

SOBRE RUEDAS:
UN VIAJE AL CENTRO DE SÍ MISMA

LINA MARCELA GUEVARA SIERRA

UNIVERSIDAD DEL VALLE
FACULTAD DE ARTES INTEGRADAS
DEPARTAMENTO DE ARTES VISUALES Y ESTÉTICA
SANTIAGO DE CALI
2018

SOBRE RUEDAS:
UN VIAJE AL CENTRO DE SÍ MISMA

LINA MARCELA GUEVARA SIERRA

TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE
LICENCIADA EN ARTES VISUALES Y ESTÉTICA

TUTOR
MARIO ORTIZ OSSA
ARTISTA VISUAL

UNIVERSIDAD DEL VALLE
FACULTAD DE ARTES INTEGRADAS
DEPARTAMENTO DE ARTES VISUALES Y ESTÉTICA
SANTIAGO DE CALI

2018

NOTA DE ACEPTACIÓN

Jurado 1

Jurado 2

SANTIAGO DE CALI, _____ DE 2018

AGRADECIMIENTOS

**A mi familia y amigos por su compañía y apoyo incondicional.
A todas esas personas que hicieron parte directa o indirectamente de este
sueño.**

CONTENIDO DE UN VIAJE

PRESENTACIÓN.....	7
RESUMEN.....	9
JUSTIFICACIÓN: Siempre hay una razón para viajar en motocicleta.....	10
INTRODUCCIÓN: La entrada a un territorio sobre ruedas.....	12
OBJETIVOS:	12
Objetivos específicos.....	13
ANTECEDENTES: La experiencia de vida determina la viajera.....	14
MARCO TEÓRICO:	22
METODOLOGÍA: Se aprende a rodar rodando.....	58
DESARROLLO.....	69
El viaje se vive tres veces: cuando se prepara, cuando se ejecuta y cuando se recuerda: Bitácora de viaje.....	70
El vehículo es mi hogar y las memorias mi riqueza: Ilustraciones.....	75
MOTZI: Motocicleta intervenida.....	80
El terreno es agreste pero la tenacidad es puntiaguda.....	85
Fem-Crystal-Helmet.....	92
Soñé que vivía: Vídeo-Arte.....	99
SOCIALIZACIÓN:	102
CONCLUSIONES:	105
BIBLIOGRAFÍA.....	113

*“Todos tenemos Océanos que cruzar, si nos atrevemos. ¿Es peligroso? Quizás
¿Pero qué saben los sueños de límites?”*

Amelia Earhart
(1897-1937)

PRESENTACIÓN

Antes de iniciar quisiera compartir un poema de viaje escrito por un gran escritor colombiano:

Viajar es regresar

*Viajar es marcharse de casa,
es dejar los amigos
es intentar volar;
volar conociendo otras ramas
recorriendo caminos
es intentar cambiar.*

*Viajar es vestirse de loco
es decir “no me importa”
es querer regresar.*

*Regresar valorando lo poco
saboreando una copa,
es desear empezar.*

*Viajar es sentirse poeta,
escribir una carta,
es querer abrazar.*

*Abrazar al llegar a una puerta
añorando la calma
es dejarse besar.*

*Viajar es volverse mundano
es conocer otra gente
es volver a empezar.*

*Empezar extendiendo la mano,
aprendiendo del fuerte,
es sentir soledad.*

*Viajar es marcharse de casa,
es vestirse de loco
diciendo todo y nada en una postal.*

*Es dormir en otra cama,
sentir que el tiempo es corto,
viajar es regresar.*

Gabriel García Márquez

Si nos detenemos un momento a pensar en lo que implica un viaje, se podría entender que el hecho de viajar comprende un doble recorrido. Por un lado, en una dimensión espacial y temporal (cuestión primaria de un recorrido por un territorio en un tiempo determinado), mientras por el otro, abarca lo que se podría denominar *profundidad* (que corresponde a instancias emocionales y psíquicas o espirituales). Por lo tanto, a una mayor distancia recorrida, se le puede equivaler la profundidad que se avance hacia el interior. Tal como lo afirma la escritora Lillian Smith: *“Me di cuenta rápidamente que no hay viajes que nos lleven lejos a menos que se recorra la misma distancia en nuestro mundo interno que en el exterior”*. Por tal motivo, se puede afirmar que tal como lo propone Lina en su investigación, todo viaje también nos dirige al interior de nosotros mismos. Este doble recorrido conlleva una confrontación, que a su vez da cuenta de lo que está hecho el viajante, como, por ejemplo, qué valores le rigen; de cuán pesados e inútiles pueden llegar a serle ciertos pensamientos: como el temor a dejar lo conocido, a salir de la zona de confort, a no querer tomar riesgos, a no explorar y a atreverse a dar cambios en la vida.

En tal sentido, permitirse la experiencia de vivir el viaje y aprender de él a la larga generará más ganancias a nivel interior de las que se esperan, porque al regreso ya no llegará quien se ha ido, sino alguien completamente renovado, empoderado, con una perspectiva diferente de las cosas, con el espíritu rejuvenecido. Tal como dijo el escritor John Steinbeck: *“La gente no hace los viajes, son los viajes los que hacen a la gente”*.

Con esta investigación Lina emprendió su viaje, encontrándose a sí misma mientras lo realizaba.

Ahora la acompañamos en sus reflexiones y viajaremos a través de sus experiencias.

Sean bienvenidas y bienvenidos a este viaje...

Mario Ortiz Ossa
Tutor
Artista Visual

RESUMEN

SOBRE RUEDAS, UN VIAJE AL CENTRO DE SÍ MISMA, es una propuesta de investigación y creación en artes acerca de la implicación que tiene el viaje en motocicleta sobre la vida de una mujer. Se concierne que el viaje como acción genera cambios notables en quien lo lleve a cabo y tales cambios están influidos por el medio escogido para desplazarse. Como resultado se busca resaltar la importancia de tales transformaciones particulares a través de la traducción de éstas en lenguajes artísticos.

PALABRAS CLAVES: Viaje, motocicleta, mujer, cambio persona, medios de transporte, lenguajes artísticos.

SOBRE RUEDAS

UN VIAJE AL CENTRO DE SÍ MISMA

SIEMPRE HAY UNA RAZÓN PARA VIAJAR EN MOTOCICLETA

Desde el paseo de olla que hacíamos cada fin de semana con la familia a los distintos destinos turísticos que mis padres pudieran permitirnos, hasta la actualidad cuando cogí mi moto para irme a recorrer Colombia y Ecuador, he venido valorando el “rodar”, es decir, viajar sobre ruedas, como una de mis grandes hazañas. Y teniendo en cuenta lo que dice el filósofo empirista David Hume, que “la razón es, y sólo debe ser, esclava de las pasiones”, no podía pasar por alto esta ocasión propicia para hacer uso de las herramientas investigativas y de reflexión, con el fin de profundizar en el conocimiento objetivo de lo que me gusta ahora y me ha complacido desde siempre: viajar siendo mujer.

Viajar es básicamente un movimiento, es decir, trasladarse de un lugar a otro. Como principio antropológico esta acción nace de la necesidad de buscar alimento e información para la supervivencia. Posteriormente, a la superación de las necesidades primarias, el desplazarse se convirtió en un acto estético, una operación simbólica que permite la modificación del territorio surcado. A partir de este simple acto es que mujeres y hombres han podido reconocer y desarrollar relaciones con el espacio que habita.

Por otro lado, el viaje, visto desde una perspectiva introspectiva, se convierte en una acción que expone claramente el devenir de la vida. En el movimiento se genera un cambio, una trascendencia que enriquece epistemológicamente a quien lo lleva a cabo. Un viaje, en este orden de ideas, por más simple que parezca, implica una evolución introspectiva que modifica aspectos al interior de sí mismo. Así pues, trasladarse es quizás la acción que más trasfigura, tanto externa como internamente, la apreciación y el contexto de una persona.

Correspondiendo la anterior idea, bien dice Careri en su libro *Walkscapes*¹, el viaje es una actividad natural del devenir humano y por ende es una necesidad propia de las mujeres también. Tristemente, hay que reconocer que el mundo ha sido más recorrido por viajeros que por viajeras. Sin embargo, y sorprendentemente, de la misma manera han existido mujeres indistintamente osadas que han emprendido viajes con tenacidad. Históricamente se puede poner como ejemplo una de las primeras viajeras de las que se tiene registro, Egeria, la religiosa de la cual simplemente se conoce de su peregrinación sola en los años 381 y 382 d.C por los Santos Lugares y que escribió un libro con sus experiencias, siendo ella una de las primeras mujeres de la historia viajera de la que se tiene registro. Posteriormente, las proezas femeninas probablemente cayeron en el anonimato y sólo hasta el siglo XIX fue cuando éstas más se animaron a transgredir una empresa considerada como masculina y a dejar huella al respecto: personajes como Isabelle Eberhardt(1877-1904); Alexandra David-Néel (1868-1969), Isabella Bird (1831-1904), Nellie Bly (1864-1922), Annie Londonderry (1870-1947), Maipina Copacabana* (1834-1904), Constance Gordon-Cumming (1837-1924) o Amelia Earhart(*) (1897–1937); decidieron recorrer el mundo de maneras nunca antes imaginadas por una persona del género femenino. Tristemente, reitero, casi todas ellas han quedado indistintamente en el olvido por una cultural hegemónica occidental que se ha escrito en clave masculina.

Esta situación es bien abordada por Simone de Beauvoir (1908-1986) en su libro *El Segundo Sexo* (1949), en el penúltimo capítulo *La mujer independiente*, donde hace mención de la consideración social que se tiene de una joven que sale sola:

A los dieciocho años, T. E. Lawrence realizó sola un vasto recorrido en bicicleta a través de Francia; a una muchacha no se le permitirá lanzarse a semejante empresa: y aún le será menos posible aventurarse a pie en un país semidesierto y peligroso como hizo Lawrence un año más tarde. Sin embargo, tales experiencias tienen un alcance incalculable: es entonces

¹ CARERI, Francesco. *Walkscapes: El Andar como practica estética*. Barcelona: Gustavo Gili, Sl. 2009. P. 203

*Escritor, novelista, poeta y periodista de nacionalidad portuguesa. Premio nobel de literatura 1998

cuando el individuo, en la embriaguez de la libertad y el descubrimiento, aprende a considerar la Tierra entera como su propio feudo.²

A pesar de que el libro fue escrito a mediados del siglo pasado, las circunstancias para las mujeres no han cambiado mucho hasta ahora. Aun hoy, al salir a carretera, no en una bicicleta, sino en una motocicleta, lo que se está haciendo ante los ojos de los demás es una locura. No obstante, la misma Beauvoir resalta que es transcendental experimentar este tipo de vivencias, pues en ausencia de ellas nunca se logrará concebir el mundo como un territorio propio y como una posibilidad de aventura.

En razón de lo anterior, el presente trabajo se permea de este interés por resaltar el empoderamiento de las mujeres, al tiempo que adquiere importancia al retomar este tipo de experiencia como un ejercicio que permite el cambio personal y el desarrollo de una identidad. En otras palabras, se busca resaltar el viaje como un ejercicio en solitario que, al ser llevado a cabo por una mujer, se convierte en una práctica transgresora dentro de las dinámicas de desplazamiento tradicionales, y más aún cuando el medio de transporte escogido para llevar a cabo el estudio de campo es la motocicleta, un aparato propuesto desde la industria y el mercadeo para un público masculino.

LA ENTRADA A UN TERRITORIO SOBRE RUEDAS

En síntesis, el lector va encontrar en el presente trabajo de grado una propuesta de investigación y creación en artes acerca de la implicación que tiene el viaje en motocicleta sobre la vida de una mujer. A manera de hipótesis se concierta que el viaje, como acción, genera cambios notables en quien lo lleve a cabo y que tales cambios están influidos por el medio escogido para desplazarse. Debido a ello, se ha buscado resaltar la importancia de tales transformaciones particulares a través de la traducción de éstas en lenguajes artísticos.

² BEAUVOIR, Simone. El segundo sexo: La Mujer independiente. España: Ediciones Catedra, 2005 p. 706.
(*) Viajeras destacadas históricamente.

Para lograr demostrar esta evolución personal a raíz del acto viajero se plantean tres etapas de desarrollo justificadas cada una en los respectivos objetivos específicos:

1. Observar la manera en cómo el viaje, en relación con el medio de transporte escogido para realizarlo, propicia cambios en la vida de una mujer.
2. Organizar el material anecdótico, artístico y teórico recopilado a lo largo de la experiencia de viaje.
3. Elaborar una exposición en la cual se presenten las posibilidades artísticas desarrolladas a partir de la investigación.

En este orden, primeramente, se estipula un trabajo de campo en el cual la investigadora en cuestión se enfrenta a una serie de viajes sobre su motocicleta, buscando enfrentar en primera persona la experiencia como viajera. Tales derivas se desarrollan alrededor del territorio colombiano y ecuatoriano, inicialmente en compañía de clubes moteros, y posteriormente en solitario, con el fin de desafiar una experiencia más genuina.

En el segundo momento se desea hacer una interpretación de los contenidos encontrados en la primera fase. Se proponen cuatro categorías de investigación en las que se encasillan los cambios experimentados. A partir de allí, se empalma el conocimiento empírico, con su concerniente sustento teórico, a la par que se da una proposición de posibles procesos artísticos.

Por último, se despliega el punto final del trabajo: el desarrollo y la presentación de las piezas artísticas. En este inciso las categorías acopladas en el segundo objetivo se relacionan con las obras en su contenido temático y formal. De este modo, se propone una exposición artística a manera de sustentación del trabajo investigativo, con el fin de culminar fructíferamente la demostración de la importancia del viaje en los términos ya descritos.

LA EXPERIENCIA DE VIDA DETERMINA LA VIAJERA

Antecedentes

Lo que se busca en el turismo es la distracción, la evasión, la diversión, la sensación, el placer: todas las cosas que, comúnmente, se clasifican tranquilamente en la rúbrica del exotismo. Este permite huir de lo cotidiano y de sus obligaciones, desorientarse. También debe permitir, y más aún, realizar encuentros, de otros hombres, de otras costumbres, de otras maneras de pensar y de sentir. Pero con precauciones y en condiciones que permiten realizar el encuentro sin peligro, que van amortiguando el choque de lo extraño. Mediante el exotismo, el turista busca lo otro, lo que no es, identidades diferentes de la suya y cuyo encuentro le da el sentimiento de salir de sí y lo hace creer que sabe mejor quien es.³

Cuando se aventura a hablar de un tema como los viajes, o el turismo, el mayor riesgo de la búsqueda de la primicia es caer en el exotismo, de la manera que se señala en el anterior fragmento de texto. A pesar de que en un principio los trotamundos⁴ surgieron como un quiebre con el sedentarismo de las ciudades y los modelos de vida hegemónicos, actualmente todo aquello que se revela a los estándares es asimilado por el sistema capitalista y regurgitado en una versión consumible, la cual promete al “turista” una experiencia libre de riesgos y complicaciones.

Es por ello que el turismo digerido por el sistema económico es un ente que desvirtúa el concepto de viaje que se pretende abordar en este trabajo. Con lo afirmado quiero delimitar de antemano que el acto viajero que se intenta desarrollar a lo largo de la investigación no sucumbe a la ausencia de identidad descrita por Michaud que ha sufrido la excursión contemporánea. A la par, la misma intencionalidad se ve reflejada en el trabajo artístico que se plantea, ya que en tiempos actuales, las artes y los viajes, al igual que casi todos los campos

³ MICHAUD, Yves. El Arte en estado gaseoso: *Ensayo sobre el triunfo de la estética*. México: Fondo De Cultura Económica. 2007, p. 157.

⁴ Ref. Persona aficionada a viajar y conocer países.

del conocimiento, se ven martirizados por el contexto mercantil. Pues como bien ratifica el autor del anterior párrafo, en el arte contemporáneo es usual encontrar que “todo conviene” o que los límites de las prácticas artísticas llegan a estancias irrisorias, en especial por esa desvinculación de la obra de su aura, problemática también expuesta por Gombrich en *La obra de arte en la época de su reproductibilidad técnica*.

Ahora bien, pese a que se trata de una postura muy radical de un abordaje estético a la contemporaneidad, lo cito, pues es verdad que cuando se inicia una propuesta investigativa, aún más en el campo artístico, el primer pensamiento que llega es la imposibilidad de innovar, la idea de que previamente todo está hecho, o que, como se refiere el autor, cualquier cosa puede caber en las categorías de indagación. Sin embargo, a medida que se va encaminando la búsqueda, ésta toma identidad y va mostrando su particularidad.

En razón de lo anterior, se estipula apropiada la exploración de referentes o antecedentes de trabajos que hayan puesto en cuestión las dinámicas de viaje, alejándose, preferiblemente, de ese turismo consumista descrito por Michaud, como también de aquellas piezas creativas que apelen a la innovación en materia artística con relación al tema viajero. De tal manera, las siguientes muestras son aquellas que se han decantado como las más adecuadas para demarcar el estado del arte del actual trabajo de grado:

LA FELICIDAD DE KEVIN SIMÓN MANCERA

LA FELICIDAD

El proyecto de investigación realizado en el año 2012 por Kevin S. Mancera, Maestro en bellas artes de la Universidad Jorge Tadeo Lozano de Bogotá, llamado *La Felicidad*, consiste, como el mismo autor describe, en un “peregrinaje” a distintos lugares en el territorio latinoamericano llamados “*Felicidad*”. A lo largo de la indagación geográfica se encontraron trece lugares con este nombre, de los cuales únicamente se escogieron siete. A estos sitios viaja el artista con, básicamente, libretas y cámara fotográfica, herramientas que utilizó verazmente para retratar los espacios surcados. A partir de allí, desarrolló una libreta ilustrada de cada libro, donde no habla únicamente de los lugares en sí sino de la idiosincrasia, o cómo podría decirse de las costumbres identitarias que construyen la felicidad colectiva de los países que visitó⁵.

Dicho de otra manera, Mancera, con este trabajo, ubica la felicidad de una manera metafórica, no como un sentir sino como un lugar, o más bien varios lugares, a los que decide emprender un viaje. A partir de allí, nos habla de esos espacios que se encuentran en el mapa que únicamente tienen en común sus nombres. Con ello relata que estas coordenadas a las que desea llegar son sólo excusas para emprender un recorrido en el cual se permite andar lugares no icónicos ni turísticos.

⁵ MANCERA, Kevin S. 2012 / *La Felicidad*. {En línea}. { 3 de junio de 2017} disponible en: (<http://www.volcanmudo.com/proyectos/la-felicidad/>)

En consecuencia, *La Felicidad* es un trabajo que desmiente los preceptos que se tienen del viajar arraigados por el turismo: la típica idea de que se deben visitar únicamente lugares icónicos, en los cuales toda persona debería conseguir una fotografía. Por el contrario, contrasta al evidenciar que el poder de ser afectado por un viaje reside es en el escapar, perderse, desaparecer y hablar de distintas geografías que se crean individualmente en este proceso⁶.

Es por esta razón que se ancla este proyecto como uno de los principales referentes del presente trabajo. El concepto de viaje que desarrolla el artista se remite más a una exploración y a una metodología de la deriva, la cual busca el encuentro con lo desconocido, sin más expectativa que remitirse a un lugar nuevo. Es decir, se convierte en un ejemplo de desplazamiento que no remite al consumo de lugares desenfrenado propio de la contemporaneidad, sino que, por el contrario, se aborda un deambular por lugares diversos a los que quizás nunca regrese.

⁶ MEJÍA, Gabriel. *Los límites de la felicidad*. {En línea}. { 3 de junio de 2017} disponible en: (<http://www.volcanmudo.com/proyectos/felicidad-textos/>)

LOS LOCOS VIAJEROS POR SUR AMÉRICA



Imagen principal del artículo Los Locos, Viajeros por Sur América

Fuente: <http://guiaparamochileros.com/proyecto-de-viaje-por-suramerica/>

Otro trabajo que he encontrado a lo largo de mi investigación es *Los Locos, Viajeros Por Sur América*, realizado por Isabela Montaña Sanint, comunicadora social con énfasis en producción audiovisual de la Universidad Javeriana Pontificia de Bogotá. Este trabajo de grado sobre el viaje parte de la idea de realizar un documental acerca de los mochileros, que paulatinamente va adquiriendo una perspectiva etnográfica. Pese a que es una investigación que va más ligada al campo documental, es importante rescatarlo como referente principalmente por su acercamiento al estudio de campo, además de la reflexión que suscita respecto de las experiencias vividas y el valor humano. También es significativo observar que es realizado por una mujer viajera que muestra desde su mirada personal lo que fue el viaje para ella.

Así pues, se trata de un proyecto audiovisual que retrata, a partir de un viaje individual, la colectividad que se genera en el mundo viajero. Es decir, rescata el componente colaborativo dentro de los grupos espontáneos y efímeros que se van generando a lo largo del camino. Con ello enseña que el nomadismo es una forma de vida que se caracteriza principalmente por reunir a quienes la practican. Dentro de la producción resultante del proyecto es evidente su interés por la

otredad, ya que no existe una voz extradiegética que hable sobre las imágenes que va proyectando, sino que en su lugar hay varias voces propias de quienes la acompañaron, música y sonidos.

Por otro lado, las imágenes y relatos presentados se van entrelazando a partir de varias categorías en las que decanta Montaña la dinámica viajera: La locomoción, malabares, artesanías, viajes psicodélicos y música. Esas cinco partes en las que se encuentra estructurado el documental son presentadas por las circunstancias que han surcado los relatores de la historia. Hablan de lo fundamental que se necesita para vivir viajando, no sólo por ocho meses sino, quizás, por toda la vida. Pero lo más rescatable de todo es el reconocimiento de la necesidad de la colectividad⁷.

Debo rescatar que tomo como referente el trabajo de Montaña por ser un proyecto de grado que se arriesgó a apostar por una temática tan aventurada como hablar sobre “viajes”. Más aun, por ser su protagonista una mujer que ha emprendido un trayecto en solitario, lo que le ha permitido cambiar su forma de ver el mundo, la ha enriquecido cultural y humanamente. Así pues, a su regreso, el material anecdótico lo ha estructurado de tal forma que ha conseguido contar la historia de su viaje en un documental que sirve de inspiración en los medios, para que muchas otras mujeres también emprendan su ruta.

⁷ MONTAÑO, Isabel. *Los locos, viajeros por sur américa*. {Archivo de video} (20 de julio de 2014). Disponible en: (https://www.youtube.com/watch?v=MhqAl_L9RfM) (22:17 min)

DIARIO DE MOTOCICLETA



Fotografías de la primera edición de la publicación del Diario

Fuente: <http://plataforma.miniteca.org/mateo>

El trabajo expositivo realizado por Mateo López⁸ corresponde a una colaboración propia de sus capacidades entre lo artístico y lo arquitectónico. *Diario de motocicleta* realizado en el año 2007, abarca un recorrido entre Bogotá, Cali y Medellín, que se retrata de manera gráfica, o por medio de “dibujitos”, como él mismo lo enuncia. López, en su diario, capta un viaje en el que ha decidido tomarse el tiempo de conocer los municipios que se encuentran en el camino entre ciudad y ciudad. En ello propuso como método viajero alargar un tramo, que puede llevarse a cabo en máximo unos tres días, a una semana, con el fin de dedicarle el tiempo adecuado a cada uno de los lugares por los que pasaba, absorbiendo todo tipo de imágenes que pudieran ilustrar detalladamente los parajes que hizo⁹.

Como método, el artista posibilitó su quehacer plástico gracias a un conjunto de herramientas fotográficas y pictóricas al que llamo “Taller portátil nº 25”, el cual consistió, junto con su pequeña y antigua Vespa, en dos cambios de ropa, música, cámara fotográfica, trípode, cuadernos de dibujo y una cámara lúcida¹⁰.

⁸ Artista de la universidad de los Andes de Bogotá, y Arquitecto de la Universidad Pontificia Javeriana de Bogotá.

⁹ GALERÍA JENNY VILÁ. *Diario de Motocicleta*. {En línea}. { 4 de junio de 2017} disponible en: (<http://jennyvila.com/2007/05/diario-de-motocicleta/>)

¹⁰ Es un dispositivo óptico usado por artistas como ayuda para dibujar. Fue patentado en 1806 por William Hyde Wollaston.

En esta especie de cartografía que resulta del viaje se contextualiza al espectador de una de las tantas formas que pueden existir para construir una bitácora y contar las peripecias de un recorrido. Quiere, al tiempo, explicar que dentro del trazo artístico no existen únicamente tránsitos mentales sino también físicos, los cuales son igualmente valorables.

Es por lo anterior que he tomado el trabajo-deriva de Mateo López como referente, no exclusivamente por la cercanía con la presente investigación, sino por la dinámica expositiva que maneja el artista, donde ubica el resultado gráfico gestado en compañía de los procesos e instrumentos que la posibilitaron. Ejemplo de ello, la exposición que tuvo lugar en el 2007 en la galería Casas Riegner en la cual decidió introducir a la sala su propia motocicleta, proponiéndola como objeto fundamental dentro del lineamiento creativo¹¹.



Diario de motocicleta. Vista de la exposición en la Galería Casas Riegner ©Mateo López, 2007

Fuente: <http://www.lugaresdetransito.net/blog/mateo-lopez>

¹¹ LUGARES EN TRANSITO. *Mateo López*. {En línea}. { 4 de junio de 2017} disponible en: (<http://www.lugaresdetransito.net/blog/mateo-lopez>)

MARCO TEÓRICO

Para hablar del viaje desde un campo conceptual, aún más desde la delimitación temática que determina el objetivo general del vigente trabajo, se estructuró irrevocable la implementación de cuatro categorías en las cuales se sintetizaron los principales ejes temáticos tanto del desarrollo teórico como de la formalización práctica: viaje, motocicleta, mujer o perspectiva de género y cambio personal. Tales categorías se generan en pro de ordenar esquemáticamente el material encontrado durante la evaluación del estado del arte de la investigación. Así bien, no se trata de encajar el desarrollo bajo cada uno de los términos mencionados, sino considerarlos una guía, sin dejar de lado que entre ellos hay una conexión previa.

Viaje: su relación con el arte y la estética

[...] en todas las épocas, andar ha producido arquitectura y paisajes, y que esta práctica casi olvidada por completo por los propios arquitectos, se ha visto reactivada por los poetas, los filósofos y los artistas, capaces de ver aquello que no existe y hacer que surja algo de ello.¹²

Antes de entrar de lleno en el tema del viaje, hay que hacer primero un recuento histórico de los orígenes del mismo, acercándonos, como bien se señala en el anterior párrafo, desde las relaciones más primitivas que ha tenido el hombre con la intervención en el paisaje y la generación de arquitecturas. Por tanto, no se puede hablar de viajar en un contexto actual sin desarrollar primero el concepto de “caminar”, siendo éste definido como la acción de atravesar el espacio que nos permite a los seres humanos habitar el mundo.

