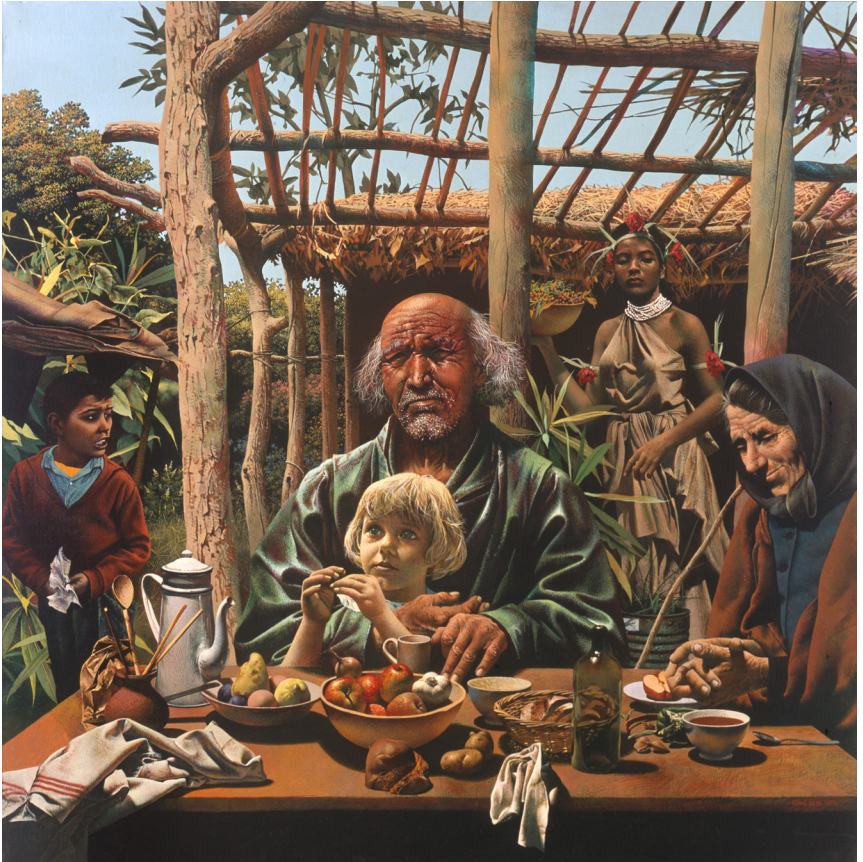




# espacio abierto

Cuaderno Venezolano de Sociología



## En foco: Variaciones sobre el tema de la Juventud y la Violencia

Auspiciada por la International Sociological Association (ISA),  
la Asociación Latinoamericana de Sociología (ALAS)  
y la Asociación Venezolana de Sociología (AVS)

Vol.26  
Octubre – Diciembre  
2017

4



# “Pará la motito, pibe”. De ciudades bonaerenses, motos y violencias contemporáneas

*Evangelina Caravaca\**

---

## Resumen

Enmarcado en un análisis socio-cultural de las violencias, el presente artículo se propone realizar un análisis sociológico del fenómeno creciente de motos y motociclistas en ciudades de la Provincia de Buenos Aires. Un estudio etnográfico realizado en ciudades bonaerenses, entre los años 2009 y 2016 nos permitió advertir que las motos, en particular de baja cilindrada, aglutinan sentidos, juicios/apreciaciones y controversias en torno a la construcción de una figura arquetípica de lo peligroso y de lo violento. En este sentido, en el marco de un relato social extendido en ciudades pequeñas, las motos y sus usos son valoradas moralmente en tanto síntoma de una sociedad (más) violenta. A través del análisis de distintas fuentes (documentos oficiales, notas periodísticas, reglamentaciones) se procurará dilucidar la asociación que conjuga moto – juventud – delito. Esto en tanto y en cuanto creemos que en estas narraciones, de distinta naturaleza, se muestra precisamente a la moto como un objeto problemático en sí mismo, que debe ser gestionado y controlado por el Estado. En el marco de nuestra investigación sociológica fue posible advertir un repertorio moral dominante que concibe a las motos como una figura de la peligrosidad y la violencia. Así, las motos materializan un cambio social que es vivido como un malestar: convertidas en un objeto de consumo masivo en la última década, su presencia

