

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ  
ESCUELA DE POSGRADO



**Título**

## **TEJIENDO EFÍMERAS LÍNEAS Y SOMBRAS**

Movilidad, Corporalidad y Visualidad durante la percepción de rutas en bicicleta por el sistema de tránsito en Lima metropolitana.

**TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAGÍSTER EN  
ANTROPOLOGÍA VISUAL**

**AUTOR**

Amador Jesús Castillo Durán

**ASESORES**

Mauricio Jose Godoy Paredes  
Gisela Elvira Cánepa Koch

Octubre, 2019

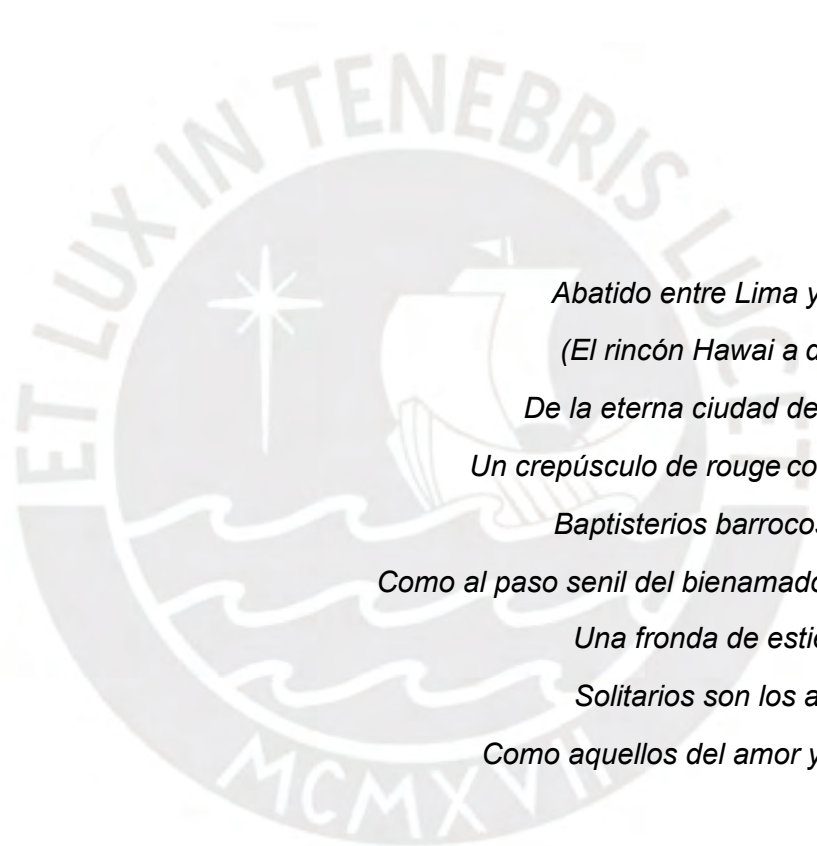
## **Agradecimientos**

A mi madre, por su amor y compañía, a mi padre, por su atemporal y vivo recuerdo. A los ciclistas 'mafiosos' por dejarme compartir un retazo de la experiencia del existir recorriendo las rutas. A los luminosos amigos por su disponibilidad, confianza y reflexiones. A mis seres más queridos que comparten, y compartieron, el júbilo y lo trágico de la inexorabilidad del viaje.



*Los ojos son testigos más exactos que los oídos.*

Heráclito de Éfeso



*Abatido entre Lima y La Herradura  
(El rincón Hawai a diez kilómetros  
De la eterna ciudad de los burdeles),  
Un crepúsculo de rouge cobra banderas,  
Baptisterios barrocos y carcochas.  
Como al paso senil del bienamado, ahora llueve  
Una fronda de estiércol y confeti:  
Solitarios son los actos del poeta  
Como aquellos del amor y de la muerte.*

Luis Hernández

## RESUMEN

La investigación explora en las relaciones, tensiones y disputas que emergen en la singularidad y problemas del tráfico vehicular, durante el posicionamiento de los ciclistas del colectivo de 'Lima Fixied Mafia', a lo largo del sistema de tránsito, del lugar etnográfico de 'Lima urbanizada'. Para la investigación se consideran los aspectos humanos y no humanos (máquinas) como determinantes de la constitución de lo social, pues las bicicletas, al definir la forma de moverse, permite también estudiar cómo las formas de movilidad encarnada, permiten generar relaciones y asociaciones significativas entre sujetos que comparten un perfil sensorial, u orden cultural de los sentidos.

El marco interpretativo de la presente investigación reflexiona a partir de la teoría fenomenológica del *embodiment* y el nuevo paradigma de la movilidad, a través de la etnografía visual. Considerando el entorno urbano, se presentan además doce cartografías producto del trabajo de campo que se desarrolla a partir del diseño metodológico de la etnografía sensorial, así como el video-tour, los mismos que permitieron la realización del documental etnográfico, donde se presenta el posicionamiento, las formas y aspectos propios de la socialización del colectivo de ciclistas, y su relación con el sistema de tránsito de las zonas céntricas de la capital del Perú.

## ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	6
i. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	6
ii. PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	11
iii. JUSTIFICACIÓN	12
<b>PARTE I: ESTADO DE LA CUESTIÓN Y MARCO TEÓRICO</b>	<b>14</b>
<b>1 MOVILIDAD SOBREMODERNA</b>	<b>14</b>
1.1 Movilidad sobremoderna en ‘Lima Urbanizada’	16
1.1.1 Paradigmas de la movilidad	18
1.2 <i>Wayfaring</i> : Movilidad como experiencia epistémica	19
1.3 Movilidad y ciclismo: Paradigmas, antecedentes y líneas de investigación	22
<b>2 EL CUERPO Y LA EXPERIENCIA DE MOVILIDAD</b>	<b>25</b>
2.1 Multiperceptividad y jerarquía cultural de los sentidos	25
2.2 Percibiendo las rutas: el lugar etnográfico	26
2.3 Movilidad incorporada: <i>Embodiment</i>	28
2.4 Mímesis y sentido del <i>embodiment</i>	31
<b>3 ETNOGRAFÍA VISUAL Y REPRESENTACIÓN DE LA CULTURA</b>	<b>34</b>
3.1 Etnografía en movimiento: El cuerpo, el movimiento y la cámara	40
3.2 Visualidad y sensorialidad: <i>video-tour</i>	43
3.3 Ciclismo y espacio representados: Antecedentes y referencias	46
<b>4 METODOLOGÍA Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN Y PRODUCCIÓN</b>	<b>50</b>
4.1 Tipo de estudio y consideraciones previas	50
4.2 Etnografía sensorial	50

4.3 Temas y subtemas de investigación	55
a) Ciclistas y sistema de tránsito	55
b) Movilidad, sistema y cuerpo	56
4.4 Fuentes de información	57
4.5 Técnicas de recojo de información: Instrumentos y aplicaciones	59
<b>5. PROPUESTA DE PRODUCCIÓN Y DESARROLLO DE LA PREPRODUCCIÓN</b>	<b>63</b>
PROPUESTA DE PRODUCCIÓN	
	5.1 Tema 63
	5.2 Sinopsis 64
5.3 Justificación	64
	5.4 Aportes 65
5.5 Viabilidad	66
5.6 Locación y sujetos	67
5.6.1 Locación: Lima urbanizada	67
5.6.2 Sujetos: “Lima Fixied Mafia”	68
5.7 Planteamiento y logística de producción	69
5.8 Diseño de producción para el registro audiovisual	70
5.9 Presupuesto y Cronograma de Trabajo	71
5.10 Tratamiento documental	74
5.11 Proceso preliminar documental	76
<b>PARTE II: TEJIENDO EFÍMERAS LÍNEAS Y SOMBRAS</b>	<b>79</b>
<b>6. LA MAFIA CICLISTA: SOCIALIZANDO PRÁCTICAS, INTERNALIZANDO RUTAS</b>	<b>79</b>
6.1 Lima Fixied Mafia: <i>Cycling</i> con Harold y ‘Los mafiosos’	79

6.1.1	Materialidad de la movilidad: La fija	81
6.1.2	Prácticas móviles distintivas	83
6.2	Encarnando al <i>rider</i> : corporalidad y tecnologías de distinción	84
6.2.1	El maillot y la 'piel mafiosa'	84
6.2.2	Forma corporal: El cuerpo como capital	86
6.3	Lo efímero en la experiencia móvil	87
6.3.1	Sintiendo la movilidad	87
6.3.2	Paradas sensoriales	89
<b>7.</b>	<b>TRASPORTE Y REGULACIÓN</b>	<b>90</b>
7.1	Transporte y sistema: Participando del movimiento	90
7.2	Sistema de transporte en Lima Metropolitana	92
7.2.1	Organización y estructura oficial	92
7.2.2	Regulación y entes reguladores oficiales	93
7.2.3	Normativa e infraestructura reguladora	95
7.3	Crisis del sistema regulador oficial	96
7.4	La otra regulación	97
7.5	Gestión del ciclismo urbano	98
<b>8</b>	<b>CYCLING POR EL SISTEMA</b>	<b>100</b>
8.1	Fuera de la bicicleta: Posicionamiento fijo e interiorización de rutas	100
8.2	Los <i>rides</i> : Socializando la percepción	101
8.3	<i>Cycling</i> en el tráfico: Posicionamiento, relaciones y estrategias móviles	103
	A) Locomoción potenciada	
	B) Copresencia	
	C) Movimiento	

D) Temeridad al timón y empoderamiento	
E) <i>Wayfaring</i>	
8.4 <i>Cycling</i> y regulación	108
8.4.1 Infraestructura reguladora	108
8.4.2 Entes reguladores motorizados	109
8.5 Estrategias corporales: Perfil sensorial	110
8.5.1 Tacto	
8.5.2 Olfato o Prana	
8.5.3 Sonoridad	
8.5.4 Vista	
8.5.5 Gusto	
<b>9 CYCLING CON CÁMARA</b>	<b>115</b>
9.1 Mirada documental: Observando y sintiendo la movilidad	115
9.2 Siguiendo la movilidad: <i>video-tour</i> y percepción participante	120
<b>10 REFLEXIONES FINALES</b>	<b>125</b>
<b>CONCLUSIONES</b>	<b>131</b>
BIBLIGRAFÍA PRINCIPAL	135
BIBLIOGRAFÍA COMPLEMENTARIA	141
FILMOGRAFÍA	145
PÁGINAS WEB Y PRENSA	146
<b>ANEXOS</b>	<b>148</b>
Guía de entrevista	148
Guía para el registro audiovisual	149
Cartografía LFM: Rutas <i>strava</i>	150



## INTRODUCCIÓN

### i. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

De la *Polis* a la *City*, la vida de los sujetos en el entorno urbano occidental, presenta la necesidad de desplazarse físicamente a distintos puntos dentro de esta. El ritmo de esta necesidad, los problemas que emergen, y las formas en la que se desarrollan soluciones a estos problemas, se dan desde un horizonte histórico, cultural y temporal, así como un marco socio-económico determinado pero común, más, la forma en la que los sujetos interactúan y operan durante el movimiento es lo que varía en cada entorno urbano.

El proceso de industrialización que comenzó en la Europa del siglo XVIII llevó a los sujetos a emigrar del campo a las urbes, obligando a estos a organizar sus vidas a partir de parámetros establecidos por el sistema económico-laboral. Esto se tradujo en un diseño urbano que permitió a la 'población', tener las condiciones (urbanización) para participar de la 'experiencia' del mundo moderno, en términos de Berman: "la experiencia del tiempo y el espacio, de uno mismo, y de los demás, de las posibilidades y los peligros de la vida que comparten hoy los hombres y mujeres de todo el mundo de hoy." (Berman 2000: 1).

El crecimiento demográfico y el éxito del motor a combustión llevó a reconfigurar el diseño y actividades de las urbes durante el devenir de la era moderna en occidente; así se generaron focos de actividades económica a donde la población se traslada de modo 'rutinario'. Se desarrolló y gestionó infraestructura y mercancías que permitan trasladar, de modo masivo, a los sujetos, y se promocionó mercancías que ofrecen exclusividad y comodidad en el desplazamiento.

Estos factores llevaron, en parte, a que el siglo XX se convierta en el siglo del automóvil, y ello involucró una serie de problemas y una forma nueva de entender la vida en la urbe: "Las ciudades son, por definición, lugares donde muchas personas y actividades se ubican juntas. Esta proximidad facilita interacciones positivas (...) también puede crear problemas, como el tráfico y la congestión del estacionamiento, los altos costos de la infraestructura, como carreteras y estacionamientos, además del ruido y la contaminación del aire." (Litman 2014: 56). (Trad.).

En el presente, el paisaje urbano de las metrópolis 'modernas' es el de ciudades diseñadas y proyectadas para el automóvil. Esta forma paradigmática de entender y gestionar el

desplazamiento urbano de la población, ha generado diversos problemas, que: “no son inevitables, ya que al ser causados por vehículos motorizados, no por personas, se pueden resolver mediante el control de los viajes en automóvil.” (En Litman 2014: 56). (Trad.).

Para el enfoque de la investigación se parte de tres ejes: movilidad, cuerpo y sistema. Las condiciones de la posmodernidad y el marco neoliberal, obligan a los ciudadanos a desplazarse dentro de la ciudad, haciendo uso del ‘transporte’ como forma paradigmática de movilidad, y con ello ya forman parte del problema: “En primer lugar, debe decirse que los efectos perjudiciales de la congestión caen sobre todos los habitantes de las urbes, en términos de deterioro de su calidad de vida en distintos aspectos, como mayor contaminación acústica y atmosférica, impacto negativo sobre la salud mental, y otros. Por lo tanto, de una forma u otra, nadie queda inmune a sus consecuencias.” (Bull 2006: 40).

Este paradigma ‘tradicional’ (Urry y Sheller 2006) se interesa por de la racionalidad económica del viaje, y desarrolla como solución a esta necesidad, mercancías como medios de transporte humano, como el automóvil que es el emblema de la ‘movilidad sedentaria’:

“El nuevo paradigma (de la movilidad) reconoce el único e importante rol que caminar, montar bicicleta y el tránsito público juegan en un sistema de transporte eficiente y equitativo, y así se aplica una jerarquía de transporte sostenible que garantiza que, cuando los recursos (espacio vial, tierra y dinero) son limitados, las políticas favorecen los recursos eficientes en comparación con los modos de uso intensivo de recursos. Esta es la clave para crear sistemas de transporte sostenibles.” (Litman 2014: 59-60). (Trad.)

Estas ‘mercancías’ son reguladas, en su movimiento, por la normativa del ‘Sistema de Transporte Terrestre’, prometiendo la efectividad, comodidad y seguridad del viaje, pero el viaje en automóvil genera más problemas como: “demoras de congestión en otros vehículos, y las carreteras más anchas y el mayor tráfico de vehículos crean el llamado efecto de barrera, condiciones degradantes para los modos de transporte activos (caminar y montar en bicicleta). Esto reduce la movilidad para quienes no viajan, y al desalentar el caminar y andar en bicicleta, dificulta la salud y el estado físico del público.” (Litman 2014: 56-57). (Trad.). Esto hace evidente una crisis del modelo hegemónico o tradicional.

La relación actual entre los sujetos y la movilidad en entornos urbanos, evidencia una distinción entre el viraje al “Nuevo Paradigma de la Movilidad” en el llamado ‘primer mundo’, con respecto a los países del ‘tercer mundo’: “Una característica que agrava la congestión en América Latina es la marcada preferencia de las personas por usar el automóvil. (...). Los habitantes de las ciudades del mundo desarrollado son menos propensos a ocupar sus

automóviles para desplazarse a la oficina en las horas punta de la mañana. Claramente, se hace una distinción entre la propiedad de un auto y su uso en situaciones en que se generan dificultades mayores.” (Bull 2006: 36).

El transporte vehicular motorizado es fomentado también por un imaginario asociado al estatus económico, produciendo en los sujetos una internalización y normalización del transporte como la forma de ‘moverse’ en la urbe:

“En América Latina, el automóvil todavía es considerado no sólo un medio de locomoción, sino un indicador de la ubicación de su dueño en la sociedad. Quien maneje un BMW será considerado superior a otra persona que se desplace en un Suzuki. Quien llegue a la oficina en un automóvil, en lugar de autobús, es considerado un individuo que ha escalado en posición social. El prestigio que acarrea ser automovilista incide con fuerza en los volúmenes de tránsito.” (Bull 2006: 37).

Como respuesta a esta forma hegemónica y en crisis, se desarrollan sistemas de transporte público masivo y “formas de transporte sostenible” (Litman 2014), las cuales parten de una racionalidad que jerarquiza la *movilidad* antes que el *transporte*, proponiendo el siguiente orden: “Caminar, bicicleta, transporte público, taxi, autos compartidos, auto privado” (Litman 2014: 59). (Trad.). Más, si bien se considera el ciclismo, pero, para su práctica regulada, se parte de la misma racionalidad del transporte motorizado: vías exclusivas.

En el caso de Lima encontramos un deficiente sistema de transporte público masivo, caracterizado por su informalidad y, además, una pobre infraestructura para el transporte privado, el mismo que se incrementa<sup>1</sup>, por lo que se producen tensiones para el acceso a las formas hegemónicas de moverse en la ciudad<sup>2</sup> y sus espacios dedicados. Tales tensiones, producto de la necesidad, llevan a los sujetos a someter sus cuerpos a la experiencia y racionalidad del transporte, que tiene como resultado, una ‘experiencia corporal’ condicionada de los espacios de la urbe (aislamiento); Además de una

<sup>1</sup> El informe estadístico presentado por el INEI, sobre el indicador de transportes, evidencia un dramático incremento del parque automotor en Lima desde el año 2004 al 2012, lo que revela una tendencia al alza. Fuente: <https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/transport-and-communications/>

<sup>2</sup> De acuerdo al documento: *Transporte urbano: ¿Cómo resolver la movilidad en Lima y Callao?* (2016), presentado por el observatorio ciudadano “Lima como vamos”; el transporte es el segundo problema más importante de la capital, después de la delincuencia. Fuente: <http://rpp.pe/lima/obras/el-75-de-limenes-se-movilizan-en-transporte-publico-y-el-25-viaja-2-horas-noticia-992721>

‘percepción’ del viaje limitada por el paradigma del transporte, maltrato físico y psicológico, tensión, consumo de tiempo de vida y mayor causa de muertes, violentas o lentas.

Por ello, el cuerpo para la investigación es asumido como: “epicentro de la experiencia móvil, vehículo afectivo a través del cual percibimos el lugar y el movimiento, y construimos geografías emocionales. Entendemos también que cada medio de movilidad y transporte, proporciona diferentes experiencias, actuaciones y posibilidades, así como la presencia de una relacionalidad sensorial entre los medios de viaje y el viajero.” (En Urry y Sheller 2006).

En Lima, las formas ‘alternativas’ son marginalizadas por la gestión del tránsito urbano gubernamental<sup>3</sup>, a través de una pobre infraestructura dedicada a estas y la falta de conexión de las ya existentes<sup>4</sup>, como las ciclovías<sup>5</sup>, además de un imaginario asociado al riesgo<sup>6</sup> y a un determinado estatus económico como ya vimos. Esto replica y fomenta el círculo vicioso que mantiene la dependencia del automóvil en las urbes, agravando el problema, que lo padecen más precisamente aquellos excluidos del transporte privado a motor a combustión: Cuadro (Litman 2014: 59).

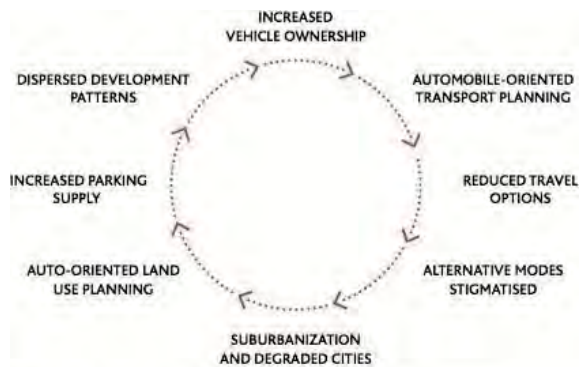
<sup>3</sup> La promoción del ciclismo urbano es parte de la gubernamentalidad neoliberal pues promueve la práctica dentro del marco de vida saludable, más, esta relación entre la práctica móvil y las políticas locales que buscan fomentarla como parte de una forma de gobierno, no es característica únicamente de la ciudad de Lima. Es de especial interés el caso de las “Ciclovías de Bogotá”, (Sergio Montero - 2017), donde, a partir del proyecto experimental de cierre de calles los domingos, para convertir las avenidas en ciclovías momentáneas, durante el periodo de alcaldía de Antanas Mokus (2000-2003), y su posterior expansión y réplica más allá de la región y luego su reconocimiento internacional como “Mejores prácticas”, se pudo estudiar cómo: “El reconocimiento mundial es importante en el contexto de la política y planificación urbanas, porque legitiman ciertos modelos como formas apropiadas de gobernar, organizar y gestionar el espacio urbano tanto en las ciudades donde aparecieron originalmente como en las que las adoptaron.” (Montero 2017: 112). (Trad.). Esta política de gobierno se puso en práctica durante el periodo de la alcaldía de Susana Villarán (2011-2014), y actualmente se encuentra restringido a la ciclovía de la avenida Arequipa durante las mañanas de domingo, caso similar es el proyecto “Al damero de Pizarro sin carro”, que es el proyecto que desarrolla la actual gestión municipal de Lima, todos los últimos domingos de cada mes a través del colectivo institucional ‘CicloLima’.

<sup>4</sup> El mapa interactivo de ciclovías, desarrollado por el colectivo “ciclovías de Lima”, se evidencia la falta de conexión entre las escasas vías exclusivas para el uso de la bicicleta en la ciudad. Fuente: <http://www.cicloviadelima.org>

<sup>5</sup> El informe “Ciclo-inclusión” (2015) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), establece que Lima ocupa el penúltimo lugar en la lista de ciudades para ciclistas en América Latina y el Caribe. Este documento señala que en la capital peruana solo el 0,3% de personas se transportan con una bicicleta y existen 141 kilómetros de vías para los ciclistas. Fuente: <https://redaccion.lamula.pe/2017/03/14/lima-es-una-de-las-peores-ciudades-para-los-ciclistas-en-america-latina/greciadelta/>

<sup>6</sup> De acuerdo a la encuesta realizada por Ipsos Perú referente al uso y percepciones de la bicicleta en la ciudad de Lima (09/2017), el 50% de los encuestados afirman que el motivo más importante que los aleja del uso de la bicicleta como modo de transporte cotidiano, es el miedo a ser atropellados. Fuente: <https://elcomercio.pe/lima/transporte/impide-limenos-vayan-estudiar-bicicleta-noticia-476973>





This figure illustrates the self-reinforcing cycle of increased automobile dependency and sprawl.

Pero, además, las tres características propias del tráfico en la ciudad de Lima, a saber: “i) La poca separación entre autos; ii) aumento de velocidad en luz ámbar y iii) temeridad al manejar” (Pacífico Seguros - Tracklink Octo 2017), producen tensiones singulares entre automovilistas y ciclistas, quienes, al asociarse en colectivos, desarrollan prácticas para enfrentar esta situación y reclamar un espacio dónde participar de la circulación por el sistema regulado de transporte, que se traduce en disputas por el espacio en las pistas<sup>7</sup>.

En el mundo occidental, el ciclismo no es solo una actividad deportiva, sino que forma parte de la historia personal y el desarrollo de países, pues la máquina y el ciclista constituyen el paisaje urbano y social. En América Latina, exceptuando el caso de Colombia, el ciclismo es entendido y asociado al deporte y la adolescencia. En el Perú, el ciclismo urbano, como modo de movilizarse por la ciudad, es bastante incipiente en su práctica, pero está presente.

El colectivo de ciclistas “Lima Fixied Mafia” lo constituyen sujetos, quienes, si bien se movilizaban en bicicletas fijas o *fixies* por la urbe, emulando a los bici mensajeros de países desarrollados, se dedican a trabajos al margen de lo que implica la mensajería, es decir, toman los elementos formales y las prácticas de movilidad en bicicletas fijas, más no son sujetos que dependan económicamente de las bicicletas, con lo cual su práctica no está condicionada por una racionalidad laboral ni económica, sino teñida de identidad.

Este punto devela la condición paradójica que ocupa la bicicleta en Lima y su sistema de tránsito regulado. Es en la Lima ‘urbanizada’ (Augé 2007) donde se dan las mejores

<sup>7</sup> En la publicación impresa del 18 de febrero del 2018, se hace referencia a esta tendencia al incremento, donde, al comparar la cantidad de ciclistas que se podía encontrar en la ciclovía de la avenida Arequipa al recorrerla a las 7pm, comparando la misma experiencia en el 2018, la cantidad promedio es de 150 ciclistas, frente a los 15 con los que te encontrarías cinco años atrás. Fuente: <https://elcomercio.pe/lima/sucesos/peruanos-bicicleta-pasear-noticia-498166>

condiciones para la movilidad en bicicleta, a saber: infraestructura, regulación y seguridad, más, es en esta zona donde se concentran los sujetos con mayor capacidad adquisitiva, la que se refleja en la mayor presencia, posesión y tránsito de vehículos particulares. Por otro lado, en las zonas periféricas a 'Lima urbanizada', las condiciones son adversas, alejando a los sujetos de una la tecnología de la movilidad mucho más barata.

Esta situación deviene en una paradoja, donde una tecnología más barata y eficiente para la moverse por la ciudad, termina siendo restrictiva y 'acaso elitista', pues es accesible, con regulares condiciones, para aquellos que viven en, o cerca, a lo que es la 'Lima urbanizada'. De allí que las prácticas de "Lima Fixied Mafia" catalicen las singulares relaciones que emergen, en movimiento, entre sujetos *transportados* frente a *movilizados*. Es decir, LFM, representa una singular y actual forma de cuestionar la problemática del sistema de tránsito.

El caso del colectivo de ciclistas 'Lima Fixied Mafia' resulta único en Lima, y caso de estudio por tres motivos, primero, la contradicción entre la marginalización y el imaginario de las bicicletas, y el caso de los ciclistas de LFM quienes son sujetos de un estatus económico medio-alto, lo que les permite tener bicicletas costosas (artesanales), segundo, la asociación, identificación y discriminación a partir de una de tecnología específica (fija) y su intensa relación sensorial, y tercero, la sub cultura marginalizada que toman como referente (bici mensajeros en EE. UU - *Breaklees*), pero de la que no comparten el mismo estatus social, más a través de sus prácticas móviles visibilizan la tecnología y capacidades.

## ii. PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

¿De qué modo los ciclistas del colectivo Lima Fixied Mafia (LFM) se relacionan con el sistema de tránsito en Lima metropolitana, durante su práctica móvil?

### Preguntas específicas

¿Cómo se constituye el colectivo LMF durante su práctica ciclista en la creación de rutas?

¿Cómo se regula el sistema de tránsito en el que están inmersas las prácticas del colectivo LFM?

¿Cómo operan los ciclistas del colectivo LMF frente a la regulación del sistema de tránsito en Lima Metropolitana, durante la experiencia corporal de movilidad en bicicleta?

### iii. JUSTIFICACIÓN

La presente investigación explora en la búsqueda de conocimiento etnográfico reflexivo, referente al ciclismo, en la forma de práctica de movilidad urbana y cómo se da este, en la singularidad del sistema de tránsito de Lima Metropolitana. El indagar en cómo los ciclistas del colectivo LFM operan durante la práctica de movilidad, en el proceso de creación espontánea y lúdica de rutas, y en las relaciones, conflictos y tensiones que emergen durante el movimiento.

El tema a estudiar nos permite profundizar sobre los procesos cognitivos que tienen como epicentro el cuerpo y su movilidad, en un panorama en el que no se promueve la movilidad, sino el transporte, como forma paradigmática de entender y administrar el movimiento de las personas en las ciudades. Debido a que mi motivación nace a partir mi vivencia de circulación y movilidad a lo extenso de la metrópolis de Lima en bicicleta (MTB), desde hace más de doce años, entendiéndola así, como forma de movilidad, y no únicamente como práctica deportiva o de esparcimiento. Así como de mi interés respecto a las posibilidades de conocimiento no discursivo, específicamente el sensorial, y el valor de las experiencias humanas subjetivas como detonante de reflexiones.

Así, el presente estudio, al aproximarse al tema desde la mirada de la antropología de los sentidos, con un acercamiento metodológico a través de la etnografía sensorial, concentrándose en el cuerpo, y su experiencia epistémica, como fuente de recojo de información y horizonte de interpretación, representa también una contribución metodológica a la antropología sensorial. Ejemplos similares los encontramos en una investigación desarrollada en Inglaterra, donde se trabajó bajo este enfoque, el estudio:

“Por ejemplo, Spinney discute cómo utilizó el video como parte de una "etnografía móvil" (2008: 79) en la que trató de comprender "cuáles fueron las experiencias de ciclismo de las personas, cómo se vuelven significativas para ellos, por qué se mueven de maneras particulares, y cómo estas prácticas definen y reproducen identidades particulares" (2008: 76). Para lograr esto, combinó entrevistas de ciclismo y de grabación de video con participantes, durante los cuales les mostró secciones de videos (...). Usando el video además de viajar con otros ciclistas, fue capaz de 'obtener interpretaciones incorporadas de los participantes' a través de la reproducción de "momentos fugaces y efímeros". (2008: 98). (Pink 2009: 111). (Trad.)

Asimismo, el desarrollo de la investigación, posee una relevancia teórico-metodológica, pues reflexiona sobre tópicos de la movilidad activa (ciclismo) y los alcances cognitivos que

esta evoca, en contraposición a las lecturas que emanan de las formas sedentarias de circulación; en tanto, la metodología (forma de registro) resulta determinante para un estudio del caso propuesto, por el tipo de acercamiento y naturaleza acaso simbólica de las imágenes en movimiento, o el registro esculpido del tiempo.

La propuesta de investigación plantea también una relevancia académica-social, pues explorará en el conocimiento social de una práctica colectiva, actual y vigente, y su relación con el problema del tráfico en la ciudad de Lima; pero desde la perspectiva y experiencia de los ciclistas cuya forma de movilidad es subestimada y generalizada. En tal sentido, la investigación, tanto documento escrito como etnografía audiovisual, se justifica también por servir como aporte a la reflexión sobre el diseño de infraestructura dedicada y la organización y diseño de los espacios urbanos, como es el caso de la pertinencia o necesidad de las ciclovías,

Así también como referente teórico para el desarrollo y la implementación de una política pública de circulación no motorizada, a nivel local y urbano, la cual tendría como objetivo repercutir en el diseño de infraestructuras que propicien la posibilidad de acceso a la experiencia de reflexividad y prácticas móviles, no contaminantes, que propicien una mejor y más saludable convivencia social en la ciudad de Lima.

En resume, la investigación se propone aportar al campo del conocimiento antropológico con la creación, primero, de un documental etnográfico que se acerque a la dinámica del sistema de tránsito, desde la perspectiva de los propios ciclistas, dando luces sobre la creación e internalización de las rutas; En segundo lugar, una cartografía digital de las rutas desarrolladas por los ciclistas del colectivo. Finalmente, una etnografía escrita donde se reflexiona sobre la estructura subyacente en la regulación del sistema, así como un corpus de componentes sensoriales que configuran la experiencia móvil estudiada.



## PARTE 1: ESTADO DE LA CUESTION Y MARCO TEÓRICO

### 1. MOVILIDAD SOBREMODERNA

Resulta de interés inicial para la investigación, posicionar el tópico de la movilidad dentro del marco contextual en el que se desarrollará la misma, por ello primero se establecerá la definición de los conceptos de posmodernidad y neoliberalismo, siendo ambos el horizonte desde donde se produce y participa del fenómeno de la movilidad.

La posmodernidad (o condición posmoderna) podemos entenderla como la tendencia, o corriente del pensamiento, que reúne una actitud crítica en diversos campos del conocimiento y las artes. No se puede resumir a una sola definición, pero a partir de su nombre, se presenta como una postura de pensamiento posterior al proyecto y paradigmas de la modernidad. Surge a partir de los años 50's del siglo XX como crítica a las sociedades monárquicas y a la ciencia iluminista (positivismo).

En cuanto a su relación con las ciencias sociales, cuestiona el estatuto epistemológico y se desarrolla en un clima general de crisis de paradigmas, enuncia el fin de los metarrelatos (grandes teorías), cuestiona la relación de saber y poder al referirse a la producción de verdades como una relación, es decir, 'quien establece la verdad también la regula':

“La novedad es que en ese contexto los antiguos polos de atracción constituidos por los Estados-naciones, los partidos, las profesiones, las instituciones y las tradiciones históricas pierden su atracción (...) no se trata de un auténtico objetivo vital. Éste queda confiado a la diligencia de cada uno. Cada uno se ve remitido a sí mismo. Y cada uno sabe que ese sí mismo es poco. (...) la disolución del lazo social y el paso de las colectividades sociales al estado de una masa compuesta de átomos individuales lanzados a un absurdo movimiento browniano.” (Lyotard 1987: 15).

Lyotard, al continuar con su análisis, establece que la posmodernidad constituye un régimen de conocimiento y poder que opera según el 'principio de performatividad' (En Cánepa 2013), así, el conocimiento se legitima, y es valorado, en función de su 'aplicabilidad'. El conocimiento performativo se caracteriza por tener una naturaleza “efectiva, eficaz y eficiente”. Se trata así, de un cambio de paradigma epistemológico y axiomático, el cual se

concretiza en el cambio de jerarquías en los campos del conocimiento, y en la vida social, a través de performatividad de las decisiones de los sujetos posmodernos.

Se puede observar una naturalización de la *racionalidad económica*, donde los individuos llevan a cabo sus vidas en términos empresariales (sujetos como empresarios de sí mismos), tal es el orden de la 'gubernamentalidad' neoliberal y el origen de lo que Foucault define como el *homo oeconomicus* (En Cánepa 2013). Así, emerge la 'participación o realización', como el mandato imperativo a través del cual se constituye el régimen.

En este contexto, el neoliberalismo, puede ser entendido como: "un marco ideológico, político y económico emergente, donde la participación opera como una fuerza normativa que se legitima siempre que garantice la eficiencia del sistema y su capacidad de transformación. Constituyente de esta cultura de participación es una epopeya del éxito." (Cánepa 2013: 9) (Trad.). Este cambio de paradigma y este marco, nos invitan a investigar cómo este horizonte teórico y social, ha configurado las formas de movilidad humana, específicamente, la movilidad urbana.

En relación a este punto, Foucault señala que, es a través de una determinada forma de política que es como se traduce el mandato neoliberal: "El problema del neoliberalismo, al contrario, pasa por saber cómo se puede ajustar el ejercicio global del poder político a los principios de una economía de mercado. En consecuencia, no se trata de liberar un lugar vacío, sino de remitir, referir, proyectar en un arte general de gobernar los principios formales de una economía de mercado." (Foucault 2007 (1979): 157).

Un caso de esta racionalidad, será aplicarla a las políticas que organizan las formas y estructuras asignadas a la movilidad en la urbe, específicamente, las ciclovías para los ciclistas, sin considerar generalmente a los participantes y sus prácticas, pues estas infraestructuras intentan regular y organizar las formas de movilidad en bicicleta, a partir del principio y valores de la circulación de mercancías, sin considerar elementos intrínsecos de la práctica, como la autarquía y la constancia del movimiento.

El siguiente punto explora en el tópico de la movilidad urbana y nos acerca a entender y delimitar mejor la práctica social a estudiar, partiendo de la distinción entre movilidad en sentido pleno (locomoción), en contraste a una 'circulación inmóvil' o el transporte motorizado, que se presenta como la forma referencial (apropiada) y hegemónica de la movilidad urbana.

## 1.1. Movilidad sobremoderna en 'Lima Urbanizada'

Ya los primeros pensadores occidentales pusieron su interés respecto al movimiento y su fascinante naturaleza generativa y vital. Heráclito encontró que es el movimiento el eje partir del cual se genera y regenera el ser (logos). El filósofo de la *physis* encontró como todo en la naturaleza se está moviendo: "todo cambia, nada es", sentenció. El movimiento parecer tener un encanto misterioso y volátil que evoca a soñar con posibilidades.

En el contexto actual, todo se sigue moviendo, pero ya no son solo los seres vivos y los elementos de la naturaleza, sino también los nuevos elementos que conforman el mundo material e inmaterial y configuran 'lo social'. Nuevas formas de organización social devienen en nuevas formas de movilidad humana, así, las formas tradicionales de entender conceptos como: frontera, urbanización, viajes y utopías, se reconfiguran en los lugares y momentos creados en la sociedad posmoderna y el mandato neoliberal.

Marc Augé hace referencia así, a la movilidad actual como "sobremoderna" (Auge 2007). Es 'sobre', pues se hace referencia a la abundancia de causas que complican el análisis de los efectos: "La movilidad sobremoderna se refleja en el movimiento de la población (migraciones, turismo, movilidad profesional), en la comunicación general instantánea y en la circulación de productos, de las imágenes y de la información." (Auge 2007: 15,16). Todos estos aspectos enmarcados por la ideología de la globalización.

En esta movilidad sobremoderna emerge una dicotomía producto de las relaciones de la urbe y la ideología neoliberal: la "ciudad-mundial", globalizada y construida por los medios, que aparece mundializada y homogénea. Frente a ello, aparece la que Auge define como la "ciudad-mundo", donde se dan todas las contradicciones del desarrollo del espacio urbano, cada vez más marcado por las desigualdades, las barreras espaciales y la separación entre clases.

En este contexto, la "ciudad-mundo" es donde se procura, a través de políticas públicas, la circulación (mercancías) como forma hegemónica de entender la movilidad, y también está asociada a la promoción de ciertos valores, como la desterritorialización y el individualismo. La propuesta de Augé se trata de una entrada epistémica inspirada en la teoría del conocimiento de Platón, a saber: dos mundos, un mundo sensible y un mundo inteligible, formado por ideas universales. El mundo sensible es una copia imperfecta del mundo inteligible. Así, este ideal de la "ciudad-mundial", donde se procura que las mercancías

circulen sin frontera, se busca globalizar e implantar a la “ciudad-mundo”, de allí que se generen conflictos en el proceso.

La movilidad sobremoderna, enmarcada por la ideología de la globalización, está teñida por un afán de universalización de determinado tipo de condiciones (legales, políticas, materiales) para privilegiar una forma de movilidad. A este proyecto ideológico, M. Augé define como la “urbanización del mundo”, el cual consiste en extenderse por sobre las fronteras a través de lo ‘urbano’. Pero en este afán se enfrenta a dos aspectos, lo que queda adentro de lo urbanizado (centro) y lo que es excluido (periferias).

Estos conceptos que se relacionan más con lo ideológico, político y social que con lo geográfico: “La urbanización, pues, pone de manifiesto todas las contradicciones del sistema de globalización, cuyo ideal acerca de la circulación de bienes, ideas, mensajes y humanos está sometido, como bien se sabe, a relaciones determinadas por el grado de poder que se dan en el ámbito mundial.” (Augé 2007: 36). Los elementos ideológicos y políticos de la ‘ciudad-mundial’ se constituyen (o materializan) a la geografía urbana a través de la infraestructura material y las políticas de estado, procurando replicar la racionalidad y performatividad de la circulación de mercancías.

Así, podemos considerar que, para el caso de la ciudad de Lima, la constitución de la “ciudad-mundial”, es aquella zona geográfica y simbólica, que presenta y promueve las formas de movilidad asociadas a la racionalidad de la circulación de mercancías y los valores de la ideología neoliberal, ejecutado a través de infraestructura urbana y las políticas locales: buenas pistas, seguridad, etc.

Mientras que la “ciudad-mundo” estaría asociada, en el caso de Lima, a las zonas “periféricas”, donde las mismas infraestructuras y políticas, no desarrollan los accesos y facilidades que su réplica ideal, es decir, se presentan fronteras, materiales, como la infraestructura, o sociales, como la violencia y delincuencia. Esta distinción es determinante en referencia a la forma en la que los ciclistas construyen sus rutas en la ciudad, ya que no son transportados en aislamiento del exterior.

Al pensar a través de estos conceptos, podemos entender mejor cómo la práctica social a estudiar del grupo de ciclistas organizados como “Lima Fixied Mafia”, se desarrollan dentro de la zona geográfica y simbólica que sería la “Lima urbanizada”, pues encontramos que, en sus eventos organizados, ninguno se ha convocado ni desarrollado, ni congregado en las ‘periferias’, desde el marco referencial del que partimos.

### 1.1.1. Paradigmas de la Movilidad

En este contexto presentado, se hace necesario pensar en un nuevo paradigma de la movilidad, que permita a las ciencias sociales estudiar los fenómenos de la movilidad desde una perspectiva diferente a la tradicional, la cual buscaba fijar a sus sujetos y objetos de estudio, para poder analizarlos a través de un corpus teórico en un determinado campo, generalmente geográfico:

“Y en parte como efecto, un "giro de la movilidad" se está extendiendo y transformando las ciencias sociales, trascendiendo la dicotomía entre investigación del transporte e investigación social, poniendo las relaciones sociales en viajes y conectando diferentes formas de transporte con patrones complejos de experiencia social conducidos a través de comunicaciones en -una distancia. Parece que se está formando un nuevo paradigma dentro de las ciencias sociales, el paradigma de las "nuevas movilidades.” (Urry y Sheller 2006: 208). (Trad.)

El nuevo paradigma de la movilidad problematiza dos cuestiones, primero, las teorías sedentarias inspiradas en el concepto de ‘habitar’ desarrollado por Martín Heidegger (Urry y Sheller 2006), el cual no sería pertinente en el contexto actual, donde la movilidad está conectada a otros fenómenos más allá de los territorios; y por otro lado, se aparta de la idea de modernidad líquida (Bauman 2000), pues el nuevo paradigma enfatiza que las movilidades líquidas, conllevan infraestructura específica, incorporada e inmóvil, por ejemplo el automóvil y la estación de gasolina. Por lo tanto, las movilidades se deben estudiar en su interdependencia fluida, y no aisladas o descontextualizada (En: Urry y Sheller 2006).

Debemos aclarar qué sentido tiene investigar a partir de este nuevo paradigma, con el fin de poder delimitar los distintos tipos de relaciones que emergen:

“El reclamo de un "nuevo paradigma de la movilidad" no es simplemente una afirmación de la novedad de la movilidad en el mundo de hoy, aunque la velocidad e intensidad de varios flujos son mayores que antes (...). Es más bien parte de un proyecto teórico más amplio destinado a ir más allá de la imaginaria de los "terrenos" como contenedores geográficos espacialmente fijos para procesos sociales, y cuestionar las lógicas escalares tales como locales / globales como descriptores de alcance regional.” (Urry y Sheller 2006: 209). (Trad.).

Algunas de las contribuciones más relevantes para establecer el nuevo paradigma son los casos de: Ahmed et al, 2003; Amin and Thrift, 2002; Appadurai, 1996; Clifford, 1997; Coleman and Crang, 2002; Cresswell, 2001; Crouch and Lubben, 2003; Degen and



Hetherington, 2001; Ginsburg et al, 2002; Kaplan, 1996; Kaufmann, 2002; Mol and Law, 1994; Pascoe, 2001; Riles, 2001; Serres, 1995; Sheller, 2003; Urry, 2000; Verstraete and Cresswell, 2002; Virilio, 1997.

En el nuevo paradigma, el viaje no es 'tiempo muerto' o un 'no lugar', es decir no se trata de pensar en los destinos, ir de A ha B, sino que las actividades ocurren mientras se está en movimiento, por ello se investiga la encarnación (embodiment), la naturaleza y la experiencia que ofrecen diferentes modos de viaje, y viéndolas más bien como una forma de habitar en movimiento, tanto material como socialmente, los lugares. (En: Urry y Sheller 2006). Es más:

“El nuevo paradigma de movilidad argumenta en contra de esta ontología de distintos "lugares" y "personas". Más bien, hay una relacionalidad compleja de lugares y personas conectadas a través de interpretaciones (...), así como de artículos en Sheller y Urry (2004)]. Por lo tanto, las actividades no están separadas de los lugares que suceden de manera contingente. De hecho, los lugares recorridos dependen en parte de lo que se practica dentro de ellos” (Urry y Sheller 2006: 214). (Trad.)

Por otro lado, el nuevo paradigma propone seis teorías sobre la movilidad, de las cuales, la cuarta resulta de especial interés para la investigación de la actividad a estudiar. Esta parte de entender el cuerpo como vehículo afectivo a través del cual percibimos el lugar y el movimiento (geografías emocionales o sensoriales). Así: “Cada medio proporciona diferentes experiencias, actuaciones y posibilidades.” (Urry y Sheller 2006: 216). (Trad.)

El marco conceptual de la movilidad aquí desarrollado nos permite tener un horizonte interpretativo a partir del cual podemos acercarnos a estudiar el fenómeno móvil del ciclismo urbano, específicamente el grupo de estudio determinado, asumiendo que lo que nos resulta relevante más que los destinos, es el proceso durante la movilidad en bicicleta a través de Lima urbanizada.

## **1.2. *Wayfaring*: Movilidad como experiencia epistémica**

A partir del nuevo paradigma de la movilidad, debemos estudiar los fenómenos asociados a este no de manera aislada, sino en relación a los demás factores que se conectan al movimiento estudiado, en nuestro caso a los ciclistas de LFM. Asimismo, es necesario establecer una perspectiva que nos permita entender la naturaleza misma del movimiento y los significados epistémicos que de esta devienen. Así, en este capítulo se

desarrollan el concepto de *wayfaring*<sup>8</sup>, pero antes una aclaración sobre el sentido del término experiencia.

Yi Fu Tuan (1977), al reflexionar sobre la importancia de tener una perspectiva desde la experiencia en el estudio del espacio y el lugar, a partir del cuerpo, refiere que la experiencia: “es un término general para los diversos modos a través de los cuales una persona conoce y construye la realidad.” (Tuan, 1977: 8), es entonces que debemos concebir la posibilidad de recoger datos a partir de la experiencia, es decir: “data experiencial” (Tuan, 1977), que sería no solo desde la misma percepción sensorial y kinestésica, sino también en el modo de simbolización.

Retomando el paradigma de movilidad planteado, la forma de moverse es ya una experiencia, pero ¿qué la convierte en forma y fuente de conocimiento? Al respecto, Tim Ingold ha reflexionado ampliamente sobre el movimiento, la materialidad, la percepción (2000, 2007, 2011) y la relación epistémica que emergen del entrelazado de estos elementos, desde una perspectiva animista o de las ontologías planas.

Ingold parte de la concepción que los seres habitamos un mundo sensible, donde todo se encuentra en constante y fluido movimiento que configura, y a la vez es configurado por los seres que habitan, tanto los lugares como la misma naturaleza de los seres (Ingold 2011a). Es este contexto, no nos establecemos en lugares, sino que somos a través de los lugares, la relación es mutua: “Mi opinión es que las vidas no se conducen dentro de los lugares sino a través, alrededor, hacia y desde ellos, desde y hacia otros lugares (Ingold 2000a: 229). Utilizo el término *wayfaring* para describir la experiencia incorporada de este movimiento perambulatorio. Es como caminantes, entonces, que los seres humanos habitan en la tierra. (Ingold 2000a: 75-78).” (Ingold 2011a: 148) (Trad.)