Es por esta razón que se formula necesario hacer una revisión de la obra de Francesco Careri, quien desarrolla de manera amplia la temática de desplazamiento en su libro *Walkscape: Caminar como práctica estética*. El autor, al hablar del andar como un arte que se enmarca en el entorno, brinda las bases necesarias para manifestar la naturaleza nómada del ser humano, y de qué

¹² CARERI, Francesco. ob. Cit., p. 14.

manera en la actualidad, en un contexto que busca borrar cada vez más la escisión entre arte y vida, verbos como: atravesar, abrir, reconocer, descubrir, atribuir, comprender, inventar, asignar, bajar, subir, trazar, dibujar, hollar, habitar, visitar, explicar, recorrer, percibir, guiarse, observar, escuchar, celebrar, navegar, husmear, acceder, encontrar, albergar, medir, captar, poblar, construir, encontrar, recoger, no recoger, espiar, perseguir, interaccionar, entre otros; entran a ser parte de la historia del arte, convirtiéndose en un instrumento estético útil para la descripción de esos espacios y experiencias que se viven cuando se transita el paisaje contemporáneo.

Retomando la revisión histórica planteada, caminar, en el principio de la humanidad, fue el mecanismo de traslado que permitió la fisionomía para corresponder a las necesidades primarias, pero una vez satisfechas, el andar se convirtió en la primera forma de intervención estética de la naturaleza. Las modificaciones iniciales correspondieron a articular al paisaje objetos escultóricos y arquitectónicos que sirvieron de herramienta para la denotación de caminos, lugares o espacios que fueron generados por el ser humano a la par del desarrollo socio-cultural. En este sentido, el arquetipo del recorrido ha estado implícito a lo largo de la evolución del ser humano y en todas las culturas. Incluso los egipcios le dieron un nombre que equivalía al *eterno errar* o errabundar.

En cada etapa de la historia que conocemos ha estado presente el errar, el cual es el ancestro primitivo del concepto de viaje (la diferencia la aclararé más adelante). Desde que los primeros nómadas cruzaron el estrecho de Bering, pasando por las peregrinaciones económicas y religiosas de la Edad Media, los descubrimientos del Renacimiento Europeo como el astrolabio o la brújula, el conocimiento del océano en razón de ello, los viajes del romanticismo, hasta los planes turísticos contemporáneos, es evidente que de alguna manera en cada época la raza humana ha recurrido a desplazarse por el mundo, dependiendo de las necesidades generadas por el momento histórico.

En la actualidad, las personas se trasladan de un lugar a otro, sea de Australia a Latinoamérica, o de la Patagonia a Asia, por cualquier cantidad de razones. La modernidad proporcionó la tecnología necesaria para poder remitirnos casi a

cualquier punto cardinal en el globo. De hecho, ya ni siquiera hay que desplazarse físicamente, pues la imagen ayuda a que conozcamos lugares en su aspecto. El internet y Google Maps ya casi nos permiten conocer el mundo en tiempo real, sólo restan algunos detalles por perfeccionar. Puede que sea una posición un poco exagerada, no obstante, haciendo un análisis de la imagen, acorde con Benjamín, o de la experiencia, retomando a Michaud, el capitalismo ha secularizado de intereses previos la manera en la que nos desplazamos por el mundo, y ha dado paso a la hiper-estetización de la misma experiencia, otorgando la oportunidad de conocer el globo bajo total comodidad¹³.

Pese a la radicalidad de la consideración del viaje contemporánea, estudiosos, como la bióloga y maestra en artes italiana Mariapaola Piscitelli, muestran otra cara muy sensible del mismo. En uno de sus más emblemáticos ensayos, *Del viaje al arte*, la autora desarrolla el tema del viaje en relación con el ámbito estético y las artes desde una postura positiva: “El sentido profundo del viajar reside en el espíritu poético y curioso del viajero, en el descubrimiento, en su natural disposición a confrontarse con todo lo que es nuevo, en su vivir las experiencias con todos los sentidos”¹⁴. De este modo, se evidencia la acotación de lo que significa ser viajero o el significado de viajar dentro del corpus teórico abordado por Piscitelli, denotando, al igual que Careri, la tradición nómada del ser humano. Sin embargo, Piscitelli enfatiza en el hecho que emigrar no implica ser viajero, para serlo hay que estar más cerca de la creatividad, de ese impulso, de la pasión que implica enfrentarse al mundo, querer conocer lugares, exponerse con todo lo que se es ante las circunstancias que presenta el camino a recorrer.

Allí la curiosidad determina el factor diferencial entre un turista quien únicamente sale en búsqueda del consumo desenfrenado, de aquel viajero que considera la dinámica de viaje como un instrumento de conocimiento empírico. De esta manera, el arte de viajar se convierte en un estilo de vida, de hecho, el mismo acto en sí es una metáfora de la vida, puesto que existe un inicio y un final, se

¹³ MICHAUD, Yves. ob. Cit., p. 155.

¹⁴ PISCITELLI, Mariapaola. *Del viaje al arte*. paperback nº 8,2012, ISSN 1885-8007, p. 2 {En Línea} {revisado: Junio 15 de 2017} En Internet: {<http://www.paperback.es/articulos/piscitelli/viajar.pdf>}

trata de un movimiento cíclico donde la existencia vuelve a tener principio. Es por esto que se dibuja la importancia de señalar la trascendencia del viaje en el psiquis humano, es decir, se considera que, con cada experiencia, la persona que retorna no es la misma; es como una serpiente, un ser que se ha desprovisto de su recubrimiento previo y ha generado una nueva piel, la cual corresponde a una nueva manera de percibir el devenir. Así pues, el viajero del que habla Piscitelli es un artista en espíritu, puesto que por medio del camino se va armando de las capacidades sensitivas y creativas propias de quien crea piezas de arte. Sin embargo, no todos los recorridos albergan un cambio de piel transcendental, solamente traen una recompensa moral aquellos en los cuales se pone todo lo dado por cierto en juego.

Diarios de viaje

En continuación con el aporte de Mariapaola Piscitelli, su obra nos remite, mediante un hilo conductor temático, hacia los diarios de viaje, o las bitácoras, presentadas como respuesta a la necesidad, que se genera a partir de la experiencia estética de los viajeros y artistas, por plasmar memorias de los itinerarios transcurridos. Es por la misma razón que resalta que tales escritos significan el primer acercamiento entre el viaje y la creatividad artística. En las palabras de Piscitelli:

Los diarios de viajes permiten donar permanencia y cuerpo a reflexiones evanescentes y destinadas a perderse. Las páginas de viaje están cargadas de temporalidad, ramadas de caducidad, ya que son el retrato de un momento concreto, de una realidad momentánea y desaparecen rápidamente, se escapan como una expresión que se dibuja en un rostro y de repente desvanece¹⁵.

Los diarios de viaje, *sketchbooks*, *carnets de voyage*, diarios gráficos, o como les decía Le Corbusier “cuaderno de procura paciente”, se tratan de un retrato de lo que sucede durante cualquier tipo de viaje realizado casi en tiempo real. Estas memorias, que combinan todo tipo de material anecdótico, en la mayoría

¹⁵ *Ibíd.*, p. 3.

de los casos no son escasamente un producto que surge del viaje, sino que se estructuran como la razón del viaje en sí. Cuando se inicia con la tarea de plasmar un recorrido, el viajero o la viajera se inserta en una dinámica que le proporciona un diálogo tanto con el entorno exterior, como un viaje al centro de sí mismo. En palabras de la autora que se ha venido abordando, Piscitelli, consiste en una *geografía personal*, o, dicho de otra manera, hay dos lineamientos que se desarrollan dentro de la estructura del diario: una parte objetiva, donde se busca ilustrar fielmente el contexto visitado, y otra parte que corresponde a la mirada subjetiva, la cual usualmente se muestra como un diálogo entre lo que se observa externamente y la memoria o las vivencias que suscita el presente.

Otro aspecto importante de resaltar es la narrativa de las bitácoras. El viajero o viajera plasma su día a día en primera persona, comúnmente como si se dirigiese a un lector en particular. Así se trate de escritura, dibujos o ilustraciones, siempre habrá un carácter evolutivo que demuestra el cambio personal que afronta quien emprende un camino. Tal enriquecimiento, podría decirse espiritual, es evidente en el discurso que se va edificando a partir del ejercicio con la pluma. Cuando leemos un diario viajero, nos vamos permeando de la identidad que va tomando el protagonista. En *Notas de viaje: Diario de motocicleta*, es extremadamente visible de qué manera *El Che* va formulando su posterior ideología revolucionaria a medida que va ascendiendo de sur a norte en el territorio latinoamericano¹⁶.

Igualmente es válido señalar *En El Camino* de Jack Kerouac¹⁷, donde el autor no habla de una ruta tan lineal como el anterior libro citado, sino que se trata de un entramado de distintos viajes y personajes que paulatinamente fueron transformando al protagonista (el alter ego de Kerouac) en un ser menos inocente y más versado en la vida. En el libro se esbozan las diversas rutas trazadas por Estados Unidos, se narra la vida de Sal en compañía de quienes

¹⁶ GUEVARA, Ernesto. Diarios de motocicleta. -1ª Edición. Buenos Aires: Planeta. 2004.

¹⁷ KARMITZ, Nathanael (producción), SALLES, Walter (dirección). (2012) *On the road* {Cinta cinematográfica} Estados Unidos: Dreamworks

se convirtieron en grandes figuras de la generación beat: Neal Cassady, Allen Ginsberg, William Burroughs, y el mismo Keroua.

El dibujo, la curiosidad y el detalle

Al encontrarnos en conexión con un lugar y nuestra curiosidad puesta en el espacio que nos rodea, empezamos a cuestionarnos por las cosas más simples que podemos llegar a observar o percibir. En este punto crucial es cuando el genio creativo se lanza a registrar esos pequeños y efímeros instantes. La mirada que se tiene que poseer para dibujar implica calma y sumo detalle, pues cada vez que se mira para hacer una pincelada nueva, aquello que se retrata se va quedando tatuado en la memoria. Cada rasgo que se imprime en el papel, o sobre la superficie que se utilice, es producto de una percepción atenta y una curiosidad infantil.

Al paso que se va avanzando en el viaje, la forma de ver el mundo se va agudizando. Los diarios ilustrados, por tanto, son herramientas pedagógicas que educan la mirada, tanto así que no exclusivamente en materia artística son usados. Desde la ingeniería hasta las ciencias naturales, sea en educación básica o universitaria, los viajes para estudio de campo generan conocimiento haciendo uso primordial de las bitácoras, casi siempre acompañadas de gráficos y dibujos.

Así pues, en la historia del arte es uno de los ámbitos en los que mayormente se evidencia la necesidad de registrar las experiencias viajeras mediante técnicas artísticas. Ello es manifestado verazmente a partir de artistas como Paul Klee, August Macke y Louis Molliet, quienes al viajar a Tunéz escribieron sus experiencias en bitácoras a la vez que las acompañaban de material pictórico, usualmente acuarelas, por la docilidad de la técnica para captar la luz, como bien lo hicieron los impresionistas, cristalizando el instante. Delacroix, asimismo, escribió sobre su experiencia en Marruecos, y su necesidad de capacidades infinitas para poder describir a cabalidad lo que él podía percibir *in situ*. Gauguin, es otro ejemplo del artista con espíritu romántico que buscaba salirse de su entorno europeo en búsqueda de un cambio, tanto externo como interno, en un entorno tropical. Otros artistas que se dejaron seducir por el nomadismo fueron

Kandinsky y su visita al Norte de África, Emile Nolde y su tramo por Asia, Max Pechstein a las islas Palaos, China e India, Lasar Segall a Brasil, Jean Dubuffet a Argelia¹⁸.

Viajar un acto necesario para la historia que conocemos

La historia de la Humanidad es la historia de los desplazamientos, de los viajes. Ningún pueblo ha ocupado desde el principio el territorio en el que hoy se asienta y donde ha colocado sus fronteras. Ninguna gran cultura es producto de una evolución exclusivamente interna. Por el contrario, la historia de la civilización es la del contacto entre unos pueblos y otros. Los avances tecnológicos y sociales se deben, fundamentalmente, a la incorporación de elementos externos con los que se entra en contacto gracias a un viaje. Es imposible imaginar el devenir de la Humanidad si las sociedades no hubieran enviado a sus marinos y exploradores a tomar contacto con otras culturas, bien para comerciar con ellas, bien para conquistarlas e incorporar aquellos elementos nuevos que ayudaban a mejorar su calidad de vida, bien por humana curiosidad y deseo de conocimiento¹⁹.

Arnalte en el anterior párrafo define, muy cercano al pensamiento de Careri, la traslación o el nomadismo como fenómenos intrínsecos de la raza humana. Una necesidad antropológica de locomoción que en cada cultura o civilización se ha visto motivada sea por razones económicas, sociales, culturales, políticas, entre otras. No obstante, ello no significa que las movilizaciones sean siempre masivas como los éxodos desencadenados por el antisemitismo, o la reubicación de gran cantidad de pueblos por los procesos colonialistas o neo-colonialistas. En la mayoría de los casos, las peregrinaciones que han encaminado el rumbo de la historia como la conocemos hoy provienen de hazañas individuales, de personajes puntuales que, a través de sus experiencias, han influenciado a

¹⁸ PISCITELLI, Mariapaola. *Op. cit.*, p.6.

¹⁹ ARNALTE, Arturo. *Grandes viajeros que cambiaron la historia*. Actis Producción, S. L., 2008, p. 7

generación tras generación, han descubierto terrenos sin precedente o se han enriquecido culturalmente por medio de la otredad.

Haciendo un recuento cronológico, teniendo en cuenta el texto de *Grandes viajeros que cambiaron la historia* (2008) de Arturo Arnalte, uno de los primeros viajeros que influenció al mundo occidental como consecuencia de sus trayectos fue el griego Heródoto, intelectual nativo de la costa jonia quien transitó el mundo conocido hasta momento, retratando el aprendizaje adquirido tras su aventura en la “Historia”, redactada en el siglo V a. C. Podría decir que su equivalente en oriente fue el tangerino Ibn Battuta, de quien conocemos sus heroicidades gracias a *Rihla* (diario de viaje)²⁰, donde se plasmó el sentido de sus travesías por todo el mundo musulmán, a la vez que relataba un gran momento de esplendor de la cultura islámica. Marco Polo fue otro hombre insigne que influenció su época al encontrar la ruta a India bordeando el tapón islámico, acto que motivó profundamente la realización del viaje que quizá más impactó en la historia occidental: el descubrimiento de América. A pesar de las consecuencias del arribo de Colón por error al continente americano, es necesario reconocerle como uno de los viajeros más decisivos de todos los tiempos- no por haber sido un explorador o navegante excepcional, sino por lo determinante de su descubrimiento.

Continuando esta línea de descubrimientos determinantes para el mundo que surgieron a partir de un viaje, tiempo después de la suertuda gesta de Colón, Magallanes y Elcano emprendieron la primera expedición que pretendía la circunnavegación del mundo (1519–1523)²¹, demostrando de manera experimental la redondez de la tierra que muchos años había sido negada, en especial por la religión. Así, trastocando por completo la concepción del mapa terrestre y re-direccionando las materias de estudio como la navegación, la geografía, la astronomía, entre otras.

Yendo un tanto más al norte del mapa, otra figura significativa que tornó de alguna manera la dirección de la historia fue Pedro I, El Grande (1672-1725), zar

²⁰ *Ibíd.*, p. 8

²¹ *Ibíd.*, p. 9

de Rusia. Un trotamundos quien, antes de acoplarse por completo a su cargo de zar, durante su juventud, se dedicó a la navegación y la construcción de barcos, conociendo a mercaderes europeos con quienes tuvo tanto un acercamiento a los avances de occidente, como una educación militar y política. Ello implicó un cambio radical durante su gobierno posterior, creando la relación de Rusia con occidente.

Por otro lado, remitiéndonos ahora al sur del mapa, nos encontramos con el continente africano y la dolorosa travesía vivida por su población tras la conquista de América. El éxodo provocado por los españoles no tuvo precedente. Los africanos nunca lograron regresar a su costa, excepto uno de los más tenaces viajeros y luchador por los derechos de libertad de sus coterráneos, también líder del movimiento abolicionista del siglo XVIII, Olaudah Equiano²², conocido también como Gustavus Vassa. Fue el único esclavo negro que logró retornar a las costas de lo que hoy es Nigeria, Ghana, Angola, El Congo, etc., además de embarcarse por gran parte del globo. Surcó las playas estadounidenses, las plantaciones de las Antillas, los icebergs de Groenlandia, la Costa Azul (Francia) y Los minaretes de Esmirna (Turquía). Al llegar a Inglaterra se encargó de escribir su autobiografía y las proezas de sus itinerarios, lo que lo llevó a tener fama y voz para luchar por sus derechos.

Ahora bien, los viajes para la ciencia fueron también decisivos, siendo en ella su mayor representante Darwin. El biólogo se inscribió durante cinco años en la tripulación del *Beagle* partiendo desde Plymouth en 1831²³. Esta expedición permite al joven científico desarrollar su más destacado trabajo: la teoría de la evolución, la cual da a luz a partir del examen minucioso de las diferencias existentes en las mismas especies habiendo crecido en distintos ambientes. Tal formulación teórica, gestada a partir de un viaje, conmocionó al mundo de las ciencias naturales al igual que la religión, ya que puso en desuso los pasajes de la Biblia donde hablaban de la creación del mundo y de la humanidad.

²² *Ibíd.*, p. 10

²³ *Ibíd.*, p. 11

En este punto, luego de haber expuesto distintos ejemplos de viajes y viajeros determinantes para el mundo contemporáneo, es propio resaltar el papel de la mujer como viajera, pues a pesar de las limitaciones del género femenino a lo largo de la historia que conocemos, existieron mujeres con gran tenacidad que se atrevieron a desafiar los estigmas impuestos para ella en cada época:

La bicicleta fue para las mujeres un símbolo de su liberación, en especial para Annie “Londonderry” Cohen Kopchovsky, quien se convirtió en la primera mujer en realizar un viaje alrededor del mundo en este medio de transporte. En 1894 partió desde Boston, con el propósito de ganar una apuesta que había entablado con los dueños de la compañía de agua manantial Londonderry Lithia. Surcó las tierras Francesas, Oriente Medio, Sur de Asia, China y Japón, hasta regresar de vuelta a Chicago. En un principio Londonderry aceptó el reto por necesidades económicas, pero lo que no sabía era que con esta hazaña la joven iba a demostrar las capacidades que tenían las mujeres ante el mundo, además de ayudar a la emancipación de éstas, inspirando a muchas a coger su bicicleta y emprender ruta²⁴.

En el campo de la aviación, Amelia Earhart fue una importantísima figura, y una de las mujeres más tenaces de la historia. Se trató de la decimosexta mujer en recibir la licencia de piloto en Estados Unidos. En 1928, asimismo, se convirtió en la primera joven en cruzar el Atlántico en aeronave, a partir de allí empezó a generar espacios para la inclusión de mujeres en la aviación. Posteriormente, tras recorrer Estados Unidos y Europa, se propuso a realizar una travesía sin precedente a través del Pacífico, recorriendo el mundo siguiendo la línea ecuatorial. Tristemente, no logró finalizar su propósito, y desapareció misteriosamente en el océano.

Otra mujer ejemplar fue Valentina Vladimirovna Tereshkov, obrera en una fábrica textil y paracaidista aficionada, que en 1963 se unió a la tripulación del Vostok 6,

²⁴ BLICKENSTAFF, Brian. Annie Londonderry, la feminista que cruzó el mundo en bicicleta. {en línea}, 27 de septiembre de 2016 {revisado 6 de setiembre de 2017}. Disponible en Internet: {<https://sports.vice.com/es/article/nzx7ab/annie-londonderry-feminista-vuelta-mundo-bicicleta> }

lo cual la llevo a ser la primera mujer y civil, que ha llegado al espacio. Seleccionada entre más de cuatrocientos aspirantes, su estancia en el espacio transcurrió en tres días donde completó cuarenta y ocho órbitas alrededor de la Tierra. Póstumo a su gran aventura fue incorporada de manera honoraria a la Fuera Aérea Soviética²⁵.

Para el montañismo, Junko Tabei fue lo que representó Amelia para la aviación. Mujer de nacionalidad japonesa que se dedicó toda su vida al ascenso, iniciando desde los diez años. Fundó el grupo de mujeres escaladoras en su universidad y, posteriormente, el club de montaña para mujeres en Japón en 1969. Junto con su pareja ascendieron al monte Fuji y otras varias cimas en los Alpes. Para el año 1975 se conformó un grupo de mujeres para subir al monte Everest, de las cuales la única que finalizó a cabalidad todas las estaciones fue Tabei. En su travesía recorrió las mismas rutas tomadas por el primer escalador en retornar vivo de la misma travesía, Edmund Hillary y su *sherpa* (habitante nativo) Tenzing Norgay.

De este modo, es factible apreciar de qué manera los viajes que han emprendido estas obstinadas personas representan un cambio radical en distintos ámbitos epistémicos del ser humano. Con ello justifico de manera más amplia, con distintos ejemplos, la necesidad antropológica por acrecentar las fronteras, por iniciar aventuras y retos que impliquen fortaleza, capacidad de adaptación y tenacidad. De igual forma es evidente y destacable la necesidad intrínseca de los grupos humanos por conquistar nuevos terrenos, colonizar nuevas tierras, que, apartándonos de lo moral, nos han llevado a ser lo que somos hoy.

Del andar al rodar como acto estético

Hemos escogido el recorrido como una forma de expresión que subraya un lugar trazando físicamente una línea. El hecho de atravesar, instrumento de conocimiento fenomenológico y de interpretación simbólica del territorio, es

²⁵. SIDDIQI, Asif A. Transcripts give new perspective on Vostok-6mission: The first woman in Earth orbit. Spaceflight Vol 51 January 2009.

una forma de lectura psicogeográfica del territorio comparable al *walkabout* de los aborígenes australianos.²⁶

Al acercarse a un tema como el viajar, desde una perspectiva artística, la primera pregunta que surge es qué análisis posible en términos estéticos se puede hacer de un hecho como recorrer de un punto A un punto B. Esta respuesta podemos encontrarla retomando de nuevo a Careri, quien explica desde lo más simple y primitivo del significado de un acto como el andar hasta la connotación actual que ha tenido ese mismo acto en relación con el arte moderno y las vanguardias.

Acorde con la cita anterior, el andar es una necesidad propia del hombre para la supervivencia, como ya había mencionado anteriormente. En consecuencia, cuando el ser humano empieza a surcar el paisaje que lo rodea hay presente un cambio interior y exterior, con esto quiero decir, una acción simbólica donde se está afectando la percepción del mundo de manera individual, a la vez que se modifica físicamente. Por tanto, el caminar se estableció históricamente como la primera acción estética que tuvo el ser humano, dada por medio de la locomoción, la cual ha permitido leer las relaciones que tienen las personas con su entorno desde tiempos pretéritos hasta la actualidad.

El caminar está presente en todos los contornos de la vida. Para la literatura y las artes el desplazamiento ha sido motivo de inspiración, razón de numerosas novelas, cuentos u obras de arte. Así pues, la estética, siendo una materia relativamente nueva, se ha encargado en tiempos modernos y en la contemporaneidad de abordar el andar propiamente desde un contexto urbano, considerándolo equivalente a una intervención que contiene en su esencia el acto creativo fundamental que ejecutaron los primeros humanos.

Acorde con Careri existen tres momentos dentro de la historia del arte moderno en las cuales el transitar se ha apreciado no únicamente como excusa creativa, sino que ha sido un acto estético en sí. La primera se trata de la transición del dadaísmo al surrealismo entre los años 1921 y 1924, la segunda corresponde al paso de la internacional letrista a la internacional situacionista de 1956 a 1957, y

²⁶ CARERI, Francesco. Op. Cit., 2009, p.11.

por último, el transcurso del minimalismo al Land Art en 1966 y 1967. Para *Dadá*²⁷ el recorrido significaba un acercamiento a la ciudad desde lo más banal cercano al caos social de Robert Smithson, para los surrealistas la misma ciudad era un espacio onírico propio del inconsciente, equiparable a la lúdica y nómada ciudad de los situacionistas. Cada manera de observar la urbe implicaba para las diferentes corrientes artísticas una manera de errabundeo que generaba islas en un océano, es decir, se iban generando espontáneamente espacios transitorios a través de geografías empíricas independientes.

En 1921, *Dadá* inicia sus recorridos programando visitas a lugares reconocidos de las ciudades como New York o Zúrich. Estos artistas encontraron en el caminar una forma del azar similar a la escritura automática, para ellos también involucro una superación del arte, podría decirse un anti-arte, el cual tuvo importante influencia en los movimientos posteriores. Es relevante además mencionar que a través de estos experimentos del errar se forja la teoría de la *deriva* de Guy Debord, donde estudia la misma como una técnica de pasos ininterrumpidos a través de ambientes diversos con la cual se busca reconocer y experimentar con la psicogeografía y la pedagogía que puede establecerse durante un viaje²⁸. Tanto los letristas como lo situacionistas retoman la imagen de la ciudad basada en la deriva, los primeros la convierten en una dinámica lúdico-creativa que permite la generación de ambientes y/o espacios de convergencia social, los segundos proponen una ciudad nómada desde una perspectiva arquitectónica.

Ya para la segunda mitad del siglo veinte el tema tiene un punto de viraje que ubica la mirada en la naturaleza y la manera en que los artistas emergentes la modificaban estéticamente. A esta corriente creativa se denominó *Land-Art*, y tal como su nombre lo enuncia, se trató de una convergencia entre el arte y la tierra, en la cual se reunieron los orígenes del paisajismo y ciertos principios arquitectónicos que permitieron la construcción de intervenciones preferiblemente en espacios naturales. El andar para este movimiento artístico

²⁷ El dadaísmo es un movimiento artístico creado con el fin de revolucionar las artes que surgió en 1916 en el Cabaret Voltaire en Zúrich.