Recibido: 16-07-2017 / Aceptado: 22-08-2017

\* Universidad Nacional de San Martín/ Universidad Nacional General Sarmiento. Buenos Aires, Argentina.  
E-mail: evangelinacaravaca@gmail.com

“ruidosa” habría transformado las calles de manera radical. Y en esta valoración moral, la noche es ligada a la moto como su escenario privilegiado.

**Palabras clave:** Motos; violencias; juventud; delito; etnografía

## “*Stop the bikler, kiddo*”. Of Buenos Aires cities, motorcycles and contemporary

---

### **Abstract**

Framed in a socio-cultural analysis of violence, this article proposes a sociological analysis of the growing phenomenon of motorcycles and motorcycles in cities of the Province of Buenos Aires. An ethnographic study carried out in Buenos Aires cities, between 2009 and 2016, allowed us to notice that motorcycles combine meanings, judgments and controversies around the construction of an archetypal figure of the dangerous and the violent. In this sense, in the context of a social story spread in small cities, motorcycles and their uses are valued morally as a symptom of a (more) violent society. Through the analysis of different sources (official documents, journalistic notes, regulations), an attempt will be made to elucidate the association that combines moto – youth – crime. This as long as we believe that in these narratives, of different nature, the motorcycle is shown precisely as a problematic object in itself, which must be managed and controlled by the State. In the framework of our sociological research it was possible to notice a dominant moral repertoire that conceives motorcycles as a figure of danger and violence. Thus, motorcycles materialize a social change that is experienced as a malaise: turned into an object of mass consumption in the last decade, its “noisy” presence would have transformed the streets in a radical way. And in this moral assessment, the night is linked to the motorcycle as its privileged scenario.

**Keywords:** Motorcycles; violence; youth; crime; ethnography

## Introducción

Como punto de partida de este artículo diremos que las motocicletas poseen un rol primordial en ciudades pequeñas, funcionando como eslabones privilegiados dentro de una ecología urbana particular.

La moto, veremos, materializa esencialmente un modo de transporte económico y eficaz, pero también un lazo social: identificada por ciertos actores como el “*vehículo del mal*” es en términos generales asociada a la figura de lo peligroso. En este sentido, es posible afirmar que las motos cristalizan un objeto de disputa social: quienes la conducen, en qué condiciones, la forma en que lo hacen y las zonas por donde circulan, son terrenos de tensiones y debates locales. Es precisamente en ese anudamiento entre la moto y los sentidos sociales sobre lo peligroso que son construidas como invasivas y, más aún, portadoras de un “*ruido molesto*”. En términos técnicos, el ruido es un sonido inarticulado, sin ritmo ni armonía. En un sentido más amplio, desde una perspectiva psico-acústica, es ruido todo aquello que el receptor del sonido no quiere escuchar. En este punto nos preguntamos cuáles son las justificaciones morales por los cuales una moto produce ruido.

El antropólogo Pablo Wright (2012), sostiene que resulta necesario señalar que lo que entendemos como “conducta vial” – como cualquier conducta humana – es un hecho social, y por lo tanto es aprendida. De esta forma, nos conducimos de cierta forma por los espacios viales según nos hayan enseñado en la casa, en la escuela, y en la acción de control pedagógico y/o represivo de las fuerzas del orden y de las normativas estatales correspondientes. Pero también, así como los sujetos atienden y respetan las conductas viales legitimadas socialmente, conviven formas y prácticas que bordean y transgreden esas legitimidades. Así, las motos aparecen en algunos relatos “*zigzagueantes*” y desafiando un orden establecido.