El *wayfaring* es entonces un proceso a lo largo de líneas móviles y de conocimiento, una forma de “estar en el mundo” (Ingold 2011a: 152). Este concepto se diferencia del concepto de ‘transportar’, donde el primero implica una relación intrínseca entre la locomoción y la percepción, mientras que transportarse se asocia más a la forma tradicional, antes aquí definida como transporte, es decir, ir de un inicio a un destino; de A ha B, donde al hacerlo, en realidad se es un pasajero pasivo, similar a la concepción movilidad inmóvil que implica el uso del automóvil, y a la vez análogo a la movilidad del ciclista, respecto al *wayfaring*.

<sup>8</sup>Entenderemos el término *Wayfaring* en el sentido propuesto por el autor: “estar en el mundo”.

Este concepto implica que se asume el movimiento constante y activo (locomoción) al estar habitando el mundo, como 'sumergirse en la corriente de un río', donde lo importante es devenir en movimiento, que no tiene un destino final, pues la ausencia de movimiento es la ausencia de vida. Pero ¿cómo el movimiento se relaciona con el conocimiento? O más bien ¿cómo el conocimiento está integrado en el ser al moverse?

El autor propone el ejemplo de un piloto de helicóptero y su experiencia acumulada al recorrer volando de un punto a otro, en comparación con un visitante informado de manera teórica y con las herramientas necesarias para realizar el vuelo. El piloto tiene el conocimiento de cómo encontrar el camino en distintas situaciones climáticas, pero este conocimiento no se deriva de las ubicaciones, sino que proviene de un historial de vuelos previos (experiencias), con todas las situaciones vividas en cada vuelo, es decir, esta 'forjado en el movimiento': "En el paso de un lugar a otro y en los horizontes cambiantes del camino." (Ingold 2000a: 227).

Esto significa que a través del movimiento y las experiencias que la forma de este ofrece, es como se internaliza este conocimiento. El ciclista en movimiento es un modo de habitar la ciudad y una experiencia epistémica, de naturaleza vital y relacional:

"Los habitantes, entonces, saben cómo van, mientras viajan *por* el mundo *a lo largo* de caminos de viaje. Lejos de ser accesorio a la recopilación de datos punto a punto que se pasará para su posterior procesamiento en conocimiento, el movimiento es en sí mismo la forma de conocimiento del habitante. (...), el *wayfaring* produce una comprensión práctica e integrada del mundo de la vida. Tal conocimiento no está clasificado ni en *red*, sino que trabaja en *mallas*" (Ingold 2011a: 154). (trad.)

Entendemos así que los individuos en sí mismos no pueden ser fuente de conocimiento, sino que este depende de su conexión con los otros, pero también es crucial un compromiso activo con la experiencia, es decir, a través de la experiencia participativa es que se conoce, y para ello se busca estar situado en la práctica que implica el conocer como lo hacen los otros, participar de sus experiencias, ese sería pues un saber incorporado o internalizado, multisensorial: "el conocimiento sensorial se produce a través de la participación en el mundo." (Pink 2009: 40). (Trad.)



### **1.3. Movilidad y ciclismo: Paradigmas, antecedentes y líneas de investigación**

Justin Spinney (2008) presenta un documentado panorama de las investigaciones desarrolladas referentes al ciclismo, desde la perspectiva del movimiento, desde donde se presentan dos líneas tradicionales de investigación: una que se enfoca en buscar entender 'por qué la gente se mueve' y qué 'razones' los motivan a moverse a un determinado lugar y en un determinado modo, son el caso de: Axhausen et al, 2000; Dill & Carr, 2003; Garling & Axhausen, 2003; Krizek & Johnson, 2006; Pikora et al, 2003; Rietveld & Daniel, 2004. En esta línea, en el caso de la región de América Latina y El Caribe, destaca la investigación cuantitativa desarrollada por el BID (2015), donde se encuentran datos referentes al contexto peruano.

La segunda línea se centra en entender cómo se mueven las personas en un espacio determinado. En estas: "El objetivo es a menudo predecir y estandarizar los movimientos para que la infraestructura 'apropiada' pueda diseñarse y construirse" (Spinney 2008) son el caso de, por ejemplo: Aultman-Hall et al, 1997; Cervero & Radisch, 1996; Crane & Crepeau, 1998; Forester, 1994; Tilahun et al, 2007; Wardman et al, 1997.

La característica en común de estas líneas es que parten de enmarcar el movimiento en general, y el ciclismo en particular, como una práctica que implica moverse de un punto fijo a un destino, es decir como transporte. Con este fin se ha hecho uso de herramientas cuantitativas y se ha trabajado a través de variables racionales que puedan reducir y entender las elecciones de viaje de las personas. Más, partiendo del contexto presente, en un mundo más móvil, se presentan desafíos teóricos para explorar y entender las formas y espacios de movilidad.

En el caso de las investigaciones de movilidad que entienden el ciclismo como un modo de transporte, el movimiento humano es entendido como producto de decisiones racionales, que se pueden explicar a través de la lógica de la acción y reacción: "Como explica Cresswell (2006), el concepto clave en dichos relatos racionales es que las personas no se mueven a menos que tengan que hacerlo y, por lo tanto, el movimiento se explica por A y B con el contenido de cualquier movimiento, la línea, sin explorar." (Spinney 2008: 4). (Trad.). En esta línea, la preocupación recae en cómo los factores instrumentales determinan el cómo y por qué se mueven las personas. Pero, ¿qué sucede con los factores inmateriales, sensoriales y culturales de la movilidad?:

“(…) lo que se requiere, entonces, es un análisis más sofisticado del comportamiento de viaje real y potencial. Tal análisis debería mover el foco de las circunstancias y elecciones de un individuo arquetípico hacia una comprensión de las condiciones variadas en las cuales las personas con diferentes posiciones negocian los problemas y elecciones del transporte. También debe reconocer que los comportamientos de transporte son parte de constelaciones más amplias de actitudes y prácticas. (Skinner & Rosen, 2007:85).” (En: Spinney 2008: 6). (Trad.).

Un factor que ha determinado estas líneas de investigación “sedentaristas” ha sido la influencia que ha tenido el paradigma del “habitar” o la “vivienda” (*dewelling*), en el sentido propuesto por el filósofo Martin Heidegger, para quien la vivienda es el lugar fijo donde quedarse contento. Este paradigma está presente en las ciencias sociales y geográficas que han buscado teorizar acerca del ‘espacio’ y el ‘lugar’: “En consecuencia, mientras que la asociación, pertenencia e identidad históricamente se han situado como productos de localidad y fijeza, la movilidad en la investigación geográfica humana se posiciona como una amenaza para la sociedad civilizada precisamente porque la asociación se produce dentro de espacios estáticos y localizados (Urry, 2000:133).” (En: Spinney 2008: 7). (Trad.).

El contexto del cambio de paradigmas, conllevan un ‘giro en las movilidades’, el cual: “reconoce que la movilidad y el movimiento se entrelazan con las relaciones de poder, identidad y encarnación que los enfoques previos tienden a dejar de lado o ignorar por completo.” (Spinney 2008: 9). (Trad.). A partir de este horizonte, emerge una línea de investigación que busca problematizar acerca del sedentarismo de teorías esencialistas del lugar y la movilidad (Cresswell 2006, Sheller y Urry 2006): “Tal investigación busca ubicar los apegos, la pertenencia y la alienación en términos de los amarres de las personas y sus movilidades desde la escala corporal hasta la escala global. Una preocupación central es si los encuentros significativos se pueden generar a través de las prácticas de movimiento en lugar de a través de asociaciones o encuentros en ubicaciones fijas particulares, como destino u origen.” (Spinney 2008: 9). (Trad.).

Por otro lado, también se ha problematizado el ciclismo como una práctica ambiental y sobre la tecnología del ciclismo (Cox & Van de Walle, 2007, Rosen, 1993), activismo ciclista (Furness 2005, 2007; Horton, 2006, 2007; McKay, 1996), mensajeros ciclistas (Fincham 2004, 2006, 2007; Kidder 2005), ciclistas urbanos (Jones 2006; Spinney 2007, 2008), ciclistas de carretera (Palmer 1996, Spinney 2006), ciclismo de montaña (Ruff & Mellors, 1993; Brown and Marshall, 2008), transporte e identidad (Skinner & Rosen, 2007), y

mediatización del ciclismo (Hengst, 2000). Los aspectos aparentemente efímeros del ciclismo, son motivos importantes por los cuales las personas manejan bicicletas o no (Gatersleben & Appleton, 2008; Gatersleben & Uzzell, 2008). Un enfoque etnográfico 'cinestético' es el desarrollado por Catherine Palmer (1996) y Spinney (2006).

En el caso de la línea de investigación producto del cambio de paradigma, Spinney aclara que: "La consideración de los factores sensoriales, cinestéticos, políticos y simbólicos debe ser más prominente en la investigación del ciclismo, si se desentierran los entendimientos más realistas de la movilidad de las personas y sus opciones de viaje" (Spinney 2008: 9).

Además, debido a la naturaleza sensorial de la movilidad en bicicleta, un elemento para la investigación es, la reinención de un vocabulario que permita articular conceptos de naturaleza intangible o experiencial, con el fin de poder evocar y representar, algunos de los elementos más indescriptibles de la experiencia. Un caso al respecto es la investigación sobre el papel de la experiencia estética al momento de construir rutas en bicicleta por parte de los ciclistas urbanos de tres ciudades nórdicas (ver: Stefánsdóttir 2014).

En el caso de América del sur, resulta importante referirse al trabajo sobre las formas en las que los ciclistas urbanos crean y usan la infraestructura urbana para bicicletas, en la ciudad de Quito, Ecuador (Gamble 2017). En el caso de las relaciones de formas de gobierno y las prácticas sociales, se debe mencionar el caso de la ciclovía de Bogotá (Montero 2017), la cual traza la expansión de un programa de política local de Colombia, a través de diversos países. También tenemos el caso de las relaciones de consumo, publicidad y grupos de ciclistas en San Juan de Puerto Rico (López-Pumarejo 2001).

## **2. EL CUERPO Y LA EXPERIENCIA DE MOVILIDAD**

En el presente capítulo se establecen los conceptos necesarios para estudiar el movimiento del ciclista, desde la perspectiva del cuerpo y la sensorialidad, la cual se condice con el horizonte paradigmático antes perfilado. Se parte por cuestionar el principio del dualismo cartesiano que separaba y jerarquiza el cuerpo y la mente, asignándole a cada uno roles de producción y sentido independientes: ‘el cuerpo como lugar de las meras experiencias sensoriales y la mente como lugar de producción de conocimiento’.

Csordas argumenta que: “en el nivel de percepción no es legítimo distinguir entre mente y cuerpo” (Csordas 1990: 36) y luego cuestiona: “¿cómo nuestros cuerpos pueden objetivarse a través de procesos de reflexión?” (Csordas 1990: 36). Esta reflexión es importante pues nos permite pensar en el cuerpo como un sitio de conocimiento, a la vez que nos da cuenta que somos capaces de objetivar el cuerpo a través de la actividad intelectual.

Por otro lado, el pensar en el cuerpo como sitio de conocimiento resulta pertinente si vamos a estudiar una práctica móvil que se da a partir de la locomoción y tiene una naturaleza sensorial intrínseca en la misma forma de moverse. Por lo tanto, nos acercamos a experiencias etnográficas que deben ser ‘encarnadas’ por el investigador, es decir, que se conocerá a través del cuerpo. El estudio de la percepción y la corporalidad es central si buscamos desarrollar una etnografía a través de los sentidos, pues implica compromisos multisensoriales con los otros, y los aspectos sociales, materiales y discursivos

### **2.1. Multiperceptividad y jerarquía cultural de los sentidos**

Para Merleau-Ponty: “El cuerpo es el medio más general de poseer el mundo” (Ponty 1993 (1945): 133). A partir de ello se adhiere a la tradición reflexiva occidental referente a la relación y participación que se da entre la percepción, el sujeto y el mundo exterior con sus objetos. Al habitar en un mundo sensible, las sensaciones solo podrían realizarse en relación con otros elementos, es decir, que no podría haber una ‘impresión pura’, de hecho, si lo hubiese, no equivaldría a ninguna sensación, por lo tanto, no podía sentirse. (En Pink 2009: 26). Al respecto propone un ejemplo donde: “ver es tener colores o luces antes que uno, escuchar es encontrar sonidos, sentir es enfrentarse a cualidades,

es decir, las sensaciones se producen a través de nuestros encuentros con 'datos sensoriales' o las cualidades que son las propiedades de los objetos" (Pink 2002 [1962]: 4).

Pero, argumentó que, para darse cuenta: "la sensación necesita ser 'superpuesta por un cuerpo de conocimiento'; no puede existir en una forma pura. (2002 [1962]: 5)." (Pink 2009: 26). Para que existan sensaciones, es necesario entonces un 'cuerpo de conocimiento': "Ingold ha sumado a esta reflexión argumentando cómo los sentidos, no son más que 'facetas de la acción de percibir' (Ingold 2000: 268)." (Pink 2009: 26) (Trad.). Un ejemplo que de este hecho sería la ceguera psíquica que menciona Merleau-Ponty:

"(...) en el sujeto normal no hay una experiencia táctil y una experiencia visual, sino una experiencia integral en la que es imposible dosificar las diferentes aportaciones sensoriales. (...). La experiencia táctil no es una condición separada que se podría mantener constante mientras se haría variar la experiencia «visual», con el fin de deslindar la causalidad propia de cada una, y el comportamiento no es una función de estas variables, sino que se presupone en su definición como cada una se presupone en la definición de la otra." (Merleau-Ponty 1993 (1945): 136).

La relación entre la percepción y las categorías culturales es igualmente inseparable: "Nuestra percepción sensorial es inextricable de las categorías culturales que usamos para dar sentido a las experiencias sensoriales en las interacciones sociales y materiales (incluso cuando se hace etnografía)." (Pink 2009: 29). (Trad.). De hecho, concluye la autora: "la percepción es parte integral de las categorías culturales, ya que tanto la cultura como los sujetos están en constante cambio a lo largo del tiempo. En este sentido, la importancia y jerarquía social de determinado sentido, varía y se organiza en función recíproca con las condiciones singulares de cada grupo social y valores culturales." (Pink 2009: 29). (Trad.).

## **2.2. Percibiendo las rutas: el lugar etnográfico**

Si es a partir de la percepción sensorial que nos establecemos y 'aprehendemos' el mundo, es necesario entender y profundizar en los conceptos de lugar y espacio, para pensar en el proceso etnográfico de investigar el movimiento del grupo de ciclistas a estudiar, los cuales, tienen como escenario, 'Lima urbanizada', como aquí lo definimos.

La definición de lugar, desde las ciencias sociales, ha sido problematizada, más en la actualidad donde notamos cómo los grupos sociales no se encuentran aislados o cerrados dentro de un lugar geográfico determinado, menos aún en nuestro caso de estudio de



sujetos en movimiento. Nos acercaremos por ello a los argumentos desarrollados Edward Casey y Tin Ingold respecto de los lugares y la relación con los sentidos y el cuerpo.

Casey propone un “tratamiento antropológico del lugar”. Parte de la idea occidental común de considerar que el espacio existe ‘afuera’ y que los ‘lugares’ están hechos en él. Para el autor, por el contrario, es partir de nuestro emplazamiento como podemos entender la relación entre lugar y espacio. Para ello parte de Merleau-Ponty, para quién la percepción es lo primario, el ‘estar ahí’; de allí que el espacio y el tiempo surgen de la experiencia del lugar mismo: “La síntesis del tiempo, como la del espacio, está siempre por reiniciar. La experiencia motriz de nuestro cuerpo no es un caso particular de conocimiento; nos proporciona una manera de acceder al mundo y al objeto, una <<practognosia>>” (Merleau-Ponty 1993 (1945): 136).

Casey argumenta que el espacio y el tiempo están contenidos en un lugar y no al revés (1996:18) (En: Pink 2009: 31), es por ello que el ‘lugar’ es lo universal, pero no pre-cultural. De allí que, para el etnógrafo, su campo de trabajo sean los lugares antes que los espacios, pues es en el lugar donde ‘habitamos el mundo’, y estamos, pues nuestros cuerpos están ahí emplazados: “De hecho, argumenta que *"los cuerpos vividos pertenecen a lugares y ayudan a constituirlos"* y *"los lugares pertenecen a cuerpos vividos y dependen de ellos"* (1996: 24), por lo tanto, los considera como interdependientes.” (Pink 2009: 30). (Trad.).

Partiendo de esta teoría, el ‘lugar’ no es estático, más bien lo conceptualiza como un ‘evento’, es decir, un proceso continuo, que está en constante cambio al igual que el sujeto que lo redefine, además tiene la característica de tener lo que el autor llama un “poder de reunión”. En este sentido, el lugar reúne entidades animadas e inanimadas, experiencias e historias, entre otros elementos, dando la posibilidad de poder estudiarlos, pese a que están cambiando, tienen una ‘elasticidad’ fluida.

Mas estas entidades y elementos se dan de modo simultáneo, a partir de esto, Ingold, propone, al pensar en el medio ambiente, como una zona de enredos (Ingold 2008). El autor da una primacía al movimiento, de modo que los ‘lugares’ se producen a partir del movimiento: “porque 'no habría lugares si no fuera por las idas y venidas de seres humanos y otros organismos hacia y desde ellos, desde y hacia otros lugares' (2008: 1808).” (En: Pink 2009: 32). (Trad.) Es así que los lugares no existen, sino que ‘ocurren’, y en estos se producen una serie de interacciones, caminos que se cruzan y enredan.

Es a partir de estas propuestas que podemos entender la relevancia que tienen para la investigación etnográfica, pues nos permite entender el papel de la percepción en la construcción del lugar, así como nuestros compromisos sensoriales con lo material y social del entorno, al momento de acercarnos al campo de estudio. Además, resulta crucial para estudiar el fenómeno del ciclismo y su relación con la urbe, pues al viajar en bicicleta: “El mundo exterior se nos impone concretamente, en sus dimensiones más físicas. Nos ofrece resistencia y nos obliga a un esfuerzo de voluntad, pero, al mismo tiempo, se nos abre como un espacio de libertad íntima y de iniciativa personal, como un espacio poético, en el sentido pleno y primero del término: como *poiesis* o creación.” (Augé 2008: epub).

### **2.3. Movilidad incorporada: *Embodiment***

En este punto abordaremos la relación entre el movimiento, en el sentido epistémico, y el cuerpo como epicentro de experiencias y productor de significados y relaciones espacio-temporales. Con este objetivo es necesario definir el concepto de ‘*embodiment*’ y cómo este permite estudiar el proceso de producción de conocimiento, mientras habitamos, o participamos, del mundo al moverse los sujetos sobre bicicletas.

Como vimos en el capítulo anterior: “El cuerpo no es un *objeto* que deba estudiarse en relación a la cultura, sino que debe considerarse como el *sujeto* de la cultura, o, en otras palabras, como el fundamento existencial de la cultura.” (Csordas 1990 (1988):3). (Trad.). Esta relación: objeto-sujeto existe en un campo cultural. Según Mauss, el cuerpo es: 1) objeto (técnicas del cuerpo), 2) Técnica o herramienta o 3) El espacio subjetivo, donde esta técnica es cultura (En: Mauss 1979). Así, el autor anticipa el paradigma de la corporalidad, que quiebra los dualismos de: cuerpo-mente, signo-significado, existencia-ser.

El cuerpo es así, el objeto sobre el cual, el trabajo de la cultura se lleva a cabo, y también la herramienta, por lo tanto, el cuerpo adquiere significación y uso en un contexto cultural: cuerpo como sujeto-ser y como fenómeno social. Así, el *embodiment*: “Es nuestra condición existencial fundamental, nuestra corporalidad o cuerpo en relación con el mundo y otras personas. Para la investigación en ciencias humanas, el *embodiment* es un campo metodológico indeterminado, definido por la experiencia perceptiva y el modo de presencia y compromiso con el mundo” (Csordas 1994: 12).” (En: Csordas 2011: 137).

El concepto a la vez propone dos categorías, a saber: La experiencia (percepción) desarrollada por Merleau-Ponty y la práctica (*habitus*) que desarrolla Bourdieu:

“La problemática de ambos teóricos se formula en términos de dualidades problemáticas. Para Merleau-Ponty en el dominio de la percepción, la dualidad principal es la de sujeto-objeto, mientras que para Bourdieu en el dominio de la práctica es estructura-práctica. Ambos intentan no mediar sino colapsar estas dualidades, y la encarnación es el principio metodológico invocado por ambos. El colapso de las dualidades en la encarnación requiere que el cuerpo como figura metodológica deba ser no dualista, es decir, no distinto o en interacción con un principio opuesto de la mente. Por lo tanto, para Merleau-Ponty, el cuerpo es un "escenario en relación con el mundo", y la conciencia es el cuerpo que se proyecta al mundo; Para Bourdieu, el cuerpo socialmente informado es el "principio que genera y unifica todas las prácticas", y la conciencia es una forma de cálculo estratégico fusionada con un sistema de potencialidades objetivas.” (Csordas 1990 (1988): 8). (Trad.).

El concepto de habitus resulta importante para enmarcar el sentido de la práctica del ciclismo urbano en determinado contexto cultural:

“El habitus es la mediación universalizadora que hace que las prácticas de un agente individual, sin ninguna razón explícita o intención significativa, sean, sin embargo, "sensatas" y "razonables". Esa parte de las prácticas que sigue siendo oscura a los ojos de sus propios productores es el aspecto por el cual se ajustan objetivamente a otras prácticas y a las estructuras cuyo principio de producción es en sí mismo un producto. [1977:79].” (En: Csordas 1990 (1988):12). (Trad.).

Así, el habitus, como mediación universalizante, tendrá dos funciones: es el ‘principio de generación de prácticas’, en su relación con las estructuras objetivas, mientras que es también un ‘principio unificador’, en su relación con un repertorio total de prácticas sociales. Es a través de la experiencia de la percepción, que es lo primordial pero no es ‘pura’ pues se debe tener conciencia que se percibe el mundo, que nos constituimos como corporalidades: “el hombre está en el mundo, es un mundo que conoce”. (Merleau-Ponty 1993 (1945): 11). Por lo tanto, es después de mi ‘experiencia’ de percepción que emergen los objetos: ‘nuestra percepción nace en el cuerpo y termina en los objetos’.

Csordas plantea la ‘experiencia corporalizada’ y piensa el cuerpo como materialización de formas culturales, como “sustrato existencial de la cultura” (Csordas 2011: 83). Así, el autor plantea el concepto de *embodiment* asociando: “la cultura y la experiencia en la medida en que pueden ser entendidas desde el punto de vista del ser-en-el-mundo corporal” (1999: 143), el concepto hace más que ubicar a un individuo dentro de una cultura, relaciona comportamientos con el mundo objetivo, pero también vincula procesos perceptivos con las limitaciones sociales y los significados culturales.” (Csordas 1990: 6).



Al referirnos en la investigación a la 'experiencia corporal socializada' del ciclismo, hacemos referencia a la propuesta del autor sobre una 'fenomenología cultural de la encarnación', entendida como el: "intentar ganar en la comprensión de la cultura y el yo desde el punto de partida de nuestros cuerpos como ser-en-el-mundo, y requiere el reconocimiento de que nuestros cuerpos son a la vez el manantial de la existencia y el sitio de la experiencia." (Csordas 2011: 137). (Trad.).

Para el caso de la investigación, debemos tener presente el argumento de Ingold respecto a cómo habitamos en un mundo sensible, en el cual todo se encuentra en constante y fluido movimiento, que él presenta a manera de líneas móviles, donde los sujetos se incorporan al movimiento de estas, de modo que cada momento son habitadas: "Los seres son entidades abiertas y en movimiento".

Podemos entender así que, mientras nos movemos, estamos 'habitando' los 'lugares' por los que las líneas nos movilizan, es decir, que el habitar es un proceso móvil: "Críticamente, entonces, la vivienda no es meramente la ocupación de estructuras ya construidas: no significa construir como el consumo para la producción. Más bien significa que la inmersión de los seres en las corrientes del mundo-de-la-vida sin la cual actividades como el diseño, la construcción y la ocupación no podrían tener lugar en absoluto." (Ingold 2011:10). (Trad.).

Retomando lo desarrollado hasta aquí, podemos establecer la relación que se da entre la práctica social del ciclismo urbano, y el marco interpretativo a partir del cual nos posicionamos para conocer los significados que emergen de la experiencia de esta forma de movilidad, la cual, tiene la característica de ser análoga a la representación propuesta por Ingold, a saber, la forma de movilidad, y la locomoción que implica, nos llevan a elegir una serie de posibles caminos, a través de los cuales podemos experimentar distintas líneas espacio-temporales, así como experiencias subjetivas y sensoriales.

Por otro lado, el concepto de *embodiment*, nos permite entender cómo los elementos materiales u 'objetos culturales', que percibe el sujeto, en nuestro caso el ciclista urbano construyendo su ruta, significan algo distinto a lo que perciben otros sujetos, en especial aquellos que son 'transportados' por la urbe:

"Merleau-Ponty nos da el ejemplo de una roca, que ya está allí para ser encontrada, pero no se percibe como un obstáculo hasta que esté allí para ser superada". La constitución del objeto cultural depende así de la intencionalidad (¿lo que haría uno quiere superar la roca?), pero también sobre la entrega de nuestra postura erguida (Straus 1966), lo que hace que

trepar por la roca sea una forma particular de negociarla (una opción incluso si uno pudiera caminar alrededor de ella)". (Csordas 1990 (1988):10). (Trad.).

Es así que uno de los objetivos de la investigación es precisamente buscar conocer la forma en la que se construyen estos caminos y los múltiples significados y experiencias a las que nos conducen, considerando que se tratan de decisiones inspiradas en la percepción, corporalidad y subjetividad, que se producen de manera instantánea y efímera mientras se viaja tejiendo líneas en la superficie:

“En bicicleta hay más cambios y más correspondencia. Uno se desliza subrepticamente por otra geografía, eminente y literalmente poética, puesto que ofrece la posibilidad del contacto inmediato entre lugares que habitualmente uno sólo frecuentaba por separado y, además, porque así se presenta como una fuente de metáforas espaciales, de acercamientos inesperados y de atajos que no dejan de suscitar, a fuerza de pantorrillas, la curiosidad reavivada de los nuevos paseantes.” (Augé: 2008: Epub)

Se podría pensar en una '*poiesis* móvil, en el sentido de esta creación espontánea y lúdica, una vía de conocimiento como menciona Platón en 'El banquete': "la causa que convierte cualquier cosa que consideremos de no-ser a ser". Cada ruta en bicicleta será pues una '*poiesis* móvil', que se da dentro de las posibilidades existentes, y que se mueve habitando las líneas móviles que configuran el mundo sensible y donde el cuerpo actúa, existe y genera una experiencia en el mundo:

“Pero, por la misma razón, la existencia humana no está fundamentalmente ligada al lugar, como lo sostiene Christopher Tilley (2004: 25), sino que vincula el lugar. Se desarrolla no en lugares sino a lo largo de caminos. Continuando por un camino, cada habitante establece un camino. Donde los habitantes se encuentran, los senderos se entrelazan, ya que la vida de cada uno se vincula con la otra. Cada entrelazado es un nudo, y cuanto más se entrelazan líneas de vida, mayor es la densidad del nudo.” (Ingold 2011a:148). (Trad.).

#### **2.4. Mímesis y sentido del *embodiment***

El interés por poseer poder sobre la materialidad, o voluntad del otro, o sobre la naturaleza, está presente en el hombre desde sus primeros vestigios. Dibujos en cavernas con escenas de caza son un referente de cómo a través de la representación y la materia, se buscó capturar algo más que es invisible, pero que existe al margen del espacio, tiempo y voluntad. Este poder hace alusión, directa o tangencialmente a la magia.

Pensadores del renacimiento como Ficino, Agripa, Paracelso y en especial Giordano Bruno, teorizaron acerca de un conjunto de prácticas inspiradas en reflexiones de carácter metafísico y que se condensaron en la idea de ciertos principios de la denominada magia simpática, a través del aforismo hermético de: “lo similar llama a lo similar”, y que aquella cosa que ha estado en contacto, mantiene una influencia sobre aquello que se ha separado.

El texto de Taussing (1993), nos acerca esta atemporal condición. El autor refiere que hay un poder espiritual y mágico que deriva de las réplicas, tema de cierta forma desarrollado también en el mito de Pigmalión, pero a nivel emocional y estético. La representación, comparte o toma el poder de aquello que es representado, es decir: hace una captura del espíritu o esencia de aquello que se desea poseer o aquello que se quiere evitar por temor.

En el fondo deseamos parecernos a aquello que queremos ser y deseamos controlar o alejar aquello que nos atemoriza: “En otras palabras, ¿no podemos decir que dar un ejemplo, para ejemplificar, para ser concreto, son todos ejemplos de la magia de mimesis en donde la replicación, la copia, adquiere el poder de lo representado? ¿Y no lo hace el poder mágico de esta encarnación en el interior en el hecho de que, al leer tales ejemplos, somos sacados así de nosotros mismos en esas imágenes?” (Taussing 1993: 16). (Trad.).

El autor refiere a la ‘facultad mimética’ como el intento incansable de crear fantasías exactas, traduciendo objetos en palabras o en representaciones visuales. En este afán hay dos componentes que los motivan: la sensualidad y la mimeticidad. Es decir, copiamos aquello que nos gusta y que podemos copiar: “(...), el punto importante sobre lo que yo llamo la magia de la mimesis, es el mismo, a saber, que “de una u otra forma” la creación y existencia del artefacto que retrata algo le da un poder sobre lo que se retrata.” (Taussing 1993: 13). (Trad.)

El autor toma dos ejemplos para reflexionar acerca de la mimeticidad. En un primer ejemplo menciona el caso de las figuras talladas por los Cunas y de las réplicas de hombres europeos, partiendo de la pregunta ¿Por qué de ellos?, refiriéndose a la copia de hombres europeos y no de los locales. En este punto emerge el reduccionismo antropológico, pues los Cuna no veían lo que el antropólogo veía objetivamente, es decir, reducir la realidad a la percepción de un elemento negado por los demás.

En su análisis encuentra una división entre la forma externa de la figura curativa tallada en madera y su sustancia interior, donde, el espíritu de la madera, que no está en la forma exterior, es lo que determina la eficacia de la figura. Pero entonces, se queda pendiente la

pregunta ¿por qué la encarnación (*embodiment*) es necesaria? Tal vez por que como mencionó antes, se copia lo que se desea o lo que se teme. El autor refiere que las figuras podían dar consejos o recomendaciones al curandero.

El otro ejemplo que menciona es el caso de las tortugas talladas en madera y usadas como medicina por los Cuna. En este caso encuentra que la importancia de la magia de la mimesis radica en que, de una forma u otra, la fabricación y existencia del artefacto que representa algo, da un poder sobre aquello que es representado, el poder de la mimeticidad: “Si estoy en lo cierto al hacer esta analogía con lo que considero que es el arte de la reproducción del mago, entonces el modelo, si funciona, gana a través de su fidelidad sensual algo del poder y la personalidad de lo que es un modelo.” (Taussing 1993: 16).

Entendemos así, entre otras cosas, cómo las personas construyen representaciones a través de un proceso de copia o mimesis, y a esta representación le asigna una serie de valores, no solo aquellos que tiene el objeto real, sino otros, mágicos sobrenaturales, fetiche. Además, también refiere como estos procesos se construye a través de distintas tecnologías.

Este poder y este afán, por capturar las propiedades, habilidades o poderes de aquello que es deseado o temido, a través de la copia, está vigente, y un ejemplo de esto lo encontramos en los deportes y sus accesorios o mercancías. En el caso del ciclismo de LFM; podemos ver como en un entorno urbano, los practicantes, a través de sus accesorios (zapatillas, camisetas, dispositivos electrónicos, entre otros) buscan hacer una copia o simulacro de determinado tipo de corredor o *rider*: “el aroma del cuento de hadas que percibo en este cambio mayor en el capitalismo mundial tiene que ver con la seducción por el brillo y el “guau” o maná que tienen los objetos encantados.” (Taussing 2008: 19)

Este afán por capturar y emular el espíritu de aquello que se desea ser, está presente en la disposición ante el ‘*ride mafioso*’, moldeando su cuerpo y ropa: “(...). En Cali rogaban a los gringos que vendieran sus viejos *jeans* usados, aunque fuera a un precio fenomenal. Expertos predijeron un cambio mundial en el cuerpo humano, tanto en el masculino como en el femenino, para poder entrar en este tipo de pantalón. O en los zapatos como los Adidas o los Nike”. (Taussing 2008: 34).

### 3. ETNOGRAFÍA VISUAL Y REPRESENTACIÓN DE LA CULTURA

Con el nacimiento de la tecnología que permitía capturar, de modo dinámico y visual, el espacio y tiempo a través del registro cinematográfico, también surge el interés por usarla en la búsqueda de conocimiento social, no sólo como instrumento sofisticado de recolección de datos, análogo al cuaderno de notas del antropólogo, sino también como metodología capaz de producir conocimiento científico válido por sí. Este espíritu inicial es el que nos recuerda como:

“La posibilidad más emocionante del cine etnográfico es la de permitir ver, de una forma nueva y con toda su riqueza, el gran abanico de formas de comportamiento humano a todos aquellos que de otro modo no podrían tener acceso a ello –(...)-. Su función esencial fue establecida por uno de los primeros realizadores ha permanecido inalterable hasta hoy; El filme: “preserva para siempre todos los comportamientos humanos para las necesidades de nuestras investigaciones” (De Brigard 1995: 33).

Este enfoque que entendía al cine etnográfico como aquél que tenía como función principal servir de recurso conservacionista de la actividad humana, estaba plenamente influenciado y determinado por el paradigma antropológico vigente: “La antropología (...) aceptó la responsabilidad de hacer y preservar registros de las costumbres y el ser humano desaparecidos de esta tierra.” (Mead 1995: 2). (Trad.). Más, esta manera de entender la función impuesta al cine etnográfico, traía una serie de consecuencias en la forma de realizar y presentar los proyectos documentales desarrollados bajo este paradigma.

En este capítulo nos ocuparemos de enmarcar el campo en el que dialoga la investigación visual propuesta, desde los enfoques desarrollados por la teoría documental. Primero, buscaremos establecer el tipo de conocimiento que se busca a través de lo visual, desde la antropología, para luego delinear dos tópicos relevantes para la investigación, a saber: el papel de la textualización de las culturas, con sus consecuencias epistémicas en los documentos visuales, y, la construcción de lo social, que se produce a través de los proyectos de etnografía visual.

También abordaremos la relación entre la fenomenología y la metodología visual, así como el tipo de aproximación participativa, a partir de los debates en la teoría documental. El video, al tener posibilidades objetivas y a la vez simbólicas, resulta crucial entender como



estos puntos, nos ayudan a establecer dentro de que línea o 'modo de representación', buscamos explorar a través de las imágenes en movimiento.

Una definición unívoca y precisa de lo que se entiende por cine etnográfico se hace complicada, no sólo por la naturaleza del conocimiento que aspira desarrollar, sino además por su constante replanteamiento en base a nuevas metodologías y tecnologías audiovisuales que emergen con el tiempo. Pero, lo que podemos tener claro es que se enmarca dentro del campo de la antropología visual, aquella área de conocimiento que: "(...) explora la imagen y su lugar en la producción y transmisión de conocimiento sobre los procesos sociales y culturales, a la vez que intenta desarrollar teorías que aborden la creación de imágenes como parte del estudio de la cultura." (Ardevol 2006: 23).

Respecto a la forma en la que se desarrolla de esta área del conocimiento: "La antropología visual se pregunta por el sentido que damos a la fotografía el cine o al video como portadores de imágenes: cómo aprendemos a mirar mirarlas, qué efectos causan sobre nosotros, cómo las utilizamos y las tratamos, qué esperamos de ellas unificando distintos campos en una misma área de investigación: el ser humano como creador de imágenes" (Ardevol 2006: 23).

Para abordar el primer punto propuesto, la textualidad y su presencia en el filme, es necesario entender que esta entrada, ya determina el tipo de conocimiento que se logra concebir. Al respecto es motivadora la reflexión sobre la metodología tradicional de la antropología, íntimamente dependiente del recurso oral y escrito: "El informante solo tenía palabras para describir el baile de guerra que ya no se bailaba (...). Así, las investigaciones etnográficas dependen de las palabras y las palabras durante el período en que la antropología estaba madurando como ciencia." (Mead 1995: 5). (Trad.).

Tomando como ejemplo, notamos el paso del trabajo de campo por el filtro de la cultura textual, , es decir, se ha convertido la experiencia o vivencia, el relato oral, primero a un texto etnográfico y luego se ha organizado el material visual en función al texto. Pero el filme se ve (y oye), mientras que la información textual se interpreta, lo cual presenta un doble eje: "Lo que uno ve en un reporte etnográfico coherente, la construcción imaginada del otro, está conectado en una doble estructura continua con lo que uno entiende." (Clifford 1986: 101). (Trad.).

Es decir que: vemos algo, pero podemos entender otras cosas. La mirada occidental o eurocentista (cultura del texto), emerge en determino tipo de cine etnográfico, a través de

los guiones, voz en off, subtítulos o traducciones. Esta mirada metodológica y de producción (cine expositivo), conlleva la carga que al textualizar (pasar de lo oral a lo escrito) no sólo jerarquizamos la naturaleza de la información sino, y es lo más interesante, lo que producimos es una alegoría, donde contamos una "historia" pero que puede hacer referencia, de modo consiente o a veces subyacente, a otros tópicos culturalmente asociados:

"Pero la alegoría del salvaje está profundamente arraigada. De hecho, argumentaré en un momento que está integrado en la concepción y práctica de la etnografía como un proceso de escritura, específicamente de textualización. Toda descripción o interpretación que se conciba como "llevar una cultura a la escritura", pasar de la experiencia discursiva oral (la de los "nativos", la del trabajador de campo) a una versión escrita de esa experiencia (el texto etnográfico) es representar la estructura del "salvaje" " En la medida en que el proceso etnográfico se considere como inscripción (en lugar de, por ejemplo, como transcripción o diálogo), la representación continuará promulgando una estructura alegórica potente y cuestionable." (Clifford 1986: 113). (Trad.).

Al estudiar el desarrollo del cine etnográfico descubrimos que se tratan de distintos 'modelos de representación'. Estos implican distintas formas de aproximación cinematográfica a la realidad social y cultural; distintos estilos de mover y colocar la cámara; distintos niveles de colaboración entre realizador, antropólogo y sujeto y distintas consideraciones epistemológicas, es decir, distintas formas de aproximación cinematográfica a la realidad social y cultural. (En Ardevol 1994).

Elisenda Ardevol (1994), hace referencia al cine de comunicación etnográfica, que según detalla, su origen data de los años cuarenta del siglo pasado donde se dan las siguientes condiciones: Hay un refinamiento de las técnicas audiovisuales, el metraje prolongado y el sonido sincronizado. Se produce una reflexión teórica y metodológica sobre el cine etnográfico lo cual es resultado de una institucionalización, se dan congresos donde se comienza a delimitar un campo de estudio y una metodología propia y nace la figura del 'Etnocineasta'.

Su desarrollo se extiende en los años sesenta donde aparecen dos fuertes tendencias: el *Cinéma vérité* en Francia y el *Direct cinema* en los Estados Unidos. Durante los años setentas y ochentas se define como subgénero con identidad y problemática propias, y aparece el cine reflexivo que busca una dar una 'explicitación' de la metodología en el filme

etnográfico y el señalamiento del carácter artificialmente construido y mediatizado de la representación visual, y también el cine de autobiografía o auto-reflexivo.

Ardevol (2013) expone la naturaleza del modo observacional. Parte de cómo a través de la observación, podemos transmitir una experiencia ajena, la estructura interna de los eventos y desarrollar una transmisión transcultural. El cine observacional<sup>9</sup> propone un reconocimiento del encuentro cultural, donde se explora en las formas de conocer a través de lo visual, en este sentido, implica que el investigador se condicione para abrir su conciencia y percibir el mundo; por otro lado, es decir, sería, lo que desde el enfoque de la fenomenología es una '*epoje*': acercarse sin juicios previos para percibir los fenómenos:

“El cine de observación ofrece al espectador una oportunidad de echar un vistazo y oír casi por casualidad un retazo de la experiencia vivida de otras personas, de encontrar sentido a los ritmos característicos de la vida cotidiana, de ver los colores, las formas y las relaciones espaciales entre las personas y sus posesiones, de escuchar la entonación, la inflexión y los acentos que dan al lenguaje hablado su «textura» y que distinguen a un hablante nativo de otro” (Nichols 1991: 76).

Esta modalidad tiene como sus dos representantes principales, a los movimientos cinematográficos del *Cinema Verité* francés y al *Direct Cinema* en Estados Unidos, además de ser referente de posteriores miradas y acercamientos metodológicos planteados, como el cine sensorial. Jean Rouch, influenciado por quienes considera los “precursores inspirados” y sus referentes, a saber: Robert Flaherty y Dziga Vértov, dará inicio al *Cinema Verité*: modo de representación que se caracteriza por la ‘presencia de la cámara’. Rouch toma del primero (Flaherty) lo que sería la ‘observación participante’ y el ‘*feedback*’, lo cual representará no solo parte de la metodología, sino también una postura ética frente al trabajo del etnógrafo en sus films.

De acuerdo a lo expuesto por Ardevol (1994), las características del *Cinema Verite* son su metodología que propone la interacción entre realizador, sujeto filmado y cámara, es decir la participación de los sujetos observados. Se acentúa la subjetividad del director en el filme, pues se renuncia a la pretensión de objetividad y propone que la narración sea un discurso subjetivo que proporcione una interpretación personal. El cineasta debe ser el propio etnógrafo (etnocineasta), él debe dirigir la cámara. La edición empieza en el trabajo de campo: "Yo veo (con la cámara) + yo escribo (filmo) + yo organizo (edito)".

<sup>9</sup>Nichols (1991) la definirá el modo observacional como el de la “mosca en la pared”



Aquí el sonido es sincrónico y la cámara es viviente, es decir participante y sin trípode. No debe haber subtítulos pues reducen la riqueza de la expresión verbal y destrozan la imagen, se prefiere la traducción con la voz del director. Tiene un modo de producción procedente de la observación-participante y se construye a partir de un marco teórico para así poder luego contar la historia.

Las producciones cinematográficas de Jean Rouch fueron el resultado de sus investigaciones. Es el caso de *Les Maîtres Fous* (1953-1957). El documental trata sobre un culto de posesión entre los Hauka, una secta religiosa (Nigeria). El film no es una descripción minuciosa de un ritual, sino una interpretación que busca una forma de expresar cinematográficamente su propia interpretación del ritual. Esta visión del cine etnográfico, contar historias, es lo que se considera "etnografía-ficción". Rouch dice que es necesario hacer ficción para hacer etnografía, pero el investigador es la garantía de la autenticidad de los datos que se presentan.

Rouch también se cuestiona: ¿Para quién se filma? Él responderá: primero para uno mismo y luego para comunicarse con la comunidad estudiada. Propone una antropología compartida. De esta se desprende una postura ética según la cual propone tres principios: El primero, que la validación del trabajo etnográfico reside únicamente en los sujetos, independientemente de otros criterios de validación o de consenso científico. El segundo, que una etnografía escrita no supone un aporte valioso para la propia gente estudiada. La película se presenta como contra-regalo del autor, que es un producto mucho más apreciado y comprensible para la comunidad que una etnografía escrita. El tercero, el cine es un "lenguaje natural", no necesita ser aprendido.

En paralelo, el *Direct Cinema* es el modo de representación que se orienta a lograr la "ausencia de la cámara". Tiene como Fundador a Leacock, ayudante de cámara de Flaherty en *Louisiana Story* (1948). Parte de la idea de trabajo como 'observación de campo'. Así, propone filmar a la gente en su ambiente natural mientras realiza labores cotidianas sin la intervención ni interpretación del cineasta. (En Ardevol 1994)

Para esto, evita todo aquello que sea externo a la propia escena filmada: voz en off, música externa, re-actuaciones o reconstrucciones, entrevistas dirigidas. Se inspira en el modelo de observación científica, pues busca describir los hechos con objetividad y espontaneidad. Hace invisible el proceso de producción: el director/cámara espera que se produzca una

crisis tan importante que el hecho de su presencia pase desapercibida y pueda captar el acontecimiento en toda su espontaneidad, sin intervención por parte del cámara.

Para el registro propone la 'filmación secuencial'. La estructura final del filme debe respetar el orden natural de los acontecimientos: Tomas largas, cortes duros (*jump-cuts*) como es el caso en *The Ax Fight* (1975). También representa un cine que responda a las necesidades del investigador y del profesor en antropología. Como modo de producción plantea un modelo de colaboración entre un cineasta formado en antropología y un antropólogo que haya realizado trabajo de campo extensivo en una zona. Sus representantes son Leacock y Pennebaker: *Jane* (1962) (Jane Fonda) / *Don't Look Back* (1966) (Bob Dylan). Timothy Asch: *The Ax Fight* (1975)

Las principales ventajas que proyecta este modo son que el cine puede representar un hecho original y directamente, mientras que el antropólogo está limitado por su capacidad de observación y de su memoria. Además, el cine logra una representación mucho más exacta de la realidad que la que se pueda obtener por métodos de observación directos, que siempre estarán mediados por el lenguaje descriptivo y sometido a las distorsiones de la memoria.

Podemos resumir las semejanzas entre el *Direct cinema* y *Cinéma vérité*: lo principal tal vez es que comparten unos desarrollos tecnológicos comunes (equipos portátiles, ligeros y sincrónicos). También su metodología de filmación que busca registrar la espontaneidad, la ausencia de un guion previo y movilidad de la cámara. Ambos movimientos aquí presentados, representan referentes constantes para el acercamiento metodológico del registro audiovisual de la investigación.

Finalmente, las categorías de los modos de representación documental presentados por Nichols, no son la única forma de organizar las formas de representación documental. Peter I. Crawford, propone una clasificación del cine etnográfico (1992) donde encontramos el *Modo perspicuo* ("mosca en la pared") (Estilo observacional de Nichols) donde el cineasta se mantiene distanciado de los acontecimientos que registra.

El *Modo experiencial* ("mosca en la sopa") similar al modo interactivo (Nichols) o Modelo participativo (Ardevol) el cual hace referencia a la participación del cineasta en la experiencia; y el *Modo evocativo* ("mosca en el yo") (Modo reflexivo de Nichols) donde el realizador reflexiona sobre su relación con la cámara y los sujetos filmados. Ardevol (1994)

en su crítica a los modelos de representación, definirá en tres modos: cine participativo, cine reflexivo y auto-reflexivo y cine evocativo o deconstruccionista.

Partiendo de las consideraciones planteadas, debemos establecer que el enfoque observacional, así como el horizonte fenomenológico desde el que se establece, representan condiciones que favorecen a conseguir el tipo de conocimiento sensorial y vivencial que emergen de la práctica del ciclismo, Además, es necesario rescatar el enfoque fenomenológico, pues nos permite discutir y dialogar a través de este, con el tipo de experiencia corporal al que nos sumergimos, considerando que el la textualidad no presenta conceptos o términos que puedan enmarcar determinadas sensaciones, más, no será este el enfoque determinante de la etnografía visual propuesta.