²⁸ INTERNACIONAL SITUACIONISTA, vol. I: La realización del arte, Madrid, Literatura Gris, 1999.

tuvo igualmente relevancia, puesto que de la misma manera que para los Dadá, los letristas o situacionistas, para el *Land* se destacó como una forma de praxis artística autónoma despropiada de la escultura. Obras como *Line Made By Walking* de Richard Long, una línea recta dibujada sobre el prado, o *A tour of the monumentos of Passaic* de Robert Smithson, un viaje a los espacios vacíos de la periferia contemporánea, son ejemplo del poder intervención del caminar y la manera en que el arte puede apropiarse de este tipo de acciones.

Como resultado, estos tres momentos históricos concibieron un acervo teórico que puede ser aplicable no sólo al caminar o al andar, sino a cualquier tipo de desplazamiento. En tal sentido, rodar sobre una motocicleta también entra a ser parte de esta clase de acciones autónomas que causan un cambio en el paisaje y en la percepción individual. Añadiendo a ello el vínculo que se genera con el aparato que permite que tenga lugar el movimiento, con el cual también se articula una relación estética, una apropiación de un objeto industrial al que se le atribuye una personalidad, incluso un nombre, lo cual lo abstrae de ser una maquina más en serie, y lo plantea como una posesión con esencia propia.

El Che, la literatura, el movimiento beat y la motocicleta

Aunque *Diarios de Motocicleta* de Ernesto Guevara no sea un referente teórico en el sentido estricto de la palabra, considero que es destacable como bitácora de viaje y motivo de inspiración del presente trabajo, al mismo tiempo, que es uno de los primeros diarios que tuvo como protagonista una motocicleta surcando tierras sudamericanas.

Tras tener claro el interés detonante de la actual investigación, uno de los primeros retos que se plantearon fue encontrar referentes o textos que tuvieran presente la relación entre los viajes y la motocicleta. El primer texto con el que me topé y quizás uno de los pioneros en este tipo de literatura “motoviajera” fue el diario de El Che Guevara y su amigo Alberto Granados. Un libro que relata un tramo de la vida de una de las más elementales figuras revolucionarias que ha tenido la historia, donde se cuenta de qué manera un viaje, por simple que parezca, cambia por completo el rumbo de una persona, en este caso,

propiciando la concepción de posturas políticas e inclusive ser de alguna manera motivo de una revolución.

El “Che” no siempre fue El Che. Antes de ser apodado en Chile por su nacionalidad argentina con tal expresión, parte de su dialecto, y antes de ser el hombre revolucionario que triunfó en Cuba, él fue un simple estudiante de medicina que tuvo el sueño de viajar por todo el territorio Latinoamericano en compañía de su amigo Alberto Granados, a bordo de la motocicleta “La Poderosa II”.

Surgió como un viaje inesperado, lleno de eventos no previstos. Fue uno de esos viajes que en realidad enriquecen a las personas, donde las experiencias no se encuentran mediadas, donde todo escasea excepto las ganas de seguir. Iniciaron en Argentina en su moto un poco destartada por carreteras distantes en aspecto a las actuales. Es por esta razón que su máquina únicamente los pudo acompañar hasta Chile. Aun así fue gracias a ella que tuvieron el primer impulso y la fiereza de salir del país.

Al principio, El Che escribe en su diario acerca de momentos de risa, de personas amables quienes los ayudan, de esas mentiras piadosas que determinaban usar para conseguir techo y comida. Pero, paulatinamente, ese tinte jocoso se fue convirtiendo cada vez más en una observación más seria del contexto social que surcaban por cada pueblo que visitaban. En especial, Perú puede decirse que fue el territorio que más impactó y cambió al Che para siempre. Ya nuestro joven no era el mismo que había salido tiempo atrás de su nación madre. Ahora era un hombre transformado con un propósito claro: combatir la injusticia con la que se había encontrado en el territorio de América Latina. Dejando como enseñanza también que un viaje siempre es una metáfora de renacimiento, de cambio personal, que al tocar a una sola persona, puede tornar por completo el futuro de una sociedad.

Los 60's y los viajes

En los años 60's en Estados Unidos se empezó a germinar un ambiente críticamente tenso. La Segunda Guerra había acabado, no obstante, el conflicto

se perpetuaba con el enfrentamiento de las nuevas potencias mundiales: La Unión Soviética y Estados Unidos, en la Guerra Fría. Frente a este contexto, las nuevas generaciones, cansadas de vivir entre contiendas, empezaron a unirse y manifestarse en contra de las instituciones y los gobernantes. Dentro de todo ese panorama nacieron movimientos de protesta en contra de la guerra de Vietnam, en rechazo a la invasión de tropas soviéticas a Checoslovaquia, el movimiento de Mayo del 68, entre otros. Las implicaciones socioculturales que tuvieron tales manifestaciones determinaron el nacimiento de una juventud que se negaba a ir a la guerra, con intereses primariamente enfocados hacia el humanismo, el rechazo de los valores clásicos estadounidenses, el uso de las drogas, la liberación sexual, la liberación femenina y la filosofía oriental.

Los escritores pertenecientes a la Generación Beat son las figuras insignes de la rebeldía de la década de los sesentas. Los más renombrados fueron Allen Ginsberg, William Burroughs y Jack Kerouac, todas figuras excéntricas, que durante su vida y su producción literaria se ven constantemente relacionados con el concepto de viajar, tanto físicamente como a través de las drogas y la religión. Burroughs, por ejemplo, fue el más *yonkie* de sus compañeros, su vida transcurrió convulsa y desordenada, conteniendo muertes que lo impulsaron a trasladarse a Sur América, donde conoció el yagé y la ayahuasca. Por medio de estas experiencias extrasensoriales empezó a tener correspondencia con Ginsberg, la cual fue usada posteriormente por Lawrence Ferlingetti para publicar *Yage Letters* en 1966. También se refugió en Tanger, donde escribió *Naked Lunch*. Estando en Marruecos fue rescatado por Kerouac y Ginsberg, ya que estaba acabando con su vida por el abuso de sustancias psicoactivas²⁹.

Allen Ginsberg, por su lado, también hizo un importante aporte al campo literario y al movimiento. Su vida igualmente compleja como la del anterior autor, acarrió un arresto en 1949 al verse relacionado con el robo de un automóvil junto a Herbert Hunckle. Tras tener alucinaciones con el poeta William Blake, terminó en el instituto psiquiátrico de Columbia, donde conoció a Carl Salomon, quien lo

²⁹ RACIONERO, Alexis. *Viajeros de la Generación Beat*. {en línea}, 22 de noviembre de 2013 {revisado 12 de julio de 2017}. Disponible en Internet: { <http://www.alexisracionero.com/viajeros-de-la-generacion-beat/> }

condujo al círculo literario. Su mayor aporte sucedió en 1955 con la escritura y lectura de su poema *Howl* en San Francisco Six Gallery:

He visto las mejores mentes de mi generación destruidas por la locura, histéricos famélicos muertos de hambre arrastrándose por las calles, negros al amanecer buscando una dosis furiosa, cabezas de ángel abrasadas por la antigua conexión celestial al dínamo estrellado de la maquinaria de la noche, quienes pobres y andrajosos y con ojos cavernosos y altos se levantaron fumando en la oscuridad sobrenatural de los departamentos con agua fría flotando a través de las alturas de las ciudades contemplando el jazz.³⁰

Por otro lado, Kerouac, de quien había hablado anteriormente, aunque fue uno de los beats menos viajero, sí fue uno de los más conocidos. Neal Cassady le enseñó a viajar desde los años 40, surcaron casi todo Estados Unidos por la Ruta 66 y, posteriormente, reuniéndose con Burroughs en México. La experiencia en el vecino país determinó un mayor abuso de las drogas, sexo y alcohol. Durante esa época, bajo los efectos de distintas sustancias, escribió su obra *Dr. Sax*. Después, retorno a New York a continuar con su labor de escritor, mientras se comunicaba con sus amigos en el resto del mundo.

Existieron más escritores que se pueden relacionar con este movimiento, no obstante, los personajes mencionados fueron los de más renombre. Como movimiento contracultural, es necesario mencionar esto, pues los autores pertenecientes al mismo fueron pioneros en hablar del viaje desde un ángulo muy contemporáneo, bastante influenciado por el ideal de viaje romántico, perspectiva que enriquece el presente trabajo desde todas las categorías de investigación planteadas. Demuestran en su literatura el cambio personal que implica, a la vez, generación de identidad dentro de los beatniks, bien conocidos como almas libres muy cercanos a los hippies. También vinculan al automóvil dentro de los viajes, reconociéndolo con un integrante crucial de su aventura. Por último, a pesar de que sus más reconocidas figuras fueran hombres, es rescatable la participación de las poetas femeninas como Joanne Kyger, Lenore

³⁰ GINSBERG, Allen. *Aullido Y Otros Poemas*. Editorial ANAGRAMA. 1956

Kandel, Diane Di Prima, Denise Levertov, Ruth Weiss, Janine Pommy Vega, Anne Waldman, Elise Cowen, Brenda Frazer, entre otras; tristemente la mayoría de ellas silenciadas, como relató Gregory Corso: “Hubo mujeres, estaban allí, yo las conocí, sus familias las encerraron en manicomios, se las sometía a tratamiento por electroshock. En los años 50, si eras hombre, podías ser un rebelde, pero si eras mujer, tu familia te encerraba. Hubo casos, yo las conocí. Algún día alguien escribirá sobre ellas”³¹.

Desafortunadamente, esta postura en la actualidad no ha cambiado del todo. Aun hoy rebelarse, más dentro de un contexto latinoamericano, siendo mujer, puede ser visto como un acto de mal gusto, de estupidez o propio de ridiculización. Rara vez es observado como evento de valentía.

La motocicleta

Al hablar de viajes sobre ruedas es necesario estudiar puntualmente el medio de transporte que los posibilita. La motocicleta, en este caso, se convierte en el objeto representativo de la investigación. Este aparato nace tras la experimentación con distintos prototipos que tienen en común un motor de combustión interna y la utilización de dos ruedas. Algunas consistían en bicicletas a las que se les había adaptado un motor como el *Ciclo Otto*³² creado en 1876, pero si consideramos los motores de vapor, quizás el primer ejemplar de motocicleta nació en 1867 creado por Sylvester Howard. Este último, pese a ser accionado por carbón, igualmente funcionaba de acuerdo a un sistema de dos ruedas con un chasis accionada por un motor de cilindros.

Ya para 1894 se presenta la primera motocicleta construida en serie con fines comerciales. En 1902 es creado el modelo Scooter por Georges Gauthier, con un concepto más cómodo proyectado principalmente para transitar en las ciudades. A la par iban naciendo empresas como *Indian* y *Harley-Davidson*. Incluso antes de iniciar la Primera Guerra Mundial ya existían prototipos de

³¹ MASSOT, Joseph. *Las poetas olvidadas de la Generación Beat* {en línea}, 21 de febrero de 2015 {revisado 12 de julio de 2017}. Disponible en Internet: http://www.mujaresenred.net/IMG/article_PDF/article_a2191.pdf

³² Motor accionado por una chispa interna, independientemente del combustible con que se le alimenta.

motores de cuatro cilindros. Para los años treinta, con los avances en mecánica desarrollados por motivaciones bélicas, aparecen nuevas monturas de cilindro desarrolladas por *Triumph* que le dan un giro a la grande cilindrada.

A partir de la Segunda Guerra Mundial fue cuando empezó a ser más fuerte el impacto de este vehículo, no únicamente como medio de transporte, sino como artículo de lujo. Muchas de las empresas fabricantes de armamento, viendo el final de la segunda gran disputa, decidieron tornar su mercado y enfocarse en la construcción de motocicletas, como lo hizo *Neumeyer*, el fabricante de aviones *BMW* y la conocida empresa de instrumentos musicales y hélices *Yamaha*. Ello también atrajo un tipo de público que había quedado del mismo modo en desuso luego del altercado. Los militares jubilados que habían salido invictos, con el fin de retomar las experiencias vividas y la camaradería, empezaron a adquirir motocicletas conllevando a reunirse consecutivamente para intercambiar rutas, conocimientos de mecánica, a la vez que se fue volvieron un terreno propicio para el consumo de drogas y música rock.

Todo este público era masculino en razón del momento histórico y la poca participación femenina en la vida por fuera del hogar. De allí que la producción mercantil se encontrara enfocada hacia los compradores proliferantes desde un primer momento. Los diseños eran rudos y rústicos, además de los opacos colores: verde militar y gris. Esta Ideología de la moto como compañera fiel de los hombres se ratificó en razón del nacimiento de las motocicletas *costum* y *chooper*. La inconformidad por parte de los consumidores norteamericanos con las marcas dominantes desencadenó la búsqueda de la personalización individual de los aparatos atribuyéndole personalidad y características en busca de cada vez más lujo, a veces la extravagancia y, por supuesto, el sonido estruendoso.

Para ese mismo momento histórico, Japón se encontraba emergiendo dentro del mercado de esta clase de vehículos. Marcas como *Yamaha*, *Suzuki*, *Honda* y *Kawasaki* iniciaron la fabricación de motocicletas tras la Segunda Gran Guerra, renaciendo como el fénix de entre las cenizas tras el ataque yanqui a Nagasaki e Hiroshima. El país nipón inició a competir con las tradicionales marcas

italianas, alemanas y las promesas americanas para los años sesenta, demostrando que a pesar de que no tenían el mismo nivel y trayectoria, tenían potencial. Carreras como la de la *Isla de Man*, vigente en la actualidad, pusieron a prueba maquinas como la honda RC 166cc. Ganar este desafío era de crucial trascendencia para las distintas marcas, pues decantaba un puesto seguro en la industria motorizada. A pesar de que ese espacio, desde sus primicias, había sido ocupado por occidente, los nipones empezaban a tener paso firme y desafiante.

Al ir perfeccionando los modelos, las empresas japonesas tomaron las riendas apropiándose del mercado. Por ejemplo, *Honda* fue la marca a la que le debemos la llegada de las motocicletas a las grandes masas. Para mediados de los años sesenta y setenta en Estados Unidos se tenía una idea negativa sobre los motociclistas, normalmente relacionaban a los conductores con policías o maleantes. La empresa japonesa, por lo tanto, empezó a desechar tales preconcepciones usando eslóganes como la famosa frase: “You meet the nicest people on a Honda” (conoces las mejores personas en una Honda) o “Good things happen on a Honda” (cosas buenas pasan en una Honda); ayudándose de la promoción del bajo consumo y durabilidad de sus motores.

Al mismo tiempo, Suzuki pasaba de ser una industria textil a jugarse su última carta por la fabricación del nuevo producto que estaba siendo bastante apetecido en el mercado: las bicicletas con motor que evolucionarían en las motocicletas actuales. Siendo una empresa de telares, durante la Segunda Guerra fabricaron materiales para artillería, pero cuando el enfrentamiento finiquitó, la escases de algodón casi los envía a la ruina. En razón lo anterior, vieron en la diversificación de sus productos la salida de la amplia crisis. Su primer prototipo salió a la venta en 1952. No obstante, se dio a conocer, al igual que las marcas homólogas, a través de las competencias, consiguiendo su primer trofeo en el ascenso al monte Fuji alrededor de 1953 con el modelo Diamond Free. Posteriormente, entendieron que la fabricación de motos debía abarcar modelos urbanos que fueran de bajo consumo y de fácil mantenimiento para el ciudadano común. Iniciaron a fabricar ejemplares específicos para cada necesidad: *off-road*, *sport*,

urban, entre otras; así, edificándose a lo largo del tiempo como una de las compañías más fuertes de su tipo.

Yamaha es la compañía nipona que completa el trio de las industrias que acapararon en gran parte la oferta motociclística durante la segunda mitad del siglo pasado, y aún continúan en la actualidad. Siendo más famosa y prolífica que las anteriores, esta compañía inició en 1887 como fabricante de pianos, pero, del mismo modo que sus colegas, fueron afectadas por la depresión de la guerra, en donde se vio obligada a desarrollar material bélico. Cuando se finalizó el conflicto, quisieron retomar el negocio de los instrumentos musicales, pero la demanda era tan baja que se vieron en la necesidad de redimensionar sus productos. En 1954 lanza su primer modelo, la reconocida YA-1, o la libélula roja. Para su primer año fabricaba doscientas motocicletas al mes. En 1957, consigue sumar a su línea de producción otros dos modelos para carretera, las YD-1 y la YC-1. Para 1960 ya elaboraban ciento treinta y cinco mil motos al año, exhibiendo cada año que avanzaba un nuevo modelo. Ya en 1970 se jactaba de lanzar las motos más rápidas del mercado. En el '73 ya vendían mundialmente un millón de motos al año. Y en el año 1974 lanza la moto-cross más vendida de su época, la YZ250. Ya para 1985 han creado una multinacional de motores altamente prolífica, tanto en las calles como en las competencias. Llevan al mercado la V-Max, una motocicleta tipo *muscle Bike*³³, quizá la más rápida de su momento, estrategia que continuaron ejecutando hasta la actualidad, siendo una de las compañías más destacadas del MotoGP.

Por último, cabe destacar a la marca también japonesa, Kawasaki. La historia de la compañía fundada por Shoko Kawasaki es un espejo de las anteriores reseñadas, ya que, de la misma manera que sus homólogas, su mercado inaugural correspondía a la construcción naval, a la industria ferroviaria y generación eléctrica. Siendo afectada por los grandes cambios acarreados por las beligerancias de principio del siglo pasado, en el 1949, tomando provecho de su vasto desarrollo en tecnología, incursionan en la fabricación de vehículos y

³³ Un tipo de motocicleta que proviene de los modelos deportivos, en las cuales se les da prioridad al poder de los motores. Por lo tanto, la apariencia usualmente es desproporcionada.

motocicletas, la promesa económica de la posguerra. 1952 fue el año en que alcanzaron su primer prototipo comercial: la *Kawasaki Engine 1* o K-1. Aunque no fue sino hasta 1957 que se estampó el logo de la multinacional en una motocicleta, sus modelos anteriores salían bajo la filial *Mehiatsu*. Desde su debut hasta la actualidad la marca del verde lima ha construido motocicletas para todos los terrenos, posicionándose como una de las más fuertes de su gama, en especial Ninja, la serie de modelos más vendida de la historia.

De este modo, es observable, por medio de la historia de cada una de las industrias de motocicletas japonesas más representativas -aclarando y reiterando el interés puntual por estas compañías debido al hecho que mi propia motocicleta es una referencia procedente de la marca Honda-, la similitud entre las mismas y la relevancia que tuvo para la tecnología la Primera y Segunda Guerra Mundial. La naturaleza del nacimiento de las motos también aclara los estereotipos formados alrededor del mundo de los motociclistas, esclareciendo el panorama actual tanto en el ámbito estructural de las máquinas, como su asimilación social y cultural.

La motocicleta desde la estética

En este orden de ideas, a partir de *El sistema de los objetos* de Baudrillard, la motocicleta puede ser estudiada desde un campo más abstracto y filosófico desde su condición de objeto en serie. En este sentido, el autor habla de los automóviles, automotores equiparables a las motocicletas, como productos de la industria los cuales, independientemente del fabricante, siempre van a ser en esencia un mismo sistema de engranes y piñones, llantas y latonería que va a cumplir con la misma función, sea un auto de lujo o baja gama. Es por ello que la caracterización de este tipo de productos comerciales simplemente se hace en un segundo plano que corresponde a la personalización, o, podría decirse, a lo estético.

En otras palabras, la escogencia o la individualización de los objetos seriales corresponde a una dinámica psicológica fundamentada en el sistema cultural, aprovechado por el campo comercial para general características externas: "Ningún objeto se ofrece al consumo en un sólo tipo. Lo que se le puede negar

a uno es la posibilidad material de comprarlo. Pero lo que se le da a uno a priori, en nuestra sociedad industrial, como una gracia colectiva y como signo de una libertad formal, es la elección”³⁴.

De tal modo, como consumidores escogemos el aparato de nuestra preferencia dentro de una amalgama de posibilidades que están dadas acorde al poder adquisitivo. Lo que se genera en esta dinámica comercial es un “mayor” compromiso del comprador, se le da “libertad” de elección, aunque en el fondo sea un tema de obligatoriedad, puesto que no tenemos la posibilidad de no elegir y de comprar algo simplemente por su funcionalidad, no hay un objeto que se proponga en el “grado cero” en cuanto a utilidad dentro del mercado actual.

Por lo tanto, personalizar un objeto no sólo es un artilugio propio de la esfera publicitaria, las estrategias utilizadas no existen *a priori*, tales métodos son creados a partir del contexto socio-cultural al que van enfocados, además de ciertas necesidades tanto antropológicas como psicológicas que han sido adoptadas por la publicidad y el diseño para seducir los gustos de manera colectiva, generando en el sujeto la creencia de que está ejerciendo su libertad de elección. Para Baudrillard, tal fenómeno se ha formado en esta sociedad capitalista con el fin de integrar mejor a las personas.

Re-personalización de un vehículo

Habitualmente, las grandes compañías ofrecen accesorios para personalizar o ‘customizar’ las motos y evidentemente influyen poderosamente en los significados asociados con los accesorios y las motos a través de sus campañas de marketing y la imagen del producto que venden. El ‘mundo de las motos’ es un mundo altamente comercializado [...] Prácticamente todo sobre las motos está diseñado para la exhibición: los sonidos, las fachadas barrocas de algunas motos, y las formas de conducción son concebidos como un espectáculo. Conducir es actuar³⁵.

³⁴ BAUDRILLARD, Jean. *El Sistema De Los Objetos*. Siglo XXI Editores, 1969, p. 159.

³⁵ ESPADA, José. *Hombres, motos y riesgo: androcentrismo y sexismo en el mundo de las motos*. {en línea}, s.f {revisado 31 de julio de 2017}. Disponible en Internet: http://www.jerez.es/fileadmin/Documentos/hombresxigualdad/fondo_documental/Identidad_masculina/28.pdf p. 4.

Continuando con la línea abordada anteriormente desde la perspectiva de Baudrillard, en términos mercantiles existe una diferenciación marginal de los objetos propuesta, siendo esta “diferenciación” características como el color, la forma, accesorios o detalles. No obstante, las modificaciones muy rara vez implican una intervención en el sistema funcional de las maquinas. En el caso de las motocicletas, desde los concesionarios se articula una estrategia de venta, en la cual se da la posibilidad de escogencia del “modelo”, el estilo, cilindraje, entre otros; generando una idea en el comprador de tener el vehículo que suple sus necesidades, aunque reitero la diferenciación que propone el mercado en sí es marginal, todas elecciones posibles que propone la industria se remiten a un segundo plano, que muy rara vez intervienen en el ámbito funcional.

De hecho, en la actualidad, con la proliferación de estos automotores, especialmente en los países tercermundistas donde el poder adquisitivo no permite tener un carro y el transporte público aún es precario, las motocicletas se han convertido en un artículo necesario en cada hogar. Con ello también se han tenido que implementar leyes de tránsito que regulen la manera en la que circulan. Una de estas leyes, que tiene que ver de cerca con la personalización de los autos y motocicletas en Colombia, es la ley 769 de 2002. Esta ley establece en su segundo apartado una serie de restricciones, las cuales abarcan todo el territorio nacional, que determinan los tipos de modificaciones y procesos que se deben hacer en las entidades respectivas a la hora de realizar modificaciones de aspecto, como color, luces, accesorios, etc; modificaciones funcionales y de registro como cambio de motor o de chasis, uso de exostos o anexos diversos a los de fábrica:

Cualquier modificación o cambio en las características que identifican un vehículo automotor, estará sujeto a la autorización previa por parte de la autoridad de tránsito competente y deberá inscribirse en el Registro Nacional Automotor. En ningún caso se podrán cambiar, modificar ni adulterar los números de identificación del motor, chasis o serie de un vehículo, ni retocar

o alterar las placas del vehículo, so pena de incurrir en la sanción prevista en este Código para quien transite sin placas³⁶.

Acorde con lo anterior, curiosamente, la teoría de Baudrillard sobre las maquinas industriales y la ley 769 están más relacionadas de lo que podríamos imaginar. Las alteraciones funcionales de objetos seriales no son simplemente en teoría poco posible de realizar, sino que en un sentido práctico se convierte en un peligro para convivencia vial. Por ejemplo, al cambiar un motor o la estructura de un auto es necesario registrarlo con la entidad delegada dentro de cada país, con el fin de evitar robos y otro tipo de variaciones que puedan poner en riesgo a la ciudadanía a través de emisiones inadecuadas de gases o que no cumpla con la seguridad requerida para un vehículo en circulación.

Sin embargo, hay cierto tipo de personalización marginal que no entra dentro de la regulación del tránsito colombiano. Estas corresponden a:

- **Espejos**, sin alterar significativamente el espacio ocupado por el vehículo.
- **Dirección**, respetando las dimensiones.
- **Salvador de manos o Hand-savers**, igualmente, sin alterar el vehículo funcionalmente.
- **Barras protectoras o defensas**.
- **Sliders o spools**.
- **Silenciadores o exostos** de marcas certificadas.
- **Calcomanías**, mientras no excedan en la percepción del color original de la motocicleta.
- **Color de rines**.
- **Filtros de aire de alto flujo/alto rendimiento**.
- **Cajones o porta alforjas**.

³⁶ COLOMBIA, CODIGO NACIONAL DE TRANSITO. Ley 769 (6 de agosto de 2002) Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. {En Línea} {revisado: 28 de julio de 2017} En Internet: {http://www.transitoarauca.gov.co/data/archivos/galerias/3/codigo_nacional_de_transito_2015.pdf.pdf }

En consecuencia, esta serie de excepciones ha surgido a la par un mercado de todo tipo de accesorios y calcomanías post-compra, lo cual le da la posibilidad al dueño de un automotor de darle su toque personal, dentro de las opciones mayormente estéticas. Ello también ha facilitado que haya una proliferación de colores y tendencias atribuidas normalmente a lo femenino que no son tenidas en cuenta dentro del mercado de primera mano. Con esto señalo primeramente el sesgo que tiene la publicidad dentro del mercado automotor, enfocado únicamente a un público masculino, ignorando la existencia de oportunidades de venta a una clientela femenina en emergencia, dando por sentado que las mujeres primariamente “deben” conducir una motocicleta “señoritera” o semiautomática.

Recordándonos que aún en el 2017 perduran la idea dogmática que se tiene de los roles de género y el mundo automotor, pensamiento sembrado principalmente en el siglo pasado por las grandes empresas y su dinámica propagandista altamente sexista.