Ahora bien, ¿qué tipo de conflictividad social movilizan las motos en la ciudad que hemos seleccionado para el análisis? Baradero, ubicada a 150 kilómetros de la Capital Federal en la provincia de Buenos Aires es una ciudad aparentemente tranquila. Hemos analizado en otras oportunidades (Caravaca 2015 y 2017) episodios de violencias colectivas y protestas sociales. Pero las motos no ocuparon un rol central en las mencionadas aproximaciones.

Con un parque de motos creciente a lo largo de la última década y una elevada tasa de siniestralidad, veremos como las motos ocupan un lugar central en la ciudad en cuestión en un debate sobre las violencias, la juventud y lo peligroso.

Entonces, a través del análisis de distintas fuentes (documentos oficiales, notas periodísticas, intercambios en grupos de Facebook) nos proponemos dilucidar la asociación que conjuga moto – juventud – delito en la ciudad elegida para el análisis. Esto en tanto y en cuanto creemos que en estas narraciones, de distinta naturaleza, se muestra precisamente a la moto como un objeto problemático en sí mismo, que debe ser gestionado y controlado por el Estado.

## **Baradero motorizado**

“Sin moto acá no existís”, dice Mauro al pasar. Tiene veinte años y maneja moto desde los 13. La primera que manejó era de su mamá. Con sus primeros ahorros a los 17 compró su moto en 24 cuotas “con intereses altísimos, me rompieron el culo”. La distancia entre la estación de ómnibus y la zona céntrica de la ciudad no alcanza las 15 cuadras de extensión. Sin embargo, muchos entrevistados/as se sorprendían cuando mencionaba que realizaba el trayecto caminando. *¿No te alcanza nadie en moto?, ¿por qué no tomas un remis?*, ese solía el tipo de comentario que acompaña la sorpresa de los entrevistados.

La existencia, que es mucho más que el acceso a la movilidad, es atada a un objeto específico y concreto: la moto. Y las motos conjugan valores que superan las lógicas del transporte.

Claro está que la ciudad cuenta con transeúntes que la atraviesan y viven de múltiples formas. Lo cierto es que resulta habitual que los trayectos de más de 8-10 cuadras se realicen en moto, y en menor medida, en bicicleta. Una ciudad que no cuenta con transporte público interno tiene en las motos a un eslabón imprescindible de la ecología urbana. Sin datos oficiales precisos, la secretaría de Seguridad Vial dependiente del Área de Tránsito municipal estima que circulan entre 6000 y 7000 motos en una ciudad de 28.537 habitantes y que sólo un porcentaje menor, alrededor del 20%, cumple con los requisitos y normativas vigentes.

Tomando en cuenta los últimos datos censales y la cantidad de motos circulantes en la ciudad obtenemos una moto cada 3,8 habitantes en la ciudad. Un número considerablemente alto que confirma la tendencia mencionada en la introducción: las motos y moto vehículos son un fenómeno de consumo masivo y tienen en la provincia de Buenos Aires un uso extendido especialmente en los sectores juveniles.

## **Motos y estallidos sociales**

De manera sucinta, diremos que un estallido social implica necesariamente que diversos elementos y prácticas sociales tomen lugar al mismo tiempo. Sostenemos así que un estallido social involucra una yuxtaposición, muchas veces diversa, de prácticas y sentidos que comparten cierta temporalidad.

El 21 de marzo de 2010 en la ciudad de Baradero uno de los elementos que integra necesariamente el estallido son las motos, sus usuarios y, especialmente, los dilemas que movilizan. La muerte de dos adolescentes que se dirigían en moto cristaliza estos dilemas. Y veremos que una moto es mucho más que una moto.