### **3.1. Etnografía en movimiento: El cuerpo, el movimiento y la cámara**

Una de las características más simbólicas y representativas de la condición de un ser vivo como tal, es el movimiento intrínseco. El dinamismo corporal es un fenómeno apasionante que seduce a través de las posibilidades que evoca en aquel que lo observa con atención y asombro. Esta fascinación es la que también se encuentra en los pioneros en buscar estudiar los movimientos corporales y registrarlos a través de la imagen. Es el caso del antropólogo Feliz Regnault, quien en sus 'cronofotografías', en 1885, fotografió y estudió las formas de movimiento corporal, con el fin de realizar un estudio comparativo.

Similar interés es el que se encuentra en los registros visuales que usaron los antropólogos de las expediciones de Alfred Cort Haddon (Estrecho de Torres -1898), Baldwin Spencer (Australia Central - 1901-1912) y Rudolf Pöch (Nueva Guinea y en el Suroeste de África - 1904 y 1907). En el primer caso, encontramos registrados danzas y rituales efímeramente registrados. En el caso del cine, si bien en los orígenes se usó el trípode como estándar de producción, esta parafernalia anclaba necesariamente la cámara a un espacio fijo pues eran equipos livianos, un ejemplo de esta práctica la encontramos en el film "The cameraman" (Edward Sedgwick y Buster Keaton – 1928).

Por otro lado, durante la segunda guerra mundial, las cámaras en movimiento, fueron un elemento presente dentro de la logística implicada en el conflicto. Los camarógrafos-soldados fueron tal vez los primeros en experimentar la incorporación de los equipos a la propia corporalidad y percepción del operador. Estos registros dejan representado no sólo la brutalidad de la naturaleza humana, sino también el registro de los cuerpos en

movimiento de los soldados, quienes, como en el caso de los soldados alemanes, con las camisas arremangadas, lograban tener mayor y mejor movilidad que, por ejemplo, el ejército polaco. El registro visual dejó plasmada una característica de la movilidad humana, y las consecuencias que implica sus distintas formas al compararlas.

Pero, en el cine de ficción la tendencia por la cámara fija y anclada a una posición, fue tomando relevancia y se volvió un estándar de producción y como tal se interiorizó en el colectivo de los espectadores, en especial hasta la primera mitad del siglo XX. A partir de la segunda mitad del siglo anterior, y debido a una evolución en la tecnología que redujo los tamaños de los equipos de registro audiovisual.

La cámara en mano retoma un lugar importante, debido a la libertad que posibilita, lo cual permite otras formas de representación (la cámara se incorpora a los cuerpos o entra en la materia, o se posiciona en perspectivas antes imposibles, por ejemplo), otras formas de registro (siguiendo el movimiento, o durante largos periodos de tiempo de manera automática, por ejemplo) que permiten nuevas reflexiones y debates a partir de las posibilidades del tamaño reducido y a tecnología de los equipos.

En del cine etnográfico, fueron Jean Rouch y David MacDougall los primeros que aplicaron en sus trabajos, el uso de la cámara de esta forma. En el caso de Rouch, él rescata los conocimientos de Vértov y toma una poderosa idea que definirá no solo la relación del investigador, el sujeto y la herramienta audiovisual, sino también la forma de construir conocimiento, a saber: el “kinok” o el “ojo-cine”, concepto que Vértov define apasionadamente:

“Yo soy el “ojo-cine”, yo soy el “ojo-mecánico”, yo soy la máquina que enseñará el mundo como sólo la máquina puede ver. De ahora en adelante yo estaré liberado de la inmovilidad humana. Yo estoy en movimiento perpetuo. Yo puedo acercarme a las cosas, alejarme de ellas, deslizarme bajo ellas y entrar dentro de ellas, yo puedo llegar hasta el hocico de un caballo de carreras, pasar a través de las multitudes a gran velocidad liderar soldados en la batalla despegar aeroplanos puedo ponerme boca arriba caerme y levantarme al tiempo que los cuerpos caen y se levantan otra vez...” (Rouch 1995: 100).

El “ojo-cine” es otra de las características que encontramos en por ejemplo *Moi, Un Noir* (1958) o *Cronique d'un été* (1961). La cámara sigue al personaje en sus caminatas por la ciudad y se sumerge en la subjetividad del personaje a través de la cercanía de los planos, como en la secuencia de flirteo en el primer filme, pero también se alejan para mostrar el contexto espacial donde se desarrollan los eventos.

En el caso de MacDougall, él enfatiza el encuentro y la experiencia cognitiva que emerge al momento de filmar, entre el que registra y la corporalidad y materialidad del mundo que es registrado: "La cinematografía requiere interacciones del cuerpo con el mundo para registrar cualidades de textura y forma, que no existen independientemente de tales encuentros ". Argumenta que "El mundo no está separado sino dentro y alrededor del cineasta y el espectador" (1998: 50). Lo mismo puede decirse del etnógrafo que usa una cámara, con o sin intención de hacer una película." (Pink 2009: 100). (Trad.).

Al trabajar con el horizonte del ojo-cine, móvil y mecánico, la cámara puede meterse en la materia y en las acciones, y la relación que emerge de este proceso es la que Rouch define como el 'cine-trance':

"Aquí se trata también de una cuestión de entrenamiento del control del cuerpo, como el que una gimnasia adecuada nos permite adquirir. Entonces en vez de usar el zoom, el cámara-realizador puede en realidad meterse en la materia, puede preceder, o seguir bailarín, a un sacerdote, o a un artesano. Ya no es él solo, sino que es el "ojo-mecánico" acompañado del "oído-electrónico". Este extraño estado de transformación en el cineasta es lo que yo he llamado por analogía con el fenómeno de posesión, el "cine-trance". (Rouch 1995: 109, 110).

El grabar bajo este principio, implica un compromiso corporal y mental, con quienes está grabando, donde el trance es un estado de reflexividad:

"Estas ideas también pueden extenderse a través de la idea de la etnografía como una práctica de emplazamiento. Podemos ver la cámara como otro aspecto del emplazamiento del etnógrafo y, como tal, como parte del enredo (véase Ingold 2008) de lugar. Por un lado, es un elemento del entorno material en el que participa el etnógrafo. Sin embargo, por otro lado, significativamente, la cámara también es esencial para las formas de participación del etnógrafo en ese entorno, las formas de experimentar y el modo de participación. Además, se mueve con, en lugar de independientemente de, el etnógrafo a medida que se mueve." (Pink 2009: 100). (Trad.).

Al retomar las ideas desarrolladas en el capítulo 2 de la investigación, podemos ir un paso más allá en función al trabajo del movimiento corporal, en relación con el uso de la cámara de video, y en el marco de la propuesta de línea móviles que desarrolla Ingold. La cámara se convierte así, en una herramienta poderosa para evidenciar elementos que la textualidad no es capaz de representar en modo pleno: "Caminar con video demuestra cómo los métodos fenomenológicos de investigación audiovisual pueden servir para una etnografía



sensorial que reconoce la importancia del movimiento. Otras formas de movilidad también podrían estar involucradas en y para la investigación audiovisual.” (Pink 2007: 110). (Trad.).

La cámara al moverse, bajo los principios antes propuestos, también crea o construye ‘lugares’, como argumenta Pink: “caminar con cámara de esta forma, es en sí mismo una práctica de construcción de lugar, ya que el proceso de grabación reúne experiencias corporalizadas, cosas, personas, relaciones, etc.” (Pink 2007:247). El hecho que la autora se refiera al proceso de caminar, no implica que no se pueda asociar la idea al proceso del rodar en bicicleta, un caso de referencia es la etnografía desarrollada por Spinney, donde:

“La investigación etnográfica del geógrafo Spinney (por ejemplo, 2007) con ciclistas de Londres (...) es un buen ejemplo. De manera más general, un enfoque sensorial de video-etnografía en movimiento ofrece, por lo tanto, posibilidades emocionantes para los etnógrafos que buscan combinar su co-presencia empática con los participantes en movimiento y la reflexión verbal sobre las prácticas cotidianas de los participantes.” (Pink 2009: 110). (Trad.).

En este capítulo hemos desarrollado la línea de donde viene la forma de trabajar con la cámara en movimiento libre y asociada al cuerpo. El enfoque presentado nos permite entender la necesidad de realizar un registro móvil de la movilidad de los ciclistas, asociada a una metodológica, pues, por un lado, el estado de movilidad en el sujeto, implica un modo habitar el mundo, por ende, es un modo reflexivo en sí, una perspectiva del mundo, su naturaleza es efímera, y es donde está el tipo de conocimiento que buscamos acceder,

Por ello, y es el segundo punto, la movilidad se debe registrar en y desde la movilidad. En el siguiente capítulo desarrollaremos el horizonte teórico desde donde se propone la investigación, así como dos modos o estrategias de registro que nos invitan a encontrar el conocimiento relacional y vivencial de la experiencia móvil, así como formas de representar el espacio donde se produce la movilidad.

### **3.2. Visibilidad y sensorialidad: *video-tour***

Como tratamos al inicio del presente capítulo, el devenir del cine etnográfico está en función al devenir de la teoría antropológica y el contexto social en el cual se estudian los hechos y fenómenos de la realidad. En este proceso, la antropología estructurada da un giro de naturaleza respecto a sus axiomas fundacionales. Una de las consecuencias del

giro ontológico en la antropología, e influenciado por las estrategias metodológicas y epistémicas del modelo reflexivo de representación, es el documental etnográfico sensorial.

El giro ontológico cuestiona también al texto como fuente única de conocimiento, como en algún momento lo cuestionó Platón influenciado por el pensamiento trágico de los filósofos de la *physis*; también cuestiona el origen de la antropología desde distintas miradas, así como la dicotomía axiomática de la antropología tradicional: 'naturaleza-cultura'.

Los teóricos de las también llamadas ontologías planas, se cuestionan sobre: ¿Qué otros mundos hay?, entendiendo que el mundo es una red densa y expansiva, que son hechos y rehechos a través de interacciones constantes, es decir el mundo es algo vivo y fluido, así, como el conocimiento de este; vemos pues un retorno a la experiencia de la que Heráclito ya había mencionado tiempo atrás en su aforismo: "todo cambia, nada es".

El giro ontológico, en la antropología visual, se interesa por reconfigurar las relaciones convencionales entre humanos, animales, no humanos y paisajes. También se enfocan en estudiar las condiciones sociales actuales. Plantean que hemos pasado de la era del 'antropoceno' al 'capitaloceno', donde el hombre va generar un nuevo cambio en el mundo a través del capitalismo y la depredación.

En este horizonte teórico, las producciones del documental etnográfico apelan a dejar de lado lo racional (moderno y cartesiano) y más bien regresar a la experiencia vivencial del mundo: "siento luego existo". Se busca hacer teoría desde nuestra experiencia corporal, buscando transmitir la experiencia de la vida y el mundo desde el perspectivismo, es decir, se recrean experiencias sensoriales, donde lo visual y sonoro son la fuente de conocimiento por si mismas, pues despiertan otros sentidos y sensibilidades.

Los tópicos principales que se trabajan giran en torno a: nuevas materialidades (desde el capitalismo), antropoceno, etnografía multiespecie y el giro ontológico. Las principales influencias para el desarrollo de este modo de representación son: el cine experimental, la no ficción, el cine intercultural y el cine observacional y reflexivo como el de MacDougall y Gardner. El cine etnográfico sensorial nace en el Laboratorio Etnográfico Sensorial de la Universidad de Harvard (SEL). Trabaja una cámara encarnada o corporizada (*embodied camera*), es decir que se filma sin racionalizar y es el cuerpo lo que prima, más que la vista. Este punto se relaciona con el Cine-trance que menciona Rouch.

Un ejemplo célebre de documental sensorial es el caso de Leviathan (Lucien Castaing-Taylor y Véréna Paravel - 2012). La película es un relato sobre los pescadores y el mar que

fusiona lo bello con el horror. Es una mirada al mundo violento de la pesca comercial, pero desde el punto de vista de la experiencia no sólo del hombre sino también de los animales que son 'devorados' por el mítico monstruo bíblico, pero ahora reconfigurado en bajo el discurso neoliberal. El documental es también el ejemplo perfecto de un híbrido entre el arte, el documental y la teoría antropológica. El lenguaje cinematográfico del filme se logró a través de toda una experiencia emocional y sensorial: nos sumerge en un mundo.

El uso de recursos tecnológicos, como las cámaras GoPro, es fundamental para poder generar la experiencia y por consiguiente la conclusión del proyecto visual. El filme propone un diálogo entre las imágenes y la 'alma' del espectador, es decir, se busca que el conocimiento emerja de la experiencia visual, pues las imágenes y sonidos estimulan elementos no textualizados ni racionalizados del observador, despertando conocimiento sensorial y vivencial ya 'escrito' en la conciencia.

Por otro lado, pero en concordancia con el marco propuesto, Sarah Pink propone el 'video-tour' como una metodología visual y sensorial de trabajar con video. En su caso, aplicó este método para investigar el trabajo doméstico y la decoración del hogar en el 'hogar sensorial' (Pink 2004, 2007c) y las primeras etapas de un desarrollo comunitario de jardín (Pink 2007d, 2008c). Al respecto del video-tour refiere:

"Hay dos beneficios clave para este uso del video. Primero, el uso de una cámara de video alienta a los participantes de la investigación a involucrarse físicamente con sus entornos sensoriales y materiales para mostrar al etnógrafo sus experiencias corporales. Segundo, la cámara de video, al registrar el encuentro de investigación, introduce algo de la reflexividad a la que se refiere MacDougall en el sentido de que graba "no solo las imágenes de otros cuerpos; también son imágenes del cuerpo detrás de la cámara y sus relaciones con el mundo" (2005: 3). Por lo tanto, dichos métodos se pueden utilizar para enfatizar la realización o el emplazamiento tanto del investigador como del participante de la investigación." (Pink 2009: 105). (Trad.).

El 'video-tour' pone énfasis en la antropología participativa y en el compromiso corporal y mental de y con los sujetos filmados, así como la materialidad del entorno, además de permitir, una nueva etapa y un nuevo espacio de reflexión a partir de las imágenes y sonidos registrados. Esta metodología resulta coherente con una investigación de naturaleza sensorial como la que se propone, pues pone al cuerpo como origen y epicentro de la percepción y reflexividad. En el siguiente capítulo se expondrá el estado del arte que encontramos en las investigaciones y producciones donde el ciclista ha sido el protagonista.

### 3.3. Ciclismo y espacios representados: Antecedentes y referencias

“La bici forma parte de la historia de cada uno de nosotros” (Augé 2008: epub) y es porque, como continúa el autor: “gracias a ella, todos hemos descubierto un poco de nuestro propio cuerpo, de sus capacidades físicas, y hemos experimentado la libertad a la que está indisolublemente ligada.”. No resulta irrelevante comenzar haciendo referencia a un texto como parte del estado del arte referente al ciclismo representado en imágenes, porque, de hecho, el “Elogio de la Bicicleta” (2008) es una obra plena de imágenes mentales que hacen referencia a tres momentos en el que transcurren las narrativas referidas a la bicicleta: el mito, la epopeya y la utopía.

Menciono en la misma línea textual: “Damas en Bicicleta” (F. J. Erskine – 1897) donde a partir de presentarse como una guía para salir en bicicleta en la era victoriana, nos enfrentamos al papel revolucionario de la máquina en un contexto y en un tiempo donde la movilidad de las mujeres era mucho más restringida, y donde la bicicleta significó el medio a través del cual empezó una lenta emancipación.

Dentro del imaginario, una imagen que tal vez en el contexto local sea menos conocida, pero que para cualquiera a quién la movilidad en bicicleta representa una experiencia vital, es la de los corredores del Tour de France, a través de los paisajes de *L'Hexagone*, donde la conjunción de *le vélo* y este paisaje móvil, hacen soñar con la utopía de una movilidad natural, fluida y contundente, que se fusiona con el paisaje y el cuerpo del ciclista.

Un hermoso referente visual del imaginario que emergió de esta experiencia móvil en Francia (y Europa), es el dibujo del pintor impresionista Toulouse Lautrec en “Zimmerman et sa machine” (1895), donde a través de sinuosas líneas el artista inmortaliza al corredor. También encontramos la internalización del ciclismo, en la cultura francófona, en el filme *Fric-Frac* (Claude Autant-Lara – 1939), donde los protagonistas se encuentran en el velódromo y las escapadas son en bicicleta.

Antes de la primera mitad del siglo XX, ya en el cine se había visibilizado al ciclista como parte de la realidad social del contexto de la segunda guerra mundial. Así, se presentaron: “Ladrón de bicicletas” (Vittorio de Sica – 1948) que transcurre en la Italia fascista y empobrecida, dando lugar a lo que sería denominado el cine neorrealista italiano y *Día de Fiesta* (Jacques Tatí – 1949) filme en clave de comedia que se desarrolla en el espacio geográfico de la provincia en Francia y donde ya se evidencia el tema del valor de la

velocidad y la influencia de la cultura norteamericana con la racionalidad económica enfrentada en el contexto local del ciclista que trabaja con la máquina.

Continuando con el siglo XX y el cine de ficción “Quicksilver” (T. M. Donnelly – 1986) es un acercamiento a las actividades y espacios de los ciclistas mensajeros en la urbe. Caso singular es la película iraní “The Cyclist” (Mohsen Makhmalbaf – 1987) drama en clave de neorrealismo italiano, donde a través del activismo en bicicleta, se busca despertar la conciencia solidaria en la ciudad.

A comienzos del siglo XXI, “Le vélo de Ghislain Lambert” (Phillipe Harel - 2001) es un film franco-belga que, en clave de comedia, ambientada en los años setenta y que nos acerca al circuito profesional del *Tour de France* y todos los temas que giran en relación a este evento. También en referencia al ciclismo profesional en Europa, tenemos “The flying Scotsman” (Douglas Mackinnon – 2006) filme británico que recrea la vida del corredor escocés Graeme Obree durante la década de los noventa.

Se puede hacer referencia también al cine de ficción animado, es el caso de “Les Triplettes de Belleville” (Sylvain Chomet – 2003) también ambientada en el Tour de France. Un caso interesante es “Premium Rush” (David Koepp - 2012) que está inspirado en la investigación de Jeffrey L. Kidder “Urban Flow” (2012) donde nos sumerge en el mundo de los mensajeros en bicicletas fixies en Nueva York.

En el campo del cine documental enfocado al tema del ciclismo, encontramos que ha prevalecido la tendencia expositiva, así tenemos en el siglo XX a: “Vive le Tour” (Louis Malle – 1962) donde nos acercamos a la efervescencia emotiva que provoca el evento en Francia. “Sunday in Hell” (Jorgen Leth – 1976), documental danés que es una cronología de la carrera de ciclismo Paris – Roubaix, desde las múltiples perspectivas de los involucrados en el evento. En el siglo XXI, tenemos “Follow Me” (Anthill Films 2010) documental que nos acerca a la naturaleza del estilo de ciclismo de montaña. También tenemos: “Rising from Ashes” (T. S. Johnstone – 2012) que es un filme independiente que narra el proceso de formación de un equipo de ciclistas en Ruanda, por parte del ciclista norteamericano Jacques ‘Jock’ Boyer, el contexto del genocidio que sucedió años antes.

“The program” (Stephen Frears – 2015) es el documental que expone el fraude que remeció el mundo del ciclismo profesional por parte del corredor Lance Armstrong y la parafernalia que usó para ganar varias carreras. El mismo año se presentó “Bikes vs Cars” (Fredrik Gertten – 2015) donde se hace un interesante y conformacional estudio de las relaciones



de poder y el régimen neoliberal en relación a la predominancia del automóvil, frente a las bicicletas, en la sociedad norteamericana.

Finalmente, para el caso de la presente investigación, debemos referirnos a la etnografía móvil representada en video. Un caso específico es la investigación sobre el significado de la forma de movilidad en bicicleta desarrollado por Spinney con ciclistas urbanos:

“Spinney discute cómo usó el video como parte de una 'etnografía móvil' (2008: 79) en la que buscaba comprender 'cuáles fueron las experiencias de ciclismo de las personas, cómo se vuelve significativo para ellos, por qué se mueven de maneras particulares, y cómo estas las prácticas definen y reproducen identidades particulares' (2008: 76). Para lograr esto, combinó entrevistas de ciclismo y de grabación de video con participantes, durante los cuales les mostró secciones de videos.” (Pink 2009: 111). (Trad.).

Resulta importante para la presente investigación, el enfoque desarrollado:

“Spinney destaca el "enfoque kinestésico y encarnado" para comprender las prácticas de los corredores y hablar sobre su método (2008: 92). Utilizando el video además de viajar con otros ciclistas, fue capaz de 'obtener interpretaciones incorporadas de los participantes' a través de la reproducción de 'momentos fugaces y efímeros' (2008: 98). A través de estas prácticas de investigación, Spinney sugiere que "comenzamos a construir un vocabulario para lo indecible y, por lo tanto, el lenguaje puede comenzar a desempeñar un papel más importante en la forma en que entendemos y representamos lo corporal, lo fugaz y lo sensual". (2008: 101-2).” (Pink 2009: 111). (Trad.).

El enfoque sensorial es fundamental para acceder al tipo de conocimiento buscado, así, se hace referencia a los trabajos realizados por el Sensory Ethnography Lab de Harvard: Leviathan, Sweetgrass y Golden Snail Opera (Tsai, Y., Carbonell, I., Chevrier, J., Tsisng, A. – 2016). Este trabajo nos permite tener un marco de referencia para comprender cómo se construye el lugar a partir de una infinidad de relaciones y agencia, humanas y no humanas, en un determinado espacio y tiempo.

Siguiendo la línea sensorial, un referente visual y metodológico es el trabajo de Isabel Carbobell “Camel Races” (2017), donde a través de la cámara incorporada, nos permite sentir, cómo se siente el jinete de un camello de carrera, pero, además, a partir de esta cámara incorporada al cuerpo del corredor, podemos acceder a información de tipo sensorial, como la cadencia que implica los cambios de velocidad de camello, y podemos contrastarlos con los datos del cuerpo del jinete quién monta de manera ‘remota’ al camello.

Otro importante referente para el proyecto a desarrollar, es el documental “People’s park” (Libbie Dina Cohn y John Paul Sniadecki – 2012) donde a través de un plano secuencia de 77 minutos, y desde la altura y perspectiva de un niño, se representa la experiencia de recorrer un parque público en la república de la China. En ambos casos, se toma también como referente, el tratamiento del tiempo, a saber, dejar el tiempo en su fluir natural y con sus propias reglas. “The twisted dreams of a fixed rider” (Rafael Benito-2005) es un referente que permite contextualizar la ‘sub-cultura fixies’ en relación a Inglaterra y Francia.

Finalmente, otro punto rescatable de estos documentales referidos al SEL, es la metodología aplicada y la posibilidad de representar otras perspectivas no humanas, que, en el caso de la presente investigación, se trataría más bien de ‘actantes’ (Latour) máquinas en un espacio urbano, de esta manera se presenta una contribución que agrega y dialoga con los antecedentes aquí referidos.



## **4. METODOLOGÍA Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN Y PRODUCCIÓN**

### **4.1 Tipo de estudio y consideraciones previas**

Para la investigación propuesta partimos de la propuesta metodológica de Marcus de la etnografía multilocal, bajo el axioma de “seguir a”, que específicamente se centrará en dos elementos: seguir a los ciclistas y seguir los objetos (bicicletas). Pero, para definir el criterio del tipo de datos para recoger información, partimos del enfoque de la etnografía sensorial, y a través del acercamiento al campo desde el emplazamiento de la observación participante y participación participante, es decir, participar del movimiento con el grupo de ciclistas, durante la creación y el ‘habitar’ de las rutas completas.

Así, se propuso una etnografía sensorial, donde el proyecto se organice en base a un diseño de investigación interactivo, es decir, desarrollar un proceso de trabajo de redefinición para sostener la investigación. Los elementos teóricos representan un arreglo particular que también se orienta al mismo fin, de esto que el núcleo de la investigación gire en torno a la pregunta principal y las preguntas de trabajo.

Al plantear desarrollar una etnografía sensorial y observacional, presentada a través del documental etnográfico, el primer paso es un acercamiento al campo, pero con la actitud de extrañamiento, para así poder tener un punto de vista que se cuestione, y a la vez reflexione, sobre el fenómeno estudiado. Esta etapa de exploración es determinante como componente interpretativo. En este sentido, el estudio también tuvo un enfoque exploratorio para determinar las formas y las prácticas vigentes en los sujetos de estudio.

### **4.2 Etnografía sensorial**

La elección de una etnografía sensorial para buscar conocimiento en la práctica del ciclismo urbano y la forma en la que se configura la experiencia de esta actividad, se debe a las posibilidades que brinda este enfoque. Con el fin de aclarar la pertinencia y beneficios de esta selección, se establecerá de modo sucinto, algunas definiciones necesarias para enmarcar la investigación dentro del acercamiento sensorial.

En primer lugar, se hace necesario definir cuál es el paradigma como se entiende la práctica etnográfica, teñido por el enfoque fenomenológico:

“La etnografía es un proceso de creación y representación del conocimiento (sobre la sociedad, la cultura y las personas) que se basa en las propias experiencias de los etnógrafos. No pretende producir una explicación objetiva o veraz de la realidad, sino que debe tratar de ofrecer versiones de las experiencias de realidad de los etnógrafos que sean lo más leales posible al contexto, las negociaciones y las intersubjetividades a través de las cuales se produjo el conocimiento. (Pink 2007a: 22).” (En Pink 2009: 8). (Trad.).

Sarah Pink (2009) nos brinda un panorama de la etnografía sensorial. En primer lugar, aclara que una de las características principales de este enfoque es que: “Explora la cuestión de la relación entre la percepción sensorial y la cultura, se ocupa de cuestiones relativas al estado de la visión y su relación con los otros sentidos y exige una forma de reflexividad que va más allá del cuestionamiento de cómo la cultura está "escrita" para examinar los sitios de conocimiento incorporado” (Pink 2009: 15). (Trad.).

Son estos dos elementos mencionados, característicos de la tradición de la que devienen los estudios en antropología sensorial, pues esta: “En sus etapas iniciales, la antropología sensorial también estuvo animada por una crítica al “verbocentrismo” y al “textualismo” de la entonces teoría antropológica dominante. La antropología había sido siempre “una disciplina de las palabras” (Grimshaw, 2001).” (Howes 2014, 12). De aquí también los debates internos sobre los límites y potencialidades del filme como medio comparado con el de la escritura (MacDougall, 2005, Howes, 2003b y 2012), pues la etnografía sensorial, experimenta con múltiples medios para el registro y comunicación de hechos.

Es importante plantear el debate que se desarrolla en torno al devenir del estudio de y desde los sentidos. Si bien el interés antropológico intencionado en los sentidos ya aparece desde principios del siglo XX (véase Howes 2003 capítulo 1, Pink 2006: Capítulo 1), es durante las décadas de 1980 y 1990, que se establece la sub disciplina conocida como ‘Antropología de los sentidos’. David Howes (1991) fundamenta la antropología de los sentidos al señalar el vínculo sensorial existente entre los individuos y la cultura.

Esta aproximación parte de considerar la percepción sensorial como un acto cultural y no sólo como un acto natural, al entenderla así, asume la sensorialidad humana, las experiencias sensoriales, como moldeadas por la cultura y que además transmiten una variedad de información y significados, desde donde se puede estudiar la manera en que los individuos perciben el mundo, por lo que, el trabajo antropológico debe centrarse en dar cuenta del ‘perfil sensorial’ para el estudio de las culturas. (En: García Grados 2017).

A partir de los trabajos desarrollados durante las primeras décadas como sub-disciplina, la antropología de los sentidos ha virado hacia una 'antropología sensorial', pero sin dejar de considerar los debates que la preceden. Sarah Pink (2009), parte de la crítica que desarrolla Ingold (2000) a la partida de la antropología de los sentidos propuesta por Howes, para entender que la 'antropología sensorial' pone su énfasis en la 'percepción sensorial', y por ello en el análisis de las experiencias multisensoriales, tanto de los sujetos de estudio como del mismo investigador.

Así, la antropología sensorial se cuestiona sobre cómo investigar otros mundos, a través de la reflexión sobre la experiencia sensorial. La autora propondrá la "percepción participante" como técnica de observación participante. (En García Grados 2017). La etnografía sensorial se presenta como un método crítico, respecto a las metodologías tradicionales aplicadas por la antropología de los sentidos, que busca combinar lo visual con otras experiencias sensoriales, con el fin de alcanzar un conocimiento que no es 'hablando', sino que se siente y está encarnado.

La etnografía sensorial asume que, en todas las culturas, los sentidos están organizados jerárquicamente, pero, además. "cada orden de los sentidos es al mismo tiempo y orden social" (Howes 2014, 18); así, unas de las tareas de investigador sensorial será determinar: "El perfil sensorial" (Howes y Classen 1991: 257) u "orden sensorial de la cultura que se estudia". (Pink 2009: 12). (Trad.).

Otra premisa de la que parten los estudios sensoriales es la relacionada a la 'multiperceptividad', es decir, que los sentidos no están separados del punto de referencia de la percepción (Merleau- Ponty), pero si están culturalmente definidos. En este sentido, como Ingold señala, debemos entender la visión, en términos de entender su interrelación con los otros sentidos.<sup>10</sup>

El trabajo a través de una etnografía sensorial se debe concentrar en preguntarse en referencia a la percepción, lugar, conocimiento, memoria e imaginación, a partir de estas

<sup>10</sup>Respecto al orden de los sentidos, un debate muy intenso e interesante, es el referido a la cantidad de sentidos existentes, y como la propuesta occidental de los cinco sentidos, es rebatible al estudiarla en función a otras culturas: "De acuerdo a las últimas estimaciones científicas, hay por lo menos diez sentidos y posiblemente hasta treinta y tres (Howes, 2009: 22-25). Pero no hay una razón necesaria para preferir las clasificaciones científicas sobre cualquier otra, pues la experiencia sensorial está cultural y físicamente ordenada; además la ciencia de la sensación, como cualquier rama de la ciencia, está en sí misma sujeta a revisión constante (Rivlin y Gravelle, 1984; Geurts, 2002: 7-10). Lo más importante está más bien en reconocer (y aceptar) la contingencia histórica y cultural de *cualquier* taxonomía de los sentidos (ver McHugh, 2012; Howes y Classen, 1991)." (Howes 2014: 17).



consideraciones, la tarea del investigador será encontrar similitudes: “El trabajo del etnógrafo es buscar lugares en los mundos de otras personas que sean similares a los lugares y maneras de conocer a los demás. Al intentar lograr esto, ella o él tratarán de acercarse a la comprensión de cómo esas otras personas experimentan, recuerdan e imaginan.” (Pink 2009: 23). (Trad.).<sup>11</sup>

Para conseguir este objetivo, se hace necesario un compromiso corporal del investigador: “La práctica etnográfica implica nuestros compromisos encarnados multisensoriales con otros (...) y con sus entornos sociales, materiales, discursivos y sensoriales. También requiere que reflexionemos sobre estos compromisos, que conceptualicemos sus significados teóricamente y que busquemos formas de comunicar la relación de los conocimientos experienciales e intelectuales con los demás.” (Pink 2009: 25-26). (Trad.).

Para el caso de la presente investigación, se toma este marco propuesto por la autora, por lo que, al trabajarse una etnografía sensorial se busca encontrar similitudes en los perfiles sensoriales de un ciclista representativo de “Lima Fixied Mafia” y el investigador, para que, al contrastar los perfiles, se haga factible desarrollar el corpus de un perfil sensorial de la experiencia de ciclismo urbano en el caso de ‘Lima urbanizada’.

¿Qué debe ‘seguir’ la etnografía sensorial?, pues debe enfocarse en los componentes sensoriales y culturales que definen el “perfil sensorial” o el modo de “sentir el mundo” (Howes and Classen 1991:257) de la cultura de los participantes de la investigación, esto desde la línea de la etnografía sensorial. Con este fin, los autores proponen una agenda bastante inclusiva: “Para ello, recomendaron asistir al “lenguaje”, “artefactos y estética”, “decoración del cuerpo”, “prácticas de crianza”, “modos sensoriales alternativos” (es decir, cuando las personas de diferentes categorías utilizan diferentes “órdenes sensoriales”), “medios de comunicación”, “entorno natural y construido”, “rituales”, “mitología” y “cosmología” (1991: 262-85).” (En: Pink 2009: 46) (Trad.).

Debemos considerar dos conceptos clave en la etnografía sensorial, primero: ‘subjetividad sensorial’, entendida como la reflexión del etnógrafo como productor de conocimiento etnográfico, el mismo que en su naturaleza de investigación, también es subjetiva: “Las formas en que los individuos usan el conocimiento sensorial y la práctica se pueden

<sup>11</sup>De particular interés resulta cuestionar la característica atribuida a cada sentido en occidente, en especial la referida a la distinción entre el olfato y la respiración, como sucede en el caso de los sentidos propuestos por la filosofía tradicional de la India (*Brhadaranyaka Upanishad*), la cual sugiere ocho sentidos, siendo el primero en la lista el “Prana” (órgano de la respiración o también llamado ‘aliento de vida’): “Parece que la respiración es el sentido de la reflexión en la India como la vista es el sentido de la reflexión en Occidente.” (Howes 2014: 17).

entender como una forma de subjetividad, una forma de entender el mundo que es a la vez culturalmente específico, pero que también se configura a través de otras influencias.” (Pink 2009: 53). (Trad.).

El segundo es la ‘intersubjetividad sensorial’ referida a cómo la identidad se negocia continuamente a través de nuestras relaciones intersubjetivas con otros y con nuestros entornos materiales y sensoriales, en este sentido, nuestras interacciones sociales son eventos totalmente corporales y multisensoriales: “El etnógrafo sensorial necesita dar cuenta de cómo los sentidos están ligados a sus relaciones con los participantes de la investigación y entre las personas que participan en la investigación, y cómo estos se modifican y cambian.” (Pink 2009: 53). (Trad.).

Al tratarse de un proceso reflexivo, en la etnografía sensorial:

“El uso autoconsciente y reflexivo de los sentidos en este proceso es un acto importante y estratégico. Al intentar situarse de manera similar a los participantes de la investigación y atendiendo las sensaciones corporales y categorías sensoriales culturalmente específicas (por ejemplo, en el oído, olfato, tacto, sonido, visión, gusto) a través de las cuales estos sentimientos se comunican y valoran, los etnógrafos pueden llegar a conocer la vida de otras personas en formas que son particularmente intensas.” (Pink 2009: 50). (Trad.).

Un último punto son las etapas para investigar con los sentidos, al respecto Howes and Classen (1991) sugieren cuatro etapas:

“(…) primero, 'Extraer todas las referencias al sentido de los fenómenos sensoriales de la fuente en cuestión'; segundo, "analizar los datos correspondientes a cada modalidad individualmente"; tercero, "Analizar las relaciones entre las modalidades con respecto a cómo cada sentido contribuye al significado de la experiencia en la cultura"; y finalmente, 'concluir con una declaración de jerarquía u orden del sentido de la cultura'.” (Pink 2009: 47). (Trad.).

En referencia a la posibilidad de análisis de las experiencias sensoriales y la práctica de los medios tecnológicos, Pink (2009) propone tres niveles, a saber: primero, el enfoque sobre la materialidad de las tecnologías, en referencia tanto a los usuarios como a los productores, a partir de ellos el investigador podría teorizar cómo se desarrollan las relaciones entre los humanos y la tecnología.

Un segundo enfoque sería cómo las tecnologías de los medios podrían alentar la producción de ciertos tipos de estrategias sensorial, experiencia y representación, como el

uso de la grabación de video o fotografía podría alentar diferentes formas de comunicación encarnadas y performativas. En tercer lugar, la autora refiere, las formas en que los espectadores pueden experimentar diferentes medios también puede interpretarse como formas sensoriales de comunicación (En Pink 2009: 57).

Partiendo de estas ideas previas referente a la búsqueda de conocimiento etnográfico a través de los sentidos, podemos organizar las categorías a través de las cuales podemos buscar los componentes sensoriales. Teniendo en cuenta la subjetividad e intersubjetividad que está implícita en los datos, así como las posibilidades y niveles de información y conceptualización de datos recogidos a través del registro en preferencia a través del video, pero no en exclusividad.

#### **4.3 Temas y subtemas de investigación**

Para organizar el recojo de información, los temas y subtemas se basan en la pregunta principal de investigación, así como en las tres subpreguntas de trabajo. Con este fin, en este punto desarrollaré primero el tipo de datos que responden a la pregunta, para en el siguiente punto, desarrollar las formas y fuentes de conseguir los datos propuestos.

##### **a) Ciclistas y sistema de tránsito**

La pregunta que organiza la investigación es la siguiente: ¿De qué modo los ciclistas del colectivo Lima Fixied Mafia (LFM) se relacionan con el sistema de tránsito en Lima metropolitana, durante su práctica móvil? Se busca responder a esta a través de tres preguntas de trabajo, donde la primera brinde conocimiento sobre quiénes son los sujetos participantes, la segunda da luces sobre la estructura formal y subyacente en la regulación del sistema de tránsito en la urbe, finalmente la tercera reflexiona sobre la operatividad de los ciclistas en relación al sistema, pero desde la perspectiva de estos, por lo que la corporalidad y sus componentes, son elementos que aportan conocimiento referido a la naturaleza de las prácticas y relaciones que emergen durante la movilidad.

## **b) Movilidad, sistema y cuerpo:**

En el caso de las subpreguntas de investigación, la primera es: ¿Cómo se constituye el colectivo LMF durante su práctica ciclista en la creación de rutas? Se busca aquí investigar sobre la identidad de los ciclistas integrantes del colectivo. El conocimiento generado ayuda a problematizar su condición de identidad en referencia a la práctica que realizan, así como el sentido de la misma.

La siguiente pregunta secundaria de la investigación es: ¿Cómo se regula el sistema de tránsito en el que están inmersas las prácticas del colectivo LFM? La primera fuente será la documentación referida a la normativa y su estructura. Luego, a partir de las prácticas regulatorias, transgresoras y performativas del grupo de ciclistas a estudiar, las cuales se traducen en los usos que se le da la infraestructura, en relación a la forma de movilidad, así, por ejemplo, la forma de manejar en una ciclovía en analogía a la circulación de vehículos, o el acelerar entre automóviles, cuando estos están ralentizados por el tráfico.

La tercera pregunta de trabajo es: ¿Cómo operan los ciclistas del colectivo LMF frente a la regulación del sistema de tránsito en Lima Metropolitana, durante la experiencia corporal de movilidad en bicicleta? El primero serán las disputas territoriales, las cuales se podrán estudiar a través de la disposición y distribución del grupo de ciclistas, dentro de la infraestructura gubernamentalizada de la movilidad, es decir, cómo los ciclistas se ubican dentro de la autopista, en relación a las formas privilegiadas (automóvil), este elemento implica la ocupación y distribución espacial del grupo dentro del tráfico motorizado.

Al tratarse de una práctica de movilidad, el cuerpo es el epicentro de la experiencia y a la vez fuente de reflexiones, así, se hace necesario un marco que permita, a partir de los componentes de la corporalidad, el estudio de los sujetos y las relaciones que emergen. Así, se parte de la propuesta que Csordas (2011: 147) da para referir y limitar los alcances del *embodiment* como campo metodológico, proponiendo diez componentes que permiten definir y estudiar la corporalidad, más, para la investigación nos centramos en seis.

El componente que encapsula la experiencia será el tiempo: la construcción de la sensación del tiempo<sup>12</sup>, más en específico, cómo se siente el paso del tiempo durante la movilidad en bicicleta. Al respecto, los sub componentes sensoriales serán: la distancia geográfica, que

<sup>12</sup>Partimos de diferenciar el tiempo real del tiempo fílmico, entendido el primero como el fluir natural de la vida en esta dimensión, con sus propias reglas, frente al tiempo cinematográfico, que es la captura del tiempo real, pero el cual, a través del lenguaje cinematográfico, es capaz de ser reconstruido para comunicar información de naturaleza simbólica, debido a las posibilidades del montaje.

implica el reconocimiento de puntos de la ruta que sirven de marca espacio-temporal, es decir, los puntos de descanso durante la ruta:

- “1. Forma corporal: Tenemos brazos, peso, piernas, torso, cabeza, postura erguida: el esquema de la imagen del cuerpo se basa en la integridad, pero los cuerpos pueden ser disminuidos por la amputación.
2. Experiencia sensorial: Tenemos cinco sentidos definidos de maneras variables (cinco sentidos más percepción y temporalidad)
3. Movimiento y movilidad: Nuestra capacidad de movimiento se caracteriza por la agencia y la intencionalidad definidas por el estilo. En este punto, se divide a la vez, con fines de análisis, en dos elementos: Esfuerzo (velocidad, calorías) (apps). Resistencia (distancias) (apps)
4. Orientación: Creación de espacios por la forma de moverse; por ejemplo, manejo entre el tráfico.
5. Afectación cultural: Emociones durante la ruta, en la medida en que son componentes de la encarnación. Abarca los apasionamientos
6. Copresencia: Incluye formas de intersubjetividad, intercorporalidad (como por ejemplo la termosocialidad e interiorización), alteridad, socialidad, y modos somáticos de atención histórica y culturalmente modificados.” (Csordas 2011: 147). (Trad.)<sup>13</sup>

Durante la creación de la ruta, se produce una narrativa que fluye entre los estados de interiorización o reflexividad y los momentos de socialización de la experiencia con los demás participantes del movimiento. Esta narrativa es posible de ser estudiada a través del análisis del material visual del registro completo de la experiencia de creación de rutas en bicicleta, es decir, recorriendo la ruta propuesta en su totalidad: ida y vuelta.

#### **4.4 Fuentes de información**

Las fuentes de información responden a la pregunta de ¿cómo se consiguen los datos planteados en la descripción de temas y subtemas antes desarrollado? así, con fines esquemáticos mencionaré las principales estrategias metodológicas planteadas con este objetivo. Debido a lo detallado del capítulo anterior, en este se presentarán las

<sup>13</sup>“Género, Metabolismo, Temporalidad y Capacidad”, completan la lista de componentes de la corporalidad propuestas por el autor.



metodologías, las cuales podrán aplicarse a casi todos los componentes presentados, de manera paralela.

La primera y principal fuente de recojo de información serán los ciclistas del grupo Lima Fixied Mafia, por ello, la forma donde encontrarlos será compartiendo las experiencias de movilidad. Si bien hay estudios que han partido de caminar como práctica etnográfica, Pink aclara que no es la única forma de movilidad que los etnógrafos pueden compartir con los participantes de la investigación, como sería el caso, de formas de movilidad, mediadas por la tecnología, como es el caso del ciclismo (Spinney 2007).

Otro punto importante es que el ciclismo urbano, como el caminar, también implica un compromiso con la autorreflexividad: “Caminar con video demuestra cómo los métodos fenomenológicos de investigación audiovisual pueden servir para una etnografía sensorial que reconoce la importancia del movimiento. También podrían emplearse otras formas de movilidad en y para la investigación audiovisual.” (Pink 2009: 110). (Trad.).

Otra fuente importante para acceder a información será, tanto las redes sociales usadas por los ciclistas, como los aplicativos desplegados durante el recorrido. En el caso de las primeras, en esta comunidad virtual es donde se despliegan e intercambian materiales de naturaleza simbólica, la cual nos hace posible acceder a datos emotivos y sensoriales no necesariamente racionalizados.

El uso del Facebook y el WhatsApp será relevante. En el caso de los aplicativos usados, uno de los principales fue el ‘Google Maps’, pero en específico se trabajó con la aplicación especializada en ciclismo “*Strava*”. Esta app ofrece una mirada panóptica del fenómeno móvil a través del registro cartográfico y estadístico de las rutas desarrolladas. Por otro lado, el intercambio de material audiovisual entre los registros del investigador, y los registros particulares de determinados ciclistas y también el video elicitación, fueron formas de trabajo ligadas a la antropología compartida.

El uso de materiales para obtener respuestas, evocar memorias y áreas de conocimiento, es una estrategia de recojo de información que, en la medida de lo posible, la investigación se planteó realizar, buscó que el video se convierta en un texto visual a través del cual se crucen las subjetividades del investigador y el participante de la investigación. La ventaja de esta estrategia radica que puede evocar recuerdos, conocimientos y más, que, posiblemente de otro modo habrían sido inaccesibles.

Este último punto se relaciona con el análisis de las experiencias sensoriales y la práctica de los medios tecnológicos, y los niveles que propone Pink (2009) al respecto. En el siguiente punto en el que se aborda la metodología a trabajar, se proponen y desarrollan las técnicas de recojo de información, así como la forma de registro e instrumentos que serán aplicados con estos fines, teniendo en consideración los elementos tecnológicos.

#### **4.5 Técnicas de recojo de información: Instrumentos y aplicaciones**

En este capítulo se desarrollan las principales técnicas de recojo de información propuestas para la investigación, así como las formas de registro y soporte diseñadas para este fin. Estas fueron: Etnografía multilocal, la observación (niveles), registro audiovisual, entrevista y video-tour. Si bien cada técnica tiene sus características singulares que nos permiten acceder a niveles de información, será el paradigma propuesto por Marcus aquél que sea referencial para la organización de las técnicas.

George Marcus refiere que lo unilocal (etnografía tradicional) no basta para realizar investigaciones en el contexto actual de cambios sociales y culturales, pues se propone examinar la circulación de significados, objetos e identidades culturales en el tiempo-espacio difuso del 'sistema-mundo', rompiendo así con el modelo de culturas separadas, diferentes y cerradas, sino que las ve en continuo cambio.

De allí que se refiera a la etnografía multilocal, inspirada por las críticas posmodernas, en la cual su objeto de estudio está en constante cambio e interacción: etnografía móvil. A partir de esta propuesta, nos invita a pensar en las conexiones y la construcción de paisajes múltiples, donde se busca dibujar las trayectorias y comprender las conexiones que surgen alrededor del fenómeno estudiado: los ciclistas en el sistema de tránsito de Lima. Así, propone cinco caminos para construir etnografías, siendo de interesante para la investigación la que refiere a la seguir a, primero, a las personas, en este caso los ciclistas, y, en segundo lugar, seguir los objetos, o las bicicletas.

En el caso de la observación, esta se desarrolla en base al paradigma de la etnografía multisituada; por ello busca observar mientras se sigue a los ciclistas. Primero la 'participación participante'. Partiendo del principio del nuevo paradigma de la movilidad, debemos estudiar el movimiento desde el mismo movimiento, con este fin, la participación activa y completa de las rutas propuestas por el grupo de ciclistas a estudiar, fue la primera y principal metodología para acceder al recojo de datos experienciales. La participación

participante no se limitará a la creación misma de la ruta en movimiento, sino también a todos los eventos antes y después del recorrido.