Antropomorfización de la motocicleta

Ahora bien, en continuación con la temática de la re-personalización de los objetos, es propio hacer un análisis del fenómeno desde una perspectiva psicológica. En tal sentido, la apropiación de un objeto va de la mano de la forma más común de antropomorfización del mismo: la designación de un nombre. Esta necesidad tan intrínseca del ser humano se ve reflejada tradicionalmente desde la espada del Rey Arturo, *Excálibur*, a la cual se le atribuían un sinfín de bondades; pasando por los nombres atribuidos a las embarcaciones como la *Niña*, *la Pinta* y *La Santamaria*, hasta los objetos más marginales de nuestra cotidianidad. La explicación de tal fenómeno es muy simple, parte de la confianza dada por el objeto cuando se le delega una personalidad. Acorde con la *Journal of Experimental Social Psychology* en un estudio realizado en el año 2014 con un grupo focal de personas, éstas demostraron que se manifestaban más cómodas al conducir un aparato que tuviera un nombre o algún nivel de personalización.

El acto de concederle un pronombre propio a un objeto expone el gran interés por parte de su poseedor de mantenerlo a salvo. Con ello se exalta el vínculo que se tiene con tal objeto, pues de algún modo, por ejemplo, en el caso de la motocicleta, se le está delegando a tal maquina nuestro porvenir. En consecuencia de lo anterior, se construye una relación humano-artefacto, que como ya había mencionado, describe una prolongación de la manera de vivir o la filosofía de vida de la persona. Pues bien, en un contexto como el actual es imposible prescindir de los objetos o herramientas como medio para nuestro desarrollo personal.

Quizás otro de los factores que determinan la apropiación de un objeto en términos psicológicos es la soledad. Pese a que suena un poco descabellado, sucede especialmente en los viajeros que se encaminan en solitario hacia algún lugar. Al estar tanto tiempo sin contacto con otros, como se ve reflejado en el personaje de Chuck Noland, interpretado por Tom Hanks en la famosa película *Naufrago*, las personas buscan un compañero en lo que tienen a la mano. En el caso de Noland fue *Wilson* un balón de Voleibol. Pero este fenómeno, acorde con la *Psychological Science* en un estudio llevado a cabo en el año 2008, es algo totalmente inherente a la praxis humana. Con la afirmación previa quiero decir que en la raza humana hay un impulso hacia una búsqueda de la compañía, como bien lo desarrolla Aristóteles, el ser humano es un ser político por naturaleza. De tal modo, cuando ese contacto necesario con la otredad se le restringe, su única salida es proyectarse a sí mismo en los objetos u animales.

Por último, no se debe dejar de lado el fenómeno psicológico de la Pareidolia. Se trata de una capacidad del cerebro humano por interpretar imágenes aleatorias como formas reconocibles. Los casos más conocidos es cuando interpretamos las nubes o las manchas en una pared como rostros humanos. Es algo que va muy de la mano con la personalización de los objetos, puesto que al reconocer en una motocicleta o un carro las farolas como ojos y las rejillas de ventilación como la boca, vemos en ellos una expresión que los acerca más a nuestra inclinación por atribuirles características humanas.

En conclusión, es una verdad evidente la necesidad intrínseca de las personas por proyectarse en sus bienes preciados. No es un hecho que deba verse como una actitud materialista, más bien es una habilidad que hemos venido desarrollando a lo largo de nuestra evolución como método para conectarnos con el mundo.

Mujer, motera y motocicletas

En la actualidad, es usual que sepamos que Marc Marquez es el piloto más joven del MotoGP en ganar dos campeonatos mundiales, o que Maverick Viñales también es una joven promesa con el equipo Yamaha luego de entrar a reemplazar a Jorge Lorenzo y haberse proclamado campeón mundial en el *Moto2* y *Moto3*, o que Valentino Rossi es la leyenda del motociclismo contemporáneo, quedando en la última contienda en tercer puesto a pesar de haberse roto una pierna en días pasados practicando enduro. Si nos vamos un poco atrás, resultarían conocidos nombres como Sito Pons o Joan Garriga para finales de los ochenta. Como también, el trece veces campeón del mundo en modalidades de 50cc y 125cc Ángel Nieto. Aparte del deporte de competencia, las motos igualmente han sido un icono para las producciones multimediales. Partiendo desde el salto a la libertad de Steve McQueen en *La gran evasión* o la reconocida figura, estereotipo del *rock and roll*, Marlon Brando en su chaqueta de cuero sobre una *Triumph* en la emblemática pieza filmica *Salvaje*. Asimismo, Mickey Rourke en *La Ley de la calle* o el auge de las motocicletas tipo *chopper* a raíz de Dennis Hopper y Peter Fonda en la *road movie* *Easy Rider*. Tampoco podemos olvidar las series animadas como *Capitan Centella*, *Akira* y los *Moto Ratones*³⁷.

Ahora bien, ¿dónde está el papel femenino en toda esta industria? Al hacer tal pregunta en alguno de los buscadores de nuestro servicio de internet, con lo que primero nos toparemos probablemente sea la voluptuosa imagen de una chica en un traje nada seguro posando al lado de una gran máquina. En general, el contexto del motociclismo sea de competencia o aventura, sea en el cine o en

³⁷ TORRIJOS, Pedro. Breve historia sobre las moteras. {En Línea} 30 de octubre de 2014 {revisado: 28 de septiembre de 2017} Disponible en Internet: {<http://www.yorokobu.es/mujeres-moto/>}

las producciones audiovisuales, se encuentra enmarcado dentro de una tradición masculina que se ha encargado de invisibilizar la participación de la contraparte. Pese a ello, siempre ha existido una resistencia que se ha acrecentado gradualmente análoga a las luchas de los derechos de las mujeres por la equidad de género y reconocimiento en la sociedad. De este modo, si se indaga minuciosamente, se puede descubrir que existe un mundo casi paralelo en el que éstas son fuertes y empoderadas de una práctica deportiva como el motociclismo en todas sus facetas. En la práctica son recurrentes nombres como Ana Carrasco, primera mujer en ganar la carrera del Mundial de *Superbikes* de la categoría *Supersport* 300 celebrada en Portimao; Xenia Rodríguez competidora dentro del Zcup; Sandra Gómez, Berta Abellán y otras once participantes en el Campeonato de España de Trial en Sant Corneli; Rosa Romero y Laia Sanz en el Dakar; por nombrar algunas de las más reconocidas. De mismo modo, existen las que no compiten estrictamente pero decidieron ser empecinadas viajeras que han recorrido lo impensable, de quienes hablare más adelante.

De esta manera, como dice Laia Sanz “Hay que entrenar y esforzarse. Y si a ellos les es más fácil conseguir su forma física, simplemente hay que entrenar como ellos y mucho más”. Esto resalta que los prejuicios que se tienen socialmente hacia el determinismo de ciertos roles sociales simplemente se encuentran dentro del imaginario colectivo. No obstante, ello no implica ninguna certeza de la existencia de diferencia de capacidades o cargos existentes para determinado género.

Esto último, genera una serie de cuestiones acerca de la relación entre las mujeres y las motos, que son desarrolladas por el licenciado José Espada su obra *Hombres, motos y riesgo*:

¿Por qué la mayoría de los moteros son hombres? Y paradójicamente la pregunta se convierte en respuesta, o por lo menos una respuesta parcial que nos da razón de procesos sociales generales sobre ser hombre hoy en día. Los moteros pueden ser representantes de los procesos generales de producción y reproducción social de las masculinidades. Los comportamientos de riesgo desarrollados en las modernas sociedades

occidentales, específicamente la conducción de motocicletas, aportan un marco muy fructífero en el que profundizar en las subjetividades masculinas contemporáneas. La mayoría de los motociclistas son hombres. Además, las estadísticas de accidentes muestran como los hombres están implicados en accidentes consecuencia de comportamientos temerarios en mayor medida que las mujeres³⁸.

Este artículo anteriormente citado busca dar respuesta a una de las preguntas que más suscita este trabajo de grado, ubicándonos desde el campo de la antropología y el género, puntualmente a partir del análisis de las masculinidades: ¿por qué la mayoría de motociclistas y moteros son hombres?, de otra manera, ¿por qué las motocicletas se han pensado siempre como maquinas hechas para y por hombres? Hay ciertas hipótesis desarrolladas en este trabajo que dan luz a la explicación sobre el sexismo que se maneja dentro de toda la empresa de ser motera y/o viajera.

Espada explica incluso con estudios cuantitativos, como el realizado por Félix Ortega³⁹ en los noventa, la escisión de actividades acorde al género en la juventud española. Allí es evidente cómo ciertos valores propios del consumo han sido culturalmente asociados a la mujer y al hombre. Ejemplo de ello son los cosméticos, la estética y las actividades del hogar frente a los automóviles, motocicletas y la velocidad. Más del 90% de los jóvenes analizados, en esa época, que estaban involucrados con las motos eran hombres. Una de las principales justificaciones a este fenómeno proviene de la crianza en el hogar señalando que, en gran parte, la actitud temeraria ha sido tradicionalmente edificada por la familia, la cual da más libertad a los hombres: se les da más dinero, las normas horarias no son tan estrictas y hay un menor control de las amistades o las relaciones sexuales.

³⁸ ESPADA, José. *óp. cit.*, p. 2.

³⁹ ORTEGA, Félix. Masculino y femenino en la identidad personal de la juventud española, 1993. En ORTEGA, Félix.:(Comp) La flotante identidad sexual: la construcción del género en la vida cotidiana de la juventud. Citado por: ESPADA, José. Hombres, motos y riesgo: androcentrismo y sexismo en el mundo de las motos. {En línea}, s.f {revisado 31 de julio de 2017}. Disponible en Internet: http://www.jerez.es/fileadmin/Documentos/hombresxigualdad/fondo_documental/Identidad_masculina/28.pdf p. 2.

En este sentido, la mujer ha sido dentro de los patrones hegemónicos relegada a actividades pasivas y a una actitud preferiblemente sedentaria. Por lo tanto, en el momento que ésta se apropia de sí misma y desea reconocer su autonomía, esa “rebeldía” se traduce en un acto temerario, más no es visto de la misma manera que se ve en el hombre, más bien es observado de forma peyorativa. Por otro lado, a los hombres continuamente se les impulsa a actividades que coquetean con el riesgo, para ratificarse como hombres en presencia de otros o como referencia de otros. Todo ello se da en razón de la alta susceptibilidad que tiene la tradición occidental de reafirmar la vida constantemente en función del género, convirtiéndose en un rasgo que define la identidad⁴⁰.

La respuesta a la pregunta sobre la hegemonía masculina respecto de los automotores, Espada la justifica desde una perspectiva un tanto psicológica. Para el autor, las motos representan para los hombres herramientas que aterrizan al autoestima encajando en los ideales de identidad socioculturales. La motocicleta puede ser comparada con un “falo”, o una extensión de la masculinidad, un objeto de placer, una herramienta de reafirmación de la hombría, además de ser un medio de reconocimiento social, en especial, para conseguir pareja. En este sentido, las dinámicas de exhibicionismo y la audacia a la hora de conducir que se manejan dentro de los grupos moteros, en general los motociclistas, evidencian que las motos no son meros medios de transporte, sino que los convierten en símbolos de valentía, riesgo, estatus, poder adquisitivo, entre otros.

Ahora bien, en el momento que una mujer desea incurrir en el mundo de los “moteros”, y realmente empieza a sentir pasión por este tipo de experiencias, es todo un proceso de inmersión en un campo tan masculinizado. Entra a competir dentro de las mismas dinámicas de exhibicionismo, no obstante, son pocos los hombres que las consideren un igual. Muchos ven a las moteras como un objeto sexual, otros las ven como personas más débiles y exacerbando la caballerosidad y el sentimiento paternal. Aun así, las mujeres también han generado sus propias formas de identificarse en relación con las motocicletas, hiper-feminizando estos

⁴⁰ ESPADA, José. *óp. cit.*, p. 3

objetos y creando entre moteras maneras autónomas de relacionarse. Existen grupos conformados únicamente por mujeres. También es común ver motos rosadas, fucsias, azul claro, violetas, entre otros colores que los concesionarios no manejan, pues son demasiado “femeninos”. Igualmente, se genera una identidad en función del ejercicio automotor, sin ello significar que sean masculinas. Los aparatos y las capacidades de conducción no están determinados para un género, simplemente son aparatos diseñados para ser manejados por personas, todo lo demás son asimilaciones sociales y culturales de los mismos.

Ejemplos de guerreras de la carretera

A pesar de que se tiene conocimiento que tanto mujeres como hombres, desde la creación de la motocicleta, disfrutaron de ella, sólo hasta 1937 fue que una mujer pudo tener una licencia de conducción. La primera quien luchó por tal derecho fue Sally Halterman, a pesar de que intentó, en el año 1928, adquirir su legalidad para transitar por las vías estadounidenses, cada que intentaba hacer el proceso los funcionarios encontraban una nueva excusa para negársela. Durante muchos años se le dijo que era demasiado liviana o de poca estatura para poder maniobrar un vehículo de dos ruedas. Tuvo que tener la presencia de un amigo abogado para que legalmente se le permitiera demostrar su capacidad al manubrio por fuera de los prejuicios de género.

No significa que previamente no haya habido aventureras que decidieran manejar estos vehículos, más bien eran ilegales. Como la temeraria Della Crewe⁴¹, quien decidió enfrentarse a terrenos realmente peligrosos y fangosos en el año 1915 con el sueño de recorrer los Estados Unidos en compañía de su perro llamado “Trouble” (*Problema* en español). Su motocicleta era una Harley-Davidson modelo 1914 equipada con un *side-car* que le facilitaba acarrear con todo el equipaje. Al parecer decidió hacer su trayecto en un momento en el que el clima no se encontraba a favor, tuvo bastantes accidentes, pues hay que recordar que las carreteras adecuadamente asfaltadas son someramente

⁴¹ IGLESIA, Flavia. *Pioneras En Solitario*. {En Línea} 25 de agosto 2017 {revisado: 25 de septiembre de 2017} Disponible en Internet: { <http://gentedemoto.com/las-pioneras-en-solitario/> }

recientes, además que se tuvo que enfrentar incluso con la nieve. Las cadenas en las llantas fueron una ayuda, no obstante no solucionaron del todo su falta de tracción, además de que no había nada que la pudiera protegerle de la caída de piedras y obstáculos ocultos con los que podría chocar. Su tenacidad y destreza fueron su única arma.

Recorrió New York, Illinois y Chicago hasta llegar a Indiana, donde las autoridades la detuvieron en dos ocasiones por llevar a su mascota a bordo, teniendo que prometer que la iba a dejar en el siguiente paraje. Sin embargo, no lo hizo. Para noviembre de 1915, Crewe y *Trouble* retornaron a la ciudad de New York, pasando por distintos estados bajo temperaturas realmente bajas, teniendo que acudir constantemente, en especial en las noches, a los granjeros para tener algo de calor y comida. Muchos de ellos se negaban a brindar colaboración porque las mujeres no debían estar en esas condiciones por las carreteras y menos en motocicleta; no obstante, fueron muchas las granjeras que le brindaron la mano. Su trayecto por Norteamérica finalizó en Florida, planeando continuar por centro y sur América incluso cuba⁴².

Otro ejemplo de mujer destacada dentro del motociclismo fue Fay Taylour, competidora de “Queen of the Speedway” (Reina de la carretera) o “Dirt track Queen” (reina del todoterreno). Corredora tanto de autos como de motocicletas, siempre fue una atracción en las competiciones por ser tan poca la participación femenina. Empezó a conducir estos vehículos a los doce años y para su mayoría de edad se inició en los certámenes automovilísticos. En los años veinte comienza su carrera en los *grasstracks* (pistas de hierba) y los *motorcycle trials* (motocicletas de ensayo), donde demostró sus capacidades para los terrenos des-pavimentados y en carreras que exigían extrema destreza. Posteriormente encontró que tenía más ganancias dentro de la modalidad de *Racing* (carreras) legitimándose durante cada competencia que arribaba como una importante y reconocida competidora, especialmente en Australia e Inglaterra.

⁴²WRN, Women Riders Now .*Della Crewe, Her snowy motorcycle adventure in 1915, From the archives of Harley-Davidson Motor Company.* {En Línea} {revisado: 25 de septiembre de 2017} Disponible en Internet:{ http://www.womenridersnow.com/pages/Della_Crewe.aspx}

Bessie Strinfield, es quizás la mujer más incansable de la historia de las moteras norteamericanas. Se convirtió en la primera mujer afrodescendiente en subirse a una motocicleta, sin contar que recorrió desde los dieciséis años los estados unidos. Nació en Jamaica, su familia se mudó a Boston, allí quedó huérfana siendo criada por una mujer irlandesa, teniendo una infancia realmente dificultosa. Probablemente eso la motivo aún más a buscar la libertad en las motocicletas, desencadenando en que saliera a muy temprana edad a recorrer treinta estados en ocho ocasiones, pese a los derechos que se negaban por su clase étnica. Sus hazañas emprendieron en 1927, subrayando que la lucha por los derechos civiles, especialmente de la población negra del sur de los Estados Unidos, tuvo lugar desde 1955; por tanto fue en muchas ocasiones víctima de la segregación racial, sacada a disparos de distintos lugares. Pese a ello fue mensajera durante la Segunda Guerra Mundial, fundó el *Iron Horse Motorcycle Club*, aparte de participar en distintas carreras, en algunas de las cuales se disfrazó de hombre, siendo descalificada al ser descubierta. Tristemente, únicamente se le dio reconocimiento post-mortem de sus hazañas hasta el año 2000, cuando la AMA (American Motorcyclist Association) creó un premio en su honor.

Hay mujeres que crecieron con las motos desde la cuna como el caso de Dorothy Robison, quien por poco nace en el *side-car* de la Harley-Davidson de su padre en 1912. Desde pequeña se familiarizó con la fabricación de *side-cars* y motocicletas ya que su padre era un piloto amateur en su país natal, Australia. Cuando tenía seis años su familia se mudó a Michigan donde su padre abrió su propio servicio oficial de Harley-Davidson. A pesar de que era una mujer de poca estatura, con sus escasos 160 centímetros consiguió competir y ganar carreras de resistencia⁴³. A los diecinueve años conoció a su esposo, con quien impulso aún más su carrera como motociclista, asistiendo a certámenes en pareja con su *side-car*, a veces conduciendo ella o él. Tuvieron records de 77 y 86 horas en amplios recorridos mostrando su resistencia como pareja. Aun así, consideró que las mujeres también podían competir en solitario también, por tanto presionó

⁴³ Competiciones en motocicleta que hasta el siglo pasado consistían en aguantar entre seis y veinticuatro horas de duración sobre el tipo de moto *Superbike*, o *motocicletas de velocidad*.

constantemente al AMA para que le permitieran participar por ella misma, siendo la primera mujer en conseguir el aval.

A partir de ahí, se alió con otra pionera motera, Linda Dugeau, con quien empezó a reclutar chicas para conformar el motoclub *Motor Maids (Criadas del Motor)*. Tal hazaña se vio truncada por la segunda guerra, donde ella trabajó como mensajera para un contratista de defensa. Al finalizar la contienda, en 1946 Dot, como le decían sus amigos, retomó las competencias y para los años cincuenta decidió apropiarse del color rosa tanto en su equipo como en su motocicleta, manifestando su presencia femenina en un contexto tan poblado por las masculinidades. Para 1971, la pareja Robison decidió vender la tienda que el esposo había comprado al padre de Dorothy, pese a ello continuarían conduciendo motocicletas durante 25 años más. En su vida, Dorothy Robison recorrió más de dos millones de kilómetros, teniendo en cuenta que celebró su primer millón en 1968. Falleció en 1999, manejando su moto hasta un año antes de su padecimiento a los 86 años.

Saliendo un poco de la línea de mujeres mayormente norteamericanas que fueron figuras importantes de la emancipación femenina a través de los viajes y competencias, localmente por esta misma época se encontraba una guerrera haciendo historia en la ciudad de Cali, Colombia. Ella fue Satoria Rubiano, o como muchos la llaman la “madre de la vuelta a Colombia”. Hay que reconocer que su primer vehículo no fueron las motocicletas, no obstante, retomando la frase previamente mencionada de Susan B. Anthony: “La bicicleta ha hecho más por la emancipación de la mujer que cualquier otra cosa en el mundo”. Es necesario mencionarla en esta lista pues tanto en la bici como en las motos fue una emprendedora sin precedentes en un contexto latinoamericano⁴⁴.

Satoria era una mujer emprendedora y cabeza de familia, comerciante y propietaria de una de los primeros almacenes de bicicletas que existieron en la ciudad de Cali, el Almacén Satoria, que todavía funciona frente al parque San

⁴⁴ s. n. & s. n. *Satoria Rubiano, primera mujer en participar en competencias ciclísticas y en manejar una motocicleta en el Valle* & 605537. SANTIAGO DE CALI: Biblioteca Departamental Jorge Garces Borrero, 1963.

Nicolás. Fue tal su importancia en el panorama ciclístico del país que alrededor de los años 50 y 60 llegó a convertirse en unas de las fundadoras de la vuelta a Colombia en bicicleta. Fue la primera mujer en tener una motocicleta en el suroccidente colombiano, derrotando muchos de los estigmas que se tenían de las conductoras. Aún hoy resuena su legado en la ciudad donde nació, aunque no muchos conocen su historia.

Para finalizar, simplemente queda decir que no fueron únicamente estas las mujeres que históricamente erigieron un hito dentro del mundo de las motos y los viajes, hay muchas que se me escapan, otras tantas desconocidas y borradas a propósito de la historia. Unas cuantas más que decidieron que la vida no era tan rígida y escueta para quedarse en casa cumpliendo con tareas que no generaban pasión en ellas. Las anteriores son un perfecto ejemplo de ello, las antecesoras que sembraron el camino para que hoy en día las aventureras contemporáneas podamos circundar en un mundo, que aún hoy no es justo ni equitativo, pero sí es menos agreste gracias a ellas.

SE APRENDE A RODAR RODANDO

Metodología

La naturaleza del procedimiento metodológico de un proyecto en materia de artes es, ante todo, híbrida. A pesar de que en el ámbito académico se incurra constantemente en el error de querer enmarcar los procesos creativos dentro de métodos científicos, o forzarlos a encajar dentro dinámicas propias de las ciencias sociales, la articulación de métodos autónomos se ha venido presentando como la alternativa que da más herramientas y flexibilidad al artista para el desarrollo tanto personal como de la obra. Resulta ser algo similar a lo que se puede encontrar dentro de la investigación en artes como “anti-método”⁴⁵, o métodos propios de la “trans-disciplinariedad”⁴⁶, los cuales corresponden a formas de aproximación a las disciplinas artísticas mediante metodologías no impositivas ni lineales, que muchas veces terminan por desproveer a los procesos artísticos de su naturaleza.

En razón de lo anterior, la metodología del presente trabajo, siendo éste de un carácter altamente transdisciplinar, se ha ceñido principalmente a estas formas paralelas de creación e investigación en artes. Se reconoce, principalmente, en este campo epistémico, el proceso de realización de un proyecto de grado no implica un camino constante, ni mucho menos, determinista. Por el contrario, es una cuesta llena de baches, puntos de viraje, donde se van esculpiendo paulatinamente los intereses preliminares hasta crear un objetivo claro y consistente.

Metafóricamente, se puede equiparar a un viaje, uno de esos en los cuales se conoce de dónde se parte, pero no en qué instancias se va a concluir. Así pues,

⁴⁵ GRAY, Carole y MAILINS, Julian. Procedimientos/ Metodologías de investigación para artistas y diseñadores. The Centre for Research in Art & Design, Gray’s School of Art, Faculty of Design, The Robert Gordon University, Aberdeen, Scotland, UK, 1993. [En Línea] [revisado: 03 de octubre de 2017] Disponible en Internet:{ <http://carolegray.net/Papers%20PDFs/EPGAD%20Spanish%20translation.pdf>}

⁴⁶ DALMAU, Jorge. La Problemática Interdisciplinar En Las Artes. ¿Son Disciplinas Los Distintos Modos De Hacer? Revista On the W@terFront, NR 27, Octubre de 2013.

este caso no es diferente, desde la formulación del anteproyecto hasta la actualidad, se ha venido gestando una metodología de investigación muy personal, que se ha constituido, generado y evolucionado hasta llegar al punto presente.

Cada aspecto del proyecto ha tenido un método de desarrollo individual. No obstante, las obras, la monografía y el viaje abrigaron una serie de procesos metódicos los cuales permitieron articular un dialogo entre las tres líneas de desarrollo, con el fin de generar una retroalimentación entre todas las partes. Al haber escogido realizar una serie de obras para la sustentación de la temática en cuestión, la realización se ha enfocado en generar los insumos necesarios para que las piezas logren comunicar verazmente el objetivo general que precede al trabajo.

Inicio

Como mencionaban muchos docentes que tuve a lo largo de la carrera, la “tesis” debe ser acerca de una temática que en realidad mueva a quien la va a desarrollar. Por tanto, la escogencia del tema como primer paso fue en sí misma un transcurso de autoevaluación y reconocimiento de los intereses propios. Hablar acerca de “el viajar” sobre una motocicleta siendo mujer, no se trata de un argumento contingente, ni mucho menos, sino de una pasión que ha sido tan importante para el crecimiento personal, que se convirtió en la inspiración y centro de procesos creativos.

Así bien, al traer al contexto académico un ejercicio que había sido adoptado como un hobby, este hecho se convirtió en una estrategia acertada para aglutinar la vida y las artes. Al iniciar los viajes no había una intencionalidad más allá de la experiencia en sí. Sin embargo, las preguntas sobre este quehacer empezaron a aflorar, y en ese punto fue donde se manifestó la necesidad creativa por investigar e ir más allá del mero disfrute. En razón de ello, el primer paso para el estudio fue la participación, de la cual surgieron distintas preguntas: ¿qué es viajar?, ¿existen distintas formas y modalidades de viaje?, ¿cuáles son las motivaciones que movilizan a los viajeros?, ¿qué es un moto-viajero?, ¿cómo se identifican las personas acorde a sus modalidades de viaje?, ¿el viajar implica

algún cambio personal?, ¿la identidad se ve modificada por los viajes?, ¿qué diferencia existe entre viajar siendo mujer y hacerlo siendo hombre?, entre otras; las cuales, en cierto momento del trayecto, al ir siendo argumentadas, se fueron agrupando en subconjuntos temáticos suscitando las categorías previamente citadas: Viaje, motocicleta, mujer y cambio personal.

Estas respuestas se fueron puliendo por medio del dialogo con la experiencia que paralelamente tenía lugar. La investigación se fue acotando en darle un sentido conceptual y un sustento teórico-práctico a las obras que se empezaban a gestar como resultado de los viajes. A la vez, estas obras se iban planteando con el fin de que representaran los intereses y cuestiones que había suscitado el rodar como experiencia estética.