En este cúmulo heterogéneo de prácticas y emociones colectivas, la madrugada del 21 de marzo de 2010, luego de la muerte de dos jóvenes motociclistas es incendiada en primer lugar la camioneta de control de tránsito y, posteriormente, el Palacio Municipal, el Concejo Deliberante, el edificio del Juzgado de Faltas y el Juzgado de Paz junto a algunos automóviles y domicilios particulares y una radio local. Es en esas primeras horas del

estallido social que toma lugar una dinámica que oscila entre un nerviosismo generalizado, los fallidos intentos de controlar el fuego – los bomberos son impedidos de llegar al lugar – y la presencia de al menos cien jóvenes en moto: *“Muchos chicos volvían en moto de los boliches, vieron a los chicos ahí tirados como perros, y se disparó todo”* (Marcelo, 39 años). De esta forma, las motos son narradas como el síntoma de algo que ha sido violentado.

En esta temporalidad específica que imprime el estallido social, algunos se acercan al edificio municipal – aún en llamas – y toman alguna de las motos confiscadas anteriormente por los agentes de tránsito. Las cerca de 600 motos confiscadas por los controles de tránsito se encontraban en un depósito aledaño al Palacio Municipal.

*“Como un gato mira a una rata”* dice Mauro, sobre los inspectores frente a los motociclistas jóvenes. El control de tránsito es vivido como una *“cacería”*. La cacería como metáfora de la persecución a los usuarios de motos es un argumento central en los días posteriores al estallido. En el marco de esta argumentación, compartida por familiares de las víctimas y también por periodistas, lo que busca evidenciar la metáfora es la presencia de una práctica selectiva y violenta. El padre del joven que fallece la madrugada del 21 de marzo de 2010 perseguido por agentes de tránsito trabajó en la administración municipal como inspector de tránsito. En una entrevista menciona:

*Tuve hace tres años de inspector, me retire por ese motivo: él (por el entonces Secretario de Tránsito) nos decía que corramos a los chicos, que los corramos y los paremos como sea* (Alberto, 22/03/2010).

*Había un general 5 estrellas Scarfoni era el que daba las órdenes y la orden era frenarlos sea como sea. Por supuesto siempre a riesgo del que manejaba el vehículo* (Raúl, 60 años).

La hermana de Miguel P. refiere en una entrevista una escena que, según testigos, tomó lugar después del choque:

*Hay una inspectora de tránsito morochita, de rulitos, que cuando pasa le pateo la pierna a mi hermano y le dice “viste, eso te pasa por pelotudo* (Lucía, 22/03/2010).

La descripción detallada de la escena, que la entrevistada construye en función de testigos y rumores sociales, le agrega a la construcción sobre la persecución un relato sobre la crueldad. Así, la construcción sobre la actitud de los inspectores que conducían la camioneta de tránsito, por dejar la escena del accidente pero también por el *“desprecio”* hacia los cuerpos, confirma un relato que pone en la violencia y, especialmente en una noción de crueldad, una explicación a las respuestas colectivas frente a estas muertes.

En una conferencia de prensa en la sede municipal provisoria, el entonces intendente menciona a medios de comunicación locales y nacionales:

*Lo que es cierto es que el municipio tiene una política persecutoria de inspección de tránsito. Hay una desobediencia general al tema de los cascos fundamentalmente y la problemática que tenemos es la de las motos, hay 500 motos secuestradas. Tenemos el problema del alcoholismo, tenemos el problema de la noche (Aldo Carrosi, 23/03/2010).*

La confiscación de motos – en general, por no presentar papeles reglamentarios y/o seguro – es narrada como una estrategia punitiva habitual desde el municipio al punto de ser confirmada por su máxima autoridad local. La muerte de un adolescente en marzo de 2005, ocasionada por una picada de autos, es entendida como el inicio de una estrategia municipal que tiene en la persecución y confiscación dos prácticas centrales del control del tránsito.

*Se pagaban 700 multas por año, se hacían 10.000. La bronca estaba cuando te sacaban la moto (...). El problema de las multas era la persecución y los malos tratos de Scarfoni (Martín, 39 años).*

La confiscación de las motos y los trámites en el Tribunal de Faltas local son concebidos como un elemento que, de diferentes maneras, tracciona al estallido. Un rechazo compartido a estas dos prácticas mencionadas – la persecución y la confiscación – tiene en la temporalidad específica del estallido un lugar de privilegio: son identificadas como una suerte de latencia que explicaría tanto la muerte de los jóvenes como las múltiples respuestas colectivas que éstas movilizaron en la comunidad.