Un segundo acercamiento será la 'observación participante'; a través de ello se pudo tener una determinada distancia y actitud reflexiva, que permitió un extrañamiento respecto a la experiencia y las prácticas del grupo. En el caso de los momentos de movilidad, la aplicación de esta metodología, estaría más bien orientada a la observación del grupo en su conjunto, pero desde una perspectiva posterior al 'cardumen' de ciclistas en movimiento.

Una tercera propuesta es la 'observación fenomenológica' (epojé), la cual se enfocó en los fenómenos del tráfico motorizado y el paisaje urbano entendido como 'Lima urbanizada'. La elección de este enfoque se debe a que es posible observar estos fenómenos desde una posición, estática, distante y acaso panóptica, lo cual produjo otro nivel de reflexión respecto al tipo de experiencia estudiada, así como una subjetividad diferente.

El proyecto de investigación sigue la línea del documental etnográfico, por ello, el trabajo con la imagen propone seguir dos vías y momentos. Para plantear esta propuesta se tomó de referencia las reflexiones de S. Pink, quien plantea que lo visual, entendido como metodología, no es un modelo de colección de datos, sino el proceso de creación y representación de conocimiento. De allí que es un acercamiento o enfoque a experimentar y representar lo que socialmente está estructurado.

Lo visual es un lenguaje heterogéneo, evocativo, epistemológicamente diferente al textual y que permite ser tomado también como herramienta, es decir, las imágenes y sonidos registrados, primero como las notas de campo sobre las que luego se realizó el análisis; pero también como método o producto (documental etnográfico), entendido este como un discurso. Son las dos vías o momentos que tienen imágenes. Esta premisa se aplicó a la investigación, siguiendo el caso desarrollado en el documental "*People's Park*" (Libbie Dina Cohn y John Paul Sniadecki – 2012), donde, de 25 planos secuencia registradas del recorrido de 77 minutos, se eligió para el corte final el plano secuencia número 19.

En referencia al modo de representación que tuve en el acercamiento al campo y también lo visual como método, me resultó muy interesante las propuestas de la línea que desarrolla el cine sensorial, el cual se condice con los horizontes teóricos antes definidos. La cámara tuvo una función de registro de los componentes que configuran la experiencia del ciclista, con este fin, se buscó la representación simbólica que evoque la experiencia sensorial.

Otra técnica muy importante para conseguir información fue la entrevista. Partimos de entender la entrevista más allá del 'hablar cara a cara', sino como "un encuentro social, un evento inevitablemente emplazado y productivo: "Entrevistar' es también esencial para la creación de conocimiento, y cuando estoy filmando, diferentes tipos de métodos de entrevista, que son tanto sensoriales como verbales, se 'desbloquean' y me permiten explorar mundos que nunca habría sabido buscar." (Carbonell 2018: 5). (Trad.).

La entrevista puede producir conocimiento en diferentes niveles: "a través de definiciones verbales de experiencias sensoriales; cuando el "entrevistado" introduce una gama de otras formas incorporadas de conocimiento en el proceso de la entrevista; y a través de la socialidad sensorial del proceso de entrevista y el contexto mismo." (Pink 2009: 86). (Trad.). Debemos tener presente que entender la entrevista como un evento fenomenológico, implica, refiere Pink, que se hace un 'lugar' durante el proceso la entrevistamóvil.

El 'lugar', en el caso de esta investigación, se trata de la movilidad misma y las aglomeraciones previas. Un ejemplo de lo que implica este 'lugar' también sería:

"Al sentarse con otra persona en su sala de estar, en su silla, bebiendo el café de una de sus tazas, uno comienza de una pequeña manera a ocupar el mundo de una manera similar a ellos. A medida que avanza la entrevista, tal vez se presenten más elementos materiales, emocionales, discursivos y otros componentes, tal vez otras personas entren y salgan de la sala. La entrevista en sí crea un lugar-evento, en el que el investigador y el entrevistado se emplazan mutuamente en relación con sus otros elementos a medida que avanzan en su narrativa." (Pink 2009: 86). (Trad.).

El 'video-tour' es una técnica visual de recojo de información, bastante útil en el caso de la etnografía sensorial. Sarah Pink propone dos beneficios de la aplicación del video-tour, como vimos capítulos antes. Un ejemplo del uso del video-tour, en el caso de la autora, es el que refiere a cuando, en una investigación donde se examinaban toallas, se interesó por cómo las personas interpretaban sus texturas, olores y apariencia visual, como indicadores a interpretar.

Habiendo presentado las principales técnicas desarrolladas para la investigación, mencionaré las formas de registro a través de las cuales organicé los datos de campo. El primero será el soporte más útil en el sentido de la facilidad y rapidez una 'libreta de grabaciones de audio', cual diario de campo, donde se registrará, a través un Smartphone.

El registro, en el caso del sonido, se dio a través del uso del micrófono incorporado en la cámara de acción con la que se trabajó. También se usó el micrófono de mi *smartphone* como micrófono adicional al momento de registrar las conversaciones previas a los *rides*. Para el registro visual, se partió de la premisa de registrar el movimiento desde el movimiento, con este objetivo, resultó funcional el uso de cámaras de acción (GoPro), pues permiten ubicarlas en perspectivas que nos acercan a la experiencia de un modo singular, brindándonos puntos de vista difíciles de conseguir con equipos de mayor tamaño.

El registro sonoro a través del Smartphone Android, tiene la ventaja de la rapidez y facilidad para el trabajo de grabación, además de no representar problemas de peso ni duración de baterías, más, su principal desventaja es el limitado rango y a la vez no restringido campo de captación, con lo que el ambiente y las voces se pueden tornar aplanadas y poco vivas, resultando en diálogos a veces ininteligibles. El micrófono de la cámara de acción tuvo resultados ligeramente mejores que el primer equipo, más, durante la post producción, se aplicaron ecualizadores para mejorar la voz, pero que oscurecieron en algo el ambiental.

El trabajo con la cámara de acción, para el registro de imágenes, se definió en dos etapas. La experimentación, donde se llegó, luego de muchos resultados fallidos, a encontrar puntos de anclaje que permitan tener un registro lo más estable posible, teniendo en cuenta el movimiento, las condiciones de las pistas y la poca iluminación. Estos factores definieron el trabajar con ISO 800 y el obturador en automático, con lo que, si bien no se tiene una imagen de alta nitidez, si se consiguieron planos en movimiento con estabilidad y sin deformaciones, más si algunos sub expuestos. El desarrollo de equipos de acción con lentes más luminosos proporcionaría más opciones y distintos resultados en la forma de las imágenes.



## 5. PROPUESTA DE PRODUCCIÓN Y DESARROLLO DE LA PREPRODUCCIÓN

### PROPUESTA DE PRODUCCIÓN

#### 5.1 Tema

El documental aborda la experiencia del ciclismo en el sistema de tránsito de la ciudad de Lima, bajo la estructura formal y narrativa de seguir al colectivo “Lima Fixed Mafia”, en sus salidas semanales de los ‘miércoles mafiosos’. A través de esta estructura se busca problematizar sobre el transporte urbano, desde la perspectiva de una movilidad singular y marcada acaso de algunos prejuicios como lo es el ciclismo.

Con el objetivo de dar a conocer al participante de la experiencia de circulación urbana, se buscó desarrollar un documental que represente, y que tal vez, invite a los sujetos a tejer sus propias líneas móviles y generar nudos: “Podemos ver la cámara como otro aspecto del emplazamiento del etnógrafo y, así, como parte del enredo (ver Ingold 2008) del lugar.” (En: Pink 2009: 100). (Trad.).

La experiencia del ciclista, al ser representada y estudiada desde la misma movilidad, despierta reflexiones divergentes a la forma tradicional en el que son estudiadas las formas de movilidad urbana, en las que pretende realizar una descripción disecada del fenómeno de la movilidad, buscando explicar y justificar racionalmente los motivos por los cuales los sujetos se mueven en la urbe, con el fin de diseñar estrategias políticas e infraestructura que busque solucionar la congestión provocada por el transporte motorizado.

A partir de la proximidad emotiva que permite el trabajo con los soportes visuales y sonoros, se buscó profundizar en los elementos inmateriales y sensoriales que están presentes en la experiencia sensorial y epistémica de ‘tejer’ las rutas por donde se mueven los ciclistas, de la cual se pueden conocer estos componentes sólo si se participa en la experiencia.

En contraposición, los elementos ligados a la experiencia del transporte, o “movilidad inmóvil”, forma privilegiada en la ciudad (automóvil), son ampliamente difundidas a través de discursos ideológicos con intereses específicos: subir a más personas a automóviles y alejarlos de otras formas de movilidad urbana, en este caso de las bicicletas. Con este fin la industria del motor a combustión invierte en publicidad que naturalice esta experiencia.

## 5.2 Sinopsis

“Tejiendo efímeras líneas y sombras” es el nudo en el que se entrelazan las rutas, historias y experiencias del colectivo de ciclistas “Lima Fixied Mafia”, quienes ‘tejen’ sus rutas por el singular sistema de tránsito de ‘Lima urbanizada’. Los ‘mafiosos’, en su exploración de las pistas, se aventuran a disputar los lugares de la urbe, levitando en sus livianas y veloces ‘fixies’, las mismas que les dan una movilidad incorporada y potenciada. Con el horizonte y el viento al frente, será el reconocimiento de los sentidos y ‘algo más’, lo que producirá la creación de efímeras y sensoriales rutas”.

### ***Sobre Efímeras Líneas y Sombras***

Al tratarse de un documental sensorial, el título del proyecto buscó condensar, a modo de síntesis visual, traducido en conceptos verbales concretos, aquello que es lo esencial y continuo en la experiencia personal del ciclista del manejo de bicicleta en la urbe, a saber: las líneas blancas de la señalética de las pistas asfaltadas, pero también las líneas móviles y de vida del *wayfaring* del ciclista; y las sombras que genera el ciclista al moverse. Ambos elementos nacen y desaparecen de modo efímero durante el viaje. Este constante fluir de líneas y sombras, configuran un paisaje visual que conoce el ciclista durante la experiencia.

## 5.3 Justificación

La justificación del proyecto de investigación como tal, se sostiene en la necesidad por estudiar los fenómenos sociales de la movilidad que suelen ser invisibilizados o racionalizados instrumentalmente con fines ideológicos, políticos y económicos: Sujetos sometidos a formas gubernamentalizadas de movilidad de lo inmóvil, generando de este modo la problemática del transporte motorizado, el cual, no sólo en el Perú, es sinónimo de contaminación, es decir, es tóxico, mata personas y genera experiencias encofradas que alejan a los sujetos de las experiencias que produce el habitar lugares al moverse.

Más, el interés por abordar el estudio desde el cine etnográfico se justifica, en primer lugar, debido a la escasez de material etnográfico audiovisual referente al campo de estudio, en especial en el país, limitándose más a trabajos textuales y fotográficos (ver: 1.3). Otro motivo es debido a la polisemia implícita en el lenguaje audiovisual, el cual permite recoger

y organizar datos que despiertan y enlazan, de modo inconsciente a veces, elementos transversales a las formas de movilidad promovidas en la urbe (ver: 3).

En este sentido, el cine además se presenta como un medio que comunica información y conocimientos de diversa naturaleza, y por ello mismo permite ser es multisensorial, pues es a partir de la experiencia corporal del investigador que se produce el contenido del material: "MacDougall enfatiza cómo "Hacer cine requiere interacciones del cuerpo con el mundo para registrar cualidades de textura y forma, que no existen independientemente de tales encuentros". Él argumenta que 'El mundo no está separado sino dentro y alrededor del cineasta y el espectador' (1998: 50)" (En: Pink 2009:100). (Trad.).

#### **5.4 Aportes**

Entre los aportes de naturaleza teórica que se propone la investigación están en primer lugar, sumar a los debates referidos a la movilidad urbana desde el nuevo paradigma de la movilidad, en especial la forma de estudiar lo social de manera aislada e inmóvilizada, cuando se tratan de fenómenos que involucran, también, a elementos más allá de lo que tradicionalmente es entendido como lo social.

El siguiente aporte es el referido a la producción de material textual y audiovisual que resulte de interés para posteriores investigaciones con interés en estudiar cómo se dan procesos de movilidad en la urbe de Lima, no sólo desde la perspectiva de la forma de circulación y transporte de personas fomentada. En el caso de la producción textual, aquellas desarrollados en la región de América Latina, se remiten en general al campo de entender las razones por las que la gente se mueve y la funcionalidad de las estructuras, más aquellas referidas a los elementos sensoriales e inmateriales que configuran la experiencia, se remiten a determinados casos, y en ninguno ni al país ni a la ciudad de Lima.

En por ello que, a partir del análisis del material registrado, se proponen desarrollar dos documentos que sean aportes para el estudio de los factores que participan en las interacciones que se dan entre los ciclistas y la normativa del sistema de tránsito. En primer lugar un corpus de los componentes del perfil sensorial del ciclista de LFM en el contexto del sistema de tránsito urbano, el cual será presentado en el video etnográfico.

En segundo lugar, con ayuda de los aplicativo 'Strava', se propone generar un corpus de mapas que, en su conjunto se presenten como material digital que sirva de cartografía

digital de rutas, la cual pueda, en posteriores investigaciones, sumar conocimiento a los estudios relacionados a la infraestructura material y las condiciones espaciales por las los ciclistas prefieren movilizarse. Este corpus se presenta como un anexo al documental pues es en el documento audiovisual donde se presenta el conocimiento del diseño, negociación, internalización y experiencia de las rutas, a través de las imágenes y discursos.

El aporte al incremento del material videográfico también es un factor a mencionar, partiendo del caso referido sobre la carencia de investigaciones desarrolladas a través de este soporte. Esto también en referencia a los debates desarrollados entorno a la naturaleza del conocimiento etnográfico textual, frente a los aportes y cualidades de lo visual, donde el material producido para esta investigación, pueda ofrecer un referente local del caso de estudio, así como del enfoque sensorial propuesto. Finalmente, un aporte interesante para el campo metodológico será la experimentación con la tecnología en busca de representar la sensorialidad de los ciclistas urbanos en un determinado momento y lugar.

## **5.5 Viabilidad**

Los factores que hacen viable la investigación son, en primer lugar, la accesibilidad al grupo de ciclistas participantes de la investigación. 'Lima Fixed Mafia' se congrega para realizar salidas grupales una a dos veces por semana, partiendo desde el distrito de Miraflores. Este factor resulta de interés pues permite un acercamiento constante y continuo al grupo estudiado. Más, es requisito tener una bicicleta veloz, saber manejarla y tener el estado físico necesario para mantener el ritmo y completar el recorrido propuesto.

Otro factor que hace viable la investigación es la singularidad del tipo de experiencia que busca generar el colectivo de ciclistas, pues al tratarse en su mayoría de bicicletas 'Fixies', la relación sensorial es singularmente intensa, con respecto a otros tipos de máquinas. La intensidad de la relación sensorial resulta de interés para el registro y representación audiovisual, pues facilitan que la cámara se sumerja en la materia y la interacción y movimiento del cuerpo, ya que se requiere un mayor y constante esfuerzo físico.

Un factor adicional es la disponibilidad tanto del grupo de ciclistas, como de los lugares por donde se movilizan, para el registro a través de cámaras. Es practica del colectivo, hacer registro fotográfico y audiovisual de la ruta, para luego compartir el material a través de sus redes sociales. En este sentido, el entrar con una cámara no fue una intervención que provocó una reacción significativa que modificó el accionar o performance del colectivo.

## 5.6 Locación y sujetos

### 5.6.1 Locación: Lima urbanizada

'Lima Urbanizada' es la escenografía donde en sus calles se tejen y entrelazan las líneas móviles de los ciclistas urbanos, son los 'lugares' recorridos por los ciclistas. Más, con fines esquemáticos, y habiendo realizado la investigación previa de los recorridos propuestos en las anteriores salidas, podemos realizar una lista de los distritos de Lima metropolitana por los que se mueven, a saber: Miraflores, Surco, Surquillo, San Isidro, La Molina, Chorrillos, Barranco, Lince, Santa Beatriz, Breña y Cercado de Lima.

Precisamente debido a que se trata de una práctica móvil, es que no resulta metodológicamente viable proponer un lugar fijo para estudiar la experiencia móvil ni los elementos y componentes que configuran la movilidad y sensorialidad respectivamente. El concepto de Lima Urbanizada se presenta así, como una 'escenografía' a partir de la cual acercarse al estudio, y debido a que los elementos que se traducen en esta entelequia son de naturaleza material (infraestructura, señalética, etc.) si es posible el registro visual de esta escenografía móvil.

Un factor importante en el registro del seguimiento a los grupos de ciclistas es el contraste, no sólo formal, entre la iluminación natural del día frente a la nocturna, en relación a la experiencia misma del ciclismo urbano (paisaje, desplazamiento, por citar algunos elementos) y los componentes sensoriales que son percibidos durante el movimiento en la urbe de noche. Este contraste se planteó a partir de las salidas exclusivamente nocturnas, hasta pasada la media noche del colectivo de ciclistas a quienes seguimos, frente a una secuencia de Herradura *Ride*, en pleno día.

Un elemento final a referirse en el punto de las locaciones, es que existen lugares donde se realizan paradas, como, por ejemplo, el Parque Kennedy, Parque de La Amistad, plaza de armas de Lima o Parque de las Aguas. Estos lugares serían los 'nudos' donde convergen y se entrelazan las líneas móviles que representan los ciclistas, y además sirven de punto de referencia para interpretar los distintos lugares desde donde vienen los ciclistas participantes.



### 5.6.2 Sujetos: “Lima Fixied Mafia”

‘Lima Fixied Mafia’ es un colectivo de ciclista que no discrimina géneros ni características físicas, más si tipo de bicicleta y niveles de manejo, pero que tiene como eje de identidad el movilizarse, de determinado modo, en bicicletas *fixies*, por las calles de ‘Lima Urbanizada’. Los ciclistas que frecuentan las salidas tienen edades que varían entre los 15 a los 40 años de edad, pero en promedio los integrantes tienen entre 25 y 35 años, y en un mayor porcentaje son varones.

El número de integrantes del colectivo varía dependiendo del tipo de salidas, pero en el Facebook del colectivo, hasta la fecha de junio del 2018, presenta 1850 seguidores, siendo uno de los colectivos con mayor distinción de identidad, frente a otros colectivos de la urbe. Otra singularidad del colectivo es la presencia de extranjeros y el nivel del manejo de la imagen pública del grupo en redes sociales, presentando a los miembros como ciclistas profesionales.



Fotografía de inicio de la salida del 20 de junio 2018

### **Colaborador de la investigación: Harold Clavijo**

Tanto para el tratamiento documental como para el recojo de información, se trabajó con la colaboración del ciclista Harold Clavijo, quien es uno de los tres fundadores de Lima Fixied Mafia, y es representante del perfil de los ciclistas del colectivo. Con 26 años de edad, además de administrar y organizar las salidas y eventos, se desarrolla en su formación profesional como arquitecto egresado de la Universidad Ricardo Palma.

Actualmente vive en Surco, luego de haberse mudado de Miraflores, donde trabaja en una galería de arte ubicada en un centro comercial del distrito. Cuenta con una Bicicleta Bianchi, de principios del siglo XX, pero que ha venido restaurando durante dos años. Es además colaborador de las tiendas de bicicletas GB y Lima Fixied Bikes. Harold fue el informante a partir de quién se recogió los datos y se hicieron factibles varias grabaciones.

### **5. 7 Planteamiento y logística de producción**

El diseño de la propuesta de producción se organiza a partir de dos características: las condiciones de realización del proyecto y los equipos de producción necesarios para llevar el registro del mismo. En el primer caso se exponen las características del tipo de acercamiento al campo y su relación con el uso de la cámara; en el segundo se presenta un diseño de producción y registro multicámara de los recorridos.

Al tratarse de una etnografía sensorial y móvil, presenta distintos niveles de observación, los cuales no solo se traducen en un acceso a distintos tipos de información, desde lo contextual hasta lo específico, sino definirán la elección de determinado modo de representación. La relación entre el tipo de etnografía de la presente investigación y el planteamiento y logística de producción del mismo, se fue definiendo en dos etapas, primero durante la definición del tipo de etnografía, donde el cuerpo y la cámara serían también herramientas de recojo de información de la experiencia móvil, es decir participación-participante, y luego durante la delimitación del costo de producción del documental, el cual no disponía de la posibilidad de auspiciar un equipo de rodaje dedicado.

Un primer nivel de observación es viable de realizar y registrar desde la perspectiva del investigador durante el recorrido. En este caso, el uso de la cámara incorporada al cuerpo, será una entrada al campo para recoger visual, pero también la propia sensorialidad del investigador. Similar es el caso de la incorporación de la cámara a la bicicleta del

investigador durante la ruta, a través de la cual se podrán recoger datos comparativos para el análisis posterior, referente a la relación del sujeto con el tipo de híbrido.

Un nivel diferente de acercamiento y estudio, es el referido a la necesidad de realizar el registro desde la perspectiva de los participantes que cumplen roles durante el recorrido, en especial el colaborador. El acercamiento a estos colaboradores de la se propone que comience desde las primeras salidas con el objetivo de generar la empatía y confianza necesaria para poder ubicar las cámaras en sus cuerpos y bicicletas, y también para poder grabarlos en los momentos de inmovilidad, como las previas y finales de las rutas.

### **5.8 Diseño de producción para el registro audiovisual**

Partiendo de que se busca seguir a los ciclistas durante el movimiento, y buscando representar como operan en el tráfico, se hizo necesario un diseño de registro que permita, primero, realizar con naturalidad el movimiento corporal y que, no agregue peso considerable a aquel ciclista quien se registra. La composición visual de los planos, es planteada por el investigador, en función a entender que la forma también es un discurso, por lo cual, se busca generar composiciones con perspectiva.

El otro elemento necesario a considerar para el diseño, es el referido a la naturaleza efímera de lo que se busca representar, motivo por el que se hace necesario un registro que busque la multiperceptividad sincronizada, donde se puedan recoger datos visuales del mismo evento, pero desde distintas perspectivas, con las cuales se trabajó luego en el montaje para la construcción de la representación.

Un factor importante en la preproducción del documental fue la experimentación con la perspectiva y ubicación de la cámara, pues una mala disposición impide el registro y complica la realización del proyecto. Al respecto, los principales problemas a superar fueron: mantener la posición de la cámara anclada en el cuerpo del ciclista, sin perder el horizonte durante el movimiento, segundo, una ubicación donde la vibración no afecte demasiado la percepción que se busca representar a través del movimiento.

El registro sonoro es de especial importancia para la construcción de la representación. Este buscó obtener un primer plano de la respiración del ciclista, a través de un micrófono lavalier inalámbrico. Este dato sonoro es importante pues permite su estudio y representa el componente sensorial de la respiración. Eventualmente, el micrófono se orientó a



registrar el paisaje sonoro de la experiencia, como lo son: el tráfico, los signos sonoros, el viento, la llanta en el asfalto, la cadena.

La tecnología de las cámaras de acción, específicamente de las marcas GoPro, permite la incorporación de la cámara a literalmente cualquier perspectiva que le permita su tamaño, además, la posibilidad partir del cuerpo como instrumento de investigación. El trabajo con este tipo de tecnología, permite no solo tener un registro más íntimo de la experiencia móvil, sino que, permite al video convertirse en un componente a partir del cual generar nuevos conocimientos. A esta forma de trabajo con esta tecnología también se la define como video-trazo:

"(...) la idea de que tales cámaras no nos ofrecen la posibilidad de capturar el mundo de manera objetiva tal como aparece frente a la lente de la cámara, sino grabar un rastro de video a través del mundo creado por nuestro movimiento en entornos específicos, configuraciones sensoriales y afectivas (Pink 2011; Pink y Leder Mackley 2012)." (Sumartojo - Pink 2017:39). (Trad.).

Para el desarrollo de la presente investigación se usó la cámara GoPro Hero 6, así como el registro en una resolución 2.7k a 30fps en formato 16/9 en color. El proyecto se editó en el sistema Windows 10, en un pc con procesador 'Raizen 7', tarjeta de video de 8gb dedicada, 16gb de memoria RAM. La edición fue en el programa Premiere Pro CC 2019.

El trabajo con la tecnología y soporte visual para el desarrollo del proyecto, se realizó en catorce salidas nocturnas. La duración de estas es de un aproximado de dos a tres horas, ida y vuelta al punto de partida, por este motivo, se precisó el abastecimiento con una batería extra para la cámara y memoria 64gb, para poder realizar el registro completo. Para el almacenamiento del material registrado, se usará un disco duro externo de 2TB de capacidad, debido al tamaño de los archivos en la resolución presentada.

## **5.9 Presupuesto y Cronograma de Trabajo**

El presupuesto presentado es el resultado final. El cronograma presenta el registro de diez salidas durante ocho meses durante los años 2018 - 2019. Se incluyen costos de compras de equipos, cuya necesidad se evaluó a partir del trabajo de campo. En el caso de los equipos audiovisuales, el costo de la cámara de acción indicado en el presupuesto, se refiere al modelo GoPro Hero 6.

En el caso de los micrófonos, se trata del micrófono lavalier inalámbrico 'Sennheiser' (TAV). La consola de portátil de audio es el modelo Zoom4 (Tav). Es debido al acceso de equipos de la universidad, que no figuran algunos elementos de la logística, presentados en el presupuesto, lo mismo en el caso de los honorarios del equipo de producción, debido al estilo de grabación propuesto.

## PRESUPUESTO

Ítem	Unidad	Cantidad	Costo Unitario	Costo Total en Nuevos Soles	Total ítem en Nuevos Soles	Subtotales en Nuevos Soles	Totales en dólares
<b>GASTOS GENERALES (todas las etapas)</b>						<b>1,600</b>	<b>485</b>
<b>ASPECTOS JURÍDICOS Y FINANCIEROS</b>						<b>1,500</b>	<b>-55</b>
Asesoría legal y gastos legales	Seleccionar	0	-	-	-	-	0
Gastos de timbre y notaría	Seleccionar	0	-	-	-	-	0
Gastos de transacciones, transferencias bancarias y otras	Seleccionar	0	-	-	-	-	0
Reciprocidad	Seleccionar	0	-	-	-	-	0
Bicicleta Fixie	Seleccionar	1	-	300	300	300	91
	Seleccionar	0	-	1,200	1,200	1,200	364
<b>GASTOS ADMINISTRATIVOS Y DE OFICINA</b>						<b>100</b>	<b>30</b>
Alquiler oficina	Seleccionar	0	-	-	-	-	0
Servicios públicos (luz, agua, gas)	Seleccionar	0	-	-	-	-	0
Telefonía fija	Seleccionar	0	-	-	-	-	0
Telefonía móvil	Seleccionar	0	-	100	100	100	30
Gastos de conexión a internet	Seleccionar	0	-	-	-	-	0
Insumos de oficina	Seleccionar	0	-	-	-	-	0
Alquiler equipos de oficina	Seleccionar	0	-	-	-	-	0
Gastos de correo y mensajería local e internacional	Seleccionar	0	-	-	-	-	0
<b>EQUIPO DE RODAJE, ACCESORIOS Y MATERIALES</b>						<b>2,150</b>	<b>652</b>
Alquiler Cámara y accesorios	Seleccionar	0	-	1,500	1,500	1,500	455
Alquiler óptica y accesorios	Seleccionar	0	-	-	-	-	0
Alquiler paquete de luces y grip	Seleccionar	0	-	-	-	-	0
Alquiler otros equipos (grúas, jibs, dollies, cabezas, camera car, monturas vehículos, otros)	Seleccionar	0	-	-	-	-	0
Alquiler planta o generador	Seleccionar	0	-	-	-	-	0
Material virgen (latas)	Seleccionar	0	-	-	-	-	0
Discos duros u otros medios de almacenamiento	Seleccionar	0	-	500	500	500	152
Compras misceláneas de rodaje, accesorios y materiales	Seleccionar	0	-	150	150	150	45
<b>MATERIALES DE ARTE, ESCENOGRAFÍA, UTILERÍA, MAQUILLAJE Y VESTUARIO</b>						<b>600</b>	<b>182</b>
Efectos especiales en escena: disparos, explosiones, juegos pirotécnicos, vehículos, etc.	Seleccionar	0	-	-	-	-	0
Compras y alquileres ambientación	Seleccionar	0	-	-	-	-	0
Compras y alquileres escenografía	Seleccionar	0	-	-	-	-	0
Compras y alquileres utilería	Seleccionar	0	-	-	-	-	0
Compras y alquileres vestuario	Seleccionar	0	-	200	200	200	61
Compras y alquileres maquillaje	Seleccionar	0	-	400	400	400	121
<b>TOTAL</b>						<b>4,350</b>	<b>1,318</b>



## CRONOGRAMA

Meses	2018									2019													
	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	
Esquema del proyecto de investigación	X																						
Desarrollo de los elementos del proyecto de investigación		X																					
Revisión Bibliográfica		X	X																				
Elaboración del marco teórico				X	X																		
Elaboración de instrumentos metodológicos					X	X																	
Registro de datos (Imagen y sonido)						X	X	X	X	X	X	X	X								X		
Procesamiento de datos: Primer corte									X						X	X							
Análisis de datos: Segundo corte										X				X	X								
Redacción del borrador del trabajo final (texto)											X				X								
Corrección del borrador del trabajo final (texto y documental)												X	X										
Texto y Corte Completo.												X				X							
Correcciones al texto y documental													X	X	X			X	X				
Presentación de modificaciones															X	X				X	X		
Texto y corte final																	X						X

## 5.10 Tratamiento documental

El guion se propuso aquí como una hoja de ruta a partir de la cual realizar el registro audiovisual. Fue durante el proceso de edición cuando se seleccionó y organizó el total del material registrado (45 horas aproximadamente). Para el proceso de edición, se parte de la premisa de registrar y representar en paso del tiempo en su fluir natural, debido a que: “La imagen cinematográfica es, pues, en esencia, la observación de hechos de la vida, situados en el tiempo, organizados según las formas de la propia vida y según las leyes del tiempo de esta. El observar presupone una selección.” (Tarkosky 2002:89).

A través de la propuesta multi-cámara y el trabajo interpolado del sonido, se buscó generar una experiencia inversiva, con este fin, los planos registrados son amplios y con un constante punto de fuga que genera perspectiva, tanto desde el ángulo frontal, como desde los otros puntos de anclaje definidos en los anexos. El guion está desarrollado a manera de escaleta, evitando concentrarse en datos que se resolverán durante el rodaje.

En cada secuencia se busca, a través del plano secuencia y la continuidad de acciones y discursos, representar la estructura y ritualidad del evento, más, se aplican cortes gruesos, siguiendo los referentes de los modos de representación del cine directo y la movilidad de la cámara del *cinema vérité*. La perspectiva de la cámara siempre busca tener de referente en la composición al humano y la máquina, pues ambas constituyen el sujeto de estudio o ciclista-encarnado, quién percibe el mundo en movimiento desde la máquina.

### **GUION:**

“Tejiendo Efímeras Líneas y Sombras”, busca representar la narrativa y experiencias que emergen durante una noche, en un “*ride mafioso*” con Lima Fixied Mafia. Este *ride* se estructura a partir del compendio de ocho meses siguiendo al colectivo, por lo que la continuidad es secuencial antes que espacio-temporal. El documental se estructura en seis secuencias encadenadas a partir de cortes formales y/o de verbalización, es decir, que las secuencias se desarrollan a modo de referencia a aquello que se dice o ve, o en base a las acciones y sus consecuencias.

**Opening:** Desde una mirada panóptica y lejana se ve el tráfico vehicular con autos detenidos y en espera. Se ve a los sujetos transportados, sentados y aislados del entorno.

Sentimos el fluir del tiempo dominado por la luz roja del semáforo y cómo el transporte vehicular es regulado por las entidades municipales.

**Lima Fixed Mafia: *Cycling con Harold*:** Vemos como la fachada de la parroquia Virgen Milagrosa, del parque Kennedy, pasa de ser un punto de aglomeración para católicos, al de aglomeración de ciclistas. Se observa la llegada al punto de concentración del colectivo. Van llegando otras bicicletas y los ‘mafiosos’ se congregan. Se ven detalles de los accesorios y vestuario de los ciclistas. Vemos y escuchamos a Harold Clavijo, Raphael Seminario y Rafael Araneta comentando sus experiencias. Los diálogos construyen la narrativa de la aglomeración

**Tejiendo líneas: diseño de rutas y socialización del perfil sensorial:** Antes del *ride*, ‘los mafiosos’ comparten comidas y socializan la ruta a recorrer. Los vemos y oímos la espontaneidad de las experiencias interiorizadas en *rides* anteriores a la ruta de la Herradura y la ‘ruta de los perros’. Los ciclistas negocian el recorrido de la ruta, la cual será finalmente decidida por Harold, quién también es quien inicia la partida desde el parque Kennedy.

**Movilidad y corporalidad: Percibiendo las rutas:** Desde la perspectiva de la llanta de una bicicleta, y en un plano secuencia, vemos y sentimos la velocidad del desplazamiento. Percibimos la temporalidad del *ride* desde el punto de aglomeración, hasta llegar al distrito de barranco. Vemos a los ciclistas en un punto de reunión durante la ruta (grifo, Tambo); los ciclistas sobre las bicicletas hablan desordenadamente de sus sensaciones y experiencias durante el recorrido, mientras comparten alimentos y bebidas. Harold camina entre ellos y comparte sensaciones. Las secuencias terminan cuando se disponen a continuar.

**Regulación, transgresión y socialización: *Cycling por el tráfico*:** Escuchamos que ocurre un accidente y nos acercamos. Vemos un atropello por parte de un bus de transporte público a un ciclista. Se escuchan las discusiones sobre las responsabilidades y vemos cómo se desarrollan las tensiones. Desde la suspensión de una bicicleta llegamos a una comisaría y vemos los discursos que emergen a partir de la confrontación de un ciclista de LFM y un sujeto motorizado. Vemos el papel de la policía y la vehemencia de la defensa por ambas partes. Pasamos a negro y vemos el inicio de un nuevo *ride* de noche.

**‘Lima Urbanizada Ride’: *Cycling con cámara*:** Desde la bicicleta del investigador seguimos a los ciclistas durante la pendiente hacia el túnel de La Herradura. Son los

momentos finales del *ride*. Sentimos el cambio de ritmo a partir del sonido de la cadencia del pedaleo. Al ascender la oscuridad se hace más intensa, evocando el sonido del mar que esta al costado de la ruta. Vemos el paso de la noche al día al cruzar por el túnel de La Herradura. Al salir, con la luz del día, vemos en detalle el recorrido cíclico de la llanta trasera de la bicicleta de Harold, se observa el desgaste y suciedad del caucho.

Recorremos de día la ruta de La Herradura. Percibimos lo amplio y remoto del paisaje, así como la sensación de perspectiva que evocan las curvas del descenso. El cansancio corporal luego de terminar el *ride* completo, se traduce en el zumbido sonoro de los últimos momentos del recorrido. Finalmente vemos al investigador y al colaborador de la investigación, compartiendo experiencias y sensaciones del recorrido. Se hace evidente el tipo de equipos usados durante el rodaje y la metodología con la que se trabaja en el campo.

### **5.11 Proceso preliminar documental**

El proyecto aquí presentado nació como idea durante el segundo semestre del año 2016, durante el desarrollo del curso de 'Metodologías de la investigación'. Durante esta etapa, el enfoque de la investigación se encontraba más cerca de una etnografía reflexiva, inspirada por los planteamientos del filósofo Albert Camus, en específico, la propuesta del 'hombre rebelde' y la rebeldía metafísica. Si bien el proyecto presentado en ese momento fue considerado con una nota aprobatoria, no se me dio ningún comentario al respecto, más, en el curso de 'Debates contemporáneos en antropología', si tuve algunas reflexiones por parte de la docente, las cuales me dieron más confianza para continuar.

Durante el verano del 2018, se consultó con la profesora María Eugenia Ulfe sobre las características del proyecto y que docentes podrían facilitarme la asesoría para el desarrollo del tema. La docente propuso tres docentes, de los cuales uno me indicó que el tema no era de su especialidad, más, los profesores Mauricio Godoy y Gisela Cánepa, si se mostraron con disponibilidad para el desarrollo del proyecto. En la primera reunión con el asesor, se definió el modo de representación que se trabajaría para el documental, así como las recomendaciones para la socialización del proyecto durante el curso.

En la reunión con la asesora, se discutió el enfoque que debería buscar el proyecto para que tenga una relevancia dentro del campo de las ciencias sociales y se dio más alcances sobre la forma en la que se debe empezar una investigación de naturaleza antropológica, donde debe buscarse encontrar relaciones, antes que sustentar hipótesis de trabajo previas.

Durante el desarrollo del proyecto en el curso de “seminario 1”, fue importante la primera presentación, donde a partir del problema, los docentes asistentes, además de recomendar bibliografía, se recomendó consultar al profesor de sociología Omar Pereyra, quien es investigador y practicante del ciclismo urbano. Luego de enviarle un correo con el proyecto, llegué a reunirme con él. En la reunión me dio varias reflexiones, pero en especial me recomendó bibliografía, la cual, luego de revisar me sirvió para aclarar varios puntos, y definir mejor los conceptos relacionados a la movilidad.

Con el asesor se llegó a concretar una segunda reunión referente a la estructura del marco teórico, en esta se acordó trabajar un sólido marco que permita el análisis de los datos recogidos durante el trabajo de campo. También se recibió recomendaciones sobre la pertinencia de determinada metodología para la etnografía visual. El marco fue redactado durante tres semanas, y al presentarse durante el curso de seminario, fue recibido de modo positivo, pero se dieron algunas recomendaciones generales para considerarlas.

Un punto crucial para el proyecto ha sido la definición del campo y del grupo de ciclistas a estudiar. En el caso del primer punto, desde un principio se tenía en claro la necesidad de trabajar una etnografía multilocal y luego se definió que era necesario construir el campo, pues debido a la naturaleza móvil del fenómeno estudiado, resultada imposible anclarlo en un punto geográfico fijo. Este punto a su vez se relacionó con la necesidad, por parte del investigador, de estar emplazado en los lugares por donde se mueven los ciclistas.

En este sentido, la teoría del lugar propuesta para el proyecto resultó crucial pues:

“Entendida a través de una teoría del lugar, la idea de participación etnográfica implica que el etnógrafo está participando en prácticas a través de las cuales se constituye el lugar con quienes participan simultáneamente en su investigación, y como tales podrían ser emplazados de manera similar. De hecho, ella o él se convierte al mismo tiempo en un constituyente del lugar (una de esas cosas reunidas a través de, o enredadas en, un lugar-evento) y un agente en su producción.” (Pink 2009: 64). (Trad.).

El segundo punto fue más complicado de definir, pues se necesitaba un grupo de ciclistas que desarrollen una relación sensorial particularmente intensa. Al respecto, durante la conversación con el profesor Omar Pereyra, él refirió la existencia de un grupo de ciclistas donde podría encontrar este elemento. Mi primer contacto con ‘Lima Fixied Mafia’ fue el 18 de abril del 2018 a través de su red social en Facebook. Durante esta comunicación, se le preguntó la posibilidad de acudir al evento que organizaban para el 4 de mayo (Lima Fijo *Ride* Vol. 4) con una bicicleta que no sea *fixie*, indicándome que no habría problema.



El colectivo realiza salidas grupales los miércoles de cada semana, estas se caracterizan por la intensidad del esfuerzo, que se traduce en las velocidades alcanzadas y las prolongadas distancias recorridas (60km aproximadamente). La característica principal que congrega al colectivo es el tipo de bicicleta en el que se desplazan: bicicletas *fixies*, que es la denominación en inglés para referirse a aquellas bicicletas que no presentan sistema de cambios y que más bien tienen un piñón fijo. (casetero, es decir, una sola pieza de aluminio)

Luego de la última presentación del curso, se tuvo una reunión con los dos asesores, en donde, luego de una presentación de la metodología, se discutió la necesidad de trabajar mejor la relación entre la práctica del ciclismo urbano y el concepto de la gubernamentalidad, con este fin, la docente refirió la necesidad de desarrollar un marco referencial con el cual poder contrastar la experiencia sensorializada de los ciclistas, pero, con otras formas o modalidades de movilidad y transporte motorizado.

Luego de presentada la versión final del texto y documental, en diciembre del 2018, se tuvo una reunión con el asesor, quien me indicó que el principal problema con el proyecto había sido la falta de claridad o pertinencia de las preguntas de investigación, motivo, entre otros, por los que no se me aprobó el proyecto y se me pasó a nota pendiente. Me hizo además la recomendación de revisar de nuevo todo mi material en video y pausarlo. Además, me recomendó buscar opiniones de otros docentes de la maestría. En referencia al texto presentado, no se me entregó ninguna retroalimentación ni comentarios.

Siguiendo las recomendaciones, se consiguió el apoyo y disponibilidad de la docente Mercedes Figueroa, a quién se le compartió el proyecto, así como a una compañera recién titulada de la maestría. A partir de sus reflexiones, se reestructuró el proyecto desde las preguntas de investigación. Durante el verano del 2019, se presentó un nuevo corte documental que buscaba responder a las nuevas preguntas de investigación. El material presentado tuvo mejores comentarios por parte del asesor y dando la confianza de encaminar el proyecto.

A finales del verano, la asesora realizó reflexiones referentes al nuevo enfoque y se coordinó una reunión donde se solicitó realizar un texto que responda a las preguntas, así como la reestructuración del marco. Durante la última exposición del curso, se realizaron comentarios sobre el marco reestructurado, así como la necesidad de reorganizar correcciones al registro del documental. En la quincena de mayo del 2019, se presentaron las versiones finales del texto y documental.

## TEJIENDO EFÍMERAS LÍNEAS Y SOMBRAS – PARTE II

### 6. LA MAFIA CICLISTA: SOCIALIZANDO PRÁCTICAS, INTERNALIZANDO RUTAS

#### 6.1. Lima Fixied Mafia: *Cycling* con Harold y ‘Los mafiosos’

La noche del miércoles 6 de junio del 2018, manejando una ‘bicicleta de montaña’, vistiendo un pantalón jean negro y una casaca de material sintético, empecaron mis ocho meses siguiendo colectivo de ciclistas, quienes ya estaban concentrados en la bien decorada puerta de la parroquia “Virgen Milagrosa”, en el Parque Kennedy, distrito de Miraflores. Fue alrededor de las ocho y media de la noche cuando al ingresar a la alameda, vi a tres ciclistas parados al costado de sus bicicletas.

Al acercarme y bajar de mi bicicleta, le pregunté, a quien supe luego que se llamaba Luis Bourgeois, si ellos eran LFM. A mi pregunta los tres se miraron y después de asentir con la cabeza, les pregunté si podía salir con ellos, a lo que sólo Luis me respondió: *“si estás dispuesto a pedalear duro, pues normal”*. Agradecí, dejé mi bicicleta parada a un costado y empecé a escuchar la conversación. Durante la media hora que duró la concentración previa a la partida, fueron llegando más ciclistas convocados hasta conformar un grupo de nueve, yo incluido, todos varones.

Esa noche pude conversar primero con Abel Avendaño Pillaca (21 años) quien venía desde el distrito de Pueblo Libre, también por primera vez para correr con LMF. Estudiante de ingeniería informática en la PUCP, me contó que apenas hace un mes se había comprado su bicicleta “fixie” marca ‘Vendetta’. Esta se la había armado y vendido Ricardo Sancho quien gestiona “Lima Fixied Bikes”, empresa que importa las bicicletas ‘Aventón’, y diseña y ensambla las ‘Vendetta’ en el Perú.

La conversación con Abel se inició a partir de su sorpresa por ver que asistí con una ‘montañera’. Él también había manejado estas, pero dijo que en las “fixies” se sentía más seguro, pese a que su bicicleta no tenía frenos. Además, le resultaban más cómodas para ir por la ciudad, pues al pesar sólo ocho kilos, su manejo era más eficiente y le facilitaba subirlas, ya que vivía en un edificio: “Es cosa de perder el miedo” dijo Abel cuándo otro ciclista que si llevaba un freno, lo mencionó al notar la ausencia.

Se trataba de un portugués (38) que vivía por el malecón de Miraflores y que también asistía por vez primera. Habían además de él, otros extranjeros de asistencia frecuente como Iván Aponte (28 aprox.), tatuador venezolano, Yami (25 aprox.) del mismo país, Belén (29 aprox.) argentina, Pepe (30 aprox.) chileno y el mismo Ricardo Sancho, español. Mientras escuchaba y conversaba, los ciclistas llegaban, todos se saludaban y también a mí. Aquella vez reconocía ya a algunos por las publicaciones en las redes sociales del colectivo. La principal administradora de las redes del colectivo, desde marzo del 2017, es Mariafé Defilippi Rosado, comunicadora egresada de la PUCP.

Los integrantes del colectivo son, a partir de mis salidas al campo y una revisión de sus redes sociales, sujetos con formación universitaria y/o técnica, ya concluida o en proceso, y de instituciones particulares. Los ciclistas que se aglomeran para las convocatorias del colectivo, vienen en su mayor parte de distritos asociados a la clase media de la ciudad, esto también debido a la cercanía del punto de concentración, más, también conocí una vez a ciclistas de distritos como Breña, Cercado de Lima y Villa el Salvador.

Un caso de interés especial es Raphael Seminario (27), más conocido como “Loco Ancón”, quien asistía a las salidas de los miércoles viniendo y regresando desde y ha Ancón (70 kms.), además de siempre completar el *ride*. Según las conversaciones que tuve con él, cada tramo del viaje, le toma noventa minutos, y lo realiza a través de la carretera Panamericana Norte. Resulta de interés la relación entre él y su bicicleta, pues esta estaba decorada, con la imagen del “Señor de los Milagros” debajo del asiento, un elemento visual que se proyecta como singular frente a las demás bicicletas. Debido a su conocimiento en mecánica y reparación de bicicletas, suele asumir el cargo de mecánico durante los *rides*.

Otro ciclista a mencionar es Rafael Araneta (42), a quien pude conocer después de varios meses siguiendo al colectivo. Se trata de una persona extremadamente delgada, pero con la suficiente vitalidad para terminar los *rides* manteniendo el ritmo. A partir de nuestra conversación supe de su trabajo como bici-mensajero en la ciudad de Seattle en Estados Unidos, y como fue allí su formación referente a las bicicletas *fixies* y las prácticas de los *fixeros*. Vivió más de veinte años en el extranjero y en la actualidad se dedica a un trabajo de oficina relacionado al campo del diseño y el arte en Lima.

A partir del contraste de información con mi informante, puede saber también que Rafael está considerado entre los seguidores iniciales de LFM, pero que su contextura física se debía a que apenas hace poco tiempo, había salido de un programa de rehabilitación, más,

dentro del colectivo su presencia era distintiva, no solo por su edad, de allí que lo llamaran: “el más *old school* del grupo”; sino por su experticia y osadía en el manejo. Casó similar, pero en edades diferentes, fue con Cesar (22 aprox.) y Andrei Bañados (35), quienes también destacaban por la temeridad durante el manejo.

Durante el trabajo de campo siguiendo y conociendo las practicas, fui notando como la temeridad y osadía al transgredir las normas de tránsito o a la autoridad reguladora, eran indicadores que permitían avanzar o retroceder dentro de un estatus que emergía entre los *riders*. Este estatus lo reconoce como confiable para proponer las rutas para los *rides*. Esta dinámica me llevó a pensar en la situación de los sujetos que, para subsistir en las calles, se dedican a realizar actividades al margen de la ley, donde la temeridad da status. Se podría hablar de la adquisición transitoria de una identidad asociada a la marginalidad: el ser un ‘mafioso’.

