



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
PROGRAMA DE POSGRADO EN CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

**“A VER QUIÉN LLEGA PRIMERO...” AUTOMOVILISMO DEPORTIVO Y
TRANSFORMACIONES DE LA SOCIEDAD MEXICANA ENTRE 1950 Y 1970**

TESIS

**QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE:
MAESTRO EN ESTUDIOS POLÍTICOS Y SOCIALES**

PRESENTA:

HUGO ALEJANDRO AVENDAÑO SANTOYO

TUTOR DR. SERGIO VARELA HERNÁNDEZ

**CENTRO DE ESTUDIOS ANTROPOLÓGICOS, FACULTAD DE CIENCIAS
POLÍTICAS Y SOCIALES**

CIUDAD UNIVERSITARIA, CIUDAD DE MÉXICO, DICIEMBRE DE 2019.



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Agradecimientos.

Desde que tengo uso de razón, he sentido una pasión muy especial por las carreras de autos. Mis primeros recuerdos de la infancia están casi todos relacionados con las tardes de domingo en las que, reunido con mi familia, sintonizaba las repeticiones de las carreras de Adrián Fernández, el mayor representante de la disciplina en ese momento, en su paso por las competiciones en Estados Unidos. Un auto decorado de forma convenientemente patriótica, verde, blanco y rojo, cruzaba repetidas veces la pantalla, llevándome a encontrar, desde aquel momento, diferentes y nuevas alegrías y tristezas que han marcado toda mi vida.

Mucho tiempo ha pasado desde esa primera infancia hasta que inicié mi formación como sociólogo en la Universidad Nacional Autónoma de México. Ahí, además de contar con excelentes profesores de los que pude aprender lo más sobre el oficio sociológico, de la vida y de muchas otras cosas no menos importantes, tuve mi primer contacto con los estudios sociales del deporte gracias a un seminario organizado por el doctor Gerardo Orellana. Las primeras ideas generadas en ese momento pudieron cristalizarse tiempo después en una tesis de licenciatura, que contó con la guía del profesor Makoto Noda.

De aquel trabajo, como pasa en muchos otros escritos científicos, dejó múltiples cuestiones pendientes de resolución. Algunas de ellas encontraron su punto final en reflexiones escritas posteriormente, otras tantas, siguen en el tintero, esperando su justo momento, pero las más importantes, pudieron madurar para poco después conformar el presente. Por supuesto, su construcción hubiera sido imposible sin la influencia de aquellos profesores que tuve el honor de encontrar en este nuevo camino. El infaltable consejo del doctor José Arellano y la doctora Margarita Santoyo, la guía del doctor Sergio Varela y la fina crítica de los doctores Ricardo Pozas Horcasitas, Luis Eduardo de la Garza, la doctora María José Garrido y el maestro Samuel Martínez, fueron determinantes para la culminación de este trabajo. Sin ellos, mentores, colegas y amigos, esas primeras ideas nunca se hubieran cristalizado de justa manera.

Afortunadamente, he contado con la fortuna de encontrar sabios consejos fuera del ámbito académico. Una persona es verdaderamente rica cuando se halla rodeada de la amistad y el amor que sólo los caudales de la vida le pueden hacer encontrar. A todos mis amigos y familia mi gratitud de por vida.

Asimismo, es importante mencionar que este escrito tampoco hubiera sido posible sin la colaboración de José Alfredo Hernández Padilla, Eduardo León, Luis Silva y Carlos Jalife Villalón, verdaderos amantes del automovilismo deportivo mexicano, que aportaron mucho con sus anécdotas, material documental y buenas vibras; a todos ellos, agradezco infinitamente.

Finalmente, agradezco también al Programa de Posgrado en Estudios Políticos y Sociales, de la Universidad Nacional Autónoma de México, así como al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, por el invaluable apoyo institucional que hizo posible esta investigación.

Dedicado a todos ustedes, los que me acompañaron, me acompañan y me acompañarán.

Índice.

Introducción.....	5
Capítulo 1. Las claves de la carrera.....	17
1.1 La lista de inscritos.....	25
Capítulo 2. La sociedad automotriz.....	39
2.1 El auto del bienestar.....	42
2.1.1 Haciendo a la ciudad.....	46
2.1.2 México se sube al camión.....	52
2.2 Industria automotriz en la sociedad mexicana.....	59
2.2.1 La industria automotriz como nuevo paradigma.....	61
2.2.2 Industria automotriz mexicana.....	63
Capítulo 3. La Carrera Panamericana 1950-1954.....	71
3.1 Una justa caballescra y fraternal... (1950).....	80
3.2 Un reto permanente a la muerte... (1951-1953).....	97
3.3 Las naciones más civilizadas del mundo... (1954).....	110
Capítulo 4. Gran Premio de México 1962-1970.....	122
4.1 ¡Viva Ricardo Rodríguez! ¡Viva México! (1962).....	127
4.2 ¡El evento deportivo más importante de América! (1963-1966).....	138
4.3 No merecemos el Gran Premio... (1967-1970).....	147
Conclusiones.....	158
Fuentes.....	165

Índice de cuadros e imágenes.