## **Las motos en el juicio**

Con la muerte de los dos jóvenes en marzo de 2010 se inicia un proceso judicial en el que cual los familiares de las víctimas querellan al inspector de tránsito que conducía la camioneta municipal de Control de Tránsito. En marzo de 2013, el inspector municipal es condenado con la figura “*homicidio culposo agravado por la dualidad de víctimas y por conducción negligente de vehículo automotor*”. La sentencia es apelada exitosamente por el acusado – el conductor de la camioneta municipal de Control de Tránsito – en la Cámara de Apelación y Garantías en lo Penal del Departamento Judicial de Zárate. En la transcripción textual de la resolución absolutoria, firmada por los Jueces integrantes de la Cámara de Apelaciones de Zárate – Campana, quedan plasmados valores y sentidos específicos sobre las motos y sus usos:

*Entre los considerando, la Cámara de Apelaciones se basó en la presencia de alcohol en sangre y orina en el cuerpo de Miguel Portugal, mientras que las de Micucci – conductor de la camioneta municipal – dieron negativo. A la carencia de casco protector de uso obligatorio”, que “la violencia del impacto, da cuenta de una potencialidad mortal ex ante” y que “nada indica que el uso del casco hubiera evitado el resultado ante la violencia del golpe y no se ha demostrado lo contrario en la causa” y sin perjuicio de ello, “justamente la exigencia en el uso del casco, ese maldito casco que tanto desprecian los jóvenes*

*que declararon en el juicio y que canalizan en el odio puesto en evidencia ante la autoridad que pretende exigirles su uso, en otro contexto, quizá le hubiera dado a las víctimas una oportunidad de sobrevivir* (Fuente: expediente de causa judicial)

El dictamen de la apelación, establecido como un discurso de verdad (Foucault, 2009), atribuye a los jóvenes la responsabilidad de sus muertes por sus consumos y hábitos, es decir, por una forma de vivir (Pita, 2010). Pero además, en la valoración moral sobre el casco (*“ese maldito casco que tanto desprecian los jóvenes que declararon en el juicio y que canalizan en el odio puesto ante la autoridad que pretende exigirles su uso”*) operan una serie de valores sobre los jóvenes: su no-uso es concebido como un desprecio y, especialmente, como un rechazo a la autoridad. Pero además, el no-uso del casco es ligado a una forma de vivir que encontraría en *“el odio puesto en evidencia ante la autoridad que pretende exigirles su uso”* su reverso: en el alegato, entendido como discurso de verdad, son los inspectores los encargados de frenar la “violencia” y el “violento rechazo a la autoridad”. Posteriormente, en el alegato se vuelve sobre una forma de vivir qué, plasmada en cierta “conducta vial” (Wright, 2012) transformaría al sujeto que conduce la moto en alguien violento y como tal, responsable de su propia muerte:

*El rosario de conductas imprudentes desplegado por el conductor de la motocicleta involucrada en el hecho descartando de plano la hipótesis de la persecución previa se estableció de manera fehaciente que Portugal conducía en condiciones psicofísicas prohibidas al encontrarse alcoholizado. Está comprobado que arribó a la esquina en exceso de velocidad y que tanto él como su acompañante no llevaban colocado casco protector. Pero fundamentalmente quedó demostrado que al enfrentar la bocacalle era él quien debía ceder el paso al vehículo que se aproximaba por su derecha. No me cabe duda de que su conducción temeraria ha sido el desencadenante principal del suceso. Pero el conductor pagó con su vida y la de su acompañante, el resultado de su propia imprudencia* (Fuente: expediente judicial)

En la descripción de los sucesos previos al choque la información proporcionada por el peritaje oficial hace eco en tres aspectos centrales pero con distintas implicancias: por un lado, el registro de consumo de alcohol del conductor. Por otro lado, el no-uso del casco. Pero finalmente, aquello sobre lo que el alegato busca poner en evidencia como discurso de verdad es que *“su conducción temeraria ha sido el desencadenante principal del suceso”*. Entendiendo a la “conducción temeraria” como una práctica propia de una forma de vivir que cuestiona el orden, y en particular la autoridad, al tiempo que manifiesta en el espacio público una práctica que es concebida como violenta.