En un principio, parecía que las composiciones propuestas iban a estar identificadas respectivamente con las categorías, sin embargo, pausadamente se fueron entremezclando, recordando que la vida es un aglutinante, un compuesto de todo que no puede sucumbir a la separatividad. Igualmente, estas cuatro aristas de investigación no estuvieron dadas desde el principio, fueron transformándose, afirmándose, negándose, perfilándose; hasta delimitarse.

Primera parte: estudio de campo

Viajar en motocicleta es un reto similar que practicar algún deporte, debido a que se ve necesario desarrollar una resistencia no sólo física, sino también psicológica, para lograr afrontar cada vez tramos más largos y difíciles. En este caso, los primeros recorridos surcados fueron cortos, no más de 200 Km de distancia. En un principio en compañía familiar, pues esto me daba cierto respaldo, el cual fue de suma importancia para tener seguridad en carretera. Posteriormente, al conocer varios grupos de motociclistas que se reunían para viajar en caravana, la adscripción a ellos resulto ser una buena opción, llegando a la conclusión de que en la mayoría de los casos los viajes no se ven determinados por el lugar al que se pretende llegar sino por las personas en ellos. Por tal causa, resalto que los viajes fueron producto de una deriva, ya que no había estipulado previamente una lista de lugares que visitar, sino que iba aceptando las rutas que se iban presentando espontáneamente.

Muchos de los viajeros motorizados conocidos tenían la “manía” de fotografiar sus motocicletas en el lugar que visitaban. Inclusive, en ocasiones, ni se fotografiaban ellos mismos. Lo que significaba esta acción para ellos era equivalente a tener el trofeo que destacará su experiencia motera. Fue una dinámica que encontré interesante, por tanto decidí adoptarla como manera de registro para su posterior uso.

Entablar conversación con otros viajeros también se convirtió en una manera de viajar a través de la experiencia de terceros. Algunos eran más versados en el tema, otros, al igual que yo, apenas emprendían trayecto. El hecho de entablar dialogo con otros viajeros me sirvió, a manera de entrevistas no dirigidas, para conocer mejor las posibilidades de recorridos, los distintos intereses que motivan a estos personajes, asimismo una gran amalgama de posibilidades y de razones que tienen las personas para trazar una ruta. Por simple curiosidad instintiva, me encargue de conocer al “motero” y “motera”, a ese usuario de motocicletas que determinó salir de su perímetro a lugares imprevistos. En especial, a esos y esas que determinaron que la cilindrada no era un impedimento para conocer su país y llegar más allá de las fronteras. Esto con el fin de enriquecer mi propio proceso y determinar cuál podría llegar a ser mi “identidad motera”.

Al haber realizado en un total aproximado de cinco trayectos de entre 400 km y 2000 km, además de algunas 50 o más derivas de menor extensión, había conseguido conocer al menos $\frac{1}{4}$ del país a grandes rasgos y una parte de Ecuador. La motocicleta hasta el momento marcaba 49.000 kilómetros recorridos, aunque no todos provenientes del ejercicio de viajar, sí su gran mayoría, pues el trayecto en la ciudad de residencia había sido mínimo. Con el bagaje adquirido también se generó la “metodología de viaje”. Esta metodología consiste en ciertos pasos o reglas necesarias para cada viaje por corto que sea:

Metodología de viaje (enfocada a las viajeras en solitario)

- 1) **No viajar de noche**, y si se ve en la necesidad de hacerlo que sea en compañía, por seguridad ante percances y robos en carretera.
- 2) Antes de viajar tener la **motocicleta en perfectas condiciones** mecánicas. Revisar estado de las llantas, aceite, kit de arrastre. Preferiblemente, previo

a un viaje largo, hacerle un mantenimiento general y cambiarle las partes desgastadas.

- 3) **Realizar un presupuesto acertado** en el cual estén los gastos de gasolina acorde con el recorrido previsto, anexando el valor estimado del hospedaje y la alimentación. Además de tener en cuenta un monto extra en caso de algún suceso por fuera de lo previsto. (Este punto es un tanto flexible, pues dependiendo del tiempo se puede recurrir a obtener recursos mediante trabajos informales).
- 4) **Llevar los implementos de seguridad** (casco, rodilleras, chaqueta con protecciones o coderas, botas de protección, entre otros), no salir en falda o shorts, o exponiendo la piel.
- 5) **Respetar las normas de tránsito puede salvar tu vida:**
 1. **No adelantar en curva**
 2. **No adelantar por derecha**
 3. **Adelantar si es estrictamente necesario** y posible.
 4. Preferiblemente **ocupar un carril por motocicleta**, es decir, no ir más de una motocicleta en un espacio de un solo carril.
 5. Manejar a una distancia prudente de los otros vehículos.
 6. **No conducir más allá de las propias capacidades**, es decir, conocer los límites de uno mismo.
 7. **No conducir bajo influencia de estados alterados** (drogas, alcohol y estando emocionalmente inestable).
 8. **Mantener la distancia reglamentaria entre vehículo y vehículo.**
- 6) **En caso de micro-sueños dejar de conducir inmediatamente** y recargar energías.
- 7) Previo a llegar a alguna otra ciudad, pueblo o caserío, **contactar a alguna persona nativa o quien pueda servir de guía** que sea de confianza; Google Maps no siempre es el mejor guía.
- 8) **Si va a aceptar ayuda u hospedaje de alguna persona, preferiblemente que sea alguien recomendado por alguien de confianza**, o algún otro viajero. Igualmente no es necesario aceptar siempre la ayuda si no se siente

completamente segura de hacerlo, es preferible pasar por grosera a sentirse incomoda o en riesgo.

- 9) **Evitar ingesta excesiva de bebidas alcohólicas o drogas dentro de un viaje**, estos estados pueden hacerla vulnerable. Y si lo va a hacer asegúrese que sea en compañía de personas de confianza.
- 10) **No es necesario cargar con mucho equipaje**, es cuestión de práctica aprender a escoger los objetos y prendas necesarias teniendo en cuenta el clima que se pretende visitar.
- 11) **Cargar con suficiente comida** (preferiblemente alimentos no perecederos) y líquido, puesto que hay lugares en los cuales, así tenga dinero, no es posible comprar nada.
- 12) **Llevar consigo un traje impermeable.**
- 13) **Empacar la ropa por pequeños grupos en bolsas plásticas**, evita que durante la lluvia se mojen y en caso de viajar hacia el mar o agua, pueden ayudar como flotadores.
- 14) **Cargar herramienta y tener conocimientos básicos de mecánica** de motos puede ser de mucha utilidad o tener un amigo mecánico al cual acudir.
- 15) Una navaja o **algún instrumento de defensa personal no queda de más.**
- 16) Si se va a viajar a un lugar con climas muy bajos, **los guantes, bufandas y otras prendas no quedan demás.** El frío en carretera muchas veces se torna insoportable y debilita a quien conduce. Lo mismo sucede con el calor excesivo.
- 17) **Cargar con medicinas**, más aún si se sufre de algún tipo enfermedad o alergia.
- 18) **Tener cuidado con los baños que debes usar en carretera**, es realmente fácil, especialmente en clima caliente, tener una infección urinaria, principalmente cuando eres mujer.
- 19) Al viajar sola es mejor **hacer uso de las redes sociales** para ir reportando los parajes y que su familia sepa su ubicación, en caso de salir del país asegure previamente la comunicación al pasar las fronteras.
- 20) **Ser una persona comedida, dispuesta al cambio, con buena actitud y disposición para viajar.**

(Complemento, he de señalar que no se debe ser muy estricto con este tipo de recomendaciones, dado que no son reglas. Sin embargo, muchas de las veces que no las tuve en cuenta, me vi implicada en accidentes o circunstancias adversas)

Segunda parte: Desarrollo

Ya teniendo el material fílmico y fotográfico, además de los diarios que iba acumulando de cada trayecto, llegó la etapa en la que debía definir qué hacer con los insumos recolectados. Al tener un objetivo claro de análisis, además de las categorías previamente especificadas, sólo quedaba crear un contrapunto entre el sustento teórico que lograra aglutinar las distintas partes del trabajo con el proceso de materialización de las ideas. A la par que se indagaba acerca de referentes, tanto en el ámbito teórico como el artístico, se iban nutriendo las piezas con contenido, dándoles fuerza y personalidad. De esta manera, se empleó medio tiempo en la realización del documento de sustentación y el restante correspondió al desarrollo de las piezas artísticas. A veces los tiempos cambiaban, se intercalaban o se mezclaban. Ello generó una fluidez muy agradable entre ambos ámbitos.

De esta forma, debo resaltar que la realización de cada producto no correspondió a un desarrollo lineal, ni un tiempo delimitado estrictamente para cada una. Por el contrario, todas las propuestas se desarrollaron a la par siguiendo una línea metódica propia de las prácticas artísticas. Cada obra se nutrió de las demás a través de un diálogo entre las técnicas y los materiales. Por esto es necesario resaltar que no existió un molde estricto de tratamiento, más bien se dibujó la dinámica de desarrollo como un ritual procesual, una serie de pasos seguidos intuitivamente. En otras palabras, un método individual que probablemente no funcione para ningún otro proyecto.

Lo anterior no significa que se haya dejado la elaboración del trabajo a merced de la inspiración. Por el contrario, se laboró arduamente buscando generar esos espacios aparición de lucidez creativa. Como primer paso se vio necesario el reconocimiento de los intereses técnicos y las fortalezas artísticas a las que se podían acudir (dibujo, escultura, arte conceptual, etc.). A continuación, se inició

con la búsqueda de referentes artísticos, obras relacionadas, proyectos, entre otros, algo así como el estado del arte enfocado en el aspecto material. A partir de esa investigación surgieron una serie de ideas las cuales se debieron depurar a través de la experimentación material en consenso con el trabajo conceptual.

El siguiente punto que se tuvo en cuenta, como ya había mencionado, es el hecho de que las ideas no siempre se logran articular como se gestan, usualmente hay un factor azar que metamorfosea los resultados, aun así, no hay que oponerse a la naturaleza impredecible de las piezas. Es necesario reconocer y aprender de los obstáculos que se presentan en el trayecto asimilándolos como parte del mismo y a la vez convertirlas en fortalezas.

Cada obra tiene su método:

Bitácora de viaje

Las bitácoras se establecen como un ejercicio de registro que todo viajero debería realizar en algún momento de su vida. Para el trabajo “sobre ruedas”, esta labor consistió en una libreta escrita a la par que se desenvolvía la investigación de campo. Allí se depositó cada historia, cada pensamiento, idea, sentimiento o emoción suscitado en carretera. Por otra parte, ya que el tiempo en ruta apremia, le fueron añadidos al escrito las ilustraciones, las cuales se convirtieron en una obra individual. Por último, se retomó de nuevo el escrito y se le agregó una introducción que hace un recuento de las condiciones previas que permitieron un ambiente propicio para la gesta de una moto-viajera, es decir, las razones por las cuales, en este caso particular, una joven resuelve incurrir en el mundo de las motos y los viajes a pesar de nunca haber tenido una conexión directa con estos aparatos.

Ilustraciones

Cada artista tiene un tipo de destreza que se erige como un sello de su trabajo. En este caso, siempre ha existido un ejercicio personal con el dibujo y la ilustración, la cual se convierte en esta obra en un instrumento del registro de la memoria. A pesar de que la fotografía es un medio veraz para congelar los hechos en tiempo real, la ilustración articula una comunión más poética con los

hechos que se registran. Es propio agregar que los materiales con los que se realizan las piezas las aglutinan conceptualmente con la temática. Ello se debe a que el carbón y el aceite quemado son elementos con los que se debe convivir en cualquier viaje, esos son los productos de la combustión, desechos del recorrido que en este contexto se les da un nuevo uso.

De este modo, las ilustraciones se llevaron a cabo a posteriori de la bitácora de la cual hacen parte, tomando el tiempo de escoger los momentos más adecuados para recrearlos en piezas muy pequeñas de un máximo de 12 cm por 8 cm, formato tomado de las fotografías antiguas, a las cuales tienen cierta similitud por el color que les brinda el aceite carburado.

Motocicleta

La motocicleta es una extensión de la personalidad del conductor. Es decir, puede ser un reflejo o una amiga a la que se le da un nombre y ciertas características que las distingues de las demás a pesar de ser un producto serial. En el presente caso, la motocicleta utilizada en este viaje es la CB 110 de la marca japonesa Honda, diseñada para la ciudad, de bajo cilindraje (bastante bajo), compuesta por un motor de 110 cc y un tanque con capacidad para dos galones y un poco más. Su color inicial era completamente negro con los resortes de suspensión rojos. El tono no representaba un disgusto, pero lo simple y común que se veía en las calles sí. Por tanto, al haber entrado a convivir en los grupos de motociclistas y ver como cada aparato tenía un distintivo, fue el detonante para darle un nombre y una identidad. Motzi fue el nombre que se le dio (más adelante en el desarrollo explico la razón), y el aspecto que se empezó a buscar desde ese momento para la moto fue entre agresivo y femenino a la vez, una especie de híbrido que no cayera del todo en los símbolos clichés y las personalizaciones estándar ofrecidas comercialmente. Así que se hizo uso de símbolos de los cuales me he apropiado y se intervinieron los rines y suspensión con un color fucsia fosforescente como una forma de contraponerse a los colores usuales.

Pese a la idea inicial de identidad otorgada al aparato, luego de un año y medio, los rines se deterioraron y, como es usual en los colores fluorescentes o

fosforescentes, el color inicial se convirtió en un pálido naranja. Por lo tanto, se decidió intervenir el aspecto por segunda vez, adecuando las características que la ley de tránsito permite, ya que la idea no era ser multada por cambiar el aspecto radicalmente o verme obligada a modificar los papeles de la motocicleta. Se diseñaron una especie de “doodle” o garabatos con alegorías del proyecto *Sobre Ruedas*, y se volvieron a pintar las calcomanías. La cojinería cambiada previamente sí quedó intacta. Se le agregó un banderín que sirve como artículo de reconocimiento en carretera, los portamaletas necesarios para viajes largos y las defensas laterales que defienden tanto al conductor como la motocicleta en caso de accidente.

Vídeo

Para la producción filmográfica, la metodología de producción se dividió en dos momentos importantes. Primeramente, estuvo la fase en la que se recopilaron los fragmentos de vídeo a través de los trayectos. Posteriormente, al tener tal material, se buscó la manera de aglutinar conceptualmente estos fragmentos. El segundo momento correspondió entonces a la edición en la cual se realizó todo un proceso para relacionar las partes. Al nuevo vídeo, compuesto de pequeños trozos del viaje, se le adicionó un guion narrativo por medio de una voz en off. La voz de fondo cuenta una pequeña reflexión declamada por una viajera amiga que aceptó participar en el desarrollo.

Las llantas y los clavos

Esta obra se realizó a partir de una de las llantas en desuso que dejó el primer año de viajes en la motocicleta, y clavos para herrar caballos. Ello se dio en la búsqueda por emular esa llanta que sería hipotéticamente ideal para los terrenos más aislados y olvidados a los que se ha llegado. Se llenó espacio por espacio de la llanta de referencia *Pilot Street* de la marca Michelin, clavando una a una las púas con ayuda de un martillo y un alicate, siendo todo un ritual para herrar una llanta. Este proceso tomó un poco más de un mes para conseguir el aspecto ideado, obteniendo como resultado final una especie de puerco espín brillante en forma circular.

Casco

El casco, además de ser un objeto necesario para la seguridad de un motociclista, también es un objeto de lujo y exhibición para algunos. Por esta razón, consideré un ejercicio interesante llenar por completo un casco con pequeños aditivos brillantes, de tal manera que no pasara desapercibido de día ni de noche. De este modo, tomé mi propio casco de uso diario y durante varios meses fui pegando una a una la pedrería escogida. Aunque los pegantes no eran suficientemente resistentes y la lucha con la caída de las pequeñas joyitas debido al uso parecía hacerlo interminable, se logró finalizar el proyecto llenando por completo la superficie, reforzándola al final con varias capas de laca transparente.

DESARROLLO

El arte no es necesariamente esa pintura o escultura situada en las abarrotadas paredes de un museo, las artes, o como prefiero referirme de manera personal, “los procesos artísticos” tienen lugar en los espacios y momentos que menos esperamos. Con ello quiero decir que no existen fórmulas ni corporaciones predeterminadas que designen el estatus de “arte”. Por el contrario, creo fervientemente que la disposición artística se edifica como una forma de vida, un sentir profundo, un tanto inexplicable que tenemos los seres humanos, unos en mayor medida que otros y con distintos enfoques. En este sentido, la concepción de las artes que intento recrear se ciñe de manera prudente más hacia los conceptos de la *téchne* y las *ars* griegas que a las posturas institucionalizadas del Arte con A mayúscula.

En consecuencia de lo anterior, las presentes obras que constituyen este trabajo de grado no están precisamente diseñadas con una intención expositiva apriorística, empero se desarrollaron como ejercicios o intervenciones de objetos seriales y experimentación con materiales, resultado del interés propio por no escindir la vida del quehacer creativo. Como resultado, se gesta una serie de composiciones artísticas en las que se vinculan tanto lenguajes, especialmente visuales, propios del campo de los viajes en motocicleta como el bagaje artístico adquirido dentro de la licenciatura en artes. El enlace entre ambas facetas articula una relación recíproca, en la manera en que viajar alimenta al ejercicio artístico, a la vez que este último alimenta al viaje.

EL VIAJE SE VIVE TRES VECES: CUANDO SE PREPARA, CUANDO SE EJECUTA Y CUANDO SE RECUERDA

(Bitácora de viaje)

Cuando se prepara

Es común, al momento de abordar el tema viajero, toparse con la frase “Los viajes se viven tres veces: cuando los soñamos, cuando los vivimos y cuando los recordamos”, y la verdad es que este fragmento, al ser poético, tiene mucho de cierto. De hecho, revela la metodología en tres fases de lo que es un viaje. Todo inicia cuando alguien o algo te incitan a llegar más lejos. De allí, se desprende la fase previa donde tienen lugar todos los preparativos necesarios para esta nueva aventura, teniendo en cuenta que estos arreglos anteriores divergen dependiendo de la distancia y el tiempo en que ese futuro proyecto se va a realizar. Claramente, es diferente la propuesta de un itinerario corto a los que se tornan tan largos que se convierten en una forma de vida. Lo que sí es una regla general para cualquier tipo de trayecto son los nervios, siempre están allí en cualquier momento de la ruta.

La antesala de un viaje viene dada por cada persona. Independientemente los individuos, afrontamos el cambio de la manera en que nuestro bagaje, conocimiento o experiencia nos lo permiten. Del mismo modo, existen muchas facetas en las que nos debemos alistar para arrancar carretera. Ejemplo de ello es la preparación física, debido a que no es lo mismo desplazarse en carretera por más de seis u ocho horas para un viajero experimentado que para alguien que se afronta por primera vez a este tipo de retos. También debe haber una preparación psicológica, uno de los aspectos más complejos antes, durante y luego de una marcha.

Miente aquel que afirme radicalmente que viajar a un lugar nuevo no le atemoriza o hace crisar su ímpetu, especialmente cuando se afronta lo desconocido, más aún, si se pretende hacerlo en solitario. Así pues, ese momento previo a tomar la decisión de montar las maletas y arrancar la motocicleta, es un tiempo en el

que hay todo un dialogo consigo mismo en el cual muchas veces hay una determinación exacerbada y en otros momentos hay tanta duda, que incluso se puede dar un pie atrás y no permitir realizar el viaje ideado. Muchas veces las personas se niegan a este tipo de vivencias que implican cambios radicales por el miedo a lo indeterminado, a las incomodidades, a las variaciones de posibilidades o a un escenario sin precedentes en torno al cual no se tienen herramientas preconcebidas para enfrentarlo. Es por esta razón, que la dominación de los miedos y la disposición a lo fortuito se convierte en un arte de soltar y fluir en el azar.

Por otro parte, La intuición y el sentido común son herramientas psicológicas para la construcción de un viaje. Hay momentos en que estamos en la disposición y el ánimo necesario para emprender cualquier rumbo, pero existen períodos en los que se presenta mejor aflojar el paso y dar a sí mismo el tiempo para la asimilación del cambio, sino éste no tendría ningún sentido. Por tanto, no siempre es adecuado emprender ruta y es propio conocerse lo suficiente para saber decir no. Forzarse por circunstancias ajenas suele llevar a que se tomen decisiones que posteriormente pueden generar malestar.

Cuando se ejecuta

Para el instante en que ya las gomas de la maquina se encuentran rodando sobre el asfalto y el jinete se halla galopando en su caballito de acero, es cuando más se acrecienta la conversación íntima que se suele tener consigo mismo. Al pasar muchísimas horas en ruta, el tiempo se convierte en una epifanía, en un período de calidad para entablar una amena charla con el “yo” propio. Así se lleve un compañero de viaje el ensimismamiento es algo irrevocable. Puesto que, sin importar que la persona se concentre en observar el espacio tangible que se va dejando tras la marcha, la memoria aflora los recuerdos, excitados probablemente por un olor, por algún sonido o forma, emprendiendo siempre un viaje al centro de sí mismo.

Del algún modo, el motero o motera se convierte en un ser egoísta cuando se enseña a llevar a cabo sus itinerarios en solitario. La razón de ello es muy simple, se acostumbra a que las decisiones sobre problemáticas tan triviales como qué

comer o cuándo y dónde descansar, sólo dependan de él o ella. Aun así, cuando el ánimo es conveniente, suele ser muy flexible y estar abierto a las posibilidades, capacidad que le permite deleitarse de cada milímetro de camino y de cada detalle de las circunstancias en las que se ve sumergido.

La otredad es la contraparte del recorrido. Creemos no únicamente al conocernos más a sí mismos sino en el momento en el que reconocemos al otro a través de las diferencias. Parte del cambio psicológico que se debe afrontar dentro del “viajar” es proponerse a ver las nuevas personas, los entornos y las situaciones con una curiosidad infantil, poniendo en duda muchos de los prejuicios que hemos asimilado en nuestro contexto, brindándonos, de este modo, la oportunidad de dejarnos sorprender por lo que hay más allá de lo familiar.

El viaje, en su fase de desarrollo, se erige como una comunión entre la introspección (esa facultad psicológica del ensimismamiento y el conocimiento de sí) y la capacidad de dejarse afectar por lo externo generando una habilidad intuitiva para responder a los estímulos y situaciones en las que el viajero se ve inmerso. En otras palabras, viajar se articula como un diálogo entre las dos partes mencionadas en párrafos anteriores, la individualidad y la otredad. Curiosamente, cuando se decide emprender carrera en solitario es cuando más se ven potencializadas ambas partes. En razón de esto, se vuelve necesario establecer un equilibrio entre lo externo y lo interno para no llegar a perturbar nuestra psiquis, puesto que la voz interna puede llegar a ser agotadora y se ve ineludible establecer algún tipo de convivencia con las personas locales, pero también si se traza un viaje sin reflexión alguna tal tiempo puede haber sido en vano.

Cuando se recuerda

Se dice que recordar es vivir, aplica asimismo para los viajes. Lo bello de la experiencia de rememorar un recorrido, es que se consigue traer al presente una pequeña parte de las impresiones que se apreciaron. Retornamos a los momentos que más nos impactaron, vemos las circunstancias en perspectiva, los paisajes se tornan más bellos, y nos sentimos realmente orgullosos de sí

mismos por lo que se ha logrado. Lo triste de esta capacidad de remembranza es que, entre más distantes estamos en tiempo de lo acaecido, menos detalles seremos capaces de describir. Es allí donde los fragmentos de realidad que podamos extraer del viaje toman real importancia. Las fotografías, videos, objetos o bitácoras son formas efectivas de guardar recuerdos, a los que se les atribuye un aura acorde a lo que representan. Es por tal razón que tales objetos se convierten en los talismanes, o más bien, en las medallas de los caminos ya surcados.

Desarrollo de la bitácora

A causa de lo anterior, el diario o bitácora de viaje se mostró como una de las maneras más efectivas de plasmar esas fracciones de vida que conformaron la marcha. En él podía, cada día, retratar en palabras no sólo lo evidente, lo visible, sino mis maneras de pensar, lo que me suscitaba las situaciones que iban acaeciendo, los sentimientos, las comparaciones, los recuerdos inclusive de la infancia, entre otras cosas. A la par, podía dibujar, un ejercicio que desde siempre me había llenado el alma, y que aquí se veía potenciado como herramienta descriptiva.

La práctica de escribir inició con la idea de explicar por qué razón llegué a tomar una motocicleta como forma de transporte, ya que no tenía ningún precedente familiar, y la verdad siempre había tenido recelo con estos aparatos. A partir de allí, tomé las notas que había llevado durante los recorridos y las anexé al documento, haciendo de él no únicamente un registro de los viajes en motocicleta, sino un recuento de muchas experiencias pasadas que se iban aflorando a medida que sumaba kilómetros.

Por tanto, la reseña viajera se extendió ampliamente, estructurándose como una historia de vida previa a la motocicleta en su primer segmento. En esta primera parte se describen ciertas experiencias de la infancia, viajes familiares precedentes, la necesidad insaciable de tener un transporte personal, personas externas que influenciaron en la relación con las motos, cómo aprendí a manejar y ciertas experiencias que marcaron este proceso hasta llegar al momento de comprar a "Motzi". A continuación, se cuenta de qué manera los recorridos fueron

teniendo lugar, por qué razón llegué a ser parte de un grupo de viajeros en moto y las memorias de los recorridos. Para finalizar, se encuentran las anécdotas de los viajes en solitario, haciendo contrapunto con la repercusión que ese aprendizaje tiene en la actualidad.

Formalización expositiva

La presentación de las memorias se estipuló finalmente hacer en físico de manera impresa en papel de bajo gramaje. A pesar de que hubo un alto interés de redactar a mano lo compilado, la extensión del texto se desbordó por fuera de las expectativas, por lo tanto, me vi en la penosa tarea de descartar la caligrafía y apelar a programas virtuales para la transcripción. No obstante, ello no afectó de forma alguna el trabajo y la narrativa, por el contrario, permitió llevar a cabo una edición mayormente meticulosa y límpida, que exigía constantemente a releer el texto y de alguna manera, volver a los parajes depositados allí. También, permitió el anexo de ilustraciones, dibujos e imágenes, que, de otra manera, hubiera tenido que prescindir.