#### **6.1.1. Materialidad de la movilidad: La fija**

Las bicicletas *fixies*, son la tecnología de la movilidad alrededor, y a partir de la cual, emergen una serie de prácticas y manifestaciones culturales urbanas. Si bien sus orígenes, como tecnología, se remontan a finales del siglo XIX y los velódromos. En el contexto actual, su existencia es parte de un proceso de adaptación de los sujetos posmodernos, a las condiciones laborales del marco neoliberal de las metrópolis norteamericanas. En este marco, al ser los sujetos los encargados de gestionarse a sí mismos, y competir, buscan los medios y formas para participar del mundo laboral.

Este fue el caso de los mensajeros en bicicleta durante las décadas de los ochenta y noventa en las urbes Yankees, quienes son los que visibilizaron el uso de estas máquinas a partir de un reciclaje de cuadros de bicicletas antiguas. Debido a su ligereza y bajo costo, estos cuadros les permitieron armar bicicletas con la cantidad mínima de componentes, permitiéndoles crear máquinas baratas, simples de reparar, livianas y veloces. Al tratarse de sujetos que estaban al margen del sistema, trabajos informales y marginalizados, desarrollaron una serie de prácticas (*rides*, piques, *allycats*) que generaron una identidad alrededor del tipo de bicicleta que manejaban y la forma misma de manejo

En mi primer *ride* entendí el papel de las máquinas como indicador que distingue, discrimina y relaciona a los ciclistas del colectivo, respecto a los otros grupos de ciclistas que existen en Lima. Este punto lo pude ir comprobando a partir de la comparación de los elementos

materiales o componentes mecánicos de las bicicletas, los cuatro más relevantes fueron: i) el grosor de las llantas, ii) el tipo de cuadro (modelo *Mash*), iii) la ausencia de cambios y frenos, iv) el peso total de las máquinas (-8 kg). A partir de este punto, extrapolé como los factores de seguridad y comodidad (equilibrio y suavidad) son subordinados para conseguir la velocidad.

Para mi segundo *ride* conseguí una bicicleta fija. Mi primera experiencia en manejo solitario, la hice desde el centro de la ciudad hasta mi casa. Lo más destacado de este primer acercamiento fue la sensación de fragilidad a la que sentí que mi cuerpo estaba expuesto, esto debido a la posición elevada del asiento. La sensación era producto que mi cabeza iba elevada a la altura de la llanta delantera, lo cual, si bien facilitaba la aerodinámica del desplazamiento, también hacía que, ante un freno inesperado, uno pueda salir proyectado hacia adelante de cabeza.

La siguiente sensación es la incomodidad, debido a que, a diferencias de las bicicletas de piñón móvil que permiten al ciclista descansar o dejar de pedalear en bajadas o tramos planos debido a la inercia del movimiento, en este tipo de bicicletas el piñón fijo hace que uno no pueda nunca dejar de pedalear si quiere seguir avanzando. Imágenes de los pedales con los *straps* o del pedaleo constante, permiten entender este punto en el documental.

Este factor es fundamental para entender el tipo de experiencia, pues precisamente produce una relación de anclaje o incorporación de la bicicleta, a la propia estructura del movimiento corporal, llevando un profundo estado de conexión entre el cuerpo del ciclista y la conciencia de quien maneja esta máquina, ya que se trata de una locomoción potenciada y encarnada como una extensión del cuerpo o una ortopedia.

Para sentir como ellos sentían el ciclismo, busqué encarnar en el perfil sensorial de la experiencia en la que me involucraba: la forma específica de la materialidad que iba implicada en la movilidad. Este punto me permitió problematizar primero, y evidenciar luego, como: "(...) "las bicicletas no son simplemente formas de transporte, sino que son instrumentos de comunicación", fuentes de identidad, vehículos para el placer y herramientas para la crítica tecnológica, cultural y política "(...), la bicicleta asume un estado liminal en el entorno urbano porque es más que simplemente transporte; es muchas cosas para muchas personas." (Spynne 2007: 12).

Existen componentes mecánicos que precisamente busca perfeccionar este nexo entre el cuerpo y la máquina a través del pedaleo, las principales que encontré en el colectivo fueron



el uso de ‘straps’ o cintas con las que los ciclistas amarran sus pies a los pedales; otros usaban pedales con ‘clips’, los cuales incluyen un gancho que permite engancharse y la bicicleta, usando zapatillas también con clips.

Un factor importante para entender cómo la materialidad de bicicleta, genera identidad en el colectivo, está dada por dos elementos. Primero, la marca del cuadro, los cuales se tratan en su mayoría de nuevos y de diseño artesanal (personalizados), donde la marca ‘Vendetta’ es la preferida en su modelo de chromo. Al ser bicicletas de estas características, su costo es elevado (a partir de S/1600). Más, hay asistentes que ruedan con máquinas italianas (Cinelli) que superan de largo los mil dólares. El otro factor son los componentes de las bicicletas, los cuales nuevamente elevan el costo.

Estos indicadores revelan la condición socio-económica de los *riders*, se ve materializada en la constitución de las máquinas. Este punto aclara la forma en la que se ha adaptado, reconfigurado y reproducido una práctica marginalizada en las sociedades del primer mundo, en esta parte del continente, por sujetos que no están marginalizados, pero que hacen uso de una tecnología que si es marginalizada en las pistas de la ciudad de Lima.

### **6.1.2. Prácticas móviles distintivas**

En las aglomeraciones previas al “*ride* mafioso”, las conversaciones giraban alrededor de las bicicletas y sus componentes. Mientras se hacían trucos en estas, emergía una ‘atmósfera lúdica’, la cual explotaba por momentos durante los *rides*. Mucho de lo que decían, no lo entendía. Los discursos representaban una forma de distinción a partir del lenguaje, pues tenían un alto uso de anglicismos que hacían referencias a las experiencias propias del manejo de las bicicletas fijas, en específico al fenómeno de las *fixie bikes*.

Los elementos discursivos me permitieron descubrir, por un lado, el tipo de relaciones que se desarrollan dentro del colectivo, a saber, la generación de relaciones significativas a partir de determinados componentes de las máquinas, como los marcos de los cuadros o accesorios, así como por el tipo de habilidades o destrezas que poseen los ciclistas. Este punto es relevante, pues es a través del uso de un lenguaje técnico, es que también se producen las formas de distinción entre los ciclistas.

Después del *ride* o salida en fija, el *skid*, es tal vez el termino con mayor carga semántica que pude encontrar y que condensa la distinción misma de la forma de manejo. El *skid* es

la habilidad de frenar estas bicicletas de piñón fijo, sin frenos, a partir del control de la fuerza de las piernas para detener de manera cortante el pedaleo, produciendo así un derrape o arrastre de la rueda trasera. El dominio del “*skid*” es de hecho uno de los modos de distinción de ciclista fijo, con respecto a las otras formas de ciclismo.

El otro termino importante a mencionar es el “*sprint*” que de hecho es el nombre técnico, dentro del ciclismo de competición y en ruta, con el que se denomina a los momentos en los que el ciclista hace una descarga de energía en las piernas, acelerando de manera repentina en búsqueda de la mayor velocidad. La búsqueda del *sprint*, implica encontrar las condiciones materiales para el desarrollo de este momento, a saber: una superficie plana y muy bien asfaltada.

Una práctica colectiva popularizada entre los ciclistas de fija, son los concursos llamados *Allycats*. Estos consisten en que un grupo de ciclistas proponen entre 5 a 10 puntos de la ciudad a donde cada ciclista debe llegar, definiendo cada uno su propio orden y ruta. Se tiran las bicicletas en el suelo y a la indicación de partida todos corren a recoger y subir a las bicicletas. El ganador es aquel que regresa primero al punto de partida, trayendo consigo *selfies* que prueben la llegada a todos los puntos.

El uso de un lenguaje especializado, que resulta acaso hermético para los no iniciados, es una estrategia no solo de distinción del colectivo frente a los demás colectivos de ciclistas de la urbe, sino que además funciona como medio de distinción dentro del grupo, pues posiciona en un mayor estatus de conocimiento a aquel *rider* que lo maneja, pues es indicador de un nivel de involucramiento no solo en los aspectos mecánicos o técnicos de la bicicleta, sino también a participado de las practicas propias de los *fixies*.

## **6.2. Encarnando al *rider*: Corporalidad y tecnologías de distinción**

### **6.2.1. El Maillot y la ‘piel mafiosa’**

Durante mis salidas a los *rides* nocturnos, asistí con un buzo delgado y pegado en las pantorrillas, un polo y casaca de secado rápido. A partir de mi primera experiencia también reflexioné, que existía un patrón en cuanto a la tecnología del vestuario. La forma de los pantalones *short*, el tipo de zapatillas y las gorras de visera pequeña, eran indicadores que aludían a la ropa de los corredores de bicicleta de ruta de antes de la mitad

del siglo XX, sumando a la preferencia por bicicletas italianas de modelos antiguos, configuraban una forma de encarnación colectiva de un referente específico.

Respecto a es la tecnología del vestuario, durante el trabajo de campo, pude entender la relación que existía entre el tipo de ropa usada por los ciclistas, y el papel de la percepción como acto cultural. Pude organizar el uso de la tecnología del vestuario en dos grupos marcados. El primero, son aquellos ciclistas que asisten con ropa deportiva tradicional, es decir, buzos y polos.

Más, había ciclistas, como Luis Bourgeois, Harold Clavijo, Juan Carlos Arias, entre otros, quienes, a través del vestuario, encarnan la cultura ciclista en el cuerpo. El uso del maillot ciclista es un elemento visual muy importante donde se puede hacer evidente la forma en la que la cultura del ciclismo se expresa en el cuerpo de los sujetos. Lima Fixed Mafia, confeccionó un *maillot* específico para el colectivo, más, no todos los ciclistas participantes lo usan debido a que se trata de una tecnología del vestuario que se pega al cuerpo, como una 'segunda piel', dejando expuesto sólo parte de los brazos y las piernas de los ciclistas

La decisión de salir a manejar encarnando al ciclista en maillot, resulta complicado en Lima, debido a la serie de agresiones verbales a las que se exponen los ciclistas, ya que el uso de vestuario pegado al cuerpo, está asociado a las prendas femeninas. Un caso excepcional es el del ciclista Ricardo Sancho, quien, las veces que asistió a los *rides* de los miércoles, vestía un traje inspirado en los ciclistas italianos de la primera mitad del siglo XX, esto también permitía entender el nivel de participación e involucramiento del sujeto, dentro de la cultura ciclista.

El maillot, o uniforme que sólo lo llevan los principales corredores, está inspirado en un diseño más moderno inspirado en los uniformes de corredores de velódromo moderno, más, el color negro y la serie de logotipos, convertían el uniforme, además del tipo de bicicletas en sí mismas, en componentes visuales y tecnológicos de la encarnación. Taussing (1993) nos aclara como: "la 'facultad mimética', opera a partir del intento incansable de crear fantasías exactas, de aquello que nos gusta o de aquello que tenemos, con el fin de que: "de una u otra forma" la creación y existencia del artefacto que retrata algo le da un poder sobre lo que se retrata." (Taussing 1993: 13). (Trad.).

La visualidad del color negro tanto de los maillots como de los polos de LFM, tiene una carga que hace referencia a la noche y la mafia como formas que estructuran la identidad del colectivo, donde el color representa lo nocturno de la actividad y los logotipos resaltan

este implícito juego con la muerte, de la que todos los participantes sabíamos, pero que nadie comentaba durante las salidas.

También los tatuajes constituyen un componente visual recurrente y que distingue a los *riders* del colectivo, al respecto, esta marca corporal, es la evidencia de las relaciones sociales que se dan a partir del colectivo, pues fue Iván Aponte, quién tatuó a varios de los ciclistas del colectivo. Las marcas y el vestuario representan componentes visuales de la identidad móvil fixera.

### **6.2.2. Forma corporal: El cuerpo como capital**

El primer elemento de la forma corporal que nos permite seguir el camino de la percepción del ciclista fijo es el peso del cuerpo. Las bicicletas del colectivo se caracterizan por buscar la mayor ligereza posible, de allí que siempre se repita el acto de pesar con los brazos las bicicletas; pero, esta búsqueda de ligereza se traduce también en el cuerpo de los ciclistas, donde son cuerpos magros, pues se busca la relación armónica entre la máquina y el cuerpo que la maneja: a mayor peso, menos velocidad. Esta práctica permite acercarnos al *embodiment*, y que a la vez determina como el cuerpo percibe el mundo: la analogía del peso de las bicicletas y los cuerpos.

Este indicador además revela, como el cuerpo es entendido como un capital, un capital en el cual se invierte. Esta reflexión emerge también a partir de evidenciar los alimentos que se consumen. Nueces, almendras, pasas, barras energéticas, bebidas con sales rehidratantes, son algunos de los alimentos que pude evidenciar y compartir con los *riders* durante el trabajo de campo. Se tratan de productos con un costo considerable, pero que, desde la perspectiva del 'mafioso', merecen el gasto, con el fin de conseguir mejores performances durante las rutas. Más, el cuerpo como epicentro de la experiencia móvil, también es estimulado a partir del consumo alcohol y otras sustancias en pocas cantidades.

Esta forma de ciclismo implica un alto consumo de energías, debido a que 'nunca se puede dejar de pedalear', para estos altos niveles de esfuerzo, se hace necesario un desarrollo de la capacidad pulmonar, la cual se expresa, en el incremento de la capacidad torácica para inhalar el aire y oxigenar la sangre, en especial, las piernas. Estas extremidades son las que más se destacan en el imaginario del ciclista. Son la parte del cuerpo que se busca lucir, debido a que se asocian con la potencia del pedaleo y la elasticidad para generar una cadencia de altas revoluciones.

El cuerpo es el objeto sobre el cual, el trabajo de la cultura se lleva a cabo, y también es la herramienta; así, el cuerpo adquiere significación y uso en un contexto cultural: cuerpo como sujeto-ser y como fenómeno social. A partir del trabajo de campo hallamos que, para el ciclista colaborador de la investigación y representante del colectivo, el cuerpo sano y saludable del ciclista, y la bicicleta sin frenos, encarnan la forma más 'eficiente' y autárquica de movilidad urbana (entrevista).

Esta percepción del cuerpo se relaciona también, con una de las relaciones que discute Foucault, respecto a los alcances de la biopolítica, a saber: la anatomopolítica, o el cuerpo como una máquina donde se dan los procedimientos de poder. Partir de esta concepción del cuerpo, implica tener presente el concepto de *embodiment*, el cual diluye, con fines metodológicos, las dicotomías 'sujeto-objeto' por la 'percepción' (Merleau-Ponty) y 'estructura-práctica' por habitus (Bourdieu).

Esta disolución metodológica es con el fin de partir del cuerpo, en especial los sentidos, como modo y herramienta de adquirir conocimiento sobre la cultura: "intentar ganar en la comprensión de la cultura y el yo desde el punto de partida de nuestros cuerpos como ser-en-el-mundo, y requiere el reconocimiento de que nuestros cuerpos son a la vez el manantial de la existencia y el sitio de la experiencia." (Csordas 2011: 137). (Trad.). Es a través de la percepción que construimos corporalidades; esta nace en el cuerpo y termina en los objetos.

### **6.3. Lo efímero en la experiencia móvil**

#### **6.3.1. Sintiendo la movilidad**

Las sensación más inmediata, compartida y buscada durante los *rides*, es una intensa velocidad. Las curvas que esconden las rutas aumentan la expectativa del ciclista, así como la atención, debido a que no sabes que te encontraras en la siguiente curva: un automóvil, un perro, una piedra, o agua, como sucedió con frecuencia. El cambio de estas variables en las rutas, convierte la práctica móvil en un nicho de afectividad, debido a la atmosfera de imprevisibilidad que se percibe.

En etapas con un menor grado de velocidad, se vive un descenso en la emotividad, pero se presenta un nuevo panorama sensorial o una curva de sensaciones que crea un ritmo



interno dentro del ciclista. No se trata de un descanso, sino de un momento de recuperar conciencia de la actividad y las condiciones del cuerpo, y preparar la percepción para el siguiente momento. Los descensos, pero en especial los ascensos, son los momentos más interesantes en varios sentidos. Para enfocarnos en un caso, el ascenso hasta el túnel de La Herradura. Durante esta etapa se empieza a tener conciencia de las capacidades del cuerpo y la percepción visual no es relevante, pues se trata de un paisaje desolado.

Estos factores hacen que, durante este momento, se produzca una intensa conexión con la máquina, pues sientes como la fuerza de las piernas, a través de la catalina, se traduce en movimiento. Pero, sobre todo, los componentes corporales, generan un estado de introspección y ensimismamiento. Es precisamente este estado, uno de los momentos más singulares y placenteros de la experiencia de movilidad en bicicleta, ya sea fija o no. La sensación de soledad y silencio, se mantiene en armonía por todos los ciclistas que comparten la experiencia.

El sonido de la respiración agitada, no es el único detonante de la armonía de alientos en los ascensos, sino que se trata también de la percepción del lugar y la percepción del cuerpo y sus posibilidades, por parte de los ciclistas. Sólo situaciones como fallas en las máquinas: cadenas que se rompen, o fallas en el cuerpo: calambres musculares, son capaces de perturbar este equilibrio entre el movimiento, el cuerpo y la percepción.

Sensaciones y espacios se relacionan permitiendo la internalización de las rutas, produciendo además experiencias singulares y determinantes en la conciencia. Una de estas vivencias es el paso por el túnel de La Herradura. El espacio de por sí se presenta como liminal: para los transportados, una frontera entre lugares, pero una frontera sensorial para los ciclistas fijos, pues, pese a que se trata de una superficie plana, las condiciones materiales hacen que el movimiento se sienta con fuerza. Las paredes de piedra, el asfalto corroído, las sombras que aparecen en el camino, la respiración agitada, la llanta rodando y la luz al final del túnel, son componentes visuales, materiales y tecnológicos que configuran este momento.

Lo que uno descubre al completar una ruta con el colectivo, es cómo el cuerpo, a partir de una serie de movimientos ya encarnados, y de los cuales no se racionaliza, consigue moverse de manera efectiva, donde, además, una serie de prácticas socializadas por el colectivo, como: no usar las ciclovías, o el transgredir la normativa de los semáforos,

configuran en el habitus (Bourdieu) del ciclista de LFM. Este descubrimiento afianza relaciones a nivel emotivo y corporal, entre los participantes.

El habitus se estructura a manera de capacidades ya incorporadas en la movilidad, pero, además, la acumulación de datos experienciales, a partir de los sentidos, permite entender cómo las rutas se convierten en lugares sensoriales, donde la percepción de los ciclistas, se organiza a partir de un 'perfil u orden de los sentidos', el cual es socializado, así, factores de fatiga y velocidad, son percibidos de modo singular, frente a los otros modos de movilidad.

### **6.3.2. Paradas sensoriales**

Durante la salida del seis de junio, tuve la oportunidad de compartir descanso con los ciclistas. En la ruta de Laguna *ride*, hicimos un recorrido en subida, donde nos detuvimos en un mini mercado. Lo más importante de estas paradas o 'nudos efímeros', es que se convierten en lugares sensoriales, donde precisamente se comparten las sensaciones de fatiga y relajación. Es en estos puntos donde los cuerpos sudorosos y calientes, se reúnen y comparten alimentos y bebidas.

La experiencia corporal socializada de la fatiga, genera entre los participantes una 'termosocialidad', que se traduce en la disposición de los cuerpos formando círculos o líneas, donde, al compartir respiraciones agitadas y rostros enrojecidos, se genera una empatía a partir de la experiencia corporal compartida. En este lugar noté como el lenguaje verbal se tiñe de emotividad, las conversaciones giran en torno a la satisfacción producto de la experiencia apenas vivida. El 'nudo' duró unos diez minutos.

Un elemento muy importante es ver como se comparte la comida y la bebida. Durante mis primeras salidas con LFM, ninguno de los participantes me ofreció nada, solo hasta mi cuarta salida, donde Jean Marco (28 Aprox. – San Isidro), me ofreció de su bebida. En mis salidas posteriores, ya podía compartir con varios, bebidas de manera más cercana y familiar. Respecto a este punto, reflexioné como se articula la estructura de los dones, el 'dar, recibir y devolver', pues, a partir de mi acceso, dos veces tuve la oportunidad de compartir bebidas para todos, con lo que la relación con los ciclistas fue más cercana.

## 7. TRANSPORTE Y REGULACIÓN

### 7.1. Transporte y sistema: Participando del movimiento

A partir de políticas de gobierno, enmarcadas en un régimen neoliberal, podemos entender que el ciclista urbano, como sujeto participante del mandato de 'participación', en este caso, en las formas de movilidad urbana, se enfrenta a una urbe que ha sido imaginada y desarrollada, en su infraestructura material, corpus ideológico y marco legal, bajo determinado paradigma. Esto devela cómo: "Todas las movilizaciones implican infraestructuras específicas a menudo altamente inmóviles e incrustadas." (Urry y Sheller 2006: 210). (Trad.).

En este punto es necesario identificar dos elementos presentes en la movilidad sobremoderna y relacionarlos con el concepto de gubernamentalidad, para así, poder entender cómo el ciclista participa, de una o varias formas, en este panorama. En primer lugar, el acceso a diversas formas de movilidad pues: "La movilidad es un recurso al que no todos tienen una relación igual" (Urry y Sheller 2006: 210). (Trad.). De aquí que emerge el segundo punto, la regulación de las formas de movilidad ya es un asunto de poder: "La movilidad y el control de la movilidad reflejan y refuerzan la potencia." (Urry y Sheller 2006: 210). (Trad.).

Al pensar en las relaciones de poder emergentes en las sociedades teñidas por la racionalidad neoliberal, las que se traducen a través de políticas locales y nacionales, del estado-nación, enfocándonos en aquellas relaciones referidas a las formas de movilidad urbana. En este contexto se hace necesario una forma de gobierno que 'gestione' de modo instrumental las concentraciones de sujetos en un determinado lugar geográfico.

En el gobierno de las poblaciones (como Lima y sus más de 10 millones de ciudadanos), los intereses de los sujetos, se deberían alinear con los intereses de la política de gubernamentalidad. Una evidencia del éxito de esta gestión, es cuando se llegan a doblegar o someter los cuerpos, Para lograr perfeccionar este arte de gobernar, se hace necesario desarrollar disciplinas que, a través del discurso de la soberanía nacional, permitan controlar las prácticas sociales, para ello se recurrirá en especial a los dispositivos de seguridad, los cuales vigilan y castigan, aquellas prácticas que no se alinean con la gubernamentalidad, impidiendo su desarrollo.

En la ciudad de Lima, el ciclista urbano es considerado parte de la población, como tal, este también asimila los principios de la gubernamentalidad al alinearse a los discursos de seguridad y participación, que enmarcan la actividad como un deporte que beneficia a la salud; sería pues la participación dentro del marco del estilo de vida saludable. Discurso que se alinea con las políticas de promoción de la salud en la población.

Como ya vimos, para posicionarnos en el horizonte de la presente investigación, debemos tener presentes las diferencias entre los conceptos del 'movilidad' y 'transporte', así como sus implicancias. La movilidad implica locomoción intencional, libertad del cuerpo, un contacto directo y pleno con el entorno. La movilidad en bicicleta, implica una forma potenciada de locomoción a través de una máquina. El transporte lo entendemos como una actividad pasiva o inmóvil, donde el sujeto no usa el cuerpo como fuente y estructura que le permite generar el movimiento. Este se realiza a partir de una máquina donde el cuerpo es inmerso o aislado, siendo la tecnología más popularizada el automóvil a combustible.

Entendido así, podemos comprender la dicotomía 'moderna' que emergía en los estudios tradicionales de transporte y ciencias sociales como parte de la gestión poblacional urbana. Los primeros partían del estudio y diseño de políticas y proyectos desde de lo que antes definimos como 'movilidades líquidas' o sedentarias, las que conllevan infraestructura específica (auto - gasolinera etc.).

Las segundas, al estar teñidas por el 'paradigma del transporte', dejaban de considerar las relaciones sociales que emergían a partir de la experiencia de viaje y las formas de moverse, pues, al partir del antiguo paradigma, se enfocaban, no en las relaciones durante el viaje, ya que se pensaban como 'no lugares', sino más bien en lo que sucedía al transitar por las infraestructuras de la movilidad inmóvil.

Esta forma de pensar el movimiento de los sujetos, en específico dentro de las ciudades, deviene, como ya vimos, desde los albores de la modernidad occidental y se inserta dentro del sistema de gestión de grandes poblaciones, como otro campo más a ser gubernamentalizado a partir de la organización política de los estados-nación. Al estar inmerso en el marco de la modernidad y el neoliberalismo, el transporte urbano se estructura a partir de una racionalidad económica, diluyendo así a los sujetos transportados, dentro de lo que se entiende como el 'sistema de tránsito urbano'.

Este sistema se organiza desde este paradigma; su estructura normativa busca replicar la racionalidad de la circulación de mercancías (máquinas de transporte), dentro de un

sistema conectado a través de vías dedicadas. Se crearon, y crean aún, ciudades pensadas desde y para el transporte. El sistema busca garantizar la fluidez de las máquinas de transporte, pero a partir de una normativa única, la cual se extiende más allá de las máquinas, incluyendo dentro de su enfoque, el movimiento de los sujetos o peatones, así como las otras formas de movilidad, internalizando así el paradigma en los sujetos urbanos.

## **7.2. Sistema de transporte en Lima Metropolitana**

### **7.2.1. Organización y estructura oficial**

En el Perú, las formas de movilidad que se dan dentro del territorio nacional, están bajo la supervisión de una entidad gubernamental específica: el 'Ministerio de Transportes y Comunicaciones' (MTC). Esta institución es refundada, o re estructurada, en el año 2002, a partir de la ley N° 27791, donde el su segundo artículo define que esta: "integra interna y externamente al país, para lograr un racional ordenamiento territorial vinculando las áreas de recursos, producción, mercados y centros poblados, a través de la formulación, aprobación, ejecución y supervisión de la infraestructura de transportes y comunicaciones. A tal efecto, dicta normas de alcance nacional y supervisa su cumplimiento". Precisamente la racionalidad que refiere la naturaleza misma de la competencia del organismo, es aquella a la que nos referimos líneas antes.

Este sector comprende, además del MTC, a: Organismos Públicos Descentralizados, Proyectos, Comisiones y Empresas bajo su jurisdicción. La misma ley, en su artículo cuatro, indica que la principal función del MTC es: "Diseñar, normar y ejecutar la política de promoción y desarrollo en materia de Transportes y Comunicaciones." Siendo pues esta, la institución donde podemos ver reflejado cómo el paradigma de tránsito, se plasma en una entidad gubernamental con capacidad de impactar directamente en la forma de entender la movilidad y, por ende, en la vida de los sujetos.

En el Perú, esta institución, está estructurada a partir del despacho ministerial, la subdivisión de los dos despachos viceministeriales: transportes - comunicaciones. En el primero, es de interés mencionar a la: 'Dirección general de políticas y regulación en transporte multimodal', de la que se desprende la sub área de: 'Dirección de políticas y



normas en transporte vial', que es la encargada del diseño de las condiciones que encontramos en la infraestructura y normativa al movernos en el territorio.

El organismo público dependiente del MTC, relevante para pensar sobre las condiciones del transporte a un nivel nacional es: 'Superintendencia de transporte terrestre de personas, carga y mercancías' o por sus siglas: SUTRAN. Este organismo es el encargado directo de regular las formas correctas y sistematizadas de transporte, a través de sus fiscalizadores dedicados, y tiene una injerencia a nivel de vías nacionales.

A nivel de Lima urbana, el organismo dedicado la supervisión del sector es la: 'Autoridad de transporte urbano para Lima y Callao'. En el año 2017, debido a la inoperancia de este último organismo, se creó el: 'Consejo nacional de seguridad vial', el cual, más que regular, tiene como objetivos, fomentar el transporte a modo de programas y proyectos de educación vial, así como estudiar y buscar soluciones a los problemas que se presentan en el sector, mas, desde el mismo enfoque o paradigma del transporte. En resumen, el tratamiento de movimiento de los sujetos, es gestionado desde una gubernamentalidad regulada por el paradigma que parte del transporte, el cual, en su organización, busca replicar la circulación de mercancías dentro de una línea de producción, donde, si hay un fallo, generalmente el sistema se congestiona.

### **7.2.2. Regulación y entes reguladores oficiales**

La 'Dirección de políticas y normas en transporte vial', es el organismo encargado de la sistematización de las formas de transporte permitidas y reguladas a nivel nacional. Con este fin, se estructura e impone el documento único donde se presenta el diseño del sistema de transporte nacional, el: 'Reglamento Nacional de tránsito', el cual: "establece normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos y animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito. Rige en todo el territorio de la Republica." (RNT Art. 1).

Lo más relevante del espíritu del reglamento es evidenciar como esta regulación sistematizada, está inmersa dentro del paradigma del transporte, pues, con fines operacionales y acaso ideológicos, incluye dentro de sus competencias, y a partir del mismo horizonte interpretativo, tanto a máquinas, personas y animales. Otro punto a mencionar es cómo, dentro de los conceptos con los que opera la norma, y que se encuentran definidos

como terminología en el artículo 2, hay cuatro términos que develan como se tiñe de la lógica del transporte esta regulación: Vehículo (Artefacto de libre operación que sirve para transportar personas o bienes por una vía) / Conductor (Persona habilitada para conducir un vehículo por una vía) / Vía (Carretera, vía urbana o camino rural abierto a la circulación pública de vehículos y/o peatones, y también de animales) y Carril (Parte de la calzada destinada al tránsito de una fila de vehículos).

Notamos primero la ausencia de diferenciación entre el transporte y la movilidad, considerando sólo el primero como forma más universal de entender el tema. Segundo, en ningún momento se define a los sujetos que realizan locomoción más que como peatones, con lo que ya se evidencia la marginalización de otros modos de movilidad. Y tercero, en las distintas formas específicas de vehículos, tampoco se hace referencia a las tecnologías de la movilidad que no dependan del motor a combustión.

Los entes reguladores del transporte, se institucionalizan a través de lo que el Reglamento Nacional de tránsito define, en su artículo 3, como las 'Autoridades competentes', las cuales son cinco, incluido el MTC: Las Municipalidades Provinciales; Las Municipalidades Distritales; La Policía Nacional del Perú ; y El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI.

Para el caso de estudio, se hace preciso indicar que, como indica el artículo 6 del reglamento: “Las Municipalidades Distritales en materia de tránsito terrestre, ejercen funciones de gestión y fiscalización, en el ámbito de su jurisdicción, en concordancia con las disposiciones que emita la Municipalidad Provincial respectiva y las previstas en el presente Reglamento. En materia de vialidad, la instalación, mantenimiento y renovación de los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción, conforme al Reglamento correspondiente.”

Y el otro ente regulador específico con el que nos encontramos en la ciudad de Lima, y que se indica en el artículo 7 es: “La Policía Nacional del Perú, a través de sus órganos competentes, garantiza y controla la libre circulación en las vías públicas del territorio nacional, fiscalizando el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial por los usuarios de la infraestructura vial, brindando el apoyo de la fuerza pública que requieren las Autoridades competentes. Ejerce funciones de control, dirigiendo y vigilando el normal desarrollo del tránsito.”

Encontramos que la forma en la que se estructura la regulación del tránsito, se da a través de la delegación y sub división en entes específicos con el objetivo de delimitar los espacios geográficos donde tener los recursos necesarios para poder realizar regulación a modo de disciplinamiento de los sujetos que ingresan al sistema de transporte, buscando privilegiar a los vehículos motorizados, pues el diseño de la norma, se parte de las posibilidades y limitaciones de la tecnología del transporte.

### **7.2.3. Normativa e infraestructura reguladora**

Una característica fundamental de la normativa es la división en vías que propone para desarrollar el transporte, así, en los artículos 9 y 10, se especifican los carriles que incluye la línea de transporte que se define como “vía”. La principal implicancia de esta separación es que el movimiento se organiza en forma de líneas reguladas, donde cada vehículo debe ir, uno detrás de otro, manteniendo un orden, un sentido y un ritmo.

Esto se consigue a través de una serie de dispositivos visuales que se definen en el artículo 33: “La regulación del tránsito en la vía pública, debe efectuarse mediante señales verticales, marcas en la calzada, semáforos, señales luminosas, y dispositivos auxiliares”. Estas señales de tránsito: “Tienen por finalidad indicar a los usuarios de las limitaciones, prohibiciones o restricciones en el uso de la vía”. (Art. 39). En el artículo 38 se define la obligatoriedad de esta normativa para vehículos como peatones.

En la tercera sección del reglamento, dedicada a las “Reglas generales de circulación”, recién en el artículo 146, se hace referencia tangencial a las bicicletas, incluyéndolas como medios de ‘transporte’ y regulando su movimiento partiendo del mismo principio aplicado a los vehículos motorizados, esto debido a la infraestructura de la vía, dividida en carriles: “Los vehículos menores sin motor, como bicicletas y triciclos, y los vehículos automotores menores, cuando circulen por una vía deben hacerlo por el carril de la derecha uno detrás de otro. Cualquiera sea su característica o tamaño, no deben circular en forma paralela en doble o más filas, ni deben adelantarse unos a otros”.

A partir de esta normativa que regula la infraestructura específica, las políticas municipales, de distritos como Miraflores, San Borja y San Isidro, que han venido construyendo kilómetros de ciclovías, las cuales, al estar diseñadas bajo la premisa del transporte por carriles, ‘ubican’ a los ciclistas en la ruta, más, esta infraestructura, a excepción de San

Isidro, ha sido diseñada de modo incompleto, sin puntos de aire y herramientas por ejemplo, lo que conlleva a restringir la obra más a un fin lúdico y deportivo que de uso cotidiano.

En el artículo 156, la norma establece la forma en la que deben convivir ciclistas y automovilistas: "Si se destinan o señalan vías o pistas especiales exclusivas para el tránsito de bicicletas, sus conductores deben transitar por ellas estando prohibido a otros vehículos utilizarlas." Transportarse al margen de esta normativa, se penaliza a través de una serie de infracciones de naturaleza económica, mas, en el caso de las bicicletas, a no estar regulada, ni estar aprobada su ley específica, queda un vacío referente a cuáles son las auténticas tensiones y relaciones que se dan en las pistas.

### **7.3. Crisis del sistema regulador oficial**

Al plantear el problema vimos cómo el transporte de personas, dentro del sistema de tránsito terrestre, representa la principal causa de muertes en el país, debido a los accidentes de tránsito. Más gente muere, en o por causa de los automóviles, que, por otro tipo de conflictos; Sin embargo, la responsabilidad se aplica a los conductores de las máquinas, sin ni siquiera cuestionar la existencia de las mercancías. Esto hace evidente el grado de internalización que tiene el paradigma del transporte: podemos pensar en cualquier solución para evitar muertes, pero nunca en la existencia misma de la mercancía.

Pese a las muertes, el principal problema del que se queja la población, es la congestión vehicular producto de una serie de motivos exteriores a los conductores, como las condiciones de la infraestructura de transporte y regulación. Más, el problema tiene un componente cultural muy marcado y que se hace evidente cuando uno empieza a recorrer el sistema: La falta de conocimiento de la norma y la voluntaria evasión a esta. Tanto el marco normativo, legal y los agentes reguladores encargados, presentan desconexión respecto a lo factico presente de las prácticas de los sujetos motorizados.

Otro factor que impide el éxito de la regulación dentro del sistema, es la carencia de tecnología específica que permita una omnipresencia de los entes reguladores. La poca cantidad de fiscalizadores a nivel municipal y policías de tránsito, hacen que la ciudad este dividida en zonas donde se dan todos los procesos de control, y donde los conductores se ven alinean al disciplinamiento, pero de modo transitorio; y la existencia de zonas donde hay una ausencia total de regulación. Para entender este fenómeno, resulta útil la propuesta de Marc Auge, referente a Centro y periferias, que tocamos en el marco de la investigación.

#### 7.4. La otra regulación

¿Qué sucede en las calles de la ciudad de Lima al transitar y movilizarse? Como vimos líneas antes, esto va a depender mucho de por dónde nos estemos moviendo, si es por el centro o las periferias. Para el caso de la investigación, nuestra primera restricción fue entender que las practicas móviles del colectivo de ciclistas se dentro de la zona urbanizada y céntrica de la urbe (Lima urbanizada). Esta primera limitación es útil para entender el papel de los agentes reguladores y la práctica motorizada.

En esta zona definida, existe una infraestructura y señalética en relativamente buenas condiciones, por lo que se puede entender que, si se dan las divisiones por carriles que propone la normativa, lo más peculiar es que pese a estas condiciones materiales, se desarrollan prácticas automovilísticas que trasgreden la norma. En específico, emerge lo que se podría definir como la 'ley del más grande'.

El parque automotor de Lima ha sufrido un incremento considerable, donde destaca la compra de automóviles particulares tipo camionetas, diseñadas para circular por zonas no asfaltadas, pero preferidas para las calles de Lima. Estas máquinas al ser más grandes que un vehículo de ciudad, ofrecen al conductor la sensación de seguridad, pero produciendo a la vez, un mayor aislamiento del exterior. Este factor es crucial para entender la forma en la que se da el tráfico motorizado dentro del sistema.

Ante las fallas del sistema ya mencionadas, la ley del más grande implica que el vehículo que impone sus condiciones, a saber, la velocidad, el lugar y la forma de moverse, está determinado por aquél que ocupe más espacio en la vía. Si a esto se le suma que estos vehículos suelen llevar lunas polarizadas, la ausencia de contacto desde y hacia el vehículo, respecto a su contexto, define jerarquía y el empoderamiento que se da durante el movimiento.

El otro ente móvil que genera una autorregulación en las pistas, son los conductores transporte público y taxistas, a partir sus prácticas con el fin conseguir mayores ingresos a través de la cantidad de usuarios que usan sus servicios. Si bien se suele culpar a estos vehículos y sujetos, como uno de los principales responsables del problema del tráfico, en la práctica, no son muchos los choferes que se aventuran a realizar la transgresión, esto debido a que, estos vehículos, al estar estigmatizados, tienen una mayor vigilancia por parte de las autoridades.



El tercer ente que produce una autorregulación, al margen de la regulación oficial, son los peatones. Estos, debido también a la falta de formación en cuanto a la normativa, desarrollan la movilidad de forma que transgrede la normativa, así, encontramos como un alto porcentaje de los accidentes y fallas en la normalidad del flujo, se dan debido a la presencia y/o accionar de los peatones. Esto se plasma en prácticas como el cruce de vías de modo intempestivo, la obstrucción de carriles, entre otras.

Los agentes hasta aquí mencionados, comparten una característica que es la temeridad al volante, sumado en menor medida, a las otras dos características del tráfico en Lima: poco espacio entre vehículos y acelerar en luz ámbar. La temeridad es el detonante de los conflictos que emergen, tanto entre consumidores transportados y sujetos que se movilizan. La temeridad se convierte en la chispa que despierta las condiciones y procura el clima, para que emerja la ley del más grande.

Sin embargo, los tres agentes hasta aquí descritos, logran, durante el recorrido por el sistema del tránsito, un 'orden' propio producto de la constancia y predictibilidad de las prácticas. De allí que emerja una paradoja, pues, si buscamos entrar al sistema, siendo plenamente consciente de la normativa y realizando la práctica móvil y de transporte a partir de esta, en pocos minutos, emergerán una serie de tensiones con los demás participantes del sistema, convirtiendo así el fenómeno del transporte, en la entrada a una estructura que tiene un doble eje de regulación, uno oficial y otro vivo y cambiante.

## **7.5 Gestión del ciclismo urbano**

Las municipalidades distritales son las entidades encargadas de gestionar las políticas no sólo al diseño de infraestructura, sino además de campañas de promoción de "formas de transporte sostenible" (Litman 2014). Este factor es relevante pues replica la organización de la sectorización de la estructura social de la urbe, ya que son los distritos con mayor recaudación tributaria, sectores de clase media-alta, donde se dan las obras de infraestructura dedicada al ciclismo, a saber: Miraflores, San Isidro, San Borja, La Molina.

La promoción del ciclismo urbano, como parte de una gestión gubernamental, es actualmente desarrollada por la gestión de la Municipalidad Metropolitana de Lima, a través del desarrollo de una campaña que busca solucionar el problema de la falta de conexión entre ciclovías, como vimos en el planteamiento del problema, a partir de la creación de corredores improvisados de medio carril de las avenidas principales, pero exclusivo para

ciclistas, durante los fines de semana. Miraflores es el distrito con mayor presencia de bicicletas, por lo que es el que mayor presupuesto destinará a la creación y mantenimiento de ciclovías.

El ciclismo urbano como práctica gubernamentalizada se promueve a partir de los discursos ecologistas y el marco de vida saludable, buscando a partir del desarrollo de esta práctica, distinción y reconocimiento, pues: “El reconocimiento mundial es importante en el contexto de la política y planificación urbanas, porque legitiman ciertos modelos como formas apropiadas de gobernar, organizar y gestionar el espacio urbano tanto en las ciudades donde aparecieron originalmente como en las que las adoptaron.” (Montero 2017: 112). De allí que, en las obras de mediana y gran envergadura, a nivel de Lima metropolitana, la precariedad o ausencia de infraestructura dedicada a las ‘formas de transporte sostenible’, sean motivo de cuestionamientos y reclamos a las autoridades en gestión.



## **8. CYCLING POR EL SISTEMA**

### **8.1. Fuera de la bicicleta: Posicionamiento fijo e interiorización de rutas**

La fachada de la capilla “Virgen Milagrosa” en Miraflores, que, a las ocho de la noche es en el ‘lugar’ de culto religioso, todos los miércoles, media hora más tarde, se convierte en el lugar de congregación de los fieles del ciclismo de LFM. Este es el lugar que tiene poder de concentración, y es allí donde los ‘mafiosos’ se congregan, y donde se producen las interacciones fuera del movimiento.

Para el tratamiento antropológico del lugar, partimos de entenderlo como un evento: un proceso continuo, que está en constante cambio al igual que el sujeto que lo redefine. Los lugares, se caracterizan por tener poder de convocatoria, ser lo universal, pero no pre culturales, además de ser el espacio-tiempo, donde nuestros cuerpos están emplazados, y, por ende, brindan la posibilidad de estudiarlos, pese a que su naturaleza sea volátil. (En Casey 1996).

El lugar, como evento con poder de convocatoria, y la percepción participante que compartí durante el trabajo de campo, se traducían en sensaciones cuando se terminaba, por ejemplo, de cruzar el túnel de La Herradura. Estas sensaciones se socializaban en prácticas como las sonrisas, las palmadas en los hombros y frases como “estuvo increíble” o como dijo un ciclista extranjero, la primera vez que cruzó: “esta subida merece unas cervezas”, frases que son celebradas pues capturan la percepción de la experiencia corporal socializada de los sujetos en este instante.

Para encarnar esta forma de movilidad, a través de la percepción participante, entré al campo teniendo en consideración que: “Una preocupación central es si los encuentros significativos se pueden generar a través de las prácticas de movimiento en lugar de a través de asociaciones o encuentros en ubicaciones fijas particulares, como destino u origen.” (Ingold 2011:12). (Trad.). De allí que presté atención a la dinámica de las rutas.

El diseño o propuesta de las rutas recae en los ciclistas que tienen una experiencia de recorrido acumulado, o, en los hechos, lugares que ha ‘sentido’ en bicicleta. Este conocimiento encarnado, desde los ciclistas del colectivo, es valorado en relación a las sensaciones que la ruta propuesta produce, es decir, hay gustos compartidos que se traducen en un ‘perfil sensorial’. Durante el tiempo del trabajo de campo, encontré que los

ciclistas, Harold Clavijo, Andrei Bañados, Mariafe DeFilipi y/o Ricardo Sancho, eran los encargados de turno. Al ser eventos de asistencia flexible, dependía de quien asistía, para, durante la aglomeración, proponer la ruta. Las rutas recorren el espacio geográfico de lo que vendría a ser el centro de la ciudad, en el sentido propuesto por Auge.

La fenomenología de la percepción asume que no es posible hablar de impresiones puras, sino que, toda impresión tiene un sentido en relación a otros elementos del mundo sensible que habitamos: percibimos el mundo como lo conocemos, a través de un cuerpo de conocimiento, que ha acumulado datos sensoriales, o, citando a Susane Langer: “El mundo de la física es esencialmente el mundo real interpretado por abstracciones matemáticas, y el mundo de los sentidos es el mundo real interpretado por las abstracciones que los órganos de los sentidos suministran de inmediato.” (Tuan 1997: 9).

Distintas experiencias suministran distintos datos sensoriales que se interpretan, en función a la multipercepción, o del sujeto transportado, o del que se moviliza. Al socializar una percepción, es como se interiorizan las rutas propuestas por los ciclistas del colectivo LFM. Estas percepciones, al convertirse en circuitos regulares son bautizados en función a algún elemento sensorial o regulador distintivo, así, algunos de los *rides* que corrí fueron: “Herradura *Ride*”, “Aeropuerto *Ride*”, “Laguna *Ride*”, “Metropolitano *Ride*”, “Malecones” “Tunel Santa Rosa *Ride*”, “La ruta de los perros”.

## **8.2. Los *rides*: Socializando la percepción**

Los *rides*, de los “miércoles mafiosos”, son eventos de convocatoria a los ciclistas en bicicleta fija. Las convocatorias se dan a través de las redes sociales del colectivo. El nombre del evento deviene de dedicar todos los miércoles del año a salir a un *ride* fijo de noche, y entre ‘mafiosos’. En estas se motiva a la asistencia a los *rides*, pero no se presenta ni la ruta ni la duración del evento.

Los *rides*, no son paseos en bicicleta como suelen darse en los demás colectivos de ciclistas de la urbe, como por ejemplos los *Bicicommuters* o los de *Ciclolima*, sino que se tratan de eventos extenuantes (30 a 50 km) y riesgosos, que implican una experticia ya adquirida de manejo, además de no excluir el consumo de sustancias estimulantes y bebidas alcohólicas.

En mi primer *ride* me enfrenté a un ritmo y velocidad muy intensos, pese a que tengo la regularidad de salir en bicicleta, resultó agotador. Debido a mi velocidad, perdí a los ciclistas y no pude volverlos a encontrar. Esto me planteó la reflexión sobre los motivos de mi fracaso. Concluí que resultaba relevante en la práctica y, por ende, en la experiencia, el participar con una bicicleta de las mismas características, además, un factor sensorial determinante fue el calor debido a la ropa que usé.

Los *rides*, tienen una duración de entre 3 a 4 horas. Se estructuran en cuatro momentos: la aglomeración, el *ride*, las paradas y el retorno. La primera parte tiene una duración de treinta minutos, donde además de la conversación de experiencias anteriores en movimiento, también circulan cigarros de Mariguana y eventualmente algunas cervezas. Este primer posicionamiento es vigilado por los agentes de serenazgo del distrito y es usado por los *riders*, como momento para visibilizar la existencia del tipo de bicicletas y grupo, para los peatones que pasan.