## **Motos y violencia policial**

El “Festival de Música Popular Argentina” de Baradero es la actividad cultural que anualmente atrae más visitantes a esta ciudad. Vigente desde 1965, cada febrero durante tres días Baradero se llena de visitantes que superan la oferta local de alojamiento y



gastronomía. Es justamente en el marco de la actividad cultural más exitosa de la ciudad que el sábado 12/02/2011, a las 4 de la mañana, un policía local asesina a un joven. Lucas R. tiene 19 años, dejó el colegio secundario y trabaja de albañil desde los 13 años. Aficionado al boxeo, vivía en el barrio popular “Bernabé de San Martín”.

La madrugada del sábado 12, Lucas R. se encontraba en la plaza Colón con un amigo. Charlan con sus motos apagadas, hasta que advierten que pasa un patrullero con las luces apagadas. Testigos que participan del juicio por su asesinato aseguran que uno de los policías exige a los dos jóvenes los papeles reglamentarios de sus motos. Y que ante el pedido, que es concebido “*en malos términos*” por parte de los policías, los jóvenes muestran su documentación. Seguidamente, Lucas y su amigo encienden sus motos y dejan la plaza con velocidad. Los jóvenes no habían dejado la plaza cuando Gonzalo Kapp, policía local de 28 años, primero dispara con una Ithaca dos balas de goma contra los jóvenes. Seguidamente, dispara con balas de plomo cuyos perdigones dan en la espalda de Lucas R. a una distancia que no supera los 50 metros (acorde a los peritajes). Con varios disparos, Lucas maneja la moto hasta su casa y se desploma al llegar. Muere a las pocas horas mientras que su amigo era detenido y llevado a la comisaría local.

El 12/02 por la noche se lleva a cabo el velatorio que tendrá nuevamente a las motos como protagonistas. Durante el servicio, la sala velatoria tiene alrededor de 50 motos estacionadas en la puerta. El domingo 13/02, cerca de 35 motos acompañan el cortejo fúnebre desde la sala velatoria hasta el cementerio.





Con su muerte, integrantes de la familia de Lucas desarrollan intervenciones públicas sobre el caso y sus implicancias. Marcelo, su hermano mayor, menciona a horas del velatorio:

*Lo que pasó le podría haber pasado a cualquiera de nosotros. Acá te ponen una multa o te sacan la moto con cualquier excusa; te paran mal, hasta sacan las Ithacas. Por eso cuando vemos un control damos la vuelta (Marcelo, 25 años).*

A partir de la muerte de Lucas R. tienen lugar una serie de protestas y malestares colectivos que impactan rápidamente a nivel local. Luego del entierro, un grupo de jóvenes rodea la comisaría local. Lo hacen acelerando con intensidad sus motos. Gritan su nombre, piden justicia y tiran algunas piedras contra la comisaría. Frente a la misma comienzan a reunirse pequeñas columnas de partidos políticos de base, organismos de Derechos Humanos y un grupo considerable de familiares y vecinos. Llevan algunas banderas partidarias y queman neumáticos. El padre de Lucas R. toma la palabra frente a los medios de comunicación y pide calma y exige que no haya violencia “*mi hijo no quería violencia ni justicia por mano propia*”. También dirá que no quiere que la muerte de su hijo sea usada para fines políticos. Las motos acelerando frente a la comisaría como síntesis de una tensión colectiva. Tensión que se había transformado de a poco en empujones afianzando un escenario social propicio para un estallido social que no llegaría: un cúmulo de emociones compartidas sobre la muerte de Lucas R. junto a las voces de distintos actores y organismos de Derechos Humanos que legitimaban el status de la víctima. Porque a diferencia del caso anterior, en estas protestas participan gremios docentes, organismos de Derechos Humanos y organizaciones sociales.