Paralelamente, a falta de un trabajo manual respecto del contenido escrito, en la portada se buscó conservar la poética matérica que se había venido trabajando con las demás obras, es decir, hacer uso de piezas brillantes, fragmentos reciclados de la motocicleta, el grafito y el carboncillo sobre una empastadura rígida.

EL VEHÍCULO ES MI HOGAR Y LAS MEMORIAS MI RIQUEZA

(Ilustraciones)

La preservación de la memoria, como en reiteradas veces he mencionado, es una necesidad humana que se refleja en la reconstrucción de la experiencia a posteriori. La volatilidad del tiempo deja un sin sabor y una sensación de desentendimiento de lo acaecido. A raíz de lo concedido, los diarios de viaje son una manera imprescindible de cristalizar lo vivido pese a la naturaleza azarosa de los hechos. En el caso de los viajes en motocicleta, la temporalidad y la distancia son inverosímiles, ya que cada segundo que transcurre se está surcando un paisaje distinto. Ahora puedo encontrarme en Cali, pero ocho horas luego puedo estar en otro país. Pese a que en avión sería un tránsito mucho más repentino, la magia de la moto reside en labrarse su propio destino en cada segundo. Esto arroja como consecuencia la frustrante incapacidad al entendimiento de abarcar tan abrupto cambio. Los estímulos que se afrontan son desmedidos y cuesta demasiado ser conscientes, al menos, de un mínimo porcentaje de estos. Así pues, la tácita viabilidad de tomar instantáneas de los itinerarios por la naturaleza veloz del vehículo hace que éstas se conviertan en un bien preciado. Las fotografías, videos y dibujos son, en este caso, la riqueza material que queda de ese lapso de vida que se nos escapa de entre los dedos.

A través de la experiencia de los recorridos también se van comparando los medios de registro hasta hallar el que satisfactoriamente se acople a la modalidad de viaje y a los intereses particulares. En las derivas inaugurales, luego de haber adquirido mi primera cámara fotográfica, usualmente retrataba la naturaleza: paisajes, animales, flores, entre otros. Sin embargo, al notar que varios de los compañeros que tuve a lo largo de los viajes capturaban con sus teléfonos las motos en los paisajes o situaciones relacionadas con éstas, consideré que aquello tenía más significado emocional que mis fotografías que ocasionalmente terminaba borrando, pues un paisaje es una imagen trivial que otros podrían encuadrar mil veces mejor, pero el registro único que se presenta esos instantes irrepetibles y las reuniones que se tienen con personas que quizás

nunca vuelvas a ver en tu vida son momentos invaluableles que nadie más los conseguirá por ti.

Por consiguiente, *Motzi* fue la protagonista de ese momento en adelante de cada paraje que deseaba guardar en la memoria. Su presencia dentro del viaje representaba la seguridad, la llave para continuar la carretera, ese talismán que me confería poder y seguridad en sí misma, y yo deseaba retratar esas sensaciones. Aparte de eso, tener una foto no sólo tuya sino de tu vehículo, en el contexto motero, implicaba que habías llegado allí por tu cuenta, a la vez que hablaba de datos implícitos como el orgullo y la satisfacción de cada vez haber rebasado más lejos. La motocicleta, dentro de la composición del recuerdo, se empezó a articular haciendo las veces de amuleto que personificaba dentro de la imagen mi presencia pasada en algún lugar.

Durante las rutas trazadas tomé alrededor de ochocientas fotografías y otros cientos de vídeos que fui almacenando en mi computador. Algo de ese material lo llegué a publicar en redes, pero la gran mayoría restante se encontraba destinada a ser suprimida eventualmente. Las cámaras digitales conceden la practicidad de tener un número casi infinito de posibilidades de tomas y edición de éstas, empero el archivo de tan grandes cantidades de material hace que cada vez sea más difícil el almacenaje, destinando las reproducciones al olvido. En razón de este fenómeno, se emprendió la búsqueda de una manera para poder materializar las experiencias captadas sin recurrir directamente a la impresión.

El dibujo a lápiz siempre había sido una técnica apasionante para mí en materia artística y deseaba incluirlo dentro de la elaboración de las obras. De ahí que, haciendo un esfuerzo por conjugar el registro fotográfico y el grafito, retomé las bases del fotorrealismo. Este último, como su nombre lo enuncia, consiste en la reconstrucción de una pieza de arte visual a partir de una fotografía, lo cual se presentaba adecuado para la reinterpretación de las tomas en un lenguaje creativo. Al momento de iniciar la realización de las obras en lápiz surgieron varias preguntas, entre ellas qué orden iba a usar y cuál criterio de selección era el más apropiado para la escogencia de las imágenes. A partir de esa necesidad,

contemplé adecuado empalmar la línea narrativa de la bitácora de viaje con la cronología de las iconografías, indagando por las que tuvieran mayor significado y representaran los distintos lugares visitados. Pero la bitácora, como ya había mencionado, no sólo enmarcaba sucesos recientes, sino que hablaba de toda una vida, así que resolví agregar fotos de viajes previos a la motocicleta.

Al comenzar el proceso de realización, el formato se planteó en razón del tamaño de las instantáneas antiguas encontradas para ilustrar la primera parte de la memoria de viaje. Realicé una búsqueda exhaustiva dentro de las fotos físicas conservadas por mi familia en álbumes que ilustraran las anécdotas relacionadas con paseos familiares y medios de transporte. A pesar de que los primeros intentos parecían adecuados para contar parte de esa historia que narraba y darle un carácter más descriptivo al texto, no consideraba que la serie de ilustraciones se acoplara materialmente a las demás obras estipuladas para el proyecto. Por esto, a través de la experimentación, retomé el uso del aceite quemado con grafito por dos razones: en primer lugar, había conocido este procedimiento años antes durante una clase de dibujo, donde el docente me impulsó a arriesgarme a probar el lubricante en desuso como aglutinante; segundo, es un material que proviene directamente de la motocicleta, ha recorrido su sistema de transmisión haciendo las veces de la sangre del motor. Por tanto, cuando es tiempo de sustituirlo, si en lugar de desecharlo se aplica a los dibujos funciona como un buen sellante para el lápiz, a la vez que crea un anclaje más fuerte entre el contenido de las ilustraciones y la presencia de la moto en la producción, no sólo como forma sino como generadora de insumos. En otras palabras, la motocicleta ha proveído simplemente el medio para viajar, sino parte importante la materia prima para la realización de la exposición, cimentando fuertemente el concepto central del orden curatorial de las obras.

Desarrollo

El proceso de elaboración de la serie *El vehículo es mi hogar, las memorias mi riqueza* fue una de las tareas más extensas del trabajo grado. El ejercicio del dibujo a lápiz siempre lo he apreciado como un ritual en el cual debo consagrar un tiempo y una energía creativa que suelen agotarse rápidamente. De este

modo, así se cree un hábito diario para esta práctica existen momentos en los que es necesario dispersarse para volver de nuevo al papel. Al haber planteado recrear treinta ejemplares, cada individual exigía invertirle unos cuantos días en razón al nivel de detalle, pero también era necesario alejarse al menos unas horas de los productos para retomar esa energía creativa que he mencionado.

Habiendo vinculado el aceite del motor desechado, estipulé necesario usar un papel que pudiera absorberlo y retenerlo por el mayor tiempo posible. El papel de acuarela, o Guarro, fue el más indicado para contener la alta volatilidad del lubricante. Sin más preámbulo, empecé a dibujar las reproducciones, aunque la superficie no se prestara adecuada para plasmar fielmente la información tomada de las fotografías, a lo largo del procedimiento fue evidente la evolución de la destreza y el acople con los materiales. Cada dibujo se llevó a cabo bajo el siguiente método: en primer lugar, se editaban las propiedades de la imagen con la que me disponía a trabajar, algunas veces se presentaba adecuado convertirla a escala de grises, alterando el contraste con el fin de percibir mejor los valores; posteriormente, ilustraba un esbozo por medio de líneas guía; el siguiente paso era colorear el papel con lápices Faber Castell de distintas densidades de mina (2H, HB, 2B, 3B, 6B, 8B), asimismo esfumaba el grafito con lápiz difumino y por último, se extraían los brillos mediante otro lápiz de goma densa.

A continuación, se iban reuniendo las piezas terminadas y se sumergían en un platón con lubricante oscurecido por los residuos de la combustión del motor. Después, se extraían las láminas del recipiente quitándoles el exceso para finalmente colgarlas en un cable mediante ganchos de ropa para su respectivo secado, muy similar al revelado en la fotografía análoga. De hecho, el resultado también asemejaba las tonalidades de las fotos monocromáticas envejecidas.

Debo resaltar que, a pesar de haber abordado previamente la técnica mencionada, nunca deja de sorprender la reacción de los materiales y las tonalidades arrojadas a medida que se va evaporando el óleo. Éstas se iban perfilando desde un sepia intenso hasta un leve color crema que se matiza con las texturas figuradas por el carboncillo.

Formalización expositiva

Para finalizar, la formalización expositiva de la serie se consideró adecuada mediante la enmarcación de cada artículo en un cuadro de madera de bordes oscuros con un fondo blanco para resaltar los matices de las láminas. Se prescindió del vidrio por los reflejos que podría reproducir y para que el espectador pudiera tener una apreciación más directa de los gráficos y el olor aceitado.

MOTZI

(Motocicleta intervenida)

La primera acción que determina la apropiación de un objeto serial es delegarle un nombre. Motzi es el nombre de mi primera motocicleta y la protagonista en gran parte de este proyecto. No tiene ningún significado lingüístico, su apodo surgió por un dialogo familiar, en el cual a la palabra “moto” se le agrego una terminación al azar, con el fin de poder establecerla como “parte de la familia”. Desde su adquisición ya tuvo un distintivo y, a medida que se fue creando un vínculo con el objeto, se le otorgaron ciertas características particulares con la idea de proyectarla como una extensión de mi personalidad.

Durante el primer año con la motocicleta, como usuaria, desconocía las numerosas posibilidades con las que podía llegar a jugar para otorgarle un poco de “carácter” a mi vehículo. Fue para cuando ingresé a ser parte de los grupos de motociclistas que me topé con un mundo nuevo de gustos estéticos y variadas técnicas de modificación en el aspecto y la funcionalidad de las motos. Era usual ver que cada medio de transporte poseía alguna calcomanía o aditamento identitario. En especial, se proponía como una exigencia en aquellos que se conformaban por moteros con el mismo modelo de máquina.

En realidad, esta situación me influenció considerablemente a intervenir de alguna manera a Motzi. Había demasiadas opciones, unas más costosas que otras. Por ejemplo, algunas personas alteraban el funcionamiento de su máquina, cambiándole partes del carburador o del sistema de combustión para que éstas rodaran un poco más rápido; otros reemplazaban la relación de piñones para que tuviera más velocidad o más fuerza. De la misma manera, estaba quienes preferían únicamente variar el aspecto de la motocicleta y las cubrían con algún motivo en vinilo o las pintaban, como fue mi caso.

Inicié por idear el diseño. Pese a que usualmente mis compañeros de grupo optaban por escoger motivos estándar. Preferí distanciarme de ello y, en compañía de un diseñador gráfico, asesorarme para plasmar sobre mi medio de

transporte diario un arte compuesto por el símbolo representativo de mi agrupación musical favorita y otras formas abstractas. Debo reiterar que no tenía en su momento ningún fin académico ni artístico, ese tipo de acciones sobre la motocicleta exclusivamente respondieron a un interés de darle algo de color a un objeto del cotidiano.

Posteriormente, en el segundo club al que me adscribí, me influenciaron fuertemente a llevar a cabo ciertos cambios en la motocicleta, como pintar los rines, repintar las calcomanías, modificar el sillín y comprar ciertos accesorios. El color fucsia fue el predilecto para hacer todas estas reformas, pues socialmente es un pigmento que han delegado para cosas determinadas como femeninas, y al superponerlo sobre una motocicleta, que tradicionalmente ha sido relacionada con el *espíritu* masculino, se transforma en la medida en que se le otorga una particularidad al vehículo, a la vez que contradice los determinismos del imaginario colectivo, en el cual las mujeres manejan solamente motocicletas semiautomáticas, o como bien las llaman, *señoriteras*.

Al usar las ruedas y los adhesivos de vinilo como superficies pictóricas, encontré un potencial artístico en las motocicletas, aunque era necesario conocer hasta qué punto podía hacer esta clase de intervenciones sin llegar a atribuirme una sanción por parte del sistema de tránsito nacional. Rodé durante un poco más de un año con la moto negra con blanco y fucsia. Tristemente, cualquier pieza de la moto, o casco, que sea de colores relacionados con el rosado se despigmentan, o sea, pierden toda su viveza en cuestión de tiempo y termina siendo un color cercano al rojo naranja mezclado con blanco. En mi caso, ya no tenía aros rosa sino un naranja realmente desagradable. En consecuencia, consideré volver a intervenir la motocicleta y desarrollar un trabajo más minucioso.

En una ocasión intenté pintar sobre el color existente, con pincel, algunos símbolos en color negro, pero el resultado no fue satisfactorio. Y aunque deseaba cambiar radicalmente los colores usados, se interponía el hecho que debía alquilar un compresor para poder reproducir de nuevo el primer experimento. Puesto que, en el momento en que se llevó a cabo la primera pigmentación de los rines un amigo del grupo motorizado se ofreció a

colaborarme y no tuve que hacer mayor esfuerzo, un año después ya no tenía esa opción, en consecuencia de ello se alimentó la idea de realizar un trabajo manual donde acudiera concienzudamente a las técnicas creativas experimentadas previamente.

Así pues, descubrí algunas ideas en los *doodles*⁴⁷ y también retomé algunos trabajos que había realizado en el pasado muy de la mano del *Street Art* y el muralismo. Años atrás, durante un ejercicio de clase de proyectos en la carrera en artes, había elaborado un mural a partir del principio del garabato, llenando un espacio con grafías compuestas por líneas. Al investigar en línea a cerca de ejemplos de intervenciones en distintos automotores, hallé en primer lugar las *Volvo Sessions*, exhibiciones dónde la marca Volvo muestra anualmente sus nuevos modelos a través de un evento en el cual intervienen varios artistas un automóvil. Éste tiene lugar anualmente en Zurich, Suiza, y se permiten casi cualquier tipo de participación, desde pintura hasta performance, que vayan con la pauta conceptual que se plantea para cada año. Asimismo, encontré artistas como Rob Jenkins y su Lamborghini Gallardo blanco intervenido con líneas o el renombrado pintor del graffiti Keith Haring, con su exposición *The Unconventional Canvases*, que tuvo espacio en *Peterson Automotive Museum* en la ciudad de Los Ángeles para junio de 2017, en la cual exhibía una serie de automóviles entre camionetas, deportivos y una motocicleta, coloreados con símbolos e iconografías identitarias del artista.

A partir de estos referentes, en especial desde la exposición de Haring, discurrí en usar los rines de la motocicleta como un lienzo, ayudándome de muchos tutoriales o vídeos compartidos en la red por personas que osadamente habían pintado su carro con marcadores. No obstante, mi deseo principal era reemplazar ese color naranja palidecido por una capa de pintura blanca. Al resistirme de usar el aspersor por costos, instruí la tarea con un pincel y esmalte de poliuretano. Dado que el proceso era completamente experimental, a la llanta delantera le apliqué el nuevo tono sobre el existente. Por otra parte, a la rueda trasera le

⁴⁷ En español garabato es un dibujo de cualquier cosa, concreta o abstracta, que se hace cuando la atención está abstraída, o para pasar el tiempo.

administré un disolvente bastante fuerte, que al tacto generaba una sensación ardiente, para extraer el barniz previo. Este último fue un procedimiento ciertamente tedioso, por el hecho de que ineludiblemente a la vez que despintaba el rin, era preciso hacer lo mismo con el sistema de suspensión, buscando un acabado homogéneo entre las partes de la motocicleta. Más de doce horas requerí para eliminar, aunque no todo, al menos sí la gran mayoría de las escamas en las que se había tornado los restos del antiguo esmalte.

Debo recapitular que en el orden del proceso primero finalice el redondel frontal, para luego continuar con el experimento de despigmentación con el disolvente de la zona trasera. Debí realizar esta última fase para el final en razón de las numerosas esquirlas de pintura que se desecharon, ya que era altamente probable que las partes ya intervenidas se percutieran del color previo. Ahora bien, al haber resuelto emplear una brocha en lugar de un aspersor, esto exigía una alta rigurosidad en cuanto a la aplicación y el acabado, siendo necesario lijar entre capa y capa para borrar los trazos de las cerdas. Con tres manos de pintura bastó para desaparecer el color salmón en el lienzo delantero. En este punto, sólo restaba dibujar libremente motivos alegóricos al viaje y al proyecto *Sobre Ruedas* con el marcador, que, aunque era entretenido, igualmente era un trabajo extenso. Al finiquitar esta fase, se pasó a aplicar la laca, o *clear coat*, para sellar lo dibujando, parte sumamente crucial del experimento, puesto que si no se llevaba a cabo adecuadamente acababa por estropear los pasos anteriores.

Para ambos arrastres el desarrollo tuvo las mismas pautas, con la diferencia que el afectado por el disolvente se resistió un poco más a ser cubierto de blanco y a la hora de sellar las ilustraciones, exageré en la cantidad de barniz en el rin guía y tomó una tonalidad un tanto amarillenta en comparación del otro.

Para el momento en el que finiquité el trabajo, aunque se puede decir que la motocicleta estaba personalizada a mi gusto, dentro lo permitido legalmente; personalmente siento que no me bastó el resultado, y cada vez encuentro más ideas para re-pintar la motocicleta (a modo de lienzo) y delegarle un nuevo aspecto. En este orden de ideas, la apropiación de los objetos que sucumbe a un interés tan individual, reconociendo los mismos como herramientas de uso

diario; son intervenciones de nunca acabar, es decir, cuando se modifica una pieza con fines artísticos, pero no se despoja de su carácter utilitario, el desgaste producto de su empleo entra a influir también en su apariencia. Al mismo tiempo, el gusto no es un valor estático y ello forma una constante inconformidad, que, acompañada de la creatividad, compone un sinfín de posibilidades para delegarle cada vez un nuevo semblante al cuerpo en cuestión.

En síntesis, la presente obra es una muestra en la praxis cotidiana de la búsqueda inquebrantable por aplicar las artes visuales a los procesos ordinarios del día a día. Ello con el propósito de asimilar los conocimientos de la estética contemporánea como fenómenos propios del desarrollo humano que enriquecen el arte aprehendido como un sentir y una forma de vida, a la par que se estructura una lucha constante por borrar la escisión entre las artes y su contexto y crear un dialogo con las instituciones.

EL TERRENO ES AGRESTE PERO LA TENACIDAD ES PUNTIAGUDA

(Llanta)

Cuando viajas sobre un vehículo propio, hay una libertad muy amplia respecto a la dirección que vas a tomar, en especial cuando decides viajar solo o sola. Tal individualidad a la hora de emprender camino tiene una amplia cantidad de pros, pero también ciertos atributos en contra. La autonomía viajera implica un nivel de responsabilidad más alta de lo usual. Conducir acarrea un gasto energético en razón de la necesidad de concentración y destreza al volante, ello implica que, durante el proceso de desplazamiento, los sentidos del viajero deban estar alerta por completo, distinto del “mochilero”, que puede decidir avanzar en un bus preferiblemente de noche para evitar ciertos gastos innecesarios en hospedaje. El motero por su parte no tiene esta posibilidad y, en forma de pago por su independencia, debe estar por completo consciente del terreno, el clima y del estado de su vehículo, como también se vuelve necesario y crucial atender adecuadamente su cuerpo cuando éste se agota.

A pesar de estas últimas condiciones, que a simple vista parecerían un tedio y una desventaja en comparación del viajero de a pie, éstas se pueden convertir, por el contrario, en las fortalezas del motero, forjando esa identidad única de quien viaja en moto. Es decir, el viajero va adoptando una personalidad acorde a sus intereses estéticos, entrando en juego a partir de tales intereses el tipo de terreno que prefiere surcar. Dado esto, también va adquiriendo un equipo acorde a los trayectos escogidos, al tiempo que se va enriqueciendo de un conocimiento técnico y toda una metodología en aras de articular la mejor experiencia de viaje posible (subrayo la mejor experiencia, más no la más feliz o la más lineal).

En el caso particular del proyecto *Sobre Ruedas*, los destinos escogidos claramente fueron generándome una personalidad como viajera y un gusto marcado por las carreteras fatigosas. En un principio, había visitado lugares turísticos donde usualmente se llegaban a través de caminos asfaltados, pero al experimentar distintas marchas como viajera, los lugares menos frecuentados se

convirtieron en los protagonistas de las aventuras, llenos de verdes y azules, donde la pavimentación es solo una idea risible. Así pues, gracias a la terquedad, olvidando que la motocicleta que poseía era un aparato creado para la ciudad, tuve muchas caídas y pequeños accidentes en carretera destapada, en los cuales, aunque no me lastime críticamente, encontré importantes experiencias y muchos moretones. De hecho, los impases en la trocha fueron los hechos que más aprendizaje y tenacidad brindaron a la experiencia del trabajo de campo.

Precisamente, los paisajes rurales se convirtieron de alguna manera en una adicción, y aunque muchas veces causaba un poco prevención y miedo, tomar de nuevo una carretera destapada era ineludible. Fueron tantas las caídas o los sustos provocados por el barro, la arena, la arenilla, la grava, entre otras superficies, que las ideas sobre cómo sería una llanta adecuada para las zonas que iba conociendo fueron avivándose. En ocasiones, imaginaba rodear de cadenas las gomas o llenarlas de taches para que tuvieran un agarre certero. Los recorridos realizados por los departamentos del Huila y el Cauca fueron donde más surgieron este tipo de imágenes sobre tener púas en las llantas para poder atravesar, por ejemplo, el desierto o la densa y fangosa carretera de los páramos.

En este sentido, la curiosidad por conocer si existía algún precedente de ese tipo de ideas, me condujo a toparme con dos experimentos muy particulares donde intervenían las llantas de las motocicletas con el fin de poder recorrer tramos sobre hielo o nieve:

El primer trabajo hallado fue un vídeo Amateur y posteriormente toda la galería fotográfica sobre un evento de Red Bull organizado en Kitzbühel para promocionar una carrera downhill en Hahnenkamm⁴⁸. El vídeo publicado a principios del 2017, mostraba a Marc Marquez el reconocido piloto de la competencia de Superbikes, MotoGP, piloteando una motocicleta similar a la CBR Honda que el utiliza en asfalto. Una RCV también Honda, que en este caso tenía como particular sus llantas tanto trasera como delantera que estaban

⁴⁸ Es una montaña en Europa , directamente al suroeste de Kitzbühel, en los Alpes de Kitzbühel

dotadas de varias series de púas, dispuestas a moler la nieve de la gran montaña.

El piloto local Franky Zorn, participante de competencias de Speedway sobre hielo (deporte en el cual las llantas con púas son completamente necesarias) dotó a la imponente RCV con 483 clavos de alto calibre para que pudiera atravesar la nieve. Márquez afirmó al salir al ruedo que no tenía ni la menor idea de cómo iba a dominar la motocicleta en estas condiciones completamente nuevas para él. Indistintamente, reconoció que era un experimento con que esperaba conocer las posibilidades que como piloto podría advertir⁴⁹.

El segundo vídeo encontrado llamó un poco más mi atención, pues en este caso, era una chica sueca, llamada *Brownie* en redes, quien realizaba, del mismo modo que Márquez, la modificación de sus neumáticos, en este caso, para poner su motocicleta deportiva de alto cilindraje color blanco con rosa a toda marcha sobre lo que se observa como un río congelado. La joven demuestra su capacidad y tenacidad al dominar su CBR 600 a altas velocidades sobre el hielo, en sumo al proceso de perforación e instalación de los grandes taches.

Posteriormente, al observar ambos casos, a pesar de que había dado con ellos en la búsqueda de una hipotética solución a una problemática en materia funcional de la motocicleta, mi fascinación se re-direccionó hacia el aspecto áspero y agreste de las llantas. Las ruedas de goma son fabricadas con un propósito primario: rodar y ser cada vez más resistentes a los pinchazos; no obstante, en razón de terrenos en sumo complejos de transitar, los usuarios de vehículos encuentran maneras no convencionales de hacer uso de los mismos, y pese a que son formas de adecuar el grado cero de funcionalidad, como diría Baudrillard, en el ámbito estético de los objetos también tiene lugar una transgresión interesante.

En consecuencia, lo llamativo de las llantas intervenidas, tanto en el speedway como en los dos casos mencionados, determinó el nacimiento de la idea de la

⁴⁹ MOTOCICLISMO. *Marc Márquez con la MotoGP en los Alpes, galería y vídeo oficial* {En Línea} {revisado: 16 de enero de 2018} Disponible en Internet:{ <http://www.motociclismo.es/mundial-motogp/articulo/marc-marquez-motogp-alpes-galeria-video>}

presente obra, desistiendo de la búsqueda de lo funcional en el objeto, y por el contrario, enfocándose en las texturas, en el material reciclado (la llanta en desuso dejada tras el desgaste de los viajes), como también en la apariencia brillante. De tal modo, continuando tanto con la línea temática del proyecto en coherencia con los materiales decidí crear mi propia llanta con picos, un prototipo de una goma perfecta para el rural colombiano.

Proceso de realización

Al haber rodado en el primer año de experiencia como motera más de 20.000 kilómetros en el territorio colombiano, es normal que la motocicleta sobre la que recorrí tal kilometraje presente cierto nivel de desgaste. Todo aparato mecánico a su paso va dejando innumerables cantidades de objetos de desecho, entre ellos, las llantas son parte de esta cuantía. Por tanto, surgió la idea de reciclar una de ellas y encontrarle una nueva lectura que no correspondiera al mero residuo.

El proceso de desarrollo de la obra inició en el momento en el que resolví que la cubierta trasera de mi motocicleta no estaba prestando una tracción adecuada. Era la segunda vez que cambiaba de montura en dos años viajando. Para esta ocasión, los pinchazos habían provocado importantes agujeros en la goma, y ello hacía que perdiera constantemente aire. El día que decidí desmontar el redondel, tuve que luchar por asearla en medio de la calle, ayudándome con un balde con agua y detergente que me facilitaron en el lugar al que me dirigí a adquirir una rueda nueva. Tiempo atrás había descubierto un líquido llamado “blinda-llantas” que evitaba la pérdida de aire ante una avería, tal sustancia aglutinante era una maravilla impidiendo la pérdida de presión, sin embargo, para ese entonces ya se había convertido en una brea adherida a las paredes de lona que atentaba con declinar mi convicción de hacerla parte del trabajo artístico. Ciertamente, podría haber resuelto de la manera más simple adquiriendo otro ejemplar usado en una vulcanizadora cualquiera. Aun así, este objeto en particular había sido protagonista en mis primeros viajes, haciendo que tuviera cierta historicidad que no convenía dejar de lado. Desde ese momento empezó el reconocimiento del objeto como material. La limpieza exhaustiva que debí emplear para extraer

hasta la última gota de tal producto hizo que conociera que las llantas estaban fabricadas de goma, alambre y lona, evidenciando que la perforación no iba a ser nada fácil.

