hacer cosas fuera de mi límite cometí un error, me lastimé una mano y dañé la moto. Cuando me recuperé, volví a montar y ese día la moto se dañó. Esta falta de práctica y constancia con la moto ha hecho que no pueda generar mi propia narrativa, una que me permita entender mejor el peligro al que me enfrento y lo que decido poner o no es riesgo. En vez de esto tengo esa sensación de incertidumbre y pesimismo que no me permite ser más rápido. Esto no solo lo digo yo, también es un análisis que hace Pedro de mí y de por qué no puedo ser mejor, dice que soy muy negativo.

Usar el cuerpo como herramienta de investigación permite considerar una serie de detalles que de otra manera o son difíciles de explicar, y entender, o son sensaciones de las que solo se puede hablar si se está en un estado de vigilancia a medida que se va aprendiendo o avanzando en la actividad.

A pesar de haber tenido un corto número de informantes, considero que ha sido suficiente para darnos una aproximación de lo complejo que resulta el concepto del peligro. Sin embargo, en cuanto a las narraciones por más distintas que sean la una de la otra, creo que solo se puede llegar a un nivel de combinación y elaboración de palabras y conceptos. Es decir, creo que las narraciones pueden ser limitadas, y en algún grado se podrían tipificar y clasificar si se contara con más, por ejemplo, hay algunas que niegan el peligro tajantemente, otras dicen dejaron claro que es algo con lo que se vive el día a día y no debería asustar, también están las que reconocen el peligro y lo mantienen a raya con la prudencia.

Algunos aspectos que me gustaría profundizar en un futuro se refieren a cómo influyen las relaciones con los seres queridos, su cercanía y distancia, y las responsabilidades con estos con la temeridad a la hora de montar. Si tener hijos o esposa hace que la actividad sea más difícil de

llevar a cabo. Se podría analizar la manera en la que se limita la capacidad de ignorar el peligro inherente de la actividad dependiendo de las obligaciones que se tengan afuera del deporte.

De igual modo con la edad, que de hecho es algo que uno de mis informantes sugirió en una conversación; que los jóvenes se estaban arriesgando más que los veteranos. He escuchado que los pilotos rápidos de la generación actual que corre en la Vía al Lago son más arriesgados y rápidos que nunca. En parte se suele decir que es porque sus máquinas son más capaces, pero también porque los jóvenes no se han caído tanto y no han visto la misma cantidad de accidentes que los más veteranos.

Sin embargo, este trabajo de una u otra manera muestra lo que toma ser practicante de *motovelocidad*. Las vicisitudes de su aprendizaje, vistas desde mi punto de vista, los peligros y la forma de entenderlos por el lado de mis informantes y la eterna lucha por querer e intentar ser mejor y más rápido que otros y que uno mismo. Es una ventana a una forma distinta de ser en el mundo, de habitarlo por medio de la disciplina, el disfrute carnal o por la necesidad básica de correr una moto de estas. En últimas mi intención era mostrar de qué se trataba este deporte, de cómo se sentía, y poder analizar estas sensaciones y aspectos a la luz de la antropología.

Bibliografía

Chiara, B. (2010). Learning to (be a) dance(r). 5th Annual Ethnography Symposium. Work, Organisation and Ethnography, 1-43.

Downey. (2014). Apprenticeship as a method: Embodied learning in ethnographic practice. Qualitative research 15 (2), 184-200.

Lancey David. (2012). "First you must master the pain": The nature and purpose of apprenticeship. Society for the anthropology of work review, 33 (2), 1-43.

Waquant, Loic (2006), Entre las cuerdas, Buenos aires Argentina, Siglo XXI.

Waquant, Loic (2014) Homines in extremis. Astrolabio, 12, 226-242

Marchand, Trevor H.J. (2012) knowledge in hand: explorations of brain hand and tool. the sage handbook of social anthropology, 260-269.

Antón Hurtado, F. (2015) "Antropología del miedo", methaodos, revista de ciencias sociales, 3 (2) 265-275. <http://dx.doi.org/10.17502/m.rcs.v3i2.90>

Andrea Boscoboinik (2016) "¿Por qué estudiar los miedos desde la antropología?", Arxiu d'Etnografía de Catalunya. n.16, 119-133.

Nigel Rapport (1997) "Individual narratives 'Writing as a mode of thought which gives meaning to experience'", 43-63.

R.M. Dilley (2002) "The problem of context in social and cultural anthropology", Language & Communication 22, 437-456.

Dilley. (fecha). titulo. noimbre revista, volumen, 30-40.

Aguilera y Gonzales (2009). "La muerte como límite antropológico. El problema del sentido de la existencia humana" *Gazeta de antropología*, 25, Artículo 56.

Bauman (2007) "Miedo líquido"

Dilley. (fecha). titulo. noimbre revista, volumen, 30-40.

Zygmunt Bauman. (2007). *Miedo liquido*. Barcelona: Paidos