Motos, jóvenes y violencias son elementos que coinciden en los relatos que hemos recogido en las entrevistas y conforman además, una preocupación de la prensa local. Como se mencionó al inicio, en este texto se postula que en la construcción problemática sobre las motos (como un objeto de disputa social) se aglutinan sentidos claves sobre las violencias y la construcción social de una figura arquetípica de lo peligroso.

## **A modo de cierre: Motos, violencias, y dilemas.**

“Que lo parió como rompen las pelotas con las motos  
los autos que corren picada.

Que buena idea cerrar el puerto, pufff  
cómo se les prende la lamparita!!!! Corremos el problema para otro lado, no?”

(Silvia en Baradero Denuncia)

*“ya son 3 semanas con hoy que unos imprudentes estaba en la rotonda tirando  
pedras a todas las motos que pasan... la policia pasa hablan con ellos y se van..  
después siguen tirando!!! CUIDADO!!!!!!!”*

(Sole en Baradero Denuncia)

Como vimos a lo largo del texto, estudiar el impacto de las motos en ciudades pequeñas permite análisis de distinta naturaleza. Las motos, sostuvimos, aglutinan sentidos y controversias en torno a la construcción de una figura arquetípica de lo peligroso. En este sentido, en el marco de un relato social extendido en ciudades pequeñas, las motos y sus usos son valoradas en tanto un síntoma de una sociedad (más) violenta.

Pero además, las motos están presentes en una serie de relatos contemporáneos sobre las violencias. En diciembre de 2013, levantamientos policiales en la mayoría de provincias argentinas coincidieron con saqueos de alimentos (exceptuando Santiago del Estero, Santa cruz y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires) En un ensayo sobre los saqueos en la ciudad de Concordia (Entre Ríos) Máximo Badaró advierte:

“En muchos comentarios de los saqueos aparecía la imagen de la motito asociada a la figura de la “banda”: bandas de motitos conducidas por cientos de pobres que se desplazan aleatoriamente por la ciudad sin respetar normas de tránsito, molestando con los chillidos de caños de escape mal silenciados, y amenazando con saquear negocios o golpear a los transeúntes.

*La motito permite un recorrido nómade, liviano, veloz, ruidoso e indeterminado del espacio urbano. Y también permite escapar rápidamente”* (Badaró, 2013)

Aquí también, moto, juventud y delito aparecen asociados en relatos oficiales pero también en un conjunto de notas periodísticas que hemos analizado. En estas narraciones se muestra precisamente a la moto como un objeto problemático en sí mismo que debe ser gestionado por el Estado. Además, en el espacio urbano, en cierto relato social adulto las motos materializan un cambio que es vivido como un malestar: convertidas en un objeto de consumo masivo en la última década, su presencia “ruidosa” habría transformado las calles.

Por otro lado, Reguillo (2006) sostiene que hay dos formas en que el miedo se vincula al territorio: por un lado lo que denomina especialización, es decir, dotar a un espacio y caracterizarlo como peligroso, circunscribir el miedo sobre un lugar. La otra forma de representar miedos en el espacio es lo que la autora denomina Antropoformización, es decir, dar al peligro una forma de ser, un cuerpo. Demonizar al otro y afirmar la propia identidad. Los miedos al otro distinto, a la contaminación construyen categorías sociales

que funcionan para el control social. Estos dos puntos nos muestran la espacialización del miedo; una espacialización que genera mapas. Los miedos organizan un “mapa” que precede al territorio, un “mapa” que proyecta en el espacio los imaginarios (Reguillo, 2006).