Por otro lado, se encontraba la pregunta acerca de qué clase de elementos lacerantes iba a utilizar para lograr la apariencia afilada y ruda, tomada a partir de los referentes previos. De allí que hiciera uso de otras llantas, incluso de bicicleta, como superficie de práctica, atravesándolas con puntillas, vidrios, alambres, entre otros. Los resultados que se iban obteniendo paulatinamente lograban el cometido de convertir la goma vulcanizada en un objeto áspero y agreste, casi convirtiéndola en un arma corto punzante en potencia. Sin embargo, no hallaba una coherencia sustancial con la línea matérica y conceptual del proyecto. Es decir, las puntillas se exhibían como componentes demasiado triviales que no conquistaban del todo la unicidad e identidad que deseaba atribuirle a la pieza. De alguna manera, inquiría en otorgarle a ésta una poética asimilable con el fin de generar en el espectador un impacto visual contundente. En este caso, a diferencia de varias de las obras del actual trabajo, *El terreno es agreste pero la tenacidad es puntiaguda* sí había nacido con una intencionalidad expositiva apriorística, por tanto, exigía un alto nivel de rigurosidad para poder entrar en juego con los demás componentes del trabajo de grado.

Llegado a este punto, tras las reflexiones suscitadas en las memorias plasmadas en la bitácora de viaje, decanté que las partes que mejor cumplían con el componente conceptual eran los clavos de herrar. Podía parecer un poco desligado, aun así, éstos tenían una relación histórica personal con la motocicleta. Muchas veces se llega como persona a tener ciertas fijaciones por prácticas u objetos determinados en nuestras vidas, pero rara vez se toma el tiempo de hacer una regresión hasta el punto focal donde tales afinidades nacieron. La fascinación por las motocicletas, en mi argumento específico emerge de una relación a muy temprana edad con los caballos como medio de transporte individual. La responsabilidad, la libertad y la excitación que formaba tener las riendas de un equino conllevaron a que difícilmente me adaptará en la adultez a que alguien más dominara el camino que iba a recorrer en mi lugar.

De ahí que el ejercicio de herrar a un animal, en términos prácticos, sea para mí equiparable en un aparato de dos ruedas, al proceso de reemplazar las llantas. Sin dejar de lado que la labor de herrar posea en sí un aura estética ya implícita, a partir de la fuerza y violencia que se ejerce. Con la moto, al ser un vehículo, de la misma manera hay que cambiar las superficies sobre las que se traslada, y a pesar de que este proceso tiene de lejos que ver con herraduras y clavos, en su redondez suelen anidar estos últimos, entrando de la misma manera que se incrustan en las extremidades equinas, dejando varado a más de un incauto.

Para cuando tuve resuelta la escogencia de los materiales a usar, emprendí el ensamblaje de la pieza. Compré una primera caja de clavos de herrar en un pueblo ubicado en el norte del valle durante un viaje. Aunque tuve constantemente cierto recelo a esta pieza en particular, el proceso se fue tornando muy fluido. En el primer día de trabajo conseguí incrustar un poco más de noventa clavos con la ayuda de un alicate, una especie de martillo y una pequeña lámpara led, que me ayudó a visualizar la ubicación de las perforaciones en el oscuro interior de la llanta. Para el segundo día, ya había acabado con la primera suma, pero estando en Cali no sabía dónde podía adquirir más púas de acero de la misma marca que las preliminares. Por ende, indague en distintas veterinarias y agrícolas de la ciudad, encontrando ejemplares similares. Tristemente, el presupuesto no se adecuaba para comprar los clavos precisos para cubrir a cabalidad la extensión. A causa de esto, se estableció ineludible tomar clavos mayormente económicos, con forma distinta al clásico Mustang⁵⁰, de más baja calidad, no obstante, mi exigencia acudía a la cantidad.

En vista de no tener la herramienta adecuada, como bien podía ser un taladro, la tarea con el alicate se tornó muy similar a la laboriosidad observada en el proceso de herrar. El desarrollo en general de la obra se generó por medio de la fuerza, llegando a lastimar mis manos y piernas en reiteradas ocasiones dado que, para conseguir introducir los clavos en la densa goma, y a la vez mantenerla

⁵⁰ Marca de clavos de alta calidad, tipo europeo, con cabeza piramidal, de preferencia en Colombia para caballos de trabajo.

en posición, debía abrazar la llanta con todo mi cuerpo y encajarme dentro de la misma. El peso de ésta hacía que cayera sobre mis extremidades constantemente y se clavara un poco en la piel. Aun así, en una actitud un tanto masoquista, no hacía uso de ninguna tela o aislante para protegerme, ni acepté ayuda externa, para mí, ello era una metáfora de cualquier proceso de creación, en el cual siempre hay una suerte de sufrimiento y dolor.

Al final, no ocupó en tiempo más de una semana la culminación del objeto intervenido, aunque el progreso no fue constante en razón del alto desgaste y malestar que la actividad producía en mis manos. En total, la llanta se compuso de un aproximado de novecientos clavos de herrar que se introdujeron desde el interior hacia el exterior, dejando ver sus puntas brillantes y afiladas en su montura exterior. La disposición expositiva se plantea por medio de la suspensión del objeto, a la altura de los ojos del espectador, con una guaya o una cadena de motocicleta en desuso.

Por último, debo dejar en claro que la funcionalidad del objeto queda propuesta para una próxima oportunidad, cuando se tenga la posibilidad de adquirir los elementos necesarios.

FEM-CRYSTAL-HELMET

(Casco)

Se puede decir que el *Fem-crystal Helmet* es el objeto dentro de esta serie que va más ligado a la categoría de personalización/ feminidad. Se trata de un casco comercial de la marca MT Helmets, modelo Mugello, inicialmente de colores blanco, magenta y negro, con un diseño abstracto, que posteriormente se ve intervenido de manera minuciosa, incluso obsesiva, con distintos tipos de aplicaciones brillantes tipo espejo y otras puntiagudas de plástico, comúnmente ofrecidas en el mercado para adornar prendas de vestir. El resultado final surge inspirado principalmente en apariencia por la obra "For the love of God" llevada a cabo por el artista Damien Hirst en el año 2007, la cual consiste en un cráneo cubierto por completo con diamantes. No obstante, los materiales con los que se llevó a cabo el "Crystal Helmet", queriendo recrear el brillo deslumbrante del cráneo de Hirst, remiten al concepto de lo "kitsch", es decir lo vulgar, barato o trillado, muy propio del Pop art, recordándonos que no todo lo que brilla es oro, o en este caso, no todo lo que brilla son diamantes, y aún se pueden semejar.

El nacimiento de este trabajo proviene de una experiencia en particular que tuvo lugar durante el espacio temporal dedicado al estudio de campo de este proyecto. Al investigar sobre las medidas de seguridad que se deben tener en cuenta a la hora de viajar en un vehículo como la motocicleta, se llegó al tema de los cascos, sus amplias variedades acorde a las necesidades del usuario y a los tipos de certificaciones que reflejan su nivel de protección. De allí, conocí que el casco que había comprado como motociclista novata podría llegar a no salvarme la vida en caso de un accidente, incluso era probable que me generara más agravios por ser de tan baja calidad. En consecuencia, fue inexorable

asesorarme y adquirir uno de más alta gama, que tenía dos certificaciones internacionales: la DOT⁵¹ y la ECE/ONU⁵², además de la nacional NTC/RES⁵³.

A los seis meses de uso, robaron mi casco en la ciudad de Palmira en circunstancias inverosímiles. A pesar de la pérdida en cuestión monetaria que ello implicó, volví a adquirir de nuevo un casco con las mismas especificaciones y de la misma marca. Pero en esta ocasión, consideré que debía personalizarlo de tal manera que perdiera su valor comercial. Di con los “crystal-helmets”, habiendo tenido un acercamiento en obras pasadas a referentes como Marcel Duchamp y su apropiación objetual, Andy Warhol y el más contemporáneo Jeff Koons, y sus apologías a los objetos del mercado, al igual que a Yayoi Kusama, acompañada de su fascinación por llenar los espacios de puntos y color, entre otros; en sumo a la alta fijación que había desarrollado por feminizar mi medio de transporte. Estos consistían en una tendencia internacional no muy famosa en Colombia, que había sido iniciada por varias mujeres que querían brindar un distintivo a sus cascos y encontraron en materiales tan simples y brillantes una manera de resaltar, dándoles identidad dentro del contexto motero.

Resaltar el aspecto de lo femenino fue una obsesión cada vez más palpable. Y la manera efectiva que encontraba para lograr notificarlo era por medio del color, de los diseños, de los aditamentos, entre otros. No obstante, muchas veces veía un cliché en el uso de los colores “femeninos” como el rosado, el fucsia, el violeta e incluso algunas tonalidades de azules. A pesar de que me parecía una actitud rescatable, tampoco era muy llamativa la idea de uniformidad. Así que indagué acerca de qué técnica no muy común y que a la vez me permitiera hacer un diseño propio que encajaba con mis intereses estéticos.

Empecé pegando unas cuantas imitaciones de Swarovski y de púas en la zona frontal del casco. Las primeras reacciones al llevar la obra a rodar fueron

⁵¹ DOT corresponde a las siglas en inglés de *Departamento Of Transportation* o departamento de transporte de los Estados Unidos, quienes se encargan de probar y homologar los cascos comerciales, teniendo altos estándares de calidad. Al tener un casco con estas certificaciones significa que puede ser un salvavidas en caso de un accidente a más de 100 km/h.

⁵² Certificación de la comunidad económica europea de alta calidad para cascos internacionales de mediana y alta gama.

⁵³ Norma Técnica NTC 4533 Cascos protectores para usuarios de vehículos ICONTEC.

negativas, puesto era un completo sacrilegio “dañar” la pintura de un casco que tenía un valor considerable para mis colegas moteros. Pero para las mujeres no fue la misma consideración, ellas fueron quienes más se vieron identificadas y dieron más consideraciones positivas del mismo. Estas reacciones me animaron mayormente a continuar con mi proyecto, sin embargo, los materiales estaban convirtiéndose en un inconveniente, puesto que perdía una gran cantidad de aditamentos brillantes debido a la dificultad de adherencia de los pegamentos. Otro contratiempo en el proyecto se evidenció en la influencia del clima, la lluvia y el sol, sobre las sustancias con las que pegaba cada partícula. Por esta razón, el proceso se ralentizó y dure más de seis meses intentando con una enorme cantidad de pegantes de distintos tipos hasta encontrar la técnica adecuada para no perder la “pedrería”.

Luego encontré, haciendo una búsqueda exhaustiva por el centro de la ciudad, cierto tipo de imitaciones de púas que se podían anexar en tiras. Esto ayudo a que no perdiera tantos materiales al salir día a día con el casco, pues en ese momento no lo veía como una obra. Era usual que las personas con las que me topaba me recomendaran pegantes, y escuchando tales guías probé con el pegante amarillo, que hacia contacto demasiado lento, dejaba un aspecto desagradable y a la final, con las exposiciones al sol y al agua, terminaba indistintamente despegándose. Seguidamente en esa lista de adherentes recomendados se encontraba la silicona para vidrio, la cual era de un secado extremadamente lento, no proporcionaba un aspecto tan dejado como el del pegante amarillo, pero aun así las piezas se desplomaban al poco tiempo. En tercer lugar, intenté con la silicona de aplicaciones en caliente, que fue realmente decepcionante, puesto que generaba una acción a corto plazo y a los pocos días los detalles desaparecían. Por otro lado, el tan recomendado pegamento de dos componentes fue un desengaño, pues dejaba un color blanquecino sobre la mínima superficie que no cubría y su acción de fijado era similarmente cuestionable. Como consecuencia, el objeto duró meses estancado con algunas partes apenas intervenidas.

Sin embargo, siempre que conducía lo llevaba conmigo, pues lo había adquirido primero como protección que como objeto artístico. Aunque debo admitir que

sólo llegué a reconocerlo como lo último a partir de una situación bastante cómica que tuvo lugar en el Museo De Arte Moderno La Tertulia. En razón de que el establecimiento expositivo de arte no permite la entrada de pertenencias a las salas de exposiciones, es usual que los estudiantes a la entrada depositen sus pertenencias en una pequeña recepción existente en los distintos edificios. En esa ocasión, quienes nos encontrábamos en el espacio habíamos acudido a una exposición en memoria de la vida y obra de Fernell Franco. Por tanto, fue necesario dejar nuestras pertenencias en aquella recepción, en la cual había una joven a quien le pareció curioso y delicado mi casco, así que lo ubicó en un montículo blanco, dejándolo lucir como un artículo decorativo u obra. Al salir del recorrido llegué luego de algunos otros estudiantes. Para mi sorpresa, había una cantidad de ellos reunidos alrededor del montículo apreciando el brillante objeto como si éste fuera parte del lugar. Al tomarlo rápidamente del “pedestal”, rompí la magia, creando cierto recelo ante el “engaño” que había proporcionado.

Aquella situación me hizo reflexionar sobre la postura que las personas toman ante un cuerpo dentro del cubo blanco, en contraposición a la percepción que se tiene del “arte” cuando lo llevas a las calles. Cuando el objeto se encuentra cumpliendo su función primaria, las personas no se ven limitadas a tocarlo, fotografiarlo, cogerlo o incluso ponérselo, ya que les llama la atención simplemente. Sin embargo, cuando fue ubicado estratégicamente dentro un espacio museístico, su lectura cambió por completo, comportamiento observable en los estudiantes, quienes a pesar de su acercamiento mantenían la distancia típica que se tiene hacia una “obra de arte”.

Al ubicarme en materia de investigación e introducir tal ejercicio dentro de las posibles obras del trabajo de grado, conocí que no era la primera, y por supuesto, tampoco la última persona en situar un casco al interior de una sala de exposiciones. Indagando di con dos ejemplos puntuales en materia de arte que pudieron servirme como referentes. El primero fue la exposición llevada a cabo en la Galeria Saatchi en el “London STRARTA Art Fair”, donde se encontraron expuestos dentro de la serie “Art Wars” distintos objetos y lienzos referentes a las icónicas películas de Star Wars. La sección que captó mi atención fue la que se encontraba compuesta por los cascos de los Stormtroopers intervenidos por

distintos artistas como Yinka Shonibare MBE, Antony Micallef, Joana Vasconcelos, Damien Hirst, David Bailey, Jake and Dinos Chapman, Mat Collishaw y Mr Brainwash en colaboración del creador de los reconocidos cascos Andrew Ainsworth. En especial, los dos cascos intervenidos por Ben Moore, “StormOffSki 2013” y “StormOffSki 2010”, se convierten en apariencia en el referente más cercano del Fem Crystal Helmet, puesto que los materiales utilizados para cubrir la versión del año 2010, son 6000 piedras de Swarovski Xilion.

Por otro lado, encuentro necesario resaltar los cascos pertenecientes a la reconocida agrupación de música electrónica *Daft Punk*. En sí, los cascos con los que se identifica la banda ya tienen un reconocimiento que se ha edificado con el crecimiento de la misma, puesto que se trata de su identidad. No obstante, cuando uno de los ejemplares es recreado por un artista mexicano como Cesar Menchaca en las técnicas propias del arte Huichol, en ese objeto que resulta convergen tantos valores estéticos propios de la posmodernidad que de inmediato se convierte en un objeto estético y artístico. Lo tomo como referente por el hecho de jugar con los valores estéticos que trae la cultura pop y el juego de identidad, los cuales convierten el objeto en un ejercicio artístico sin necesidad de llegar a una sala de exposición.

Ahora bien, ambos casos son fuentes de inspiración desde diferentes aristas, principalmente desde el juego de lo expositivo y lo utilitario, además de la generación de identidad. Con lo anterior, me refiero a que muchas veces reconocemos algo como arte por su acercamiento a alguna institución que lo legítima como tal, pero en otros casos el arte, o bien, las artes, están en todo lugar, circundando nuestro entorno en los objetos de los que hacemos uso cotidianamente, especialmente en aquellos a los que adoptamos como parte de nuestra identidad y les otorgamos “personalidad”. En este sentido, el *Crystal Helmet* se trata de un objeto que linda entre lo utilitario y lo expositivo. Como artículo de uso lleva a cabo su función original, pero a la vez, al ser intervenido, su lectura cambia tanto por fuera como al interior de un espacio expositivo, creando una nueva dinámica con su entorno inicial.

Luego de tener un poco más claro lo que iba a significar la construcción del casco, no únicamente para mi satisfacción personal, sino estipulado como un trabajo dentro del campo académico, para retomar el proceso de creación de la obra se estipuló necesaria una indagación teórica que aglutinara las dos áreas y diera el cimiento necesario a la pieza. También fue preciso acelerar el proceso y hacer una búsqueda más exhaustiva de materiales. A pesar de que el desarrollo había tomado incluso meses, por los inconvenientes anteriormente mencionados, un fin de semana, luego de pintar los rines de la motocicleta como parte de otra obra, había adquirido una laca que no había podido ser usada en el otro proceso, no obstante, surgió la idea de probarla como catalizador de los pequeños aditamentos adheridos al casco. Luego de determinar que el *super bonder*, el pegamento más común y económico del mercado, era el que mejor me había funcionado a largo plazo, la laca era una opción adecuada tanto para darle un acabado supremamente brillante como para eliminar las zonas opacas que dejaba el pegamento. Igualmente, ayudaba a fijar las piezas por medio de varias aplicaciones, generando una gruesa capa que aseguraba aún mejor las piedrillas a su lugar.

Para el momento que descubrí la técnica del lacado, apenas llevaba un cuarenta por ciento de la superficie del casco cubierta entre aplicaciones brillantes y púas. Al emprender de nuevo la dinámica de pegado conseguí terminarlo en un lapso de una semana, a pesar de que a veces tenía que parar el proceso debido a que era necesario salir a comprar más material, o simplemente tenía que usar el casco para salir. Adherir detalle por detalle, incluso con pinzas, tampoco aceleraba el transcurso, además de lo difícil que se tornó pegar las últimas y más diminutas piedrillas para finalizar los detalles. Al finalizar y llevar a las calles el Crystal Helmet, encontré que la técnica había resultado exitosa, como también podía testear que llamaba demasiado la atención en los semáforos, en los centros comerciales, pues en donde quiera que fuera se volvía recurrente que alguien me preguntara o hiciera algún comentario del objeto, al punto de tornarse hostigante.

Al final, por su misma dualidad de objeto de uso diario y pieza artística, puedo afirmar que perdió valor económico en su mercado, lo cual fue la premisa

primaria de su elaboración, pero adquirió demasiado valor emocional y económico en otros ámbitos. En la medida en que en él vi depositado tiempo, esfuerzo y creatividad, ello me condujo a querer dejar de usarlo, puesto que si llegaba a tener algún accidente, perdía algo más que un casco, también se destruía mi trabajo artístico. Un equipo de protección, por más costoso que sea, se conoce de antemano que se paga ese valor por un fin, pero en este caso el objeto había adquirido otros significados. Aun así, también recordé que el uso y la posibilidad de colisión eran factores claves de la obra, y que dejar de usarla y convertirla en un simple objeto intervenido en un pedestal le restaría altamente a su valor dual, es decir, su función tanto como obra y a la vez como objeto de protección.

SOÑÉ QUE VIVÍA

(VÍDEO-ARTE)

Otra de las opciones técnicas que se presentan aptas para describir un viaje en motocicleta son las cámaras de vídeo diseñadas para deportes extremos. Estos instrumentos de tan pequeño tamaño permiten ser adaptados prácticamente a cualquier lugar de la motocicleta, casco o incluso chaqueta. La marca más reconocida, y que impulsó el uso de este tipo de aparatos, es la distinguida *Go Pro*, pero si no se tiene dinero suficiente para tal dispositivo se puede adquirir uno de gama baja por módicos precios. A esta alternativa fue a la cual recurrí luego de hacer mi primer viaje a Medellín con el segundo club al que pertenecí. Allí me causó demasiada curiosidad el uso reiterado de las cámaras en el casco por parte de los integrantes de la agrupación que nos recibió en la ciudad. Al conocer esta nueva posibilidad de registro tuve muchas ideas al respecto. Por tanto, a mi regreso a Cali adquirí una SJCAM 4000, una videocámara con un sensor de 14 mega pixeles, con un lente gran angular de 170 grados, que cumplía con las características primarias para grabar en adelante mis trayectos.

En compañía de otro motero formamos un colectivo viajero llamado *Motoviajeros por Colombia*. En él intentamos editar y publicar constantemente los vídeo-clips resultantes de las rodadas programadas para cada fin de semana. A manera de blog organizábamos el material recopilado con su cámara y la mía, mostrando los lugares y las carreteras que habíamos surcado. Llegamos a plantearnos un viaje los dos el cual nunca concluimos por diferencias personales. Sin embargo, este ejercicio me ayudó a hacer mi propio archivo viajero que, tiempo después, serviría como insumo para contar con más detalle la experiencia de las derivas.

A raíz de lo anterior nació *Soñé que vivía*, el último trabajo llevado a cabo dentro de la línea expositiva de *Sobre Ruedas*. La pieza surge en primera instancia como un proyecto de arte sonoro que buscaba explorar las posibilidades que la motocicleta podría tener en este campo. Sin embargo, por cuestiones de tiempo, el enfoque se tornó hacia el aprovechamiento de los fragmentos fílmicos que

habían sido compilados dentro del plan colectivo anteriormente mencionado. En este sentido, la idea primaria para la producción se canjeó por la realización de una composición que se identificaba más con el vídeo-arte y las posibilidades que se despliegan en este campo de las artes visuales.

Desarrollo

Es usual a la hora de desplegar un trabajo fílmico la existencia previa de un guion o una propuesta general de lo que se va a llevar a cabo antes de emprender la labor. No obstante, la exploración de los materiales es otra de las tantas opciones metódicas mediante las cuales se puede comenzar un trabajo creativo, y este caso es un claro ejemplo de que no existe un proceso único para el arte, ni un orden ineludible.

De esta manera, el primer paso a desarrollar para la composición del vídeo-arte, partiendo de un archivo previo, era la generación de un concepto que aglutinara los fragmentos. El sueño como viaje fue el tema escogido para la narración visual. Ésta surge mediante un proceso de ensayo y error, ya que, si bien en cada captura eran evidentes elementos homogéneos, como las motos o los paisajes, el argumento inicial bajo el que se habían grabado las rutas era meramente expositivo. La disposición de conectar las secciones evocando a lo onírico se ve permitido gracias a la experimentación con las distintas opciones de edición que permite *Adobe Premiere*. El segundo punto fue escoger los tramos registrados que iban a ser parte de la composición, tratando de elegir aquellos que eran mayormente representativos y que describían lugares distintos entre sí. Al intervenir los valores como la opacidad y el tiempo de reproducción, las transiciones iban tomando un tono melancólico, dibujando el recuerdo. También fue clave la modificación de los espacios entre cada segmento para recrear ese carácter inconexo del ensueño, es decir, desvanecer cada final hacia un color negro y dejar unos segundos al espectador en la oscuridad, semejando la situación en la que una persona intenta despertar y cada vez aparece en un nuevo sueño.

Por lo anterior, en este trabajo no se escrutó en acoplar diálogos ni personajes actuando, por el contrario, la intención se enfocó puntualmente en las

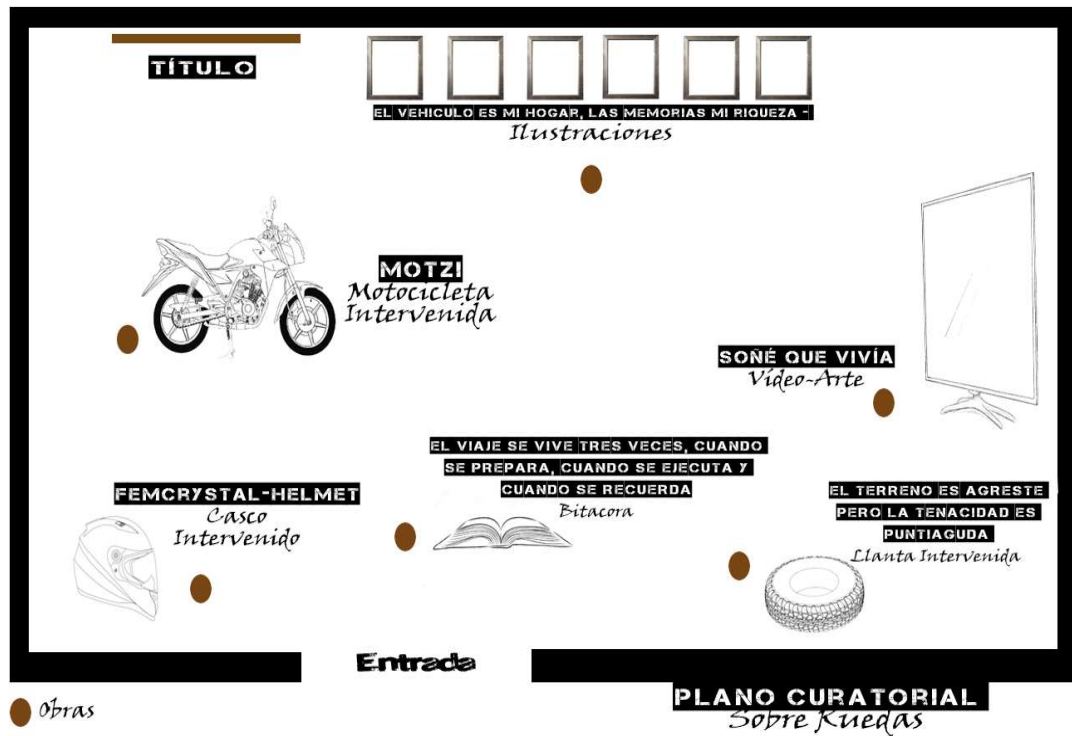
sensaciones que se podrían crear en el espectador a través de las imágenes y la voz. Esta última resolución técnica emerge en función de relacionar lo onírico con el recorrido por carretera mediante una leyenda de fondo dispuesta con una voz en *off*. La única persona que se logra escuchar en la producción es una voz de una mujer que recita el texto base. Su presencia acopla al vídeo ese carácter femenino que se ha reiterado tanto a lo largo de la investigación.