Los *rides* y las rutas, son una actividad que desde la perspectiva de los ciclistas cobra sentido pleno pues: "Nuestra percepción sensorial es inextricable de las categorías culturales que usamos para darle sentido a nuestras experiencias sensoriales en nuestras interacciones sociales y materiales (incluido cuando hacemos etnografía)." (Pink 2009: 29) (trad.). Pensemos solo en el lugar que nuestra sociedad le da a la sensación de fatiga, frente a la de confort asociado a las experiencias inmóviles.

Teniendo estos puntos en consideración, entendemos que los *rides* son percibidos, por los ciclistas como lugares, ya que la percepción que se tiene es a partir de una determinada encarnación, que es el ser ciclista 'mafioso': "*los cuerpos vividos pertenecen a lugares y ayudan a constituirlos*" y "*los lugares pertenecen a cuerpos vividos y dependen de ellos*" (Pink 2009: 30). (Trad.).

Un ejemplo es "Herradura *Ride*", que es percibida por el ciclista como un evento sensorial, donde cada viaje es percibido siempre de diferente manera, teniendo una temporalidad también única: "El movimiento y la percepción de propósito, tanto visual como táctil, dan a los seres humanos su mundo familiar de objetos dispares en el espacio. El lugar es un tipo especial de objeto. Es una concreción de valor, (...); es un objeto en el cual uno puede habitar." (Tuan 1997: 12).



### **8.3. *Cycling* en el tráfico: Posicionamiento, relaciones y estrategias móviles**

#### **A) Locomoción potenciada**

Al comenzar a manejar una fija, se busca es una buena pista para recorrerla. Al encontrarla se nace la sensación de amplitud producto de la libertad de movimiento: “la libertad implica espacio para actuar. Ser libre tiene varios niveles de significado. Fundamental es la capacidad de trascender la condición presente, y esta trascendencia se manifiesta más simplemente, como el poder elemental para moverse. En el acto de moverse, el espacio y sus atributos se experimentan directamente.” (Tuan 1997:52).

Esta sensación de invitación a conquistar las calles más amplias y vacías, está íntimamente ligada a la estructura y naturaleza del movimiento de la bicicleta, pues la máquina hace que nuestra percepción de la capacidad de recorrer una ruta sea ‘pensable’ y posible, pero desde los parámetros propuestos por la data experiencial manejada, el sentir que puedo recórrela: “Una herramienta o máquina agranda el mundo de una persona cuando siente que es una extensión directa de sus poderes corporales. Una bicicleta amplía la sensación humana del espacio.” (Tuan 1997: 53).

La locomoción potenciada que ofrece esta tecnología móvil, permite a los ciclistas del colectivo, alcanzar velocidades que superan al promedio de velocidad de los carros en la urbe. Esta es la primera relación entre ciclistas y automovilistas que produce tensiones, debido a que los ciclistas logran posicionarse delante, controlando de este modo la ubicación de los vehículos, al ocupar un carril completo al ritmo de pedaleo.

#### **B) Copresencia**

La copresencia, hace referencia a lo que sucede cuando los cuerpos se mantienen unidos encontrando algún tipo de armonía. Una variable que determina las prácticas que emergen durante los recorridos de los ciclistas de LMF, a lo largo del sistema de transporte de Lima, es el número de integrantes del cardumen de ciclistas. Este factor de cantidad se traduce en las prácticas móviles del colectivo en dos factores. El primero es la definición de las rutas, a más ciclistas, mayor sensación de seguridad para aventurarse a rutas largas y complejas en realización, por la intensa interacción con los automovilistas al momento de luchar por los espacios para avanzar.

Similar situación se da en cuanto a la percepción de las capacidades corporales, por ejemplo, cuando ‘Herradura *ride*’ se daba entre pocos ciclistas o entre varios. A mayor cantidad, la percepción de conquista del lugar se intensifica, alcanzándose mayores velocidades, en parte por un factor de competencia, en parte debido a la confianza que representa estar acompañado de varios que comparten la experiencia.

### **C) Movimiento**

El componente corporal de la “orientación” (Csordas 2011) hace referencia a la ‘creación de espacios por la forma de moverse’, por ello, nos enfocaremos en las características de la forma de moverse en el tráfico, o en calles vacías. El estudio del papel del movimiento del ciclista de LMF aquí planteado, parte de la perspectiva del colaborador Harold Clavijo, a partir de conversaciones y la entrevista semi-estructurada, así como la percepción participante del investigador, durante el tiempo del trabajo de campo. Este componente se organiza en tres puntos: Estilo o forma de moverse, esfuerzo y resistencia.

#### Estilo o forma de moverse

La forma o estilo de moverse que se privilegia durante los *rides*, es la inclinación de los cuerpos hacia los lados. Para poder realizar esta inclinación, es necesaria una velocidad constante, y, además, conocer antes los límites de la inclinación en relación al peso del ciclista y al tipo de llantas o cubiertas que usa. Esta capacidad de inclinación, permite que, durante los *rides* entre el tráfico, los ciclistas puedan cambiar rápidamente de carril, evadiendo los automóviles u otras interrupciones de la vía. Esta característica también permite un empoderamiento en las rutas, pues facilita la apropiación de los carriles de las pistas de modo fugaz y volátil.

#### Esfuerzo físico

Los datos cuantitativos proporcionados por el App *Strava*, ayudan a contextualizar el esfuerzo físico en comparación con variables como, calorías consumidas, distancias y tiempos de duración del movimiento. El esfuerzo para la investigación, lo entendemos a partir de la sensación de dolor. Si bien los descensos producen sensaciones de vértigo y

euforia, es en espacios de pendiente, como, por ejemplo, el ascenso al túnel Santa Rosa, donde la sensación de esfuerzo, traducida como dolor en las piernas y en el estómago, se percibe desde el ciclista, como un dolor placentero, pues se puede ver la meta donde terminará este dolor. Los planos donde se ve que el ciclista debe pararse para pedalear, combinado con la información sonora del ritmo de la respiración, traducen esta experiencia. La sensación de dolor es subordinada por la búsqueda de velocidad, de allí el uso de componentes que permitan anclar las piernas a la bicicleta.

### Resistencia

El indicador de la resistencia, como determinante de la forma de moverse, está en paralelo al elemento anterior. Se trata más que de una resistencia física, una resistencia al dolor. Al estar enganchado a una bicicleta fija, todo proceso de avance rápido o *sprint*, viene acompañado de un inevitable nivel de resistencia al dolor que implica el frenado, pues, al no tener frenos, esta acción se realiza a través de detener el giro de la rueda trasera con la fuerza de las piernas, que se irán resistiendo al pedaleo, este derrape se le llama *skid*.

El esfuerzo y la resistencia del ciclista se perciben en la forma de moverse sobre la bicicleta y en la línea que traza al moverse. A mayor encarnación, la línea de ascenso es más recta, pero el cuerpo, en especial los hombros, serán los que se muevan; a menor encarnación, la línea se convierte en curvas, y el cuerpo se mantiene rígido. La capacidad para encarnar el movimiento durante este recorrido, implica tener el conocimiento encarnado de la ruta.

Al estudiar la forma de moverse y la práctica en sí de esta forma de ciclismo, nos enfrentamos al habitus del colectivo de ciclistas. La actividad de mover las piernas de una determinada manera, con un fin que solo cobra sentido desde la experiencia de la percepción de los participantes. Desde la movilidad inmóvil, se ve como una actividad deportiva o tal vez carente de sentido.

Más, encarnado la movilidad es cuando se puede descubrir cómo a partir de cuerpos que se mueven de un modo, se genera una armonía, donde el dolor se socializa y reconfigura en su valor, debido a que cobra sentido al percibirse como: el habitus de los ciclistas, teniendo de referente, en el caso del colectivo, a los primeros ciclistas italianos y sus jornadas extenuantes y dolorosas como el *giro de Italia*.

## **D) Temeridad al timón y empoderamiento**

Otro punto tangencial, es que, al tratarse de un colectivo que toma como referente determinados aspectos de la sub cultura *fixie* de las urbes del primer mundo, se le daba un valor agregado a aquellos ciclistas que no tenían frenos: los *breaklees*, pues eso hará que traten de cruzar los semáforos en rojo: 'avanzar sin detenerse'. En este contexto, es que, durante los *rides*, emerge una sensación poder, el cual se traduce en dos factores: la lucha por ocupar un espacio en la pista, es decir, buscar ocupar al menos un carril completo de la vía, y segundo: la velocidad que se alcanza, en contraposición a la de los automóviles. Al congregarse un grupo de ciclistas con esta intensidad, emerge dentro del colectivo, la sensación de salir a tomar las calles.

Una ruta con una potente carga de empoderamiento, fue la única vez que en la que el colectivo salió de Lima urbanizada. En el '*ride* al aeropuerto', se hizo una ruta que cruzaba por el centro de la ciudad y pasaba a la zona norte por el puente del mercado de Caquetá en el distrito de Independencia. Este *ride* tuvo un momento clímax que el cruzar el puente de Caquetá, esto despertó la sensación de enfrentarse a un monstruo metálico, voraz y en lento movimiento.

Camiones de doce ejes, buses interprovinciales, motos sin luces y conductores ansiosos. En medio de este contexto, cruzar esta zona con una bicicleta era una actividad que implicaba una complementación o encarnación total entre el sujeto y la máquina. El cruce de palabras con los otros participantes de la movilidad y la lucha por reclamar un espacio en la pista, me hicieron entender cómo los sujetos ciclistas, encuentran en la bicicleta un pretexto para marginalizarse y a la vez confrontar la regulación y autorregulación, bajo la premisa de visibilizar el uso y capacidades de la movilidad en bicicleta, más, terminada la ruta, la marginalización desaparece.

## **E) Wayfaring**

*Wayfaring* implica locomoción. El movimiento permite al sujeto entrar en un modo de estar-en-el-mundo, participar de las líneas de la vida: como 'sumergirse en un río', donde lo relevante es el movimiento, no el destino. Al participar y estar en el mundo, el movimiento deviene en la experiencia que permite internalizar el conocimiento sobre el mundo en el que se mueve, un conocimiento encarnado: 'forjado en el movimiento'.

El colectivo de ciclistas, al moverse, no solo internalizan individualmente este conocimiento sobre la urbe, el cuerpo y las sensaciones, sino que, además, la ritualidad de las congregaciones, permite socializar este conocimiento: “el *wayfaring* produce una comprensión práctica e integrada del mundo de la vida. Tal conocimiento no está clasificado ni en red, sino que trabaja en mallas” (Ingold 2011a: 154). (trad.).

La forma de moverse es ya una experiencia significativa; “Cada medio proporciona diferentes experiencias, actuaciones y posibilidades.” (Urry y Sheller 2006: 216) (Trad.), pero ¿Qué la convierte en forma y fuente de conocimiento? Ingold aclara cómo: “Utilizo el término *wayfaring* para describir la experiencia incorporada de este movimiento perambulatorio. Es como caminantes, entonces, que los seres humanos habitan en la tierra. (Ingold 2000a: 75-78)”. Rodando es como entonces los ciclistas habitan el mundo.

Vemos, así como: “el conocimiento sensorial se produce a través de la participación en el mundo.” (Pink 2009: 40). (Trad.). Sin percepción participante, el acceso a este conocimiento sensorial sería netamente tangencial, una soberbia búsqueda del *topos uranos*, pero desde una distante y estática torre de marfil, más, la frontera para la traducción y socialización de este conocimiento, para un sujeto al margen de la experiencia, encuentra la principal barrera en la ausencia de términos que permitan conceptualizar, manteniendo la carga semántica, aquello a lo que nos enfrentamos y descubrimos durante la ‘participación del mundo’ desde la percepción del ciclista.

La manera en la que el *wayfaring* participa en la internalización el conocimiento sensorial que permite desplazarse por las líneas creadas por los ciclistas, es través de una forma específica de moverse en grupo, a saber: seguir la línea trazada por las ruedas del ciclista que va adelante. Durante el *ride*, a través del tráfico, los eventos son instantáneos, y deben ser así debido a la velocidad con la que se desplazan, de allí que, aquel que va adelante, construye la efímera línea que seguirá guiará movimiento, así, los ciclistas que van detrás, se pueden concentrar más en desarrollar sus habilidades de equilibrio, *sprints*, *skid*, confiando que la línea móvil que siguen está segura.

Durante el registro y luego el montaje, la representación del *wayfaring* se trabajó a partir del plano secuencia durante los recorridos de las rutas en el tráfico. Antes del movimiento se presenta la propuesta de un ciclista para hacer la “ruta de los perros”. Es en los discursos de negociación donde se nos participa del conocimiento encarnado, del cual luego participamos a través del video-tour.



## 8.4. *Cycling* y regulación

### 8.4.1. Infraestructura reguladora

Al rodar en las pistas de la urbe, los ciclistas deben interactuar primero con la infraestructura dedicada al transporte, ante la cual no tienen capacidad de modificarla, más si de recorrerla con sus propias formas de moverse. Esta cultura material, en específico, todos aquellos elementos que condicionan su desplazamiento, en especial: los carriles, sardineles, veredas, badenes, canaletas, etc., cumplen la función de mantener a los sujetos transportados en una línea, uno detrás del otro.

La forma en la que los ciclistas se relacionan con estos componentes parte del conocimiento previo adquirido y que permite el diseño de las rutas, las cuales evitan que el *ride* se realice por zonas donde se presenten estos elementos. Este factor es crucial para entender que los motivos por los que los *rides*, se dan dentro de Lima urbanizada, obedecen al conocimiento ya adquirido de las zonas que no forman las periferias y también da información sobre el perfil social de los sujetos

El ciclista, al ser una forma de movilidad no reglamentada, puede o no participar de la movilidad gubernamentalizada, es decir, movilizándose en la ciclovia, la que lo regula a un carril. En el caso del colectivo de ciclistas de LFM, puede contrastar cómo se dan estas tensiones. Una primera tensión emerge entre los ciclistas, la infraestructura dedicada (ciclovia) y los peatones. En estos casos, se trata de la invasión de estos últimos, a la vía exclusiva, lo cual, primero causa rozos entre los cuerpos y caídas, y segundo, condiciona la velocidad de los ciclistas. De allí que LFM, evita el uso de esta infraestructura.

En el caso de las pistas, los ciclistas de LFM, no se posicionan en línea, ni uno detrás del otro, sino que se busca ocupar al menos un carril completo de la vía. Esto produce rozos y violencia entre los ciclistas y los transportados, ya que emergen disputas por los espacios y las velocidades. 'Metropolitano *ride*' es un ejemplo de este posicionamiento. Esta ruta implica una serie de transgresiones, y se necesitan ciertas condiciones para desarrollarla, a saber: no estar muy cansados y segundo, que sea pasada la media noche. La ruta del metropolitano es tomada por los ciclistas desde el ingreso a la estación central y termina en la estación Las flores en Barranco.

Otros elementos de la cultura material con los que se relacionan los ciclistas de LFM, son los signos visuales reguladores. Estos son pasados por alto en cuanto a su normativa, es decir, los ciclistas operan al margen de esta regulación, a saber: los semáforos, la señalética y los embotellamientos producto de la aglomeración de en los cruces. Este posicionamiento frente a la señalética reguladora, solo se hace factible dentro de la zona geográfica de Lima urbanizada, pues fuera de ella, existe una ausencia de esta y/o las consecuencias de la transgresión son diferentes, debido a la poca vigilancia de los entes fiscalizadores.

#### **8.4.2. Entes reguladores motorizados**

Desde la percepción participante del ciclista encarado, un automóvil es percibido como un elemento material peligroso, con un gran peso que se desborda y ocupa un espacio innecesariamente grande, además es lento, sucio y torpe en su desplazamiento, debido, primero, al disciplinamiento del que es sujeto a través de la señalética, pero también por las condiciones propias del tráfico, regulado por signos que manejan el tiempo.

La orientación del movimiento de los ciclistas de LFM, busca, por un lado, a través de a velocidad y ligereza, posicionarse frente a los automóviles y la organización del movimiento vehicular, como entes independientes o autárquicos. La orientación, al moverse por entre los automóviles, crean nuevos espacios donde, para un sujeto transportado, se percibe como un 'no lugar', mientras que, para el ciclista, es un lugar donde está siendo ciclista.

Un caso de ello fue, "Laguna *ride*", en referencia a la laguna de la Molina, donde, el regreso hacia Miraflores, lo hicimos por la vía expresa de la avenida Javier Prado. La sensación de estar sumergido en una infraestructura dedica a los automóviles, pero estar desplazándose por esta sin problemas, generó una empatía entre los ciclistas participantes, que se tradujo luego en *sprints* y felicitaciones.

Para contextualizar el punto, debemos recordar dos características cruciales de la movilidad, primero: "La movilidad es un recurso al que no todos tienen una relación igual" (Urry y Sheller 2006: 210). (Trad.). En nuestro caso, las condiciones físicas y la disposición para aventurarse a una forma de movilidad asociada a un imaginario de esparcimiento de fin de semana, determina las tensiones entre los ciclistas y los sujetos transportados por vehículos motorizados.

El otro elemento a considerar será el de la regulación de las formas de movilidad y las tensiones de poder que se dan entre los sujetos participantes de la movilidad: “La movilidad y el control de la movilidad reflejan y refuerzan la potencia.” (Urry y Sheller 2006: 210). (Trad.). Esta regulación, se desprende como una forma más de gobernar en a las grandes concentraciones de sujetos o la población.

Una reflexión que despertó la relación con los vehículos, fue el pensar como a través de la transgresión del orden y racionalidad del transporte urbano, que se expresa en la forma de manejo del colectivo por las avenidas: pasar entre los autos, cruzar los semáforos en rojo, ir por la izquierda en la pista, se busca no solo conseguir viajes más eficientes, sino, además, replicar el tipo de auto regulación que se da en las calles, pero de modo paradójico, pues son máquinas pequeñas, frágiles y veloces, pero que se enfrentan, a través de la temeridad al timón, tanto a la regulación oficial, como a la regulación de la ley del más grande. Este hecho, que solo se materializa en el movimiento, es un factor crucial para generar relaciones sociales significativas, pues permite crear asociaciones y armonías, que van más allá de lo discursivo.

### **8.5. Estrategias corporales: Perfil sensorial**

Similar a las estrategias móviles, los participantes del colectivo, operan durante su práctica, compartiendo un ‘orden de los sentidos’, el cual les permite coordinar las estrategias móviles que vimos durante los *rides*. El desarrollo del perfil sensorial aquí presentado, es de mayor utilidad cuando lo contrastamos con el perfil sensorial que produciría una de las formas de movilidad inmóvil, como el automóvil, donde la experiencia se asemeja más a mirar televisión: un el sujeto inmóvil y sentado, observa una pantalla, cobrando mayor importancia la vista, pues se trata de un transporte, donde el cuerpo está ‘encofrado’ y aislado del viento.

Teniendo este contraste, podemos acercarnos a entender mejor, porqué las formas de movilidad con locomoción, pueden generar relaciones significativas entre los participantes, pues se puede compartir un perfil sensorial que, si bien se socializa a través de la práctica del ciclismo en bicicleta fija, tiene un trasfondo ideológico y social: estatus socioeconómico, nivel de formación, corporalidad, oficios, entre otros, donde la bicicleta es el elemento material que condensa estos intereses compartidos a partir de un orden de los sentidos similar.

Para desarrollar el orden cultural de los sentidos, desde la percepción del ciclista de LFM, durante los *rides*, parto de la percepción participante que vine construyendo durante mis siete meses de trabajo, y además de la entrevista con video elicitación, que realicé a Harold Clavijo, en específico sobre la ruta a la Herradura. El perfil sensorial planteado, no tiene pretensiones de generalizar, pero sirven de referente, pues, permiten entrar al campo de la percepción, como forma de entender al otro.

### **8.5.1. Tacto**

Al tratarse de una actividad donde todo el cuerpo se mueve y donde hay una tecnología con la que se interactúa, el tacto se presenta como el sentido privilegiado para configurar la percepción, y por ende, la experiencia del ciclista en bicicleta fija. Al tratarse de una máquina sin frenos ni cambios, el contacto de la máquina y el cuerpo se da a través de los pies, más, las manos también se mantienen enganchadas a la bicicleta. Harold menciona como se trata de: “tocar un objeto y sentir la fuerza que le das, tanto en manos como en piernas”.

Merleau-Ponty nos recuerda cómo: “El cuerpo es el medio más general de poseer el mundo” (Ponty 1993 (1945): 1363). Esta posesión es percibida a través de los sentidos, pero no de modo separado, sino íntegro, es lo que configura lo que aquí definimos como la experiencia corporal socializada, donde los sentidos, como señala Ingold (2000: 268): “no son más que ‘facetas de la acción de percibir”.

Más, el tacto también permite experimentar otras sensaciones que configuran la percepción. Una de las experiencias más singulares de la movilidad en bicicleta, al contrastarla con por ejemplo el transporte en un automóvil o una motocicleta, es la forma en la que se siente el viento. A diferencia de las formas anteriores, donde el viento puede llegar a golpear, en el ciclismo el viento es percibido como un ser vivo, que puede contribuir a la velocidad o interponerse, pero no llega a lastimar. A través de la sensación del viento, el ciclista puede saber su velocidad, anticiparse a su resistencia y, además, tener información a distancia sobre lo que se encontrará en la ruta, debido a las variaciones de temperatura o la presencia de partículas flotando.

Harold, también destaca la importancia del sentido del tacto, debido a que como menciona, la geografía de los lugares y la naturaleza la locomoción potenciada, hacen que el ciclista deba estar en un mayor contacto con la máquina, pues la conexión durante los pedaleos

de descenso y las cerradas curvas, debe ser mayor, para poder controlar los movimientos durante el tráfico vehicular. Antes vimos cómo Merleau-Ponty refiere que los sentidos son etapas de la percepción. Así, las rutas primero se tocan.

### **8.5.2. Olfato o Prana**

Tal vez el componente sensorial donde se hace más clara la percepción como acto cultural, sea el sentido del olfato. Un factor con el que me encontré durante el trabajo de campo fue la distinta tolerancia a los olores, entre los corredores y aquellos que no. El olor de los cuerpos luego de las rutas, suelen pasar desapercibido por aquellos que participaron del *ride*, más, el nivel de tolerancia se hace más notorio cuando se despiden y hay contacto corporal con las otras pieles con sudor.

Por otro lado, Harold también hace referencia como entiende el sentido del olfato a partir de la respiración, en la entrevista menciona como es tan importante para él este sentido, pues le llega a producir la sensación de capacidad, entendida como que, a partir de la percepción del sentido del olfato, como la capacidad de absorber aire, el ritmo y la potencia de la inhalación, garantizan un exitoso y veloz recorrido. Para Harold, el olfato es entendido como la capacidad de percibir la respiración, la cual es la entrada del 'combustible' para tener las capacidades.

Dentro de la cosmovisión de la India, la respiración o *prana*, es entendida como un sentido, donde el cuerpo al absorber oxígeno, retiene energía vital. El movimiento de las piernas es uno de los ejercicios que más oxígeno consumen como actividad física, de allí que, si se pasa por una zona con un aire viciado, o con humo, esto afecta directamente la constitución de la percepción del ciclista, internalizando así el conocimiento de que determinada área, como no recomendada para pasar.

### **8.5.3. Sonoridad**

El componente sonoro, desde la percepción participante, resulta ambivalente, pues si bien es uno de los más placenteros y que evoca sensaciones de libertad y velocidad, por el sonido del viento, también puede significar un enemigo contra el cual luchar, un ser vivo que te puede ayudar a moverse (túnel de viento) o contra quien romper su resistencia.



Durante la ruta, Harold señaló que el viento es un indicador de que “estas rompiendo una barrera, cuando avanzas contra él”

La forma en la que el sonido se experimenta durante los *rides*, y cómo llega a configurar la percepción de la experiencia, es a partir de los sonidos del propio cuerpo y los sonidos de la máquina. Durante el trabajo de campo, pude encontrar como, cuando todos los ciclistas están sobre bicicletas de piñón fijo, se produce durante varios tramos planos de las rutas, una armonía en la respiración, análoga a la cadencia de pedaleo.

Durante estos tramos, todos se mueven a la vez, sin necesidad de coordinaciones previas ni convenios enunciados. Todas las llantas suenan igual al avanzar y las respiraciones se van marcando, pero nunca llegan a ser una armonía perfecta. Este sentido, durante los recorridos en zonas con tráfico, se convierte en crucial para poder desarrollar las habilidades de manejo necesarias, que permitan una práctica móvil segura, ya que permite al ciclista anticiparse antes de moverse a los lados inclinándose.

#### **8.5.4. Vista**

La vista es uno de los componentes que más se suelen asociar como privilegiadas, durante esta forma de movilidad, más, pude constatar que, al igual que lo menciona Harold al ver la grabación de las rutas, lo visual no es tan relevante. Esto debido a que el nivel de concentración y encarnación de la movilidad en bicicleta, hacen que la vista se convierte en un elemento reservado para las nuevas rutas, debido a la interacción con nueva cultura material, a los momentos de intenso tráfico para mirar por el costado, o a los momentos de inmovilidad. Se debe considerar además que, cuando uno se mueve a alta velocidad, el viento impide un parpadeo constante y natural, por lo que los ojos de los *riders* se suelen cerrar un poco a manera de protección.

Al tratarse de etapas de la percepción, la vista es subordinada debido a que la experiencia móvil implica que el contacto entre la máquina y el cuerpo, se desarrollen a partir del habitus. No es un proceso donde se racionalizan los movimientos, sino que es una forma de moverse, con un conocimiento ya internalizado, donde el éxito depende más de encarnar el habitus, que de mirar por donde se debe ir.

### 8.5.5. Gusto

Este sentido lo podemos asociar a los momentos donde el ciclista bebe, pero también puede sentirse en determinadas rutas donde elementos como el polvo o el agua, lleguen a ingresar al cuerpo a través de la boca. Durante mis salidas con el colectivo, no tuve oportunidad de experimentar estos dos últimos casos señalados, más si la sensación de capacidad de implica el sentir las bebidas rehidratantes, más, como señala Harold, este sentido parece ser el más singular en cada ciclista, pues vi que muchos de los participantes no llevan para el *ride*, ningún tipo de bebida, y cuando se cansan, solo les basta con beber un sorbo compartido.

Este sentido cobra significación, básicamente en los momentos inmóviles, pero también puede ser estudiado desde el *embodiment*, cuando se trata de ciclistas que, frente a la ruta de la Herradura, por ejemplo, su percepción de distancia y de capacidad para realizar la actividad, varia a partir de si tiene o no una hidratación previa de determinado producto, es decir: el que bebe unos sorbos de agua, percibe que tiene la energía y resistencia suficiente, que caso contrario, sin el líquido, no podría.

Durante el periodo de trabajo de campo, no llegué a percibir esta sensación a lo largo de mis ocho meses, pero si durante mis primeras salidas, a las que asistía llevando siempre bebidas rehidratantes, más, una vez adquirido el hábito de la forma de movilidad, mis necesidades de hidratación fueron disminuyendo, al observar que los otros participantes, no necesitaban mucha rehidratación para terminar los *rides*.

## 9. CYCLING CON CÁMARA

### 9.1. Mirada documental: Observando y sintiendo la movilidad

Decidí entrar a mi campo con una cámara de video, guiándome por el 'modo de representación observacional' y sus posibilidades como documental etnográfico: "una película que trata de interpretar el comportamiento de personas de una cultura a personas de otra cultura mediante el uso de tomas de personas haciendo exactamente lo que habrían estado haciendo si la cámara no estuviera allí." (MacDougall 1995: 129) (Trad.). Así, el registro audiovisual buscó representar el seguimiento al colectivo de ciclistas, sin que la cámara sea un elemento a partir del cual, los sujetos modifiquen su comportamiento natural en el entorno de las reuniones de los miércoles. Las imágenes no son una puesta en escena, sino una 'epoje' visual.

A partir de este modo, tomé la propuesta del '*Direct cinema*', donde se trabaja la 'filmación secuencial' y la estructura final del filme se orienta a respetar el orden natural de los acontecimientos: tomas largas, cortes duros y *jump-cuts*. En el registro documental de las interacciones y en los discursos presentados en su contenido, el lenguaje audiovisual presenta, algunas secuencias con estructura simbólica (imágenes y sonidos) que permiten estudiar, tanto la organización y las interacciones de los ciclistas, como la materialidad del cuerpo y las máquinas, pues: "La película, a diferencia de cualquier otra forma de arte, depende así de la experiencia de dos veces: como forma y contenido, discurso y representación, sujeto y objeto en breve, como significante y significado. Los actos de movimiento, audición y visión se presentan y se representan a la vez como las estructuras originarias de la existencia encarnada y las estructuras mediadoras del discurso." (Castaing-Taylor 1995: 80) (Trad.).

Es en el registro observacional del cuerpo y los movimientos de los ciclistas con sus 'fijas, donde buscamos los conocimientos incorporados que visualizan la interiorización de la cultura ciclista. Más, una primera limitación de este modo de representación se presentó cuando, fue el lenguaje oral, a modo de léxico, el primer filtro para acercarme a la experiencia, es decir, se me hacía imposible percibir, y también representar, lo que los ciclistas percibían al hablar de sus bicicletas y componentes o experiencias en ellas, pues aún yo no había pasado o accedido a la misma, y no tenía data experiencial.

Si: “La película es un medio sensorial, casi tanto como el sujeto humano es un ser sensorial, y muchas veces está compuesto de imágenes y palabras.” (Castaing-Taylor 1995: 75) (Trad.). La relevancia de la percepción y su relación con el registro y posterior montaje mismo del documental, lo encontré luego de conversar y compartir con los ciclistas del colectivo LFM, en especial las conversaciones con el ciclista colaborador de la investigación y la forma en la que él percibía los *rides* y los lugares: como “entidades plenas de vida”. Siluetas y texturas que forman los bordes del cerro en Heradura *Ride*, o el puente metálico de Caquetá, con sus enormes columnas, configuran esta narrativa.

Durante el proceso de montaje, ya con una percepción en sintonía con la del ciclista colaborador de la investigación, evidencí cómo: “La cinematografía requiere interacciones del cuerpo con el mundo para registrar cualidades de textura y forma, que no existen independientemente de tales encuentros”. (Pink 2009: 100). (Trad.). De esto que el proceso de montaje, además de la percepción-participante, requiera de una etapa de socialización de cortes previos al montaje final, para organizar o reestructurar de modoparticipativo.

En la intrínseca dicotomía del documental, la forma también es un discurso. El registro de las imágenes y sonidos guardo relación, tanto con el modo de representación, como con la metodología del video-tour, donde: “la cámara de video, al registrar el encuentro de investigación, introduce algo de la reflexividad a la que se refiere MacDougall en el sentido de que graba “no solo las imágenes de otros cuerpos; también son imágenes del cuerpo detrás de la cámara y sus relaciones con el mundo.” (Pink 2009: 105).

En este punto, las ubicaciones o puntos de anclaje de la cámara, fueron un proceso de experimentación previo al trabajo de campo. Esta selección partió de dos premisas, primero, la posibilidad de anclaje, pues muchas veces la cámara interrumpía al ciclista, o se caía, y segundo, la capacidad mimética de la tecnología dentro del campo, es decir, la cámara no era un punto de atención ni catalizadora de situaciones.

Durante el proceso de análisis del material del campo, fui descartando posiciones de cámara que no me permitían trabajar el *video-tour*, por lo que privilegié aquellas que iban ancladas a la bicicleta, en específico al timón y a la suspensión delantera, pues eran las más estables y con mayor campo de visión. La composición de planos abiertos encuadrados con alguna parte de la bicicleta, generó imágenes con mucha perspectiva, pero que, cuando la bicicleta no se movía, podían generar sensación de distancia respecto a los sujetos, esto se tradujo, visualmente, en planos sin rostro o cubiertos por las bicicletas,

y en la sonoridad del registro, en las conversaciones de los ciclistas, las que opacadas por la preminencia del ambiental del tráfico urbano.

Estas decisiones estuvieron determinadas por la metodología de la participación-participante, pues si el registro se hacía, o bien con la compañía de un director de fotografía, o bien sólo el investigador, pero con una cámara que ofrezca óptica y mejor calidad de imagen, pero más pesada y que necesite ser monitoreada constantemente, esto afectaría directamente el registro documental, pues: “Una persona con una cámara tiene un trabajo que hacer, que es filmar. Los sujetos entienden esto y dejan al cineasta. El cineasta permanece ocupado, medio escondido detrás de la cámara, satisfecho de quedarse solo. Pero como visitante no comprometido, tendría que ser entretenido, ya sea como invitado o como amigo.” (MacDougall 1995: 129) (Trad.).

La ausencia de un equipo técnico de registro, como un director de fotografía y un sonidista, delimitó el tipo de registro en el sentido de la ausencia de planos más detallados y movimientos de cámara que se traducen finalmente un manejo del lenguaje audiovisual diferente al trabajar como director-investigador. Este punto también devela una debilidad de la cámara usara, a saber, la limitación al plano abierto, el cual brinda más información contextual que específica. La ausencia de este equipo también se debió a que, al no buscar una puesta en escena, introducir un equipo de grabación con acercamientos de cámara resultaba invasivo he iba a cambiar por completo la interacción de los ciclistas.

Para registrar la movilidad, tomé también en consideración del principio del ‘ojo-cine’ iniciado por Vertov, buscando a través del registro, conseguir entrar a la materialidad del movimiento y al dinamismo, ya que no se puede acceder a una experiencia móvil a partir de disecar o congelar la realidad, sino que: “Caminar con video demuestra cómo los métodos fenomenológicos de investigación audiovisual pueden servir para una etnografía sensorial que reconoce la importancia del movimiento.” (Pink 2007: 110). (Trad.).

Empecé el diseño del registro retomando las características que tienen en común tanto el ‘*Cinema vérité*’ como el ‘*Direct cinema*’, a saber: la metodología de filmación que busca registrar la espontaneidad, la ausencia de un guion previo y la movilidad de la cámara. Resultó especialmente útil el entender el papel de lo que Jean Rouch define como el etnocineasta, es decir: “Yo veo (con la cámara) + yo escribo (filmo) + yo organizo (edito)”, pues estaba entrando completamente sólo al campo. También del *Direct cinema*, tomé el acercamiento similar a la observación de la ciencia positivista, es decir, convertir mi cámara



en la 'mosca en la pared', pues sabía que no buscaba modificar ninguna interacción por motivos de la presencia de la cámara.

Al definir el papel de la cámara, y las posiciones de esta, uno de los primeros temas que problematicé de este primer tipo de registro, fue el consentimiento de los sujetos a ser registrados. En mis primeras tres salidas, no llegué a grabar ningún momento de las aglomeraciones previas a las salidas, pues al no conocer a nadie, no tenía la confianza para hacerlo sin tener que develar mi papel de investigador durante el trabajo de campo.

Fue sino hasta la cuarta salida, que es cuando pude empezar a hacer registros de los 'miércoles mafiosos', pues ya mi presencia se había naturalizado y pasaba a formar parte del paisaje habitual. Otro factor que facilitó este punto es el hecho que dos de los ciclistas, llevaron también dos veces, una cámara de acción, lo que me dio más confianza para poder grabar las aglomeraciones.

El registro documental, desde lo observacional, fue un proceso que se fue reconfigurando a lo largo de los siete meses de trabajo de campo. La principal característica de este modo documental que busque encontrar, fue poder generar un documento visual que permita, como por una ventana, mirar un 'retazo' de la experiencia vivida de otras personas, durante el recorrido por el sistema de tránsito, desde la mirada del ciclista. En especial encontrar sentido a las interacciones y percibir los ritmos de sus vidas durante esos momentos.

Esta 'intención' observacional coincide con la que motivó a los primeros filmes observacionales como: *El Ritual de Emu* de Roger Sandall en *Ruguri* (1969) y *The Feast* (1970) de Timothy Asch, los cuales: "Son "observacionales" en su forma de filmar, colocando al espectador en el papel de observador, testigo de los acontecimientos. Son esencialmente reveladores más que ilustrativos, ya que exploran la sustancia antes que la teoría. Sin embargo, son evidencia de lo que el cineasta considera significativo." (MacDougall 1995: 126) (Trad.)

Al investigar sobre el devenir del cine etnográfico, y el modo observacional, y situar el documental de la presente investigación dentro de esta tradición, debemos tener presente, que los enfoques en los que se dividieron los cineastas observaciones, se debieron a diferentes líneas metodológicas a trabajar: "aquellos en el mundo de habla inglesa dudaban en interactuar con sus sujetos en la película, excepto ocasionalmente para entrevistarlos. Su adhesión a este principio tenía un ascetismo casi religioso, distinto del enfoque especulativo de Rouch y otros cineastas europeos." (MacDougall 1995: 127)(Trad.)

Algo que encontré durante este proceso fue aquella interacción que menciona el *Cinema Verite*, entre el realizador, los sujetos filmados y la cámara, y el cómo ellos van participando durante el registro. Estas interacciones generaron una subjetivación al momento de, primero, elegir mis posiciones de cámara y a quién seguir, y segundo, durante el montaje, la pérdida de objetividad al momento de hacer la selección de clips de video, aferrándome a tomas que yo entendía y valoraba, pero que, al momento de estructurarlas y presentarlas, resultaban carentes de sentido claro y preciso para los observadores.

En este último punto también las reflexiones de Rouch me sirvieron para aclarar mi selección, al plantearme la cuestión de para quién filmaba y cómo buscaba, en principio, trabajar una antropología compartida. Al respecto, decidí compartir el problema, las preguntas y mis imágenes, con docentes y compañeros para conocer sus reflexiones y entender que encontraban y veían ellos, pues evité caer en el problema que otros directores ya habían resultado en este modo: “El principal logro del cine observacional fue que una vez más le enseñó a la cámara a mirar. Sus fallas se encuentran precisamente en la actitud de observación: la reticencia y la inercia analítica que induce en los cineastas, algunos de los cuales se sienten agentes de una verdad universal” (MacDougall 1995: 134)(Trad.).

Mirar con la cámara fue un proceso que no solo se desarrolló durante el trabajo de campo y el registro, sino que fue en el montaje donde nuevamente se debía reconocer o mirar, las ideas que estaban detrás de esas formas. Encontrar, seleccionar y organizar estos momentos, develó qué: “Cuando las películas de este tipo funcionan mejor, su gente parece portadora de la inmensa riqueza y el esfuerzo de la experiencia humana. Sus vidas tienen un peso que hace que la película que atrapó, pero un fragmento, parezca trivial. y nos sentimos en una especie de admiración de nuestra propia observación privilegiada de ellos.” (MacDougall 1995: 129 - 130) (Trad.).

Desde el inicio del proyecto, uno de los retos planteados para la investigación a partir de la metodología del video-tour y la percepción participante, fue poder representar al menos una de las sensaciones que se perciben durante los recorridos de esta forma de movilidad. Se definió el tacto, lo sonoro y lo visual, como sentidos a representar. En este proceso también reflexioné sobre la importancia de la pre producción de todo proyecto documental, en especial la elección de equipos y la disponibilidad y limitaciones de los mismos, dentro de los plazos establecidos.

Las características del cine sensorial me sirvieron de referente para plantear la ubicación de la cámara a partir de que sensación busqué representar, pero no fue sino a partir de la mitad de mi trabajo de campo, cuando pude empezar a asociar sensaciones corporales. Las manos en el timón y la cámara en el cuadro de la bicicleta, permitieron por un lado tener acceso al contacto constate que representa el sentido del tacto y la relación que se establece para el ciclista. La ubicación de la cámara, además, permitía ‘sentir’ el movimiento del cuerpo y las imperfecciones de las pistas. El trabajo con el olfato fue más bien alegórico, para ello, se buscó reducir lo visual y potenciar lo sonoro, así, en la secuencia del túnel, escuchamos y sentimos la respiración del ciclista, con sus ritmos e intensidad, con un plano pleno de oscuridad.

Para el montaje y en especial para la post producción de audio, la premisa de “siento luego existo”, fue el eje a partir del cual se construyó el documento visual que busca transmitir esta experiencia estudiada, donde se buscó que las imágenes y sonidos, sean fuente de experiencia sin pretensiones holísticas, pues en estos filmes se: “potencian a los sujetos de la película y a los espectadores por igual: los sujetos están menos mutilados por el montaje, y los espectadores pueden acumular significados o simplemente salir con sensaciones e impresiones que están en sintonía con las del creador.” (MacDougall 1995: 76) (Trad.).

## **9.2. Siguiendo la movilidad: *Video-tour* y percepción participante**

En este punto se desarrollan algunas reflexiones respecto a las posibilidades y limitaciones que se presentaron siguiendo la metodología del ‘*video-tour*’ y la ‘Percepción participante’. Partimos por mencionar que el colectivo de ciclistas con el cual se trabajó, tienen una participación flexible, en el sentido que no hay una constancia o regularidad entre los asistentes, este punto resulta de interés debido a que convierte en únicas cada salida o *ride*, y, por ende, cada experiencia resulta singular y efímera. En este sentido, un primer valor del registro es que preserva comportamientos irrepetibles de un grupo humano.

Al tratarse de una investigación de naturaleza exploratoria, busqué que el *video-tour* me permita tener un registro completo de los ‘*rides mafiosos*’. Pensé primero trabajar las secuencias ‘sedentarias’, como la aglomeración, con una cámara réflex y un lente de óptica variable, que me permita tener un registro general del paisaje y las acciones, más, luego de mis primeras pruebas, me di cuenta que me enfrentaba a dos problemas, el primero fue que para un acercamiento fenomenológico, se me hacía necesario un plano abierto y fijo

(plano conjunto), más, era necesario un soporte sobre el cual poder ubicar la cámara, lo cual me llevaba al siguiente problema, la parafernalia necesaria, como un trípode, implicaba el incremento del peso de mi cuerpo, como investigador que cargaba en su mochila las herramientas para el registro.

Entendí que el peso sería un factor que podría generarme problemas si quería seguir el ritmo de la velocidad a la que nos desplazábamos. Decidí trabajar el registro con una cámara de acción GoPro Hero 6, la cual estaba diseñada para ser muy portátil y con una tecnología que permite un registro muy rápido, sin necesidad de operar la cámara mientras se registra, y, además, no tendría problemas en dañarla, pues están diseñadas para resistir el tipo de condiciones en las que se desarrolla el manejo por las calles de la ciudad de Lima.

En mis primeras salidas durante el mes de junio, acondicioné la cámara a mi hombro izquierdo a través de un arnés que armé a partir de una mochila y un soporte para el brazo, diseñados para este tipo de cámaras. La ubicación de la cámara me permitía tener una perspectiva desde mi altura, pero, además, tomaba como punto de referencia parte de mi ojo y oreja, lo que permitía entender desde quien se iba representando la experiencia. El inconveniente fue que, al momento de manejar y grabar, debía antes volver a mover la cámara en ángulo contra picado, pues la posición del cuerpo al manejar estas bicicletas, es con la cabeza ligeramente en picado.

Otro inconveniente, y que luego determinaría también la naturaleza del producto audiovisual presentado, es el trabajo del sonido. Se buscó primero poder registrar la sonoridad de la ruta en medio del caos del tráfico y lo impredecible de las condiciones del mismo. El principal problema para un registro 'objetivo' es que la tecnología que permite registrar el sonido en las cámaras de acción y en las grabadoras de audio portátiles, no está desarrollada para una situación en movimiento, donde el viento golpea siempre el micrófono al moverse. Una solución a este tema fue la construcción de un mini difusor de aire para el micrófono o funda. Este elemento ayudo bastante a reducir el golpe del viento, pero redujo la capacidad de registrar los diálogos con la misma intensidad.

En las aglomeraciones, el problema fue que los micrófonos de estas las cámaras no son precisamente direccionales, sumado al hecho que las aglomeraciones se producen en lugares abiertos y con una intensa carga sonora que opaca los diálogos. Una solución que desarrollé para este punto fue el registro sonoro a partir de mi propio equipo celular. Si bien contaba con una grabadora de audio profesional, esta tecnología resultaba inapropiada

debido a sus dimensiones y peso. Finalmente se definió la presencia de subtítulos para los diálogos y orientar la atención, privilegiando el sonido 'salvaje' con fines sensoriales.

La principal ventaja del trabajo con la metodología del video-tour, en estas secuencias sedentarias, fue la posibilidad de generar, nuevos espacios de reflexión a partir de los videos obtenidos, ya que nos permiten observar para el estudio, varios de los componentes de la corporalidad de los sujetos filmados, componentes estructurados por Csordas (Cap. 5.3 b). El principal es el registro de las formas de los cuerpos de los ciclistas y la relación que emerge con la bicicleta fija. Encontré que una limitación de esta metodología, es que para poder conseguir el registro en video de los sujetos al: "involucrarse físicamente con sus entornos sensoriales y materiales para mostrar al etnógrafo sus experiencias corporales". Pink (2009) es necesario entablar una relación algo más cultivada en el tiempo.

Un inconveniente para el registro en video fue la iluminación, la cual, al ser de noche y muy baja intensidad, impedía tener un registro de los ciclistas que iban más delante de la bicicleta del investigador. Por este motivo, se propuso el registro diurno de "Herradura *ride*", en colaboración con Harold Clavijo. La gripería usada no fue la adecuada para poder ubicar la cámara en posiciones donde el cuadro de la bicicleta es más delgado, por lo que no se pudo ver detalles como el rodar del piñón o las manos empuñando el timón. El otro factor fue que la gripería llegaba a arañar la pintura de la bicicleta, por lo que se debió trabajar con solo con tres posiciones de cámara.

Para este registro se usaron en total cuatro cámaras de acción, de las cuales dos se anclaron a la bicicleta de Harold, una al pecho y la cuarta iba en la suspensión delantera de la bicicleta del investigador, quien seguiría el recorrido, más, la gripería y la cámara en sí, no resultaron útiles, por lo que solo se trabajó con las tres primeras: GoPro Hero 6, GoPro Hero 4 y Fly 360. En el caso de las dos primeras, se grabó a 2.7k 30fps y la última a 1440p 30fps. El sonido se registró con el equipo zoom H1, el cual permitía llevarlo amarrado al casco y registrar la respiración del ciclista. El registro nocturno siempre fue a 2.7k 30fps.

El trabajo con el *video-tour* permitió desarrollar dos puntos que resultaron relevantes en la construcción de la etnografía visual. El primero, fue la posibilidad de tener un acceso directo y constante a los datos que recogía con cada salida al campo. El disponer de esta información permitía reflexionar respecto a lo que se encontraba en cada salida y relacionarlo con las preguntas de investigación. En este sentido, la metodología adquiría un valor propedéutico, pues con cada *video-tour*, se podía ir perfeccionando el registro.



El segundo punto fue que, al tener el registro completo de los *rides*, pues el video-tour es reflejo de ese compromiso corporal, al momento del montaje, tenía más posibilidades de elegir entre distintas situaciones e ir construyendo así la etnografía a partir de los datos recogidos, pero sobre todo, este registro metodológico distinguía al documental, respecto a otras investigaciones y referentes cinematográficos relacionados al ciclismo, donde, como vimos, el acercamiento se limita a las tomas fijas y sedentarias, privilegiando el modo expositivo, pero donde se mutila del montaje el *ride* limitando la capacidad epistémica del documental, caso contrario a esta investigación.