Entonces, ¿qué queda entonces en el vasto margen de lo que un orden social consagra como violento? En los bordes de las violencias, encontramos un conjunto heterogéneo de rostros y comportamientos que dan forma a los que Reguillo (2006) describe como el miedo antropomorfizado. Y la inclusión de ciertos sujetos en este grupo de riesgo es dada, no a partir de una infracción y/o actitud en particular (*andar rápido en moto, no respetar las normas viales*), sino por la pertenencia a ciertos grupos construidos como lo violento del orden social. En un mismo sentido, “*la lógica de lo controlable/perseguible se relaciona así doblemente con lo numérico: se es sujeto de riesgo si así lo dice la estadística (los números públicos sobre las violencias y el delito) y se es perseguido si se supera el límite de utilidad de la presencia-ausencia*” (Rodríguez Fernández, 2010: 44).

Finalmente, las motos moralmente construidas en tanto invasoras “*han tomado las calles*”. En esta construcción, además, la noche es ligada a la moto como su escenario privilegiado. Y, en este anudamiento, la moto sería entendida en tanto “*el vehículo de la joda, de los no límites*”. Finalmente, el análisis de los casos mostró las formas en las cuales las motos sintetizan una cierta “*forma de vivir*” – joven, volátil y potencialmente peligrosa – que es condenada al tiempo que es construida como el síntoma de una sociedad “más violenta”.

## Referencias bibliográficas

- CARAVACA, E. (2015) “Los fuegos de Baradero. Un estudio sociológico sobre acciones de protesta en la Argentina reciente” en **Antípoda**, N° 22. Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia. ISSN 1900-5407, pp. 113-132
- CARAVACA, E. (2015) “Violencias colectivas y dilemas sociales: un estudio sociológico en la Argentina reciente” en **Alegatos**, N° 89. Universidad Autónoma Mexicana, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Ciudad de México. enero/abril de 2015. ISSN: 2007-6916, pp. 77-102
- CARAVACA, E. (2017) “Nosotros queremos justicia pero no queremos violencia” en **Argumentos Revista de Crítica Social**. N° 19, octubre. Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, ISSN: 1666-8979
- FOUCAULT, M. (2002) “**Vigilar y castigar. El nacimiento de la prisión**”. Buenos Aires: Siglo XXI Editores
- PITA, M. V. (2010) “**Formas de morir y formas de vivir. El activismo contra la violencia policial**”. Buenos Aires: Editores del Puerto.
- REGUILLO, R. (2006). ‘Los Miedos, sus Laberintos, sus Monstruos, sus Conjuros. Una Lectura Socio antropológica.’ en **Etnografías Contemporáneas**. Año 2, N° 2.

RODRIGUEZ, M. G.(2015) “**De fleteros a motoqueros. Los mensajeros de Buenos Aires y las espirales de sentido**”. Buenos Aires: Editorial Gorla

WRIGHT, Pablo, Moreira, María Verónica y Soich, Darío (2007) “Antropología vial: símbolos, metáforas y prácticas en el “juego de la calle” de conductores y peatones en Buenos Aires”. **Seminario del Centro de Investigaciones Etnográficas**, Universidad Nacional de San Martín del 23 abril, 2007

Saquear es consumir (2013) artículo consultado en Internet el 28/08/2016 en <http://anarquiacoronada.blogspot.com.ar/2013/12/saquear-es-consumir.html>



UNIVERSIDAD  
DEL ZULIA

---



espacio  
abierto

Cuaderno Venezolano de Sociología

*Vol 26, N°4* \_\_\_\_\_

*Esta revista fue editada en formato digital y publicada en diciembre de 2017, por el Fondo Editorial Serbiluz, Universidad del Zulia. Maracaibo-Venezuela*

[www.luz.edu.ve](http://www.luz.edu.ve)  
[www.serbi.luz.edu.ve](http://www.serbi.luz.edu.ve)  
[produccioncientifica.luz.edu.ve](http://produccioncientifica.luz.edu.ve)