Formalización expositiva

Como punto final, para la formalización expositiva de la obra, debo aclarar que ésta no se trata de una instalación o requiere la asistencia de algún tipo de artefacto que fuera condición para la exhibición. La idea del vídeo es ser proyectado acorde a las posibilidades técnicas y el espacio donde se desee presentar. Asimismo, tiene la intencionalidad de ser compartido en redes como una propuesta de difusión del trabajo artístico que no se quede meramente en el espacio de exposición inicial, sino que consiga salir más allá de las brechas del contexto académico.

SOCIALIZACIÓN

Fig. 1 Plano curatorial



La exposición del trabajo de grado *Sobre Ruedas: Un viaje al centro de sí misma* es el objetivo final y el punto de culminación del presente proyecto. En esta ocasión, se ha escogido previamente el salón de proyectos de la Facultad de Artes visuales, ubicado en el edificio 313 de la Universidad del Valle, como el espacio más a fin para la convergencia de las distintas técnicas artísticas resultantes, y los materiales de las mismas. Por esta razón, la curaduría de las seis obras propuestas se ha realizado en función del diálogo que pueden presentar las composiciones entre ellas y el lugar.

Como bien había mencionado en los capítulos destinados a la metodología y el desarrollo, las piezas de arte nacen partiendo de un trabajo de campo en el cual se generaron cuatro categorías de investigación que sirvieron como sustento de

las mismas. En consecuencia, la muestra de las obras articula de nuevo un enlace entre estas categorías ya traducidas en lenguajes visuales. La ubicación por tanto es un juego donde ha sido imperioso pensarse la forma de comunicar. En ella se ha tejido un hilo conductual temático que inquiera propiciar al espectador el simbolismo que representan las obras tanto en su individualidad como en su conjunto. En otras palabras, la presentación en su totalidad cuenta una historia, pero cada producto individualmente también relata una experiencia de vida, demostrada a través una labor ardua y un trabajo técnico minuciosamente desarrollado.

Descripción del espacio expositivo

Por lo anterior, disposición de los resultados artísticos es la siguiente:

- *El Viaje Se Vive Tres Veces: Cuando Se Prepara, Cuando Se Ejecuta Y Cuando Se Recuerda* es la batuta que conglera a cabalidad las vivencias de la experiencia de viaje, siendo así el documento que recopila el insumo de creación de los demás trabajos. Por lo cual, su posición será cercana a la entrada de la muestra, sobrepuesta sobre un pedestal, o en efecto un atril, invitando a los asistentes a su lectura.
- *Motzi* es la protagonista y la poseedora de las ruedas que pusieron en movimiento este proyecto de grado, y como tal es ineludible que se encuentre a la vista desde la entrada, enmarcada por el título de la exhibición. Por otro lado, su sitio se ve determinado por el juego establecido con la obra *Soñé que vivía* proyectada del lado contrario. Al ubicarse desde la postura señala por la motocicleta, se puede observar desde la perspectiva del piloto el vídeo.
- *Fem-Crystal-Helmet* es un objeto que debe estar cercano a la motocicleta en razón de ser parte del aditamento obligatorio para su conducción, tanto por seguridad como por medidas de tránsito. No obstante, al ser un objeto que por sí solo llama la atención, debe estar separado del vehículo al que pertenece para lograr resaltar. En sumo, su posicionamiento también requiere ciertas adecuaciones. En especial, es completamente necesaria una luminaria que resalte su brillo.

- *El Terreno Es Agreste Pero La Tenacidad Es Puntiguda* es una obra que, al igual que la anterior, destaca por su brillo, de tal modo exige una iluminación que ayude a potenciar esta cualidad. Por otra parte, su semejanza formal y sustancial determinan que esté en línea con *Fem-Crystal-Helmet*. A la vez que se encuentra entre la línea invisible que relaciona *Motzi* con *Soñé que vivía*, ello en razón de ser la llanta el objeto que tuvo contacto directo con el terreno que se puede observar en el vídeo-arte.
- *Soñé que vivía* como pieza de formato digital requiere imperiosamente la presencia de algún tipo de dispositivo tecnológico mediante el cual se lleve a cabo su reproducción. En consecuencia, se ha considerado el uso de la gran pantalla disponible en la sala de exposiciones, puesto que el gran formato en compañía con el sonido proyectado tiene como misión abarcar al espectador en un aura y una imagen en la que el viaje no es ideal ni bello en toda su extensión, pues también es melancolía, tristeza, vacío y renacimiento.
- *El Viaje Se Vive Tres Veces: Cuando Se Prepara, Cuando Se Ejecuta Y Cuando Se Recuerda*, por último, es el trabajo encargado de aglutinar la línea curatorial propuesta. Su contenido refleja descriptivamente la presencia de los demás elementos que componen la exhibición. Es decir, junto con la bitácora de viaje, son las dos muestras artísticas más figurativas encargadas de la narrativa histórica del viaje. En consecuencia, se consideró coherente situar ambas obras una en frente de la otra. Así, se propone al espectador la lectura de la bitácora y en línea a ella estarán destinadas las ilustraciones que también fueron parte de la memoria de viaje.

CONCLUSIONES

El presente trabajo de grado tuvo como objetivo principal exponer la implicación que tiene viajar en un medio como la motocicleta para la generación de cambio personal desde una perspectiva femenina. Tal objetivo se estructuró a partir de otros tres objetivos específicos desarrollados directamente en tres fases:

- 1. Observar la manera como el viaje en relación con el medio de transporte escogido para su realización proporciona cambios en la vida de una mujer.**

Este primer lapso de proyecto de grado se fundamentó en torno a las vivencias, o como bien se podrían nombrar experiencias estéticas, que tuvieron lugar durante un lapso de tiempo de tres años en los que viajé a distintos lugares de Colombia y Ecuador sobre una motocicleta de bajo cilindraje. En esta etapa, la vida se rebeló de distintas maneras a lo largo de los trayectos planteados, y esas formas de percepción del mundo externo suscitaron variados cuestionamientos, entre ellos la pregunta por la implicación que tenían tales tramos para la transformación personal mía, como persona y como mujer.

A partir de allí, empieza a desarrollarse el interés por responder el anterior interrogante no sólo desde lo evidente, sino también desde un campo más cercano al ámbito artístico y académico, es decir, desde la estética. En ese momento fue cuando se consiguió converger las pasiones personales y el trabajo de grado, propiciando una consciencia más focalizada al auto-conocimiento y a la reflexión dentro de las derivas a las que me iba enfrentando.

Así pues, a medida que iba forjando experiencia en el terreno motoviajero, habían ciertos cambios que eran evidentes y pensamientos que calaban críticamente en las formas de proceder cotidiana. Luego de cada camino, al regresar, no era la misma persona. Por tanto, surgió la bitácora de viaje como instrumento veraz a la hora de recolectar esa transformación. Aquellos canjes se podían percibir en todos los ámbitos, ejemplos de ello fueron:

- Afianzamiento de la fuerza física y psíquica, llegando a conocer los límites de mi cuerpo.
- Mejoramiento en facultades como la empatía, la consideración de la otredad y las capacidades sociales se vieron potenciadas durante los viajes en solitario.
- Se generó un desarrollo exponencial en la sensibilidad estética al dejarse afectar por el espacio exterior.
- Se afloró una consciencia por la auto-consideración femenina dando espacio a conocer el cuerpo, las necesidades y gustos acorde al género.
- Se adquirieron conocimientos acerca de las motocicletas y la mecánica.
- Se fue paulatinamente configurando una identidad acorde al interés por las temáticas relacionadas con motocicletas.

Podría extenderse en unos cuantos puntos más esta lista, no obstante, considero que los precedentes representan las evoluciones mayormente representativas que tuvieron lugar al interior del estudio primario del proyecto. Igualmente, es propio resaltar que durante este primer ciclo se fue compilando a la par material que demostrará estas circunstancias de transición personal. Además de la bitácora, las fotografías y los vídeos fueron las pruebas tangibles de esa nueva filosofía de vida en la que estaba incurriendo. De esta manera, se logró cumplir el primer objetivo del trabajo a través de la experiencia de campo y la recopilación de la información necesaria para el desarrollo del siguiente ítem.

2. Organizar el material anecdótico, artístico y teórico recopilado a lo largo de la experiencia de viaje.

Posteriormente, al haber viajado lo suficiente como para tener bastante material anecdótico para hablar con propiedad sobre el viajar a bordo de una motocicleta, era hora de bajar la velocidad, apretar el embrague, poner el motor en neutro y disponerme a producir. Para este momento ya tenía posibles propuestas artísticas, empero era importante aterrizar teóricamente la exploración. En este

sentido, al observar ciertos patrones tópicos en el desarrollo del primer objetivo, se proporcionaron cuatro categorías investigativas que direccionarían la formulación del marco teórico y de las obras.

A continuación, se plantearon las categorías: Viaje, mujer, motocicleta y cambio personal. Aclarando que cada una se encontraba intrínsecamente relacionada con sus demás homologas, pero por si solas establecían los pilares de mayor importancia en los que se podían encasillar los tipos de cambios descubiertos en la primera etapa. Las tres primeras clasificaciones estipuladas (Viaje, mujer y motocicleta) escindieron el sustento teórico, el cambio personal se hallaba implícito en los tres previos. Por otro lado, en cada tema abordado siempre hubo un interés por destacar el papel de la mujer en la historia de los viajes, la mujer como motociclista y como viajera actual.

Viaje: En esta categoría se abordó el acto de viajar desde la estética y el arte, encontrando que son ambos procederes más cercanos de lo que parecen. El desplazamiento es un enfrentarse a la vida donde el cambio es constante, por lo que se da espacio a que las percepciones estéticas afloren y a la vez se conviertan en insumo creativo. Se encontró a la vez que el desplazamiento es una acción tan primaria y necesaria para el ser humano que, en ausencia de ciertos viajes a lo largo de la historia, el mundo no sería el mismo que es hoy. Por otra parte, el registro ha sido condición del ejercicio de viajar, artistas y no artistas han hecho uso del dibujo, la fotografía, el vídeo, las bitácoras, entre otros; como forma de cristalizar la temporalidad efímera a la que se enfrenta el viajero.

Motocicleta: alrededor de esta clasificación se sintetizaron los conocimientos prácticos y teóricos acerca de la máquina que permitió los distintos viajes. Estéticamente, se encontró que el acto de rodar es una acción modificadora externa e interna para quien la reproduce. También se indagó acerca de la estética del aparato desde la re-personalización de los objetos. Otro punto que se abordó fue la literatura que hablaba de la motocicleta, u otro tipo de vehículos, dentro del viaje. Obras como *On The Road* de Jack Kerouac o el texto que inspiró gran parte del proyecto, *Diarios de Motocicleta* de Ernesto Guevara, se convirtieron en un insumo importante a la hora de hablar del espíritu romántico

del viaje que se buscaba retomar en *Sobre Ruedas*. Por último, se hizo un breve recuento de la historia de la moto y su gran influencia en la cultura de los años 60's, y de qué manera esa idea de libertad relacionada con la moto se ha retomado en la actualidad.

Mujer: en esta categoría se buscó hablar sobre la mujer viajera y motera. En ello, la intención se centró en demostrar lo femenino como símbolo de empoderamiento y tenacidad, desmintiendo muchos de los preceptos que se tienen a la hora de ver a una mujer conduciendo o viajando sola por el mundo. Se empalmó el tema con la anterior categoría demostrando que, a pesar del determinismo cultural que ha tenido la motocicleta en relación con las masculinidades, este aparato también puede ser un vehículo que hable de la femineidad. Por último, se propuso un recuento histórico hasta la actualidad de las guerreras que se atrevieron a usar la moto como su medio de viaje.

Ahora bien, al haber desarrollado las categorías investigativas, fue determinante la catalogación del material artístico compilado de acuerdo con los criterios propuestos. La bitácora de viaje era el primer documento que se había planteado dentro del proceso creativo. Las ilustraciones posteriormente se anexaron con elemento descriptivo con el fin de reforzar la narrativa del viaje y evidenciar el cambio en todos los aspectos mencionados. Las ideas de las demás obras se postularon a medida que iba tomando forma la catalogación de las experiencias de carretera. En consecuencia, se trató en lo posible que cada pieza que se iba a plantear representara al menos un aspecto de las categorías, es decir, que hablara del cambio desde alguna de las tres clasificaciones restantes.

3. Elaborar una exposición en la cual se presenten las posibilidades artísticas desarrolladas a partir de la investigación.

Siendo éste el objetivo que clausura el trabajo de grado, la totalidad de los pasos anteriores fueron encaminados para la realización de las obras y la socialización de las mismas. El proceso de investigación durante el trabajo de campo y la confrontación teórica se produjeron en aras de la producción artística, con la finalidad de darle a ésta última un contenido que proviniera de la experiencia. Posteriormente, se confrontó con el estado del arte de la temática en cuestión.

Al hacer este cotejo de ambas partes se logró enriquecer la traducción del viaje a lenguajes artísticos. En ello se estructuraron meticulosamente seis obras que demostraban individual y colectivamente, como curaduría, los conocimientos avanzados a lo largo de toda la investigación.

Cada obra tuvo un proceso de elaboración partiendo de los referentes y precedentes que anclaron las ideas primarias. En este procedimiento se logró adquirir destreza técnica en variadas formas de creación. El dibujo, la ilustración, la pintura, la escritura y el diseño gráfico fueron los métodos mayormente explorados. Por otro lado, hubo una indagación igualmente amplia acerca del arte conceptual y la intervención objetual, lo cual permitió vincular a la exposición ciertas piezas tridimensionales que provenían de artefactos de uso cotidiano.

Por lo anterior, es importante resaltar que la investigación no se limitó únicamente a la primera etapa del proyecto. Posterior a la constatación de los resultados producto del trabajo de campo también se llevó a cabo todo un esquema de experimentación de insumos para la producción de las piezas. Éstas se fabricaron con materiales reciclados como el aceite de la motocicleta o la goma de la llanta, se les vincularon los clavos de errar caballos, los aditamentos para ropa tipo espejo, al tiempo que se hacía uso de materiales tan clásicos en las artes como el grafito y el papel de acuarela. Tales componentes fueron presentándose necesarios a medida que se iba construyendo la exposición, pues si bien cada parte tuvo su elaboración individual, en general todas las obras se iban retroalimentando conceptual y técnicamente.

Ahora bien, al abordar los materiales también es propio hacer un alto sobre las conclusiones suscitadas alrededor de los métodos de creación. Como bien se ha mencionado en el desarrollo, varias de las piezas propuestas para *Sobre Ruedas* no fueron pensadas con antelación para el proyecto, ni siquiera fueron estructuradas como ejercicios académicos. Algunas nacieron como labores personales que se consiguieron enlazar al trabajo de grado. Claramente, se confeccionó un sustento y una complementación rigurosa sin dejar de lado la naturaleza de la procedencia de los productos y la sinceridad de cada una. Con ello se demostró que los procesos artísticos no sólo se encuentran en una sala

de exposición o en alguna institución dedicada al Arte con A mayúscula, por el contrario, muchas de las muestras más grandiosas de creatividad y de sensibilidad estética se encuentran en la cotidianidad.

Otro resultado encontrado durante el ejercicio plástico en relación con los métodos de producción fue la heterogeneidad de los mismos. Es decir, no se dio un transcurso lineal partiendo de una idea que se desarrolló y arrojó una elaboración visual sin alteración alguna. Por el contrario, y propiamente para este caso en particular, la metodología de manufactura de cada producción se articuló como una experimentación de ensayo y error. Por tal razón, se demostró que, a pesar de que sea usual querer enmarcar los procesos creativos en metodologías propias de áreas externas como las ciencias o la sociología, por su carácter impredecible, la actividad artística propone imprescindible tener sus formas de tratamiento autónomas, lindando con el concepto de anti-método.

Exposición

Por último, debo hacer un cierre parcial compilando las conclusiones suscitadas alrededor de la muestra expositiva:

Al haber desarrollado una cantidad considerable de obras fue imperativo llevar a cabo una planeación curatorial. La ubicación de los resultados investigativos debía ser sustentada de manera que lograra comunicar de forma veraz la experiencia de vida por medio de los resultados artísticos. Por tanto, se estipuló preciso elegir un lugar que cumpliera con requerimientos técnicos imperiosos para el despliegue de cada creación. Ya conociendo el lugar se realizó un plano guía para el montaje de las obras, como también un estudio de los materiales anexos para precisar que el montaje fuese impecable.

Lo anterior evidenció el gran peso del ejercicio expositivo y la importancia de la exigencia a la hora de su tratamiento. A pesar de que en tiempos contemporáneos se ha venido dando mayor peso a los procesos, eludiendo el paradigma de la evaluación del trabajo artístico acorde a sus resultados, no se debe despojar de importancia el papel de la exposición a la hora de socializar un proceso creativo. Pues es ese momento en el que el público tiene acercamiento

a la obra, y hace una lectura de la misma, pues es allí donde sucede la magia. En tal sentido, la presentación se convierte en un espacio y un tiempo en el que el artista en cuestión se despoja de sus vestiduras y se deja ver simbólicamente por los asistentes. No obstante, si no se tiene una resolución curatorialmente metódica, el hechizo de la obra no puede surtir efecto en quien la percibe.

4. Reflexión final

Ya para concluir, debo comentar desde un plano más íntimo lo que significó el trabajo de grado como estudiante, artista, motera o motociclista y como persona. Al haber sido una investigación de primera mano, el cambio que se buscaba evidenciar residió en carne propia. Con ello me refiero a que de alguna manera me convertí en mi propio objeto de estudio, lo que conllevó a que el trabajo en general se dibujara como un cambio en sí. En consecuencia, el resultado es claro, hubo un enriquecimiento intelectual y práctico enorme que me hizo evolucionar y adquirir sabiduría a nivel introspectivo. De hecho, creo que de eso se trata a cabalidad este proceso, de trastocarnos para bien, y crecer holísticamente.

Al culminar el actual ensayo, las conclusiones individuales a las que llego son las siguientes:

Primero, acorde a mi perspectiva del acto viajero, concibo dar una suerte de definición de la experiencia de viaje como una consecución de vivencias en las que nuestra verdadera persona está expuesta. En este proceso reímos, lloramos, amamos, odiamos, nos sorprendemos y vemos la vida revelarse en los detalles más pequeños. No es necesario desplazarse lo más lejos posible, sino estar dispuestos a sentir, simplemente, sentir. En este tipo de experiencia, sin saber, estamos advirtiendo valores estéticos como lo bello y lo sublime, lo feo y lo grotesco. Es por esto que, en el ejercicio aventurero, hay que estar dispuesto a perder un poco para ganar mucho. Es decir, se debe estar preparado para lo fortuito, hay que ser calmo y sensato ante el devenir de los hechos que se afrontan. Incluso ser consciente que existe una alta posibilidad, en especial cuando se rueda, de no regresar. Pues bien, hay lugares que te embrujan donde

te puedes decidir quedar, pero también en ese trayecto el riesgo de morir es potencial.

La segunda idea a la que llego, al empalmar la experiencia desde la anterior postura mencionada con la labor creativa, es que la actividad artística es una necesidad por crear que llega en un momento determinado, más factiblemente luego de alguna eventualidad que nos ha tocado críticamente. En otras palabras, tal condición creativa nos conduce a la búsqueda de los medios adecuados para poner una pequeña parte de sí en nuestro entorno. Se trata, en este orden de ideas, de una suerte de traducción de las emociones y sentimientos que nos causa la experiencia estética. En tal sentido, las obras del trabajo de grado son una manera propia de exteriorizarme como persona en lenguajes visuales. Por esta razón, esos lenguajes no son estáticos ni acabados, pueden surgir tantos como se desee y pueden mutar proporcionalmente a mi cambio personal. Así pues, aunque deba dar por concluido el vigente trabajo en este punto, no significa que aquí se agote la fuente creativa. Por el contrario, éste puede ser el inicio de un proyecto de toda una vida, si así se quisiera, puesto que el cambio personal continuará en mí y en quien experimente esta forma de vida y esta manera de vivir el viaje.

BIBLIOGRAFÍA

- ARNALTE, Arturo. Grandes viajeros que cambiaron la historia. Actis Producción, S. L., 2008.
- BAUDRILLARD, Jean. *El Sistema De Los Objetos*. Siglo XXI Editores, 1969.
- BEAUVOIR, Simone. El segundo sexo: La Mujer independiente. España: Ediciones Cátedra, 2005.
- CARERI, Francesco. Walkscapes: El Andar como practica estética. Barcelona: Gustavo Gili, Sl. 2009.
- GINSBERG, Allen. *Aullido Y Otros Poemas*. Editorial ANAGRAMA. 1956.
- GUEVARA, Ernesto. Diarios de motocicleta. -1ª Edición. Buenos Aires: Planeta. 2004.
- INTERNACIONAL SITUACIONISTA, vol. I: La realización del arte, Madrid, Literatura Gris, 1999.
- MICHAUD, Yves. El Arte en estado gaseoso: *Ensayo sobre el triunfo de la estética*. México: Fondo De Cultura Económica. 2007.

REVISTAS

- DALMAU, Jorge. La Problemática Interdisciplinar En Las Artes. ¿Son Disciplinas Los Distintos Modos De Hacer? Revista On the W@terFront, NR 27, Octubre de 2013.
- SIDDIQI, Asif A. Transcripts give new perspective on Vostok-6mission: The first woman in Earth orbit. Spaceflight Vol 51 January 2009.

REFERENTES Y ANTECEDENTES

TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

MANCERA, Kevin S. 2012 / *La Felicidad*. {En línea}. {3 de junio de 2017}
disponible en:

(<http://www.volcanmudo.com/proyectos/la-felicidad/>)

DOCUMENTAL

MONTAÑO, Isabel. *Los locos, viajeros por sur américa*. {Archivo de video} (20 de julio de 2014). Disponible en:

(https://www.youtube.com/watch?v=MhqAl_L9RfM) (22:17 min)

TRABAJO EXPOSITIVO

LÓPEZ, Mateo. *Diarios de Motocicleta*. Galería Jenny Vila. 2007.

GALERÍA JENNY VILÁ. *Diario de Motocicleta*. {En línea}. {4 de junio de 2017}
disponible en: (<http://jennyvila.com/2007/05/diario-de-motocicleta/>)

LUGARES EN TRANSITO. *Mateo López*. {En línea}. {4 de junio de 2017}
disponible en: (<http://www.lugaresdetransito.net/blog/mateo-lopez>)

EXPOSICIÓN

HARING, Keith. *The Unconventional Canvases*. Peterson Automotive Museum, Los Ángeles, California, Estados Unidos. 2017.

WEBGRAFÍA

BLICKENSTAFF, Brian. Annie Londonderry, la feminista que cruzó el mundo en bicicleta. [En línea], 27 de septiembre de 2016 [revisado 6 de setiembre de 2017]. Disponible en Internet: {<https://sports.vice.com/es/article/nzx7ab/annie-londonderry-feminista-vuelta-mundo-bicicleta>}

ESPADA, José. *Hombres, motos y riesgo: androcentrismo y sexismo en el mundo de las motos*. {En línea}, s.f {revisado 31 de julio de 2017}. Disponible en Internet:

{http://www.jerez.es/fileadmin/Documentos/hombresxigualdad/fondo_documentoal/Identidad_masculina/28.pdf} p. 2.

IGLESIA, Flavia. *Pioneras En Solitario*. {En Línea} 25 de agosto 2017 {revisado: 25 de septiembre de 2017} Disponible en Internet:{
<http://gentedemoto.com/las-pioneras-en-solitario/>}

MASSOT, Joseph. *Las poetas olvidadas de la Generación Beat* {En línea}, 21 de febrero de 2015 {revisado 12 de julio de 2017}. Disponible en Internet:
{http://www.mujeresenred.net/IMG/article_PDF/article_a2191.pdf}

MEJÍA, Gabriel. *Los límites de la felicidad*. {En línea}. {3 de junio de 2017} disponible en:
(<http://www.volcanmudo.com/proyectos/felicidad-textos/>)

MOTOCICLISMO. *Marc Márquez con la MotoGP en los Alpes, galería y vídeo oficial* {En Línea} {revisado: 16 de enero de 2018} Disponible en Internet:{
<http://www.motociclismo.es/mundial-motogp/articulo/marc-marquez-motogp-alpes-galeria-video>}

ORTEGA, Félix. *Masculino y femenino en la identidad personal de la juventud española, 1993*. En ORTEGA, Félix.:(Comp) *La flotante identidad sexual: la construcción del género en la vida cotidiana de la juventud*. Citado por:

WRN, Women Riders Now .*Della Crewe, Her snowy motorcycle adventure in 1915,From the archives of Harley-Davidson Motor Company*. {En Línea} {revisado: 25 de septiembre de 2017} Disponible en Internet:{
http://www.womenridersnow.com/pages/Della_Crewe.aspx}

PISCITELLI, Mariapaola. *Del viaje al arte*. paperback nº 8,2012, ISSN 1885-8007, p. 2 {En Línea}{ revisado: Junio 15 de 2017} En Internet: {<http://www.paperback.es/articulos/piscitelli/viajar.pdf>}

RACIONERO, Alexis. *Viajeros de la Generación Beat*. {En línea}, 22 de noviembre de 2013 {revisado 12 de julio de 2017}. Disponible en Internet:{
<http://www.alexisracionero.com/viajeros-de-la-generacion-beat/>}

TORRIJOS, Pedro. Breve historia sobre las moteras. {En Línea} 30 de octubre de 2014 {revisado: 28 de septiembre de 2017} Disponible en Internet:
{<http://www.yorokobu.es/mujeres-moto/>}

FILMOGRAFÍA

KARMITZ , Nathanael (producción), SALLES, Walter (dirección). (2012) *On the road* [Cinta cinematográfica] Estados Unidos: Dreamworks.

PÁGINAS INSTITUCIONALES

COLOMBIA, CODIGO NACIONAL DE TRANSITO. Ley 769 (6 de agosto de 2002) Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. {En Línea} {revisado: 28 de julio de 2017} En Internet:
{http://www.transitoarauca.gov.co/data/archivos/galerias/3/codigo_nacional_de_transito_2015.pdf.pdf}

OTROS

s. n. & s. n. *Saturia Rubiano, primera mujer en participar en competencias ciclísticas y en manejar una motocicleta en el Valle & 605537*. SANTIAGO DE CALI: Biblioteca Departamental Jorge Garces Borrero, 1963.