El siguiente punto gira en referencia al trabajo con la percepción participante. Se hace evidente que la principal ventaja emerge cuando se trabaja con ambas metodologías, pues una de las características de la etnografía sensorial es precisamente que: “exige una forma de reflexividad que va más allá del cuestionamiento de cómo la cultura está “escrita” para examinar los sitios de conocimiento incorporado” (Pink 2009: 15).

La antropología de los sentidos considera la percepción como un acto cultural y no sólo natural, de allí que la visualidad permita estudiar cómo los individuos perciben el mundo, y cómo es su experiencia sensorial. La percepción participante fue una metodología que me permitió, combinar lo visual con otras experiencias sensoriales, como lo fueron los registros del paisaje sonoro de la urbe, con el sonido en primer plano de la respiración del ciclista Harold, o la materialidad de las bicicletas en el asfalto. Así, el montaje de las imágenes obedece a la premisa de acceder a un conocimiento no solo hablado sino encarnado.

Al partir de la percepción-participante para acercarme a estudiar las formas en las que los ciclistas operan en el sistema de tráfico, desde la percepción de los sujetos, encontré la relevancia de la tecnología respecto a lo que es factible y lo que no, de registrar a partir de la cámara de video. Como antes mencioné, el enfocarme en el tacto y el olfato, se debió a que fueron los sentidos que la tecnología y las metodologías me permitieron acceder.

El que, en la presente investigación, no haya sido factible, no cancela otras posibilidades en otro contexto, tanto metodológico como tecnológico, pues, la decisión de privilegiar estos dos sentidos, obedece a que se dejó de lado una pretensión holística y objetiva de registrar la experiencia. Ante el papel de la tecnología y su relación con la construcción del conocimiento, Taylor refiere: “En parte debido a la baja calidad de nuestro equipo de grabación, pero también porque fue una elección deliberadamente estética, mucho del diálogo fue ininteligible, como cuando están maldiciendo a las ovejas. Pero lo importante

de esto es el efecto, la emoción, la experiencia corporal. (...) Es más sobre la bestialidad y musicalidad del lenguaje”. (Cox 2016 – 152) (Trad.).

En las primeras salidas entre el tráfico, el registro no resultaba exitoso debido a que, por un lado, la ubicación de la cámara en el hombro muchas veces terminaba registrando sólo el cielo nocturno, pues la posición inclinada del cuerpo al manejar hacía que no se pueda calcular el ángulo que permita ver el horizonte, sumado a que la cantidad de baches hacía que la gripería se desajustara constantemente. Las opciones de anclar la cámara en la bicicleta, no permitían sentir el movimiento en velocidad, pues, si no se tenía un referente, no se podía contrastar la velocidad, de allí que se fue descartando en anclaje en el timón.

La ubicación de la cámara fue determinante para conseguir registrar cómo los ciclistas se ubican siguiendo una línea formada por el aro del ciclista que va adelante. La propuesta multicámara nocturna tampoco resultó factible, primero debido a un asunto de coordinación o producción para poder conseguir los equipos en las fechas necesarias y segundo, porque era muy complicado hacer una puesta en escena sin tener idea de las condiciones del tráfico en esa circunstancia y también debido a lo que definimos aquí como la ‘poiesis móvil’ que significa esta forma de movilidad.

Otro punto de anclaje que resultó funcionar fue a la altura de la llanta, en la suspensión delantera de la bicicleta. Esta ubicación permitía tener como referente de la composición al aro en constante movimiento, pudiendo también transmitir la velocidad a la que se desplazaba el ciclista, más, el principal problema de esta ubicación nuevamente era que, debido a las condiciones de las pistas, la gripería terminaba desajustándose y la cámara moviéndose de la posición horizontal. Sin embargo, durante una de las salidas, donde precisamente ocurrió un accidente con Ricardo Sancho, la cámara al moverse, registró el asfalto, donde se podían ver tanto las líneas blancas de la pista, el aro y lo más importante, la sombra de los ciclistas.

Finalmente, al revisar las investigaciones referidas a ciclismo desarrolladas en el capítulo 1.3 de la presente investigación, encontramos que el valor diferencial de la presente investigación, respecto a las que parten del antiguo paradigma de la movilidad, es la posibilidad de ‘sentir’ la movilidad durante los *rides*, elemento que solía ser subordinado a un componente lúdico, más no axiomático, al momento de pensar la movilidad.

## 10. REFLEXIONES FINALES

Al vivir hace más de veinte años en la ciudad de Lima, fui testigo y experimenté durante más de la mitad de esas décadas, cómo, entre las condiciones que plantea el habitar esta ciudad y participar de las actividades propias de la vida 'cotidiana', estaba implícita la necesidad de moverse a distintos destinos dentro de esta. Estas actividades devenían en rutinas, donde el tiempo que me tomaba en transportarme, resultaba en extenuantes, inertes he incontables horas metido dentro de una caja de metal.

Ya estuviera parado y apretado, o en el mejor de los casos, sentado con un desconocido al lado, miraba un horizonte lleno de las mismas mercancías, de distintos tamaños y colores, con sujetos sentados y encofrados, serios o con mirada de desconfianza o desdén, a la expectativa de avanzar pocos metros para nuevamente detenerse y seguir esparciendo humo. Esta era la experiencia de la vida 'moderna' que me ofrecía esta urbe.

Y esta condición era compartida no solo por los sujetos que, como yo, hacían uso del transporte público motorizado, sino también de los sujetos que, hacían uso de su dinero para conseguir mercancías privadas de transporte. Actualmente, soy testigo de aquello subyace en la adquisición de un vehículo motorizado: el precio por el confort, era la tensión y la responsabilidad que están asociadas en el ser un sujeto motorizado o piloto.

Las bicicletas me han acompañado durante mi vida. Desde los primeros años de infancia hasta ahora, pude usarlas, ya sea en la carretera, la montaña o en las pistas de la ciudad. Más, durante varios años la dejé olvidada, hasta que reflexioné sobre la absurda situación a la que era sometido al hacer uso del transporte público y sumergirme en el sistema de tránsito de Lima. Las vivencias y reflexiones producto de mi reencuentro con mi propia bicicleta, fueron el detonante que motivaron el espíritu inicial de esta investigación.

Propongo enmarcar dentro de la tradición de dos líneas de investigación de las ciencias sociales, los alcances, y acaso aportes, de la presente investigación. Primero dentro de las investigaciones sobre movilidad urbana y relaciones sociales significativas, y segundo, dentro de los debates referentes a la antropología de los sentidos, en específico al papel del cuerpo como sitio o fuente de conocimiento. Luego reflexionaré sobre el trabajo de campo que desarrollé y los principales hallazgos de la investigación.

## Alcances teóricos

Dentro de los estudios sobre movilidad, desde las ciencias sociales, se presentan dos líneas tradicionales. Ambas líneas tradicionales comparten una perspectiva teñida de racionalidad económica, pues no se problematiza sobre el viaje más que desde lógica del origen-destino. En la segunda línea se problematiza sobre el cómo se presentan relaciones de poder, identidad y encarnación (*embodiment*), y que son aquellos problemas con los que los sujetos deben lidiar en su cotidianidad.

Me resultó de especial utilidad enmarcar la presente investigación dentro de esta línea pues me permitió contrastar, y evidenciar, cómo el “transporte”, se ha internalizado en los sujetos urbanos, y cómo ya se hace complicado pensar en moverse, sin pensar desde el transporte. Resultó revelador problematizar sobre los significados y el tipo de relaciones sociales significativas que pueden emerger a través de las prácticas de movilidad.

Entender el cuerpo como sitio de conocimiento, me llevó a profundizar sobre los debates referidos al papel de la percepción y los sentidos dentro de las investigaciones en las ciencias sociales. Apoyarme en la teoría desarrollada por la antropología de los sentidos y en su devenir histórico hasta la etnografía sensorial, me permitió evidenciar cómo nuestra percepción sensorial, es inseparable de las categorías culturales que usamos para entender las experiencias sensoriales, y el papel de estas al momento de las interacciones sociales.

A partir de mi trabajo de campo, pude ir notando como la cultura se manifiesta en el cuerpo de los sujetos, y el papel de los sentidos en la construcción de una ‘percepción del mundo’ y sus posibilidades: ‘ser-en-el-mundo-corporal’ o el fenómeno cultural de la encarnación (*embodiment*). Este concepto me permitió evidenciar cómo, los elementos materiales y los objetos culturales, significan distintas cosas, dependiendo de la percepción de cada sujeto, en específico, de si esta percepción se da desde, y durante, el transporte, o la movilidad, es decir, que la construcción del objeto cultural, dependía de la intencionalidad.

La percepción como acto cultural y no solo natural, la busque representar a partir de mi acercamiento ‘observacional’ al campo, al seguir a un grupo de sujetos en los que el *embodiment* y la forma de movilidad, se presentaban de manera más comprometida. El trabajo documental, me permitió un registro del espacio-tiempo, desde la percepción de los ciclistas, buscando representar los elementos sensoriales de la movilidad en bicicleta fija, que son a la vez el eje a partir del cual, se producen relaciones sociales significativas y que también, se traducen en la creación de rutas en *fixie*, donde lo que prima es el tacto.

## **Alcances temáticos**

El trabajo de campo significó para mí un reto en muchos sentidos. En primer lugar, durante mi formación académica anterior, el desarrollo de esta forma y metodología de investigación, es decir, bajo las consideraciones de las ciencias social, en específico la antropología, nunca había estado presente, por lo que tuve que entrar al campo, buscando 'ver' no sólo las formas, sino encontrar las ideas detrás, pero, a diferencia de leer casos, o ver ejemplos de filmes etnográficos, al entrar al campo, uno se enfrenta con un desborde de información que llega a ser por momentos confuso y agobiante.

El segundo reto se presentó en la forma de un conflicto interior, entre mi personalidad, más bien tímida o contemplativa, y la necesidad de socializar con un grupo de personas que recién habría de verme por primera vez, y con quienes debería de buscar generar relaciones significativas, para así poder acceder a información que no sea superficial o eventual. Este conflicto es uno de los puntos que definió toda mi etapa de campo, pues representó fronteras imaginarias que entre lo que podría haber grabado, o no, y también la elección de la forma de representación.

Un tercer reto fue de naturaleza corporal. Las salidas con el colectivo se trataron de jornadas muy exigentes, riesgosas y extenuantes. Mi necesidad por desarrollar el proyecto de manera correcta, es decir, cubrir las rutas completas, haciendo lo que los sujetos hacen, buscando sentir lo que sienten. Fue el doloroso compromiso que asumí y que me resulto difícil, pero lo conseguí por etapas.

El ingreso al grupo lo hice de manera solitaria y sin tener ningún conocido que pueda presentarme o darme facilidades. La flexibilidad respecto a la asistencia a las salidas 'mafiosas', ya vista en la distancia de la etapa del análisis reflexivo, me hizo percatar de los singular del fenómeno, pues, este colectivo se inicia con unos pocos amigos, pero es a través de las redes sociales y una campaña, con un estilo gráfico destacado, que han ido sumando participantes, más, luego de todo el proceso de seguimiento, también puedo entender el por qué, la cantidad de ciclistas es tan irregular.

El tema de la exigencia y la demostración de habilidades al manejar, se presentó más bien como una forma de purga, pues, debido a la división, muchos de estos ciclistas, se sumaron a las salidas de otro colectivo llamado los 'Bicicommuters', los cuales organizan sus salidas, los mismos días, peor media hora antes. La temática de estas salidas, gira en torno al turismo y la gastronomía, siendo las antípodas de LFM. Esto hizo que Harold, y el



organizador de los Bicicommunters, entre en disputas vía redes, donde el primero definía a los segundos como los 'bicigorditos'.

Otro hallazgo durante la investigación fue la definición del estatus económico y grupo social de los integrantes del colectivo, y como esto se contrasta con precisamente, aquella subcultura a la que los ciclistas emulan. Cuando entras al 'nudo' de los mafiosos, y no se tiene idea de los componentes de las máquinas ni de los accesorios para el cuerpo, es complicado distinguir cual es la dimensión de la inversión que implica cada 'mafioso'. Así, me enfoqué en indicadores como, el costo e inversión en mantenimiento de las bicicletas, o la inversión en el cuerpo como capital: vestuario y alimentación.

Los precios, me daban pistas de un estatus económico respecto a los ciclistas, considerando también sus edades, pues la mayoría está entre los 25 a 33 años. El indicador del cuerpo como capital, lo entendí a partir, primero, del costo de los accesorios usados, solo por mencionar el caso de los ciclistas que manejan con *clips*, el costo de los zapatos necesarios, no baja de los trescientos soles, en precio de oferta, lo cual claro, no incluye los pedales específicos, que tienen un costo similar o mayor, dependiendo de la gama.

La alimentación fue tal vez el indicador que me dio más pistas. Durante una reunión, uno de los ciclistas que venía desde la Molina, comentaba al grupo como él se alimentaba con proteínas de suero de leche en polvo, al avanzar la conversación, otro ciclista indicó la efectividad del producto (pues también lo había consumido), y recomendó agregar una bebida energizante, indicando que él precisamente la consumía antes de venir, y le permitía desarrollar la performance necesaria. El costo de ambos productos, es indicador también de una solvencia económica necesaria para poder invertir en el cuerpo.

Otros indicadores fueron el distrito de procedencia y el oficio. El ciclista colaborador es un buen representante del colectivo. Vive en Miraflores, pero se mudó a Surco, arquitecto de profesión y trabaja en una galería de arte ubicada en Larco mar. Los otros dos socios fundadores Luis y Ricardo, también viven en Miraflores, al igual que Maríaefe y el portugués. Jean Marco, vive en San Isidro como otros dos ciclistas que asistían eventualmente. Barranco era otro distrito donde también vivían varios de los asistentes. Pueblo Libre, Magdalena, San Miguel y La Molina también eran mencionados.

Respecto a los oficios, si bien se conversaba sobre las bicicletas, en algunas ocasiones pude escuchar de actividades como ingenieros, siendo el caso del portugués y el joven que venía de la Molina, también vendedores de automóviles, como era el caso de Gracia, o

comunicadores como Maríafe y Falconi. Muchos eran estudiantes de universidades particulares, como Abel. Finalmente, solo recuerdo en cuanto a oficios, el caso de Iván, quien trabajaba como tatuador en Miraflores.

Este panorama, me permitió entender que, ninguno, o casi ninguno, usaba la bicicleta como forma de trabajo o sustento, y que su uso se daba más en un contexto deportivo, pero también como forma de transporte cotidiano, pues, todos comentaron en algún momento, sus experiencias en solitario yendo a trabajar o estudiar. Más importante fue entender que se trataba entonces, de una situación muy diferente a la de los referentes que emulaban. Este dato me hizo entender que el uso de las bicicletas era más bien una forma de participar del sistema de tránsito y relacionarse.

Otro hallazgo de la investigación es el referido al tema de la jerarquía y poder en la movilidad. Este punto lo encontré más evidente al contrastar mis experiencias de manejo en solitario, frente a las salidas colectivas con LFM. La sensación de tomar las calles, de reclamar un espacio ocupado por automóviles en la pista, de ir por delante de los automóviles, o de simplemente cerrarlos en las esquinas, son prácticas que suceden a partir de la colectividad, y que son una forma de ejercer una hegemonía momentánea durante la ruta. El empoderamiento también se expresó a partir de discursos que emergían entre los automovilistas y los ciclistas.

El siguiente hallazgo se relaciona con el anterior, pero se presenta a la vez como una contradicción. Para el ciclista colaborador de la investigación, el sentido de las salidas colectivas de los miércoles es propedéutico (entrevista), en el sentido que permite conocer mejor la ciudad, sus espacios y prácticas, para que luego, cuando el mismo ciclista deba salir solo, tenga ya antes un conocimiento sobre cómo desarrollar la ruta. El otro argumento era la posibilidad de conseguir altas velocidades a partir de la competencia los ciclistas.

Sin embargo, estos discursos resultan contradictorios debido a que, como vimos, es evidente que para poder salir con LFM, uno debe tener ya un conocimiento 'avanzado' del manejo por la ciudad, pues es una forma 'singular' de ciclismo, es decir, ya debe tener el habitus y la percepción del ciclista, motivo por el cual, la idea de ir perfeccionando conocimientos, resulta poco sólida, pues, lo que se puede mejorar sea tal vez las capacidades atléticas, más el habitus ya está.

Por otro lado, la búsqueda de distinción del colectivo, frente al panorama de otros colectivos de ciclistas existentes en la urbe, se puede encontrar a partir de los siguientes puntos: el

lenguaje, el uso de jergas y modismos que hacen referencia a partes u actividades. Este uso permite diferenciar entre aquellos iniciados en el sub cultura *fixie* y el ciclismo en general, y aquellos que no.

### **Alcances metodológicos**

Un hallazgo que emergió a partir de percepción participante, es cuando pienso en el sentido lúdico de la actividad. Al tratarse de un 'ir' por la ciudad, con un destino fijo, pero sin motivos que lo justifiquen, reflexioné sobre lo que significaban estas salidas para la vida cotidiana de los participantes. Al contrastar los puntos anteriores, pude ver que estas también representan eventos que rompen la rutina de los sujetos, presentándose, así como momentos de 'mini-clímax' durante la jornada semanal.

El tema de la exigencia física y la búsqueda de convertir el cuerpo en una eficiente máquina que genere altas velocidades, es indicador de una búsqueda de un tipo de placer, que subordina el dolor ante el placer del post *ride*. Esta búsqueda hedonista colectiva, puede ser reflejo de sujetos vigororéxicos, que han encontrado en este colectivo y su práctica, una forma de canalizar y desarrollar su sensualismo en público. Este factor también produce una eficiencia y autarquía asociadas a esta forma de movilidad.

En la búsqueda por conseguir conocimiento sobre el perfil sensorial de los ciclistas de LFM, encontré que priman el tacto y el olfato, como aquellos sentidos hegemónicos y que se expresan en los movimientos corporales que configuran el habitus del ciclista. Por otro lado, este perfil permite que los sujetos encuentren empatías sensoriales, lo que permite que se den las congregaciones o salidas mafiosas de las noches y que permiten a la vez generar relaciones significativas entre los sujetos participantes del *ride*.

## CONCLUSIONES

Se presentan las conclusiones de la investigación organizadas a partir de distintos niveles de reflexión, así mismo, en estas se distinguen aquellos hallazgos propios del trabajo de campo, desarrollados en el texto, y aquellos presentes en la etnografía visual.

### El colectivo LFM durante su práctica ciclista en la creación de rutas

1. A partir de las reflexiones del documento escrito del trabajo de campo, se encuentra que los ciclistas del colectivo LMF, pese de pertenecer a una clase socioeconómica media-alta, (distrito de residencia, profesiones y consumos) practican una actividad marginada dentro del sistema de tránsito, lo que deviene en una automarginalización efímera y paradójica. En la etnografía visual, esto lo encontramos a partir de indicadores como la propia bicicleta 'fija'; la cual, es, además, un distintivo frente a los otros grupos de ciclistas de Lima, y un referente mimético de la identidad marginalizada a la que se aspira (bici-mensajero). La bicicleta, determinados componentes de estas; marcos de los cuadros o accesorios, así como el tipo de habilidades o destrezas que poseen los ciclistas generan relaciones significativas.
2. El colectivo LMF durante su práctica móvil construye su identidad a través de dos vertientes, primero las prácticas distintivas del movimiento de los ciclistas como: el *skid*, *allycat*, *ride*, *sprint*, que son componentes que evidencian las formas en las que emerge la cultura en los cuerpos de estos, y forman parte del proceso adquisición del habitus y percepción, así como de la internalización de las rutas. En segundo lugar, durante la movilidad del colectivo por el sistema de tránsito, la corporalidad y la experiencia sensorial, con indicadores encontrados como: el movimiento de inclinación para esquivar y superar autos, el *Wayfaring* para la creación de caminos siguiendo líneas, y el cultivo de un perfil sensorial compartido, los cuales se presentan como catalizadores que posicionan a los ciclistas para la transgresión y el empoderamiento.  
Así, la temeridad y osadía al transgredir las normas de tránsito o a la autoridad reguladora, eran indicadores que permitían avanzar o retroceder dentro de un estatus que emergía entre los *riders*. Este estatus lo reconoce como confiable para proponer las rutas para los *rides*. Entonces, realizar actividades al margen de la ley y la temeridad

se convierte en un índice de valor. Se podría hablar de la adquisición transitoria de una identidad asociada a la marginalidad: el ser un 'mafioso'.

3. A nivel discursivo, el uso de un lenguaje técnico y "anglicismos" no sólo marcan la identidad y adhesión al colectivo, sino también producen formas de distinción entre los ciclistas, pues es indicador de un nivel de involucramiento no sólo en los aspectos mecánicos o técnicos. La vestimenta es otro indicador de participación e involucramiento del sujeto, dentro de la cultura ciclista. El color negro tanto de los maillots como de los polos de LFM, tiene una carga que hace referencia a la noche y la mafia como formas que estructuran la identidad del colectivo, donde el color representa lo nocturno de la actividad y los logotipos resaltan este implícito juego con la muerte. La alimentación sana de alto costo, que mejore su performance durante las rutas; también forma parte de la identidad, paradójicamente se estimula el cuerpo con el consumo alcohol y otras sustancias en pocas cantidades.

#### **El sistema de tránsito en el que están inmersas la practicas del colectivo LFM**

4. La normativa oficial que regula el sistema de tránsito en Lima Metropolitana (RNT), se estructura y gestiona desde la perspectiva del transporte, como forma hegemónica de entender y regular el movimiento en las calles. El disciplinamiento se da a través de la delegación y sub división en entes específicos y delimitados geopolíticamente. Las tres singularidades del trafico motorizado en Lima Metropolitana, la débil regulación de la normativa oficial y la auto-regulación, son las características que condicionan el posicionamiento de los ciclistas durante el recorrido por el sistema.
5. La regulación de sistema de tránsito, inmersa dentro del paradigma del transporte, se da sobre máquinas, personas y animales. A pesar de que "la regulación del tránsito en la vía pública debe efectuarse mediante señales verticales, marcas en la calzada, semáforos, señales luminosas, y dispositivos auxiliares", se desarrollan prácticas automovilísticas que trasgreden la norma y emerge lo que se podría definir como la 'ley del más grande'. La principal implicancia de esta separación, es que el movimiento se organiza en forma de líneas reguladas, donde cada vehículo debe ir, uno detrás de otro, manteniendo un orden, un sentido y un ritmo.



## **Los ciclistas del colectivo LFM frente a la regulación de tránsito en Lima Metropolitana, durante la experiencia corporal de movilidad en bicicleta**

6. En la etnografía visual encontramos el posicionamiento confrontacional de los ciclistas frente al sistema de tránsito en 'Lima urbanizada'. La forma en la que operan los ciclistas del colectivo durante el tráfico se caracteriza por, i) transgresión a la regulación oficial (señalética, infraestructura); ii) posición de confrontación frente a la auto-regulación motorizada, la misma que deviene en conflictos por manejo de espacios y ritmos. Estas prácticas socializadas por el colectivo, como: no usar las ciclovías, o el transgredir la normativa de los semáforos, configuran el habitus (Bourdieu) del ciclista de LFM. El habitus se estructura a manera de capacidades ya incorporadas en la movilidad, pero, además, la acumulación de datos experienciales, a partir de los sentidos, permite entender cómo las rutas se convierten en lugares sensoriales, donde la percepción de los ciclistas se organiza a partir de un 'perfil u orden de los sentidos', el cual es socializado; así, factores de fatiga y velocidad, son percibidos de modo singular, frente a los otros modos de movilidad.
  
7. Este descubrimiento afianza relaciones a nivel emotivo y corporal, entre los participantes. La práctica móvil en un nicho de afectividad, la atmosfera de imprevisibilidad de la ruta, la sensación de soledad, el silencio, el grado de velocidad y el esfuerzo presentan un nuevo panorama sensorial, (sensaciones, emociones, y el ritmo interno) dentro del ciclista y con otros ciclistas, que construye y mantiene la armonía de la experiencia que comparten. Asimismo, el lenguaje verbal se tiñe de emotividad, las conversaciones giran en torno a la satisfacción producto de la experiencia apenas vivida.  
Así, las condiciones de la vida postmodernidad que generan el aislamiento, la indiferencia, el poco contacto y la falta de identificación con el otro a través del uso de los medios de transporte masivos son subvertidas a través de la práctica móvil del colectivo, pues en su interior se generan intercambios, relaciones sociales significativas, nuevas solidaridades, incluso entre personas disimiles; por ejemplo. Así mismo la regulación deficiente del sistema de tránsito centrado en la efectividad del viaje y el mayor transporte de personas genera condiciones de aislamiento y sedentarismo de los sujetos transportados.

## Nivel Metodológico

8. El trabajo de la etnografía visual, guiado por el modo observacional, reveló, en primer lugar, un modo de trabajo donde el investigador puede ser a la vez director, pues puede observar en el trabajo de campo, sin estar distante y concentrado en operar los equipos, más, ello es factible luego de un periodo previo de campo, para saber qué y cómo mirar. En segundo lugar, al momento de filmar, emerge una experiencia cognitiva, pues la cámara registra no solo la materialidad y corporalidad de los sujetos y el director, sino que, además, el registro revela la forma cómo se anudan el mundo representado por el director, con el mundo de él mismo como espectador, a través de los planos y ángulos.
9. Las metodologías de la etnografía sensorial y percepción participante, permiten, por un lado, tomar el cuerpo y su experiencia sensorial del mundo, como herramientas para el recojo de datos y la interacción con el mundo de los sujetos de la investigación, pudiendo así acercarse a su perspectiva del mundo, sin pasar por una doble textualización discursiva de la experiencia estudiada. Esto evita generar una narrativa que traduzca, al texto, el conocimiento encarnado de los componentes sensoriales y culturales que definen el perfil de los sujetos; más, se tiene presente que, en este proceso, emerge la subjetividad del investigador al momento de construir la etnografía.
10. Finalmente, se encontró dos niveles de aportes del uso del *video-tour*: i) como herramienta para evocar recuerdos y sensaciones que permitieron acceder a información de mi informante que no se consiguió durante el trabajo de campo, a través de la entrevista viendo el registro; Al contrastar luego los datos con el marco teórico, se pudo generar conocimiento etnográfico. El otro aporte es a nivel del montaje de la etnografía visual. El *video-tour* permite acceder a una mayor cantidad de información, que puede ser luego seleccionada y estructurada de modo que, en la representación, se perciba la intersubjetividad del realizador, luego de la percepción participante.

## BIBLIOGRAFÍA PRINCIPAL

ARDEVOL, Elisenda.

- 1994 La mirada antropológica o la antropología de la mirada: De la representación audiovisual de las culturas a la investigación etnográfica con una cámara de video. Universidad Autónoma de Barcelona. Tesis doctoral.
- 2006 *La búsqueda de una Mirada: Antropología visual y cine etnográfico*. Barcelona: Editorial UOC.

AUGE, Marc

- 2008 *Elogio de la bicicleta*. Edición epub.
- 2007 *Por una antropología de la movilidad*. Barcelona. Ed. Gredisa

BAUMAN, Z

- 2000 *Liquid Modernity* (Polity, Cambridge)

BERMAN, Marshall

- 2000 *Todo lo sólido se desvanece en el aire*. Siglo veintiuno editores. México

BULL, Alberto (Comp.)

- 2003 *Congestión de tránsito: El problema y cómo enfrentarlo*. Cuadernos de CERPAL – Naciones Unidas. Santiago de Chile

CANEPA, Gisela.

- 2013 *Nation Branding: The Re-foundation of Community, Citizenship and the State in the context of Neoliberalism in Perú*. *Medien Journal*. (pp. 7 - 18).

CAMUS, Albert

- 1982 *El hombre rebelde*. Madrid: Alianza editorial.

CARBOBELL, Isabelle

- 2018 *Coming to our senses beyond the Talking-Head: The panesthetic documentary interview*.

CASTAING-TAYLOR, Lucien

1995 Iconophobia: How anthropology lost it at the movies. En: Transition No 69, pp 64-88

COX, Andrew Irving – WRIGHT, Christopher (ed.)

2016 Beyond text? Critical practices and sensory anthropology. Manchester University press. Manchester, Gran Bretaña, PP: 148 – 155.

DE CERTEAU, Michel

2000 La invención de lo cotidiano: 1 Artes de hacer. Universidad Iberoamérica. México

CLIFFORD, James

1986 “On Ethnographic Allegory” En: CLIFFORD, J. y MARCUS, M. (Editor). *Writing Culture*. Los Angeles. University of California Press. PP: 98 – 121.

GRAWFORD, Peter I

1992 Film as discourse: the invention of anthropological realities – 1992. Manchester University Press.

CSORDAS, Thomas

1990 Embodiment as a Paradigm for Anthropology. En: Ethos, Vol 18, No. 1 (Mar., 1990), pp. 5-47.

1999 “Perspectives on Embodiment: The Intersections of Nature and Culture. Routledge”. En: Gail Weiss & Honi Fern Haber (eds.), pp. 143-162

2011 “Cultural Phenomenology: Embodiment: Agency, Sexual Difference, and Illness” En: A Companion to the Anthropology of the Body and Embodiment, First Edition. Edited by Frances E. Mascia-Lees.

DE BRIGARD, Emile.

1995 “Historia del cine etnográfico” En: ARDEVOL, Elisendra y PEREZ TOLON, Luis. (Editor). *IMAGEN Y CULTURA: Perspectivas del cine etnográfico*. Granada, España. Diputación provincial de granada. PP: 31-74.

DUMIT, Joseph.

2014 "Writing the Implosion: Teaching the World One Thing at a Time." *Cultural Anthropology* 29, no. 2 (2014): 344–362.

FLORES, Carlos Y. y ZIRIÓN Antonio.

2009 "Un chamán del cine etnográfico. Entrevista con Robert Gardner en México"  
En *Alteridades*

FOUCAULT, Michel

1980 *La Microfísica del poder*. La Piqueta, Madrid.

1981 Espacios de poder. Editorial La Piqueta, Madrid, 1981, pp. 9-26

1990 Tecnologías del yo y otros textos afines. Paidós Ibérica S.A. Barcelona

2007 *Nacimiento de la biopolítica: curso en el Collège de France :1978-1979*. ed.  
la reimp. - Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

GARCÍA GRADOS, Carlos

2017 *La percepción participante como herramienta feminista: Una aplicación a los estudios de género*. En: Revista de Antropología Iberoamericana. Vol. 12. Nº: 2 mayo – agosto 2017. Pp. 125-146.

HOWES, David.

1991a *The Varieties of Sensory Experience: A Sourcebook in the Anthropology of the Senses*. Toronto: University of Toronto Press.

1991b 'introduction: "To Summon All the Senses"', in D. Howes (ed.), *The Varieties of Sensory Experience: A Sourcebook in the Anthropology of the Senses*. Toronto: University of Toronto Press. pp. 3-21.

2003 *Sensing Culture: Engaging the Senses in Culture and Social Theory*. Ann Arbor, MI: The University of Michigan Press.

2003b *Sensual Relations: engaging the senses in culture and social theory*. Ann Arbor: University of Michigan Press.

2012 "Re-visualizing anthropology through the lens of the Ethnographer's Eye", en I. Heywood and B. Sandywell (eds.) *The Handbook of Visual Culture*, Oxford: Berg.



2014 "El creciente campo de los Estudios Sensoriales." En: Revista Latinoamericana de Estudios sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad. "Pasiones, vivencialidades y sensibilidades: una oportunidad para la crítica social" N° 15, Año 6, agosto 2014 - noviembre 2014.

LITMAN Todd.

2017 "Mobility and Innovation: The New Transportation Paradigm". s.m.a.r.t. Paths to Sustainability. Acciona.

LYOTARD, Jean François

1987 *La Condición Postmoderna, Informe sobre el saber*, Madrid: Catedra.

INGOLD, Timothy

2000 *The Perception of the Environment: Essays on Livelihood, Dwelling and Skill*. London: Routledge.

2004 *Culture on the Ground: The World Perceived through the Feet*. En: *Journal of Material Culture* 9(3): 315–40.

2007 *Lines: A Brief History*. London: Routledge.

2010 *Footprints through the weather-world: walking, breathing, knowing*. En: *Journal of the Royal Anthropological Institute*, 16 s1, S121-S139.

2011a *Being alive: Essays on movement, knowledge and description*. Abingdon: Routledge.

2011b Introduction. En *Redrawing anthropology: Materials, movements, lines*. (Anthropological Studies of Creativity and Perception) T. Ingold (Ed.). pp. 1-20). Farnham: Ashgate.

2012<sup>a</sup> *Ambientes para la vida. Conversaciones sobre humanidad, conocimiento antropología*. Montevideo: Ediciones Trilce, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación UDELAR, y Extensión universitaria-Universidad de la República. (Coedición).

LATOUR, Bruno

2008 *Reensamblar lo social: una introducción a la teoría del actor-red*. Manantial, Buenos Aires.

- 2012            Nunca fuimos modernos. Siglo XXI Editores. Buenos Aires.
- MACDOUGALL, D.
- 2006            The corporeal image: film, ethnography, and the senses. Princeton: Princeton University Press.
- 1995            Beyond Observational Cinema. En: Paul Hockings (ed.), *Principles of Visual Anthropology*. De Gruyter. pp. 125-152.
- MARCUS, G.
- 2001            Etnografía en/del Sistema Mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal. En: *Alteridades*, 11 (22): 111-127.
- MAUSS, M
- 1979            Sociología y Antropología. Traducción de la 4.a edición francesa por Teresa Rubio De Martin-Retortillo. Madrid: Técnos.
- MEAD, Margared
- 1995            "Visual Anthropology in a Discipline of Words" En: HOCKINGS, Paul (editor) *Principles of Visual Anthropology*. Berlin. Mouton de Gruyter. PP: 3-10.
- MERLEAU-PONTY, Maurice
- 1993            Fenomenología de la Percepción (1945). Planeta Agostini. Barcelona.
- MONTERO, Sergio
- 2017            Worlding Bogota's Ciclovia: From Urban Experiment to International "Best Practice" En: *LATIN AMERICA PERSPECTIVES*. Vol. 44. N° 2. March 2017, 111-131
- NICHOLS, Bill
- 1991            *La representación de la realidad: Cuestiones y conceptos sobre el documental*. Barcelona. Paidós
- 2001            *Introducción al documental*. Indiana University Press.

- PINK, Sarah  
 2007 Walking with video. En *Visual Studies*, 22(3), pp. 240-252.  
 2009 *Doing Sensory Ethnography*. California. SAGE Publicatios.
- PINK Sarah, HOST John  
 2016 *Digital Ethnography: Principles and Practice*. PP: 101, 121
- PLATON  
 1979 *Diálogos Socráticos: Fedro*. México: Editorial Cumbre S.A.
- RAMÍREZ BARRETO, Ana Cristina  
 2010 "Ontología y antropología de la interanimalidad. Merleau-ponty desde la perspectiva de Timothy Ingold". *AIBR. Revista de Antropología Iberoamericana*. Volumen 5, Número 1. Enero-abril 2010. Pp. 32-57.
- ROUCH, Jean  
 1995 "El hombre y la cámara" En: *Imagen y Cultura*. Granada.
- SALAZAR BONDY, Augusto  
 1963 *Iniciación filosófica*. Lima, Mantaro: Quinta edición (2000)
- SHELLER Mimi, URRY John  
 2006 The new mobilities paradigm. En: *Environment and Planning A* 2006, Volume 28, PP 207 -226
- SPINNEY, J.  
 2006 'A place of sense: a kinaesthetic ethnography of cyclists on Mon Ventoux', *Environment and Planning D: Society and Space*, 24(5): 709-32.  
 2007 'Cycling the city: non-place and the sensory construction of meaning in a mobile practica', in D. Hartan. P. Cox and P. Rosen (eds), *Cycling and Society*.  
 2008 'Cycling the City: Meaning, Movement and Practica', PhD Thesis, Royal Holloway College, University of London.

TUAN, Y. F.

1977 Space and Place: The Perspective of Experience. Minneapolis: University of Minnesota Press.

TAUSSING, Michael

1993 Mimesis and Alterity: A particular history of the senses. Routledge. UK

2008 La Bella y la Bestia. En: Antípoda N° 6. PP 16-40.

VIVEIROS DE CASTRO, Eduardo

2004 Perspectivismo y multinaturalismo en la América Indígena. En: Tierra Adentro: Territorio indígena y percepción del entorno. Alexandre Surrallés. Pedro García Hierra Editores. Grupo Internacional de Trabajo sobre Indígenas. Copenhague – Dinamarca

#### **BIBLIOGRAFÍA COMPLEMENTARIA**

AULTMAN-HALL L, HALL F L, & BAETZ B

1997 "Analysis of bicycle commuter routes using geographic information systems: Implications for bicycle planning" *Transportation Research Record*, Issue 1578, p102-110

AXHAUSEN K, Zimmerman A, SCHONFELDER S, RINDSFUSER G, HAUPT T

2000 "Observing the rhythms of daily life: a six-week travel diary" *Transportation*. Vol. 29, p95-124

BROWN K M & MARSHALL K

2008 "Claiming rights to rural space through off-road cycling" *Paper presented at the Annual Meeting of the Association of American Geographers*, Boston, Massachusetts, April 15-19 2008

CERVERO R & RADISCH C

1996 "Travel choices in pedestrian versus automobile oriented neighbourhoods" *Transport policy*, Vol. 3, No. 3, p127-141

COX P & VAN DE WALLE F

2007 "Bicycles don't evolve: Velomobilities and the modelling of transport technologies", in Horton D, Rosen P & Cox P (Eds) *Cycling & Society* (Ashgate, Aldershot), p113-132

CRANE R & CREPEAU R

1998 "Does Neighbourhood Design Influence Travel? A behavioural Analysis of Travel Diary and GIS Data" *Transport Research*, Vol. 3, No. 4, p225-238

DILL J, CARR T

2003 "Bicycle commuting and facilities in major US cities: If you build them, commuters will use them" *Transportation Research Record*, Vol.1828, p116-123

FINCHAM B

2004 *Bicycle Couriers: Identity, Risk & Work* (Unpublished PhD Thesis, University of Cardiff)

2006 "Bicycle messengers and the road to freedom" *Sociological Review*, Vol. 54, No. s1, p208-222

2007 "Bicycle messengers: Image, identity and community" in Horton D, Rosen P & Cox P (Eds) *Cycling & Society* (Ashgate, Aldershot UK), p179-196

FORRESTER J

1994 *Bicycle Transportation: A Handbook for Cycling Transportation Engineers* (MIT Press, Cambridge Massachusetts) Fournel P, 2002 *Besoin de Velo* (Points – Seuil, France)

FURNESS Z

2007 "Critical Mass, Urban Space and Velomobility" *Mobilities*, Vol. 2, No. 2, p299-319

GARLING T & AXHAUSEN K

2003 "Introduction: Habitual Travel Choice" *Transportation*, Vol. 30, p1-11



GATERSLEBEN, B & APPLETON, K

(accepted for publication). Contemplating cycling to work; attitudes and perceptions in different stages of change. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*.

GATERSLEBEN, B – UZZELL, D

(accepted for publication). The journey to work: exploring commuter mood among driver, cyclists, walkers and users of public transport. *Environment and Behavior*.

HENGST H

2000 "Reconquering Urban Spots and Spaces? Children's Public (ness) and the Script of Media Industry" *Working Paper 18. Child and Youth Culture* (The Department of Contemporary Cultural Studies, Odense University) ([hum.sdu.dk/center/kultur/arb\\_pap/](http://hum.sdu.dk/center/kultur/arb_pap/)), accessed January 2007

HORTON D

2006 "Environmentalism and the bicycle" *Environmental Politics*, Vol. 15, No. 1, p41-58

2007 "Fear of Cycling" in Horton D, Rosen P & Cox P (Eds) *Cycling & Society* (Ashgate, Aldershot UK), p133-152

JONES P

2005 "Performing the city: a body and a bicycle take on Birmingham, UK" *Social & Cultural Geography*, Vol. 6, No. 6, p813-830

KIDDER J

2005 "Style & Action: A Decoding of Bike Messenger Symbols" *Journal of Contemporary Ethnography*, Vol. 34, No. 2, p344-367

KRIZEK J, JOHNSON P,

2006 "Proximity to trails and retail: effects on urban cycling and walking" *Journal of the American Planning Association*, Vol. 72, No. 1, p33-42

MCKAY G

- 1996 *Senseless acts of beauty: cultures of resistance since the 1960s* (Verso, London)
- PALMER C
- 1996 *A life of its own: The Social Construction of the Tour de France*, unpublished PhD Thesis (University of Adelaide)
- PIKORA T, GILES-CORTI B, Bull F, JAMROZIK K, DONOVAN, R
- 2003 “Developing a framework for assessment of the environmental determinants of walking and cycling” *Social Science & Medicine*, Vol. 56, p1693-1703
- RIETVELD P, DANIEL V
- 2004 “Determinants of bicycle use: do municipal policies matter?” *Transportation Research Part A*, Vol. 38, p531-550
- ROSEN P
- 1993 “The Social Construction of Mountain Bikes: Technology and Postmodernity in the Cycle Industry” *Social Studies of Science*, Vol. 23, No. 3, p479-513
- RUFF A, MELLORS O
- 1993 “The mountain bike – the dream machine?” *Landscape Research*, Vol. 18, No. 3, p104-109
- SKINNER D & ROSEN P
- 2007 “Hell is other cyclists: rethinking transport and identity” in Horton D, Rosen P & Cox P (Eds) *Cycling & Society* (Ashgate, Aldershot), p83-96
- TILAHUN N, LEVINSON D, KRIZEK K
- 2007 “Trails, Lanes, or traffic: Valuing bicycle facilities with an adapted stated preference survey” *Transportation Research Part A*, Vol. 41, p287-301
- WARDLAW M
- 2000 “Three Lessons for a better cycling future” *British Medical Journal*, Vol. 321, Dec 23-30, p1582-1585

## FILMOGRAFÍA

- Anthill Films (2010). *Follow Me*.
- Asch, Timothy (1970). *The feast*  
(1975). *The Ax Fight*
- Autant-Lara, Claude (1939). *Fric-Frac*
- Benito, Rafael (2005). *The twisted dreams of a fixed rider*. España, U.K
- Castaing-Taylor, L. y Paravel, V. (2012) *Leviathan*. Harvard SEL.
- Castaing-Taylor, L. y Barbash, I. (2009) *Sweetgrass*. Harvard SEL.
- Carbonell, I. (2017) *Camel race*.
- Chomet Sylvain (2003). *Les Triplettes de Belleville*.
- De Sica, Vittorio (1948). *Ladrón de Bicicletas*.
- Donnelly, T. M (1986). *Quicksilver*.
- Frears, Stephen (2015). *The Program*.
- Gertten, Fredrik (2015). *Bikes vs Cars*
- Harel, Phillipe (2001). *Le vélo de Ghislain Lambert*.
- Johnstone, T. S. (2012). *Rising from Ashes*.
- Koepp, David (2012). *Premium Rush*
- Leacock y Pennebaker (1962). *Jane / (1966) Don't Look Back*.
- Leth, Jorgen (1976). *Sunday in Hell*.
- Libbie Dina Cohn y John Paul Sniadecki (2012). *Peoplés Park*. Harvard SEL.
- MacDougall, D. y MacDougall, J. (1979). *Lorang's way*, RAI.
- Mackinon, Douglas (2008). *The flying Scotsman*
- Makhmalbaf, Mohsen (1887). *The Cyclist*.
- Pink, S. y Astari, N. (2015). *Laundry Lives*.
- Rouch, J. (1957) *Les Maîtres Fous*  
(1958). *Moi un noir*.
- Rouch, J. y Morin, E. (1960). *Chronique d'un été*, Argos Films.
- Sandall, Roger (1967). *Emmu ritual al Ruguri*. Australian Institute of Aboriginal Studies
- Tatí, Jacques (1949). *Día de Fiesta*
- Tsai, Y., Carbonell, I., Chevrier, J., Tsing, A. (2016) *Golden Snail Opera*.
- Keaton Buster - Sedgwick Edward (1928). *The cameraman*.

## PAGINAS WEB Y PRENSA

BELAUNDE, Sandra – BOZZO, Camila

2015 “Solo el 5% de limeños usa bicicletas como medio de transporte habitual” *El Comercio*. AB, Lima 18 de marzo del 2015. Consulta: 31 de marzo 2018

[http://www.actualidadambiental.pe/wp-content/uploads/2015/03/elcomercio\\_2015-03-18\\_p08.pdf](http://www.actualidadambiental.pe/wp-content/uploads/2015/03/elcomercio_2015-03-18_p08.pdf)

DELTA, Grecia

2017 “Lima es una de las peores ciudades para los ciclistas en América Latina” *Redacción Mulera*. Lima 14 de marzo del 2017. Consulta: 30 marzo 2018.

<https://redaccion.lamula.pe/2017/03/14/lima-es-una-de-las-peores-ciudades-para-los-ciclistas-en-america-latina/greciadelta/>

LEON ALMENARA, Juan Pablo

2016 “Automóvil, bicicleta o a pie: ¿qué medio es más rápido en Lima?” *El Comercio*. Transportes, Lima 27 de noviembre del 2017. Consulta: 31 de marzo del 2018

<https://elcomercio.pe/lima/automovil-bicicleta-pie-medio-rapido-lima-263111?foto=2>

2017 “¿Qué impide que limeños vayan a trabajar o a estudiar en bicicleta?” *El Comercio*. Transportes, Lima 27 de noviembre del 2017. Consulta: 30 de marzo del 2018

<https://elcomercio.pe/lima/transporte/impide-limenos-vayan-estudiar-bicicleta-noticia-476973>

2018 “¿Peruanos usan más la bicicleta para ir a trabajar que de paseo?” *El Comercio*. Sucesos, Lima 27 de noviembre del 2017. Consulta: 30 de marzo del 2018

<https://elcomercio.pe/lima/sucesos/peruanos-bicicleta-pasear-noticia-498166>

RPP

2016 “Transporte urbano: ¿Cómo resolver la movilidad en Lima y Callao?” *RPP*. Obras. Lima, 24 de septiembre del 2016. Consulta: 30 de marzo 2018.

<http://rpp.pe/lima/obras/el-75-de-limenos-se-moviliza-en-transporte-publico-y-el-25-viaja-2-horas-noticia-992721>

CICLOVIAS DE LIMA

CICLOVIA

<http://www.cicloviadelima.org>

CICLOLIMA

CicloLima

<https://www.facebook.com/CICLOLIMA.munlima/>

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA E INFORMÁTICA

INEI: Transportes y comunicaciones

<https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/transport-and-communications/>

LIMA FIXIED MAFIA

<https://www.facebook.com/Limafixedmafia/>

OBSERVATORIO DE MOVILIDAD URBANA

INFORME 2015-2016: Resumen ejecutivo.

<http://www.limacomovamos.org/movilidad-y-transporte/observatorio-de-movilidad-urbana-informe-2015-2016/>

Ministerio de Transportes y comunicaciones - Reglamento Nacional de Tránsito

<http://www.sutran.gob.pe/reglamento-nacional-de-transito/>



## ANEXOS:

### Guía de entrevistas (semi-estructurada)

#### Fuera de la ruta

1. ¿Cómo nace LFM y hace cuánto sales a correr con 'los mafiosos'?
2. ¿Cuánto tiempo tienes esta bici?
3. ¿Por qué elegiste esa marca?
4. ¿La compraste, la armaste o te la regalaron?
5. ¿Desde dónde vienes manejando?
6. ¿Con qué frecuencia sales en bici y para que la usas durante la semana?
7. ¿Manejas igual cuando sales solo que cuando sales en grupo?: rápido, lento, con música
8. ¿Qué es lo que te gusta de manejar en grupo? ¿y solo?
9. ¿Cuál o cuáles son tus rutas favoritas?
10. Durante alguna de estas rutas, ¿qué es lo que más disfrutas?
11. ¿Sientes alguna diferencia entre manejar tu bici y la de algún amigo? ¿Cuál?
12. ¿Qué es lo que más disfrutas de ir en bicicleta por Lima?
13. ¿Prefieres salir de día o de noche? ¿Rutas largas o cortas?
14. ¿Ciclovía o pista: cuál prefieres para manejar?
15. ¿Haces algún deporte además de la bici? (Si: ¿Con qué frecuencia?)
16. ¿Eres vegano, o restringes algún tipo de alimento?
17. ¿Qué te gusta de la velocidad al manejar?
18. ¿Cuántas bicicletas tienes?
19. ¿Cómo descubriste la cultura fixie?
20. ¿Cómo relacionas tu interés con las bicicletas con otros temas de tu interés personal?
21. ¿Practicas alguna religión o compartes la cosmovisión de algunas culturas o grupos?
22. ¿Además de la cultura del piñón fijo, que sientes que compartes con los demás mafiosos?
23. ¿Cómo se producen las relaciones entre LFM y las mafias de otros países de Latinoamérica?

### **En Herradura Ride:**

- 1) ¿Qué es lo que más disfrutas de esta ruta?
- 2) ¿Harías solo y de noche esta ruta? (no: ¿por qué?) / (si: ¿Qué diferencias encontraste esa vez y venir en grupo?)
- 3) ¿Prefieres el descenso, la recta o la subida en esta ruta? ¿Por qué?
- 4) ¿Generalmente en qué piensas cuando bajas y en qué cuando subes?
- 5) ¿Qué sientes y en qué piensas cuando pasas el túnel?
- 6) ¿Cuál consideras que sería el orden de la importancia de tus sentidos, durante la experiencia de cruzar el circuito

### **Guía para el registro audiovisual**

#### **Posiciones de cámara**

##### En la bicicleta:

- Timón: Frontal y posterior (invertida)
- Marco posterior del cuadro: frontal y posterior (hacia el piñón)
- Suspensión delantera: frontal, cenital

##### En el cuerpo

Hombro, Pecho, Brazo, Cabeza

##### Con trípode

*Timelapses* de calles y circulación motorizada

## CARTOGRAFÍA LFM: Rutas strava

### HERRADURA RIDE

Amador Jesús Castillo Durán – Vuelta ciclíst...

9:07 p. m. del Miércoles, 7 de noviembre de 2018

**Vuelta ciclística nocturna**

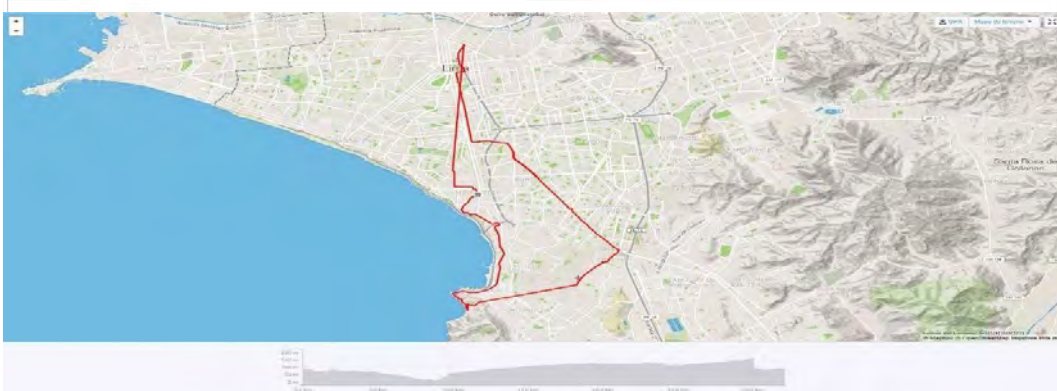
Añade una descripción

25.01 km **1:09:10** 256m  
Distancia (?) Tiempo en movimiento Altitud

121 w **500 kj**  
Potencia promedio estimada Rendimiento energético

	Promedio	Máx.
Velocidad	21.7 km/h	55.1 km/h
Calorías	558	
Tiempo transcurrido	1:38:15	

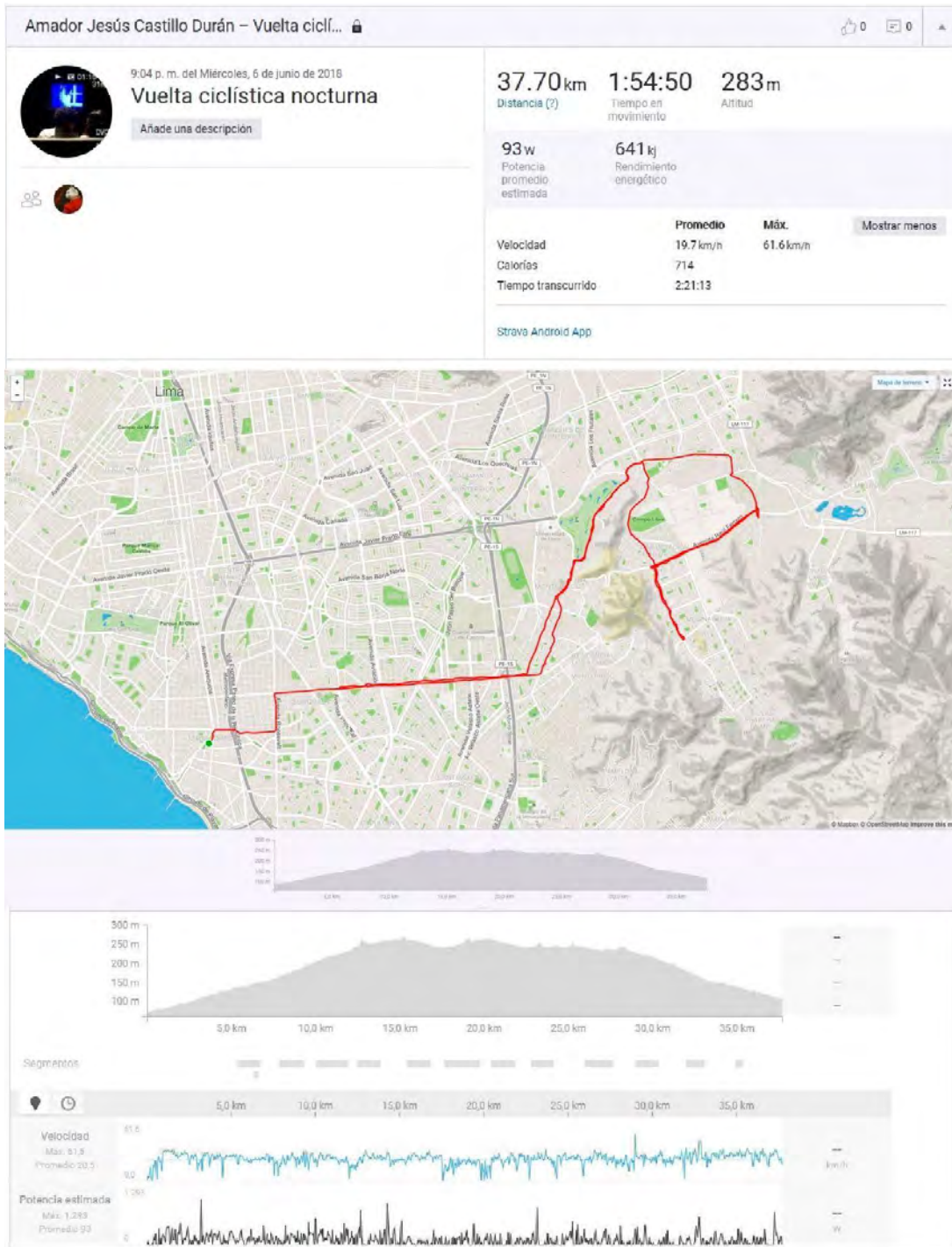
Strava Android App



	Nombre	Tiempo	Velocidad	Potencia	AVM	RC
☆	Malecón 28 de Julio 0.69 km 19 m -2%	1:25	29.5 km/h	107 W		—
☆	Larcomar 0.44 km 42 m 5%	52 s	31.0 km/h	293 W		—
☆	Larcomar Sprint 0.80 km 2 m 0%	1:46	27.3 km/h	173 W		—
☆	Sprint Armendariz 0.49 km 0 m 0%	1:00	29.4 km/h	159 W		—
☆	Doblando - Arriba 0.13 km 6 m 1%	12 s	40.3 km/h	449 W		—
☆	Curva Armendariz GP 0.39 km 18 m 2%	45 s	31.7 km/h	228 W		—
☆	San Martín 1.59 km 12 m 0%	4:27	21.6 km/h	97 W		—
☆	alcanzame si puedes 73 1.52 km 25 m -2%	3:46	24.2 km/h	91 W		—
☆	Parque Barranco - Malecón Chorrillos 2.74 km 32 m -1%	5:44	28.7 km/h	130 W		—
☆	sprint malecón Grau 0.58 km 15 m 1%	1:01	34.6 km/h	194 W		—
☆	// Desvio Herradura hasta Billinghurst 0.99 km 50 m -2%	1:48	33.2 km/h	125 W		—
☆	SPRINT HERRADURA 0.18 km 8 m 4%	19 s	35.7 km/h	202 W		—
☆	Herradura Stage 1 0.32 km 16 m 5%	1:17	15.2 km/h	215 W		—
☆	Subida Herradura 0.51 km 25 m 5%	2:13	14.0 km/h	174 W		—
☆	Herradura Stage 2 0.45 km 18 m 4%	1:20	20.6 km/h	197 W		—
☆	Escuela militar a Matelini - PFP 1.66 km 12 m -1%	4:22	22.8 km/h	73 W		—

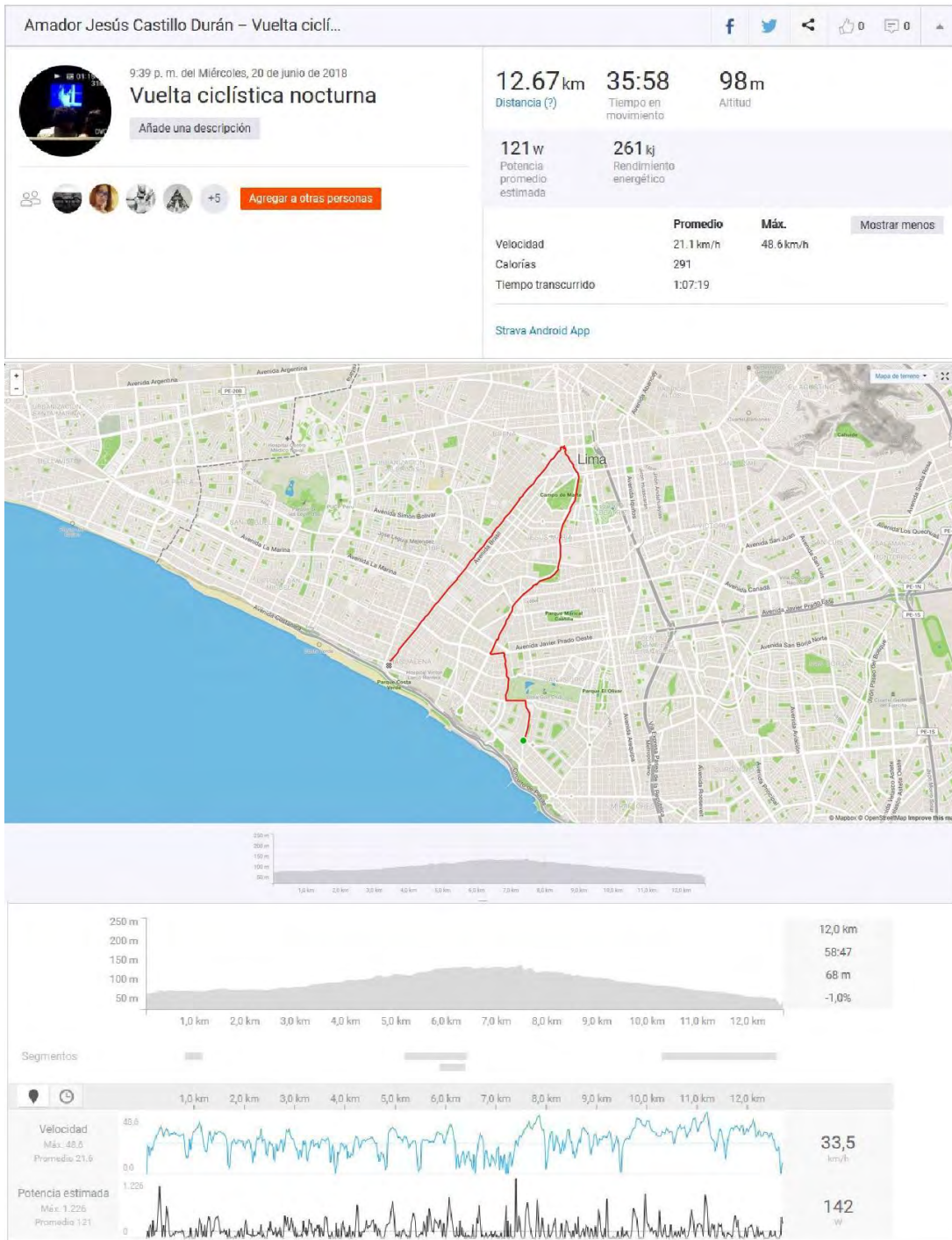
# RUTAS CARTOGRAFIADAS POR FECHAS

## 1. LAGUNA RIDE



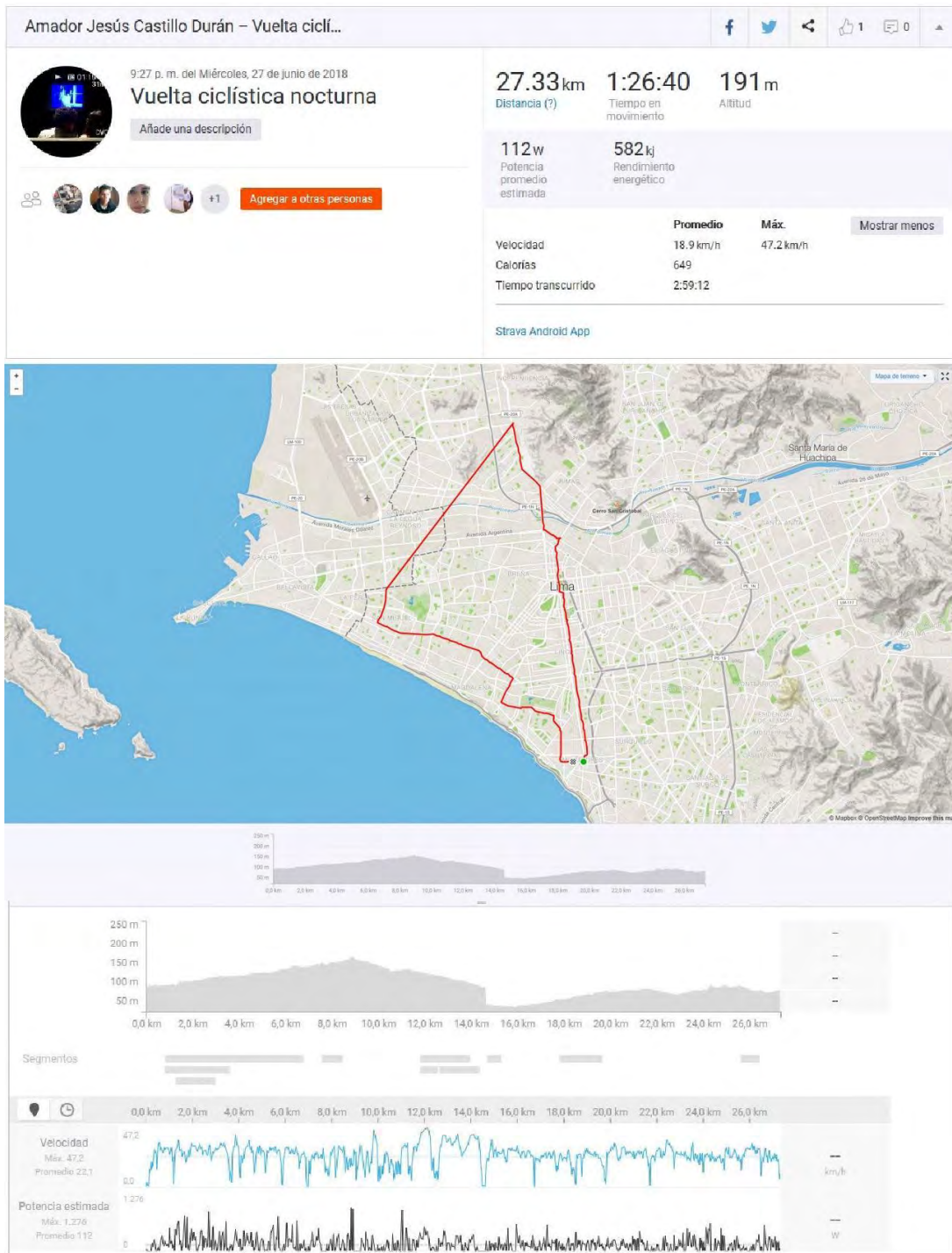


## 2. MALECON RIDE

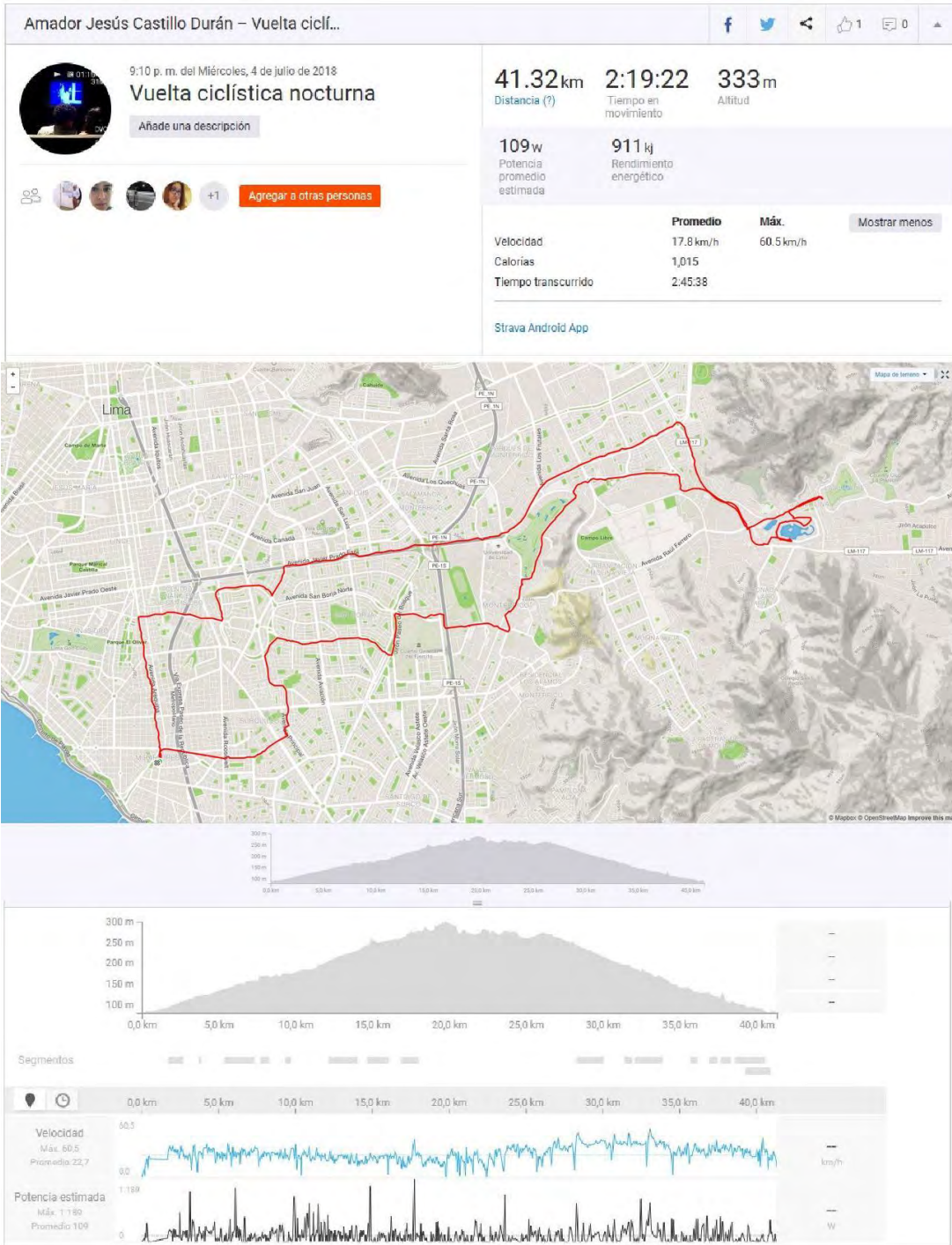




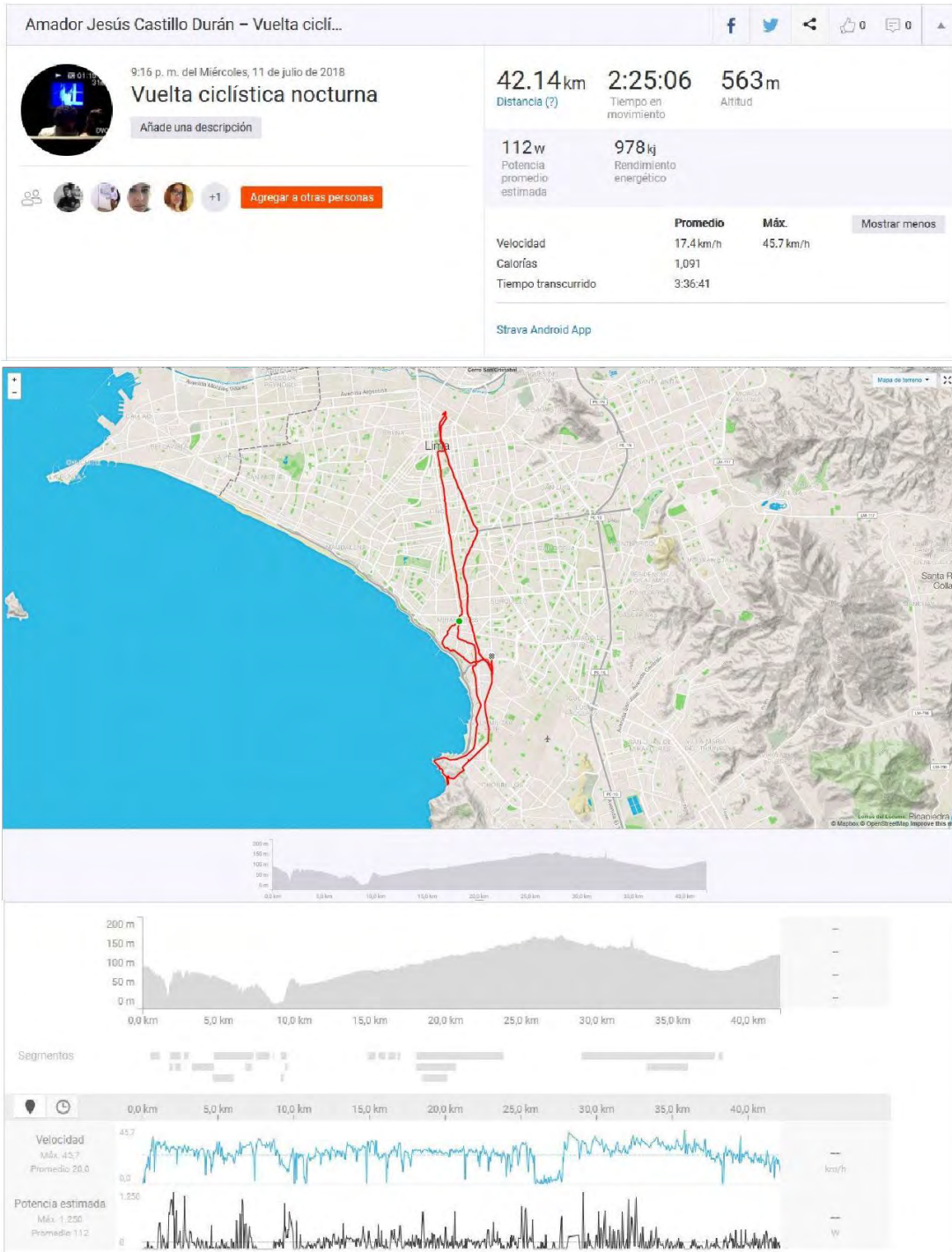
### 3. AEROPUERTO RIDE



## 4. LAGUNA RIDE

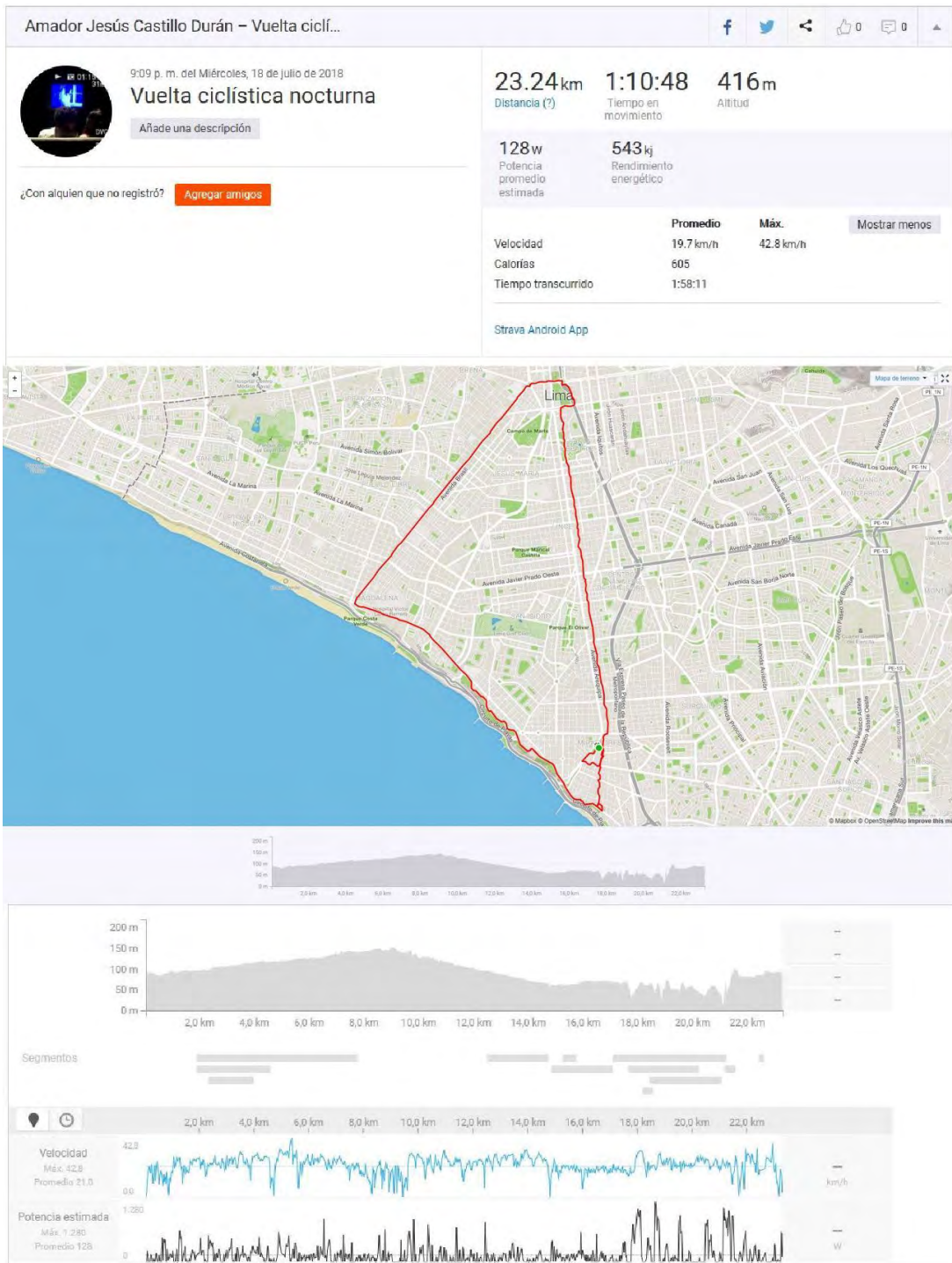


## 5. METROPOLITANO RIDE

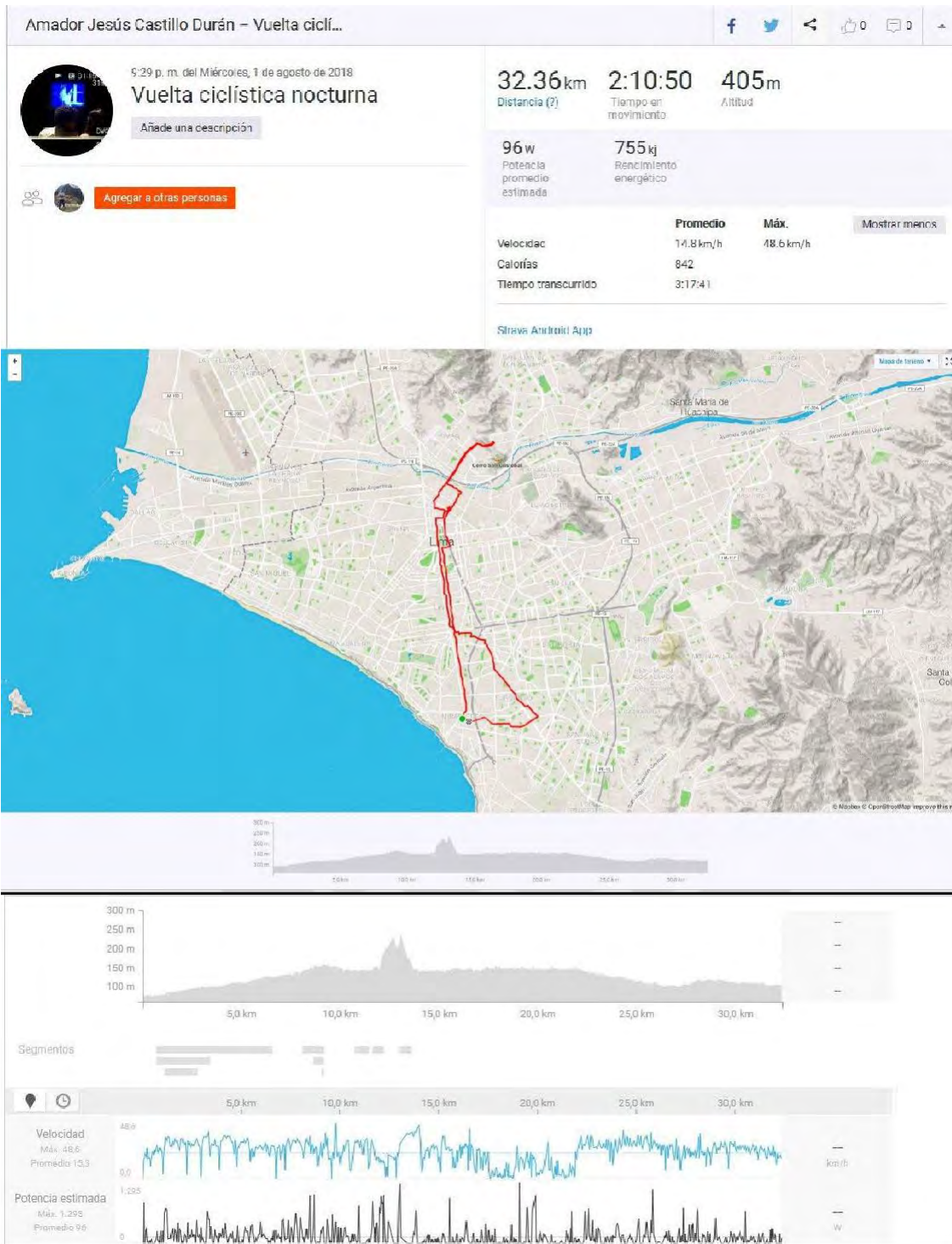




## 6. BRASIL RIDE (Conociendo a Harold)

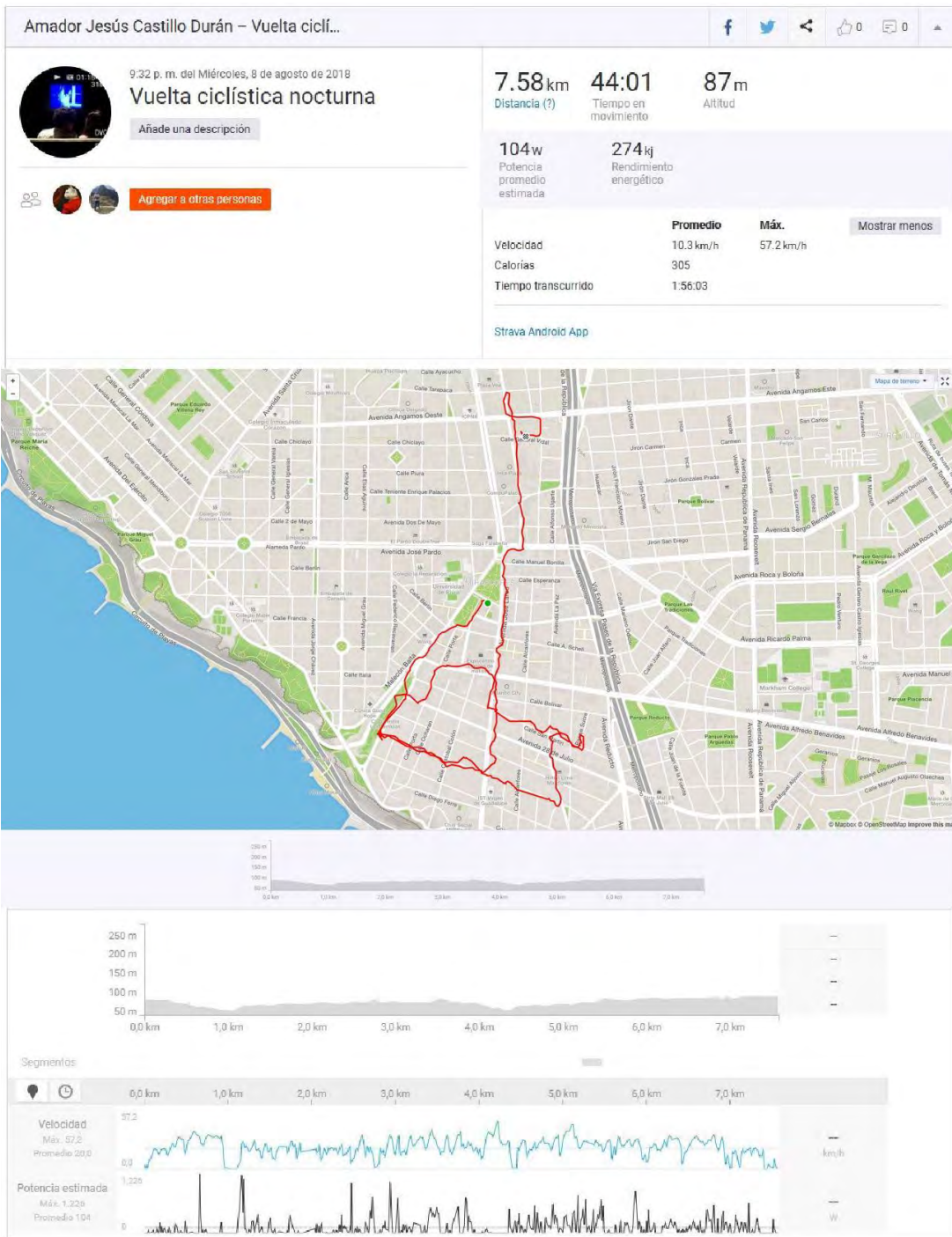


## 7. TÚNEL SANTA RORA RIDE





## 8. CHOQUE



## 9. HERRADURA RIDE (Despedida Gracia)

Amador Jesús Castillo Durán – Vuelta ciclística nocturna

9:39 p. m. del Miércoles, 15 de agosto de 2018

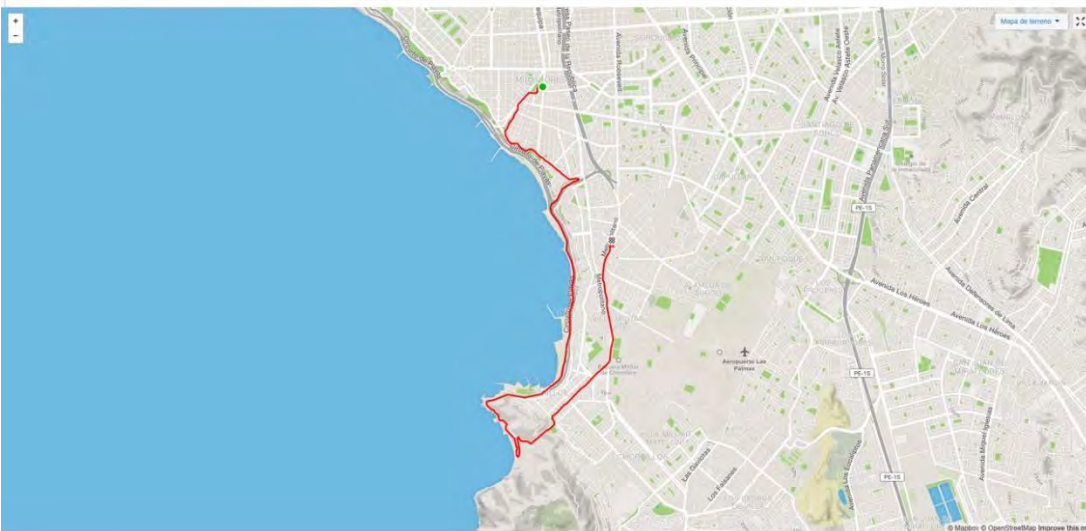
**Vuelta ciclística nocturna**  
Añade una descripción

14.44km Distancia (?) 54:21 Tiempo en movimiento 284m Altitud

122w Potencia promedio estimada 398kj Rendimiento energético

	Promedio	Máx.	Mostrar menos
Velocidad	15.9 km/h	46.4 km/h	
Calorías	444		
Tiempo transcurrido	1:23:21		

Strava Android App



### Segmentos

Obtener información sobre segmentos

	Nombre	Tiempo	Velocidad	Potencia	AVM	RC
☆	Malecón 28 de Julio 0.69 km 19 m -2%	1:33	27.0 km/h	81 W		—
☆	Larcomar 0.44 km 42 m 5%	49 s	32.9 km/h	684 W		—
☆	Larcomar Sprint 0.80 km 2 m 0%	1:55	25.2 km/h	385 W		—
☆	Sprint Armendariz 0.49 km 0 m 0%	1:13	24.2 km/h	190 W		—
☆	Doblando - Arriba 0.13 km 6 m 1%	17 s	28.4 km/h	428 W		—
☆	Llegando a la meta - del Alba 1.09 km 7 m 0%	2:37	25.1 km/h	150 W		—
☆	Subida Regatas Chorrillos 0.66 km 27 m 4%	2:14	17.8 km/h	142 W		—
☆	// Desvío Herradura hasta Billinghamurst 0.99 km 50 m -2%	2:29	24.1 km/h	6 W		—
☆	SPRINT HERRADURA 0.18 km 8 m 4%	24 s	28.3 km/h	31 W		—
☆	Herradura Stage 1 0.32 km 16 m 5%	1:20	14.7 km/h	151 W		—
☆	Subida Herradura 0.51 km 25 m 5%	2:23	13.0 km/h	210 W		—
☆	Herradura Stage 2 0.45 km 18 m 4%	1:33	17.7 km/h	271 W		—

Ocultar

Gracia Sotomayor – Vuelta ciclistica

3 0



9:23 p. m. del Miércoles, 15 de agosto de 2018

Last Lima fixed mafia ride



**13.33 km** **37:16** **269 m**  
 Distancia Tiempo en movimiento Altitud

**124 w** **278 kj**  
 Potencia promedio estimada Rendimiento energético

STRAVA LABS  
 Ver Flybys >

	Promedio	Máx.	Mostrar menos
Velocidad	21.5 km/h	46.4 km/h	
Calorías	310		
Tiempo transcurrido	1:05:23		

Strava iPhone App



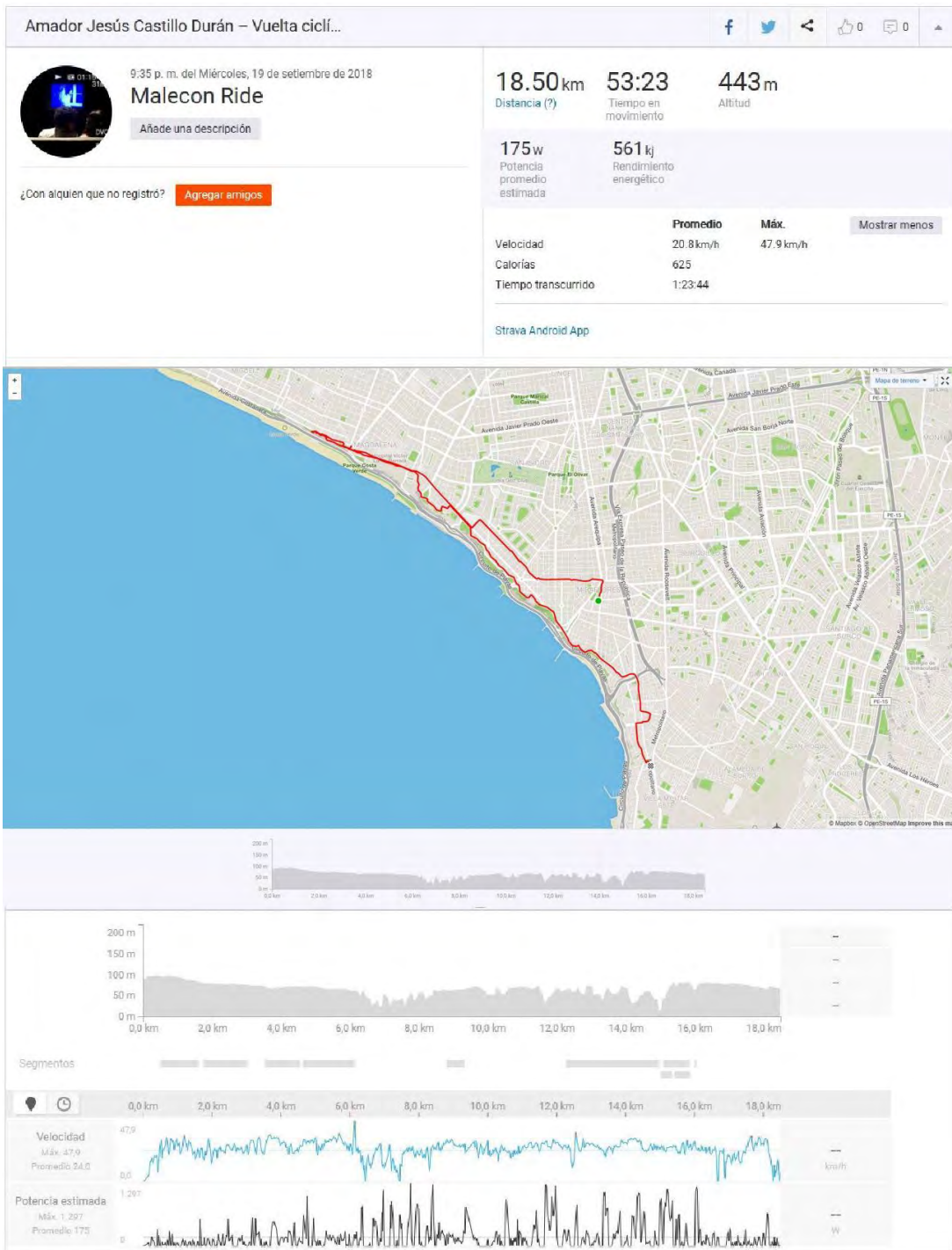
Segmentos

Obtener información sobre segmentos

	Nombre	Tiempo	Velocidad	Potencia	AVM	RC
☆	Malecón 28 de Julio 0.69 km 19 m -2%	1:29	28.2 km/h	76 W		—
☆	Larcoamar 0.44 km 42 m 5%	48 s	33.6 km/h	788 W		—
☆	Larcoamar Sprint 0.80 km 2 m 0%	1:50	26.3 km/h	380 W		—
☆	Sprint Armendariz 0.49 km 0 m 0%	1:10	25.2 km/h	163 W		—
☆	Doblando - Arriba 0.13 km 6 m 1%	17 s	28.4 km/h	332 W		—
☆	Llegando a la meta - del Alba 1.09 km 7 m 0%	2:25	27.2 km/h	113 W		—
☆	Subida Regatas Chorrillos 0.66 km 27 m 4%	3:03	13.0 km/h	81 W		—
☆	// Desvio Herradura hasta Billinghamst 0.99 km 50 m -2%	2:29	24.1 km/h	2 W		—
☆	SPRINT HERRADURA 0.18 km 8 m 4%	24 s	28.3 km/h	34 W		—
☆	Herradura Stage 1 0.32 km 16 m 5%	1:22	14.3 km/h	122 W		—
☆	Subida Herradura 0.51 km 25 m 5%	2:32	12.3 km/h	164 W		—
☆	Herradura Stage 2 0.45 km 18 m 4%	1:41	16.3 km/h	207 W		—
Ocultar 2 tiempos ocultos						
☆	Subida Regatas ChB 0.58 km 22 m 4%	2:56	11.9 km/h	82 W		Mostrar
☆	Sube Herrajes 0.65 km 45 m 7%	3:05	12.7 km/h	163 W		—



# 10. SKATE PARK RIDE



# 11. GOLF RIDE

Amador Jesús Castillo Durán – Vuelta cicl...

9:22 p. m. del Miércoles, 10 de octubre de 2018

## Skatepark ride

Añade una descripción

23.59 km 1:13:02 412m  
Distancia (?) Tiempo en movimiento Altitud

121 w 531 kj  
Potencia promedio estimada Rendimiento energético

	Promedio	Máx.	Mostrar menos
Velocidad	19.4 km/h	40.0 km/h	
Calorías	592		
Tiempo transcurrido	1:37:42		

Strava Android App