Figura 1. Esquema figuracional base.	24
Figuración 1. Circuito Deportivo Nacional.	29
Figura 2. Red de interdependencias en el fenómeno automovilístico mexicano (1950-1970).	31
Cuadro 1. Planta vehicular en México, 1924-1970.	48
Cuadro 2. Red carretera nacional (en kilómetros), 1928-1975.	56
Mapa 1. Ruta de La Carrera Panamericana (1950-1954).	72
Imagen 1. Autos 29 de José Antonio Solana y 27 de Alfonso Oviedo accidentados en la salida a Durango. Carrera Panamericana, 1950.	89
Imagen 2. Auto 37 de Bill France y Cutlis Turner, posando junto a público y oficiales de policía. Carrera Panamericana, 1950.	92
Imagen 3. Llegada de competidores a la ciudad de Oaxaca. Carrera Panamericana 1951.	99
Imagen 4. Público custodiado por elementos del ejército mexicano. Carrera Panamericana, 1953.	101
Imagen 5. Auto accidentado de Patricio Achurra y Jean Safont, en la etapa México-León. Carrera Panamericana, 1954.	112
Imagen 6. Salida del auto 22 de Franco Cornacchia. Carrera Panamericana, 1954.	113
Figuración 3. La Carrera Panamericana 1950-1954.	119
Mapa 2. Trazado de la pista del Autódromo de la Magdalena Mixhuca para el Gran Premio de México (1962-1970)	123
Imagen 7. Richie Ginther, ganador del Gran Premio de México, 1965.	141
Imagen 8. Auto 11 de Richie Ginther frente a las gradas principales, Gran Premio de México, 1965.	142
Imagen 9. Autos 5 de Denny Hulme y 7 de Jacky Ickx, Gran Premio de México, 1969	152
Imagen 10. Auto 4 de Clay Regazzoni, Gran Premio de México, 1970.	154
Figuración 4. Gran Premio de México 1962-1970.	157

Introducción.

Un auto tiene sus propias emociones y corazón, lo tienes que amar como corresponde.

Juan Manuel Fangio

Todo aquello empezó un 11 de septiembre de 1971. Seguro que los amantes de la numerología encontrarán la cadencia poética que se esconde detrás de la fecha. Durante el final de ese día, y el inicio del siguiente, la fuerza de las nuevas generaciones, paradójicamente gestadas por aquellos que reprimirían sus expresiones de vida, se haría escuchar como no pocas veces en aquellos años y con no poca fuerza. En un pequeño poblado de nombre Avándaro se manifestó la juventud mexicana, como parte de un río de energía que inició al menos 10 años atrás. Una sesión de yoga abrió el primer ejercicio que sirvió para sincronizar las energías de todos los presentes. “Let’s make it now!” exigían Los Dug Dug’s a la historia.

Pero antes de que retumbaran esos acordes en todo el país, aquel pequeño lugar en Valle de Bravo, Estado de México, vibró al ritmo de los frenéticos hombres y máquinas que intentaban domarlo. A finales de 1953, el llamado Circuito Avándaro, formado por las calles y avenidas que originalmente eran parte de los caminos de comunicación de esa exclusiva zona residencial y que también fueron testigos del evento contracultural más importante de la década de los setenta, se convirtió también en uno de los eventos automovilísticos mexicanos más relevantes de la época. La carrera era organizada por el Club Roda, asociación civil formada por entusiastas del automovilismo deportivo¹ y cuyo objetivo principal era el de promover la práctica del deporte motor en el país, así como otros temas relacionados con la cultura del automóvil. La organización, integrada por personajes con gran relevancia en la política y economía mexicana, lograron organizar los primeros campeonatos automovilísticos nacionales luego de la posguerra.

Hoy en día se puede afirmar que la historia de Avándaro la han definido las masas. Ya sea para escuchar guitarras eléctricas o presenciar el paso de los

¹ En lo sucesivo, también referido como “deporte motor” y “automovilismo de competición”.

bóldos, siempre han estado presentes las multitudes. Hasta antes de Avándaro y Woodstock, los festivales musicales multitudinarios eran más bien infrecuentes en cualquier parte del mundo. En su lugar, hacia la década de los años 50, el deporte en México inició una de sus mayores expansiones de su historia. Derivado de la expansión de las clases medias, del tiempo de ocio de los sectores urbanos y de los nuevos paradigmas sociales que señalaban cada vez más la importancia de la actividad física para el bienestar de las personas, la práctica deportiva se empezó a masificar, muchas veces impulsada por el Estado mexicano. La mayor cantidad de atletas y la subsecuente profesionalización de algunos llevaron al deporte a un proceso de mercantilización que lo transformó en un espectáculo bastante llamativo. Sin embargo, también hay que decir que atractivo para las masas y capacidad discursiva pronto fue aprovechado desde la élite política para impulsar su proyecto nacionalista. De la mano de los medios de comunicación, el espectáculo deportivo se consolidó en esos años como una de las actividades de recreación social más importantes.

Durante los primeros años de existencia del Circuito Avándaro, los organizadores recurrieron a todos los trucos que pudieron imaginar para asegurar su éxito; a su favor tenían la cercanía del improvisado circuito con la capital del país y las hermosas vistas del paisaje natural que lo rodeaba; se utilizaron también los mismos autos que protagonizaban La Carrera Panamericana, por lo que se volvió atractiva para pilotos profesionales nacionales y algunos internacionales como Umberto Maglioli, quienes además se daban el lujo de extender su estancia en el país, pues se celebraba algunos días después de concluida su participación en la también conocida cariñosamente como “la Pana”.

Luego de la cancelación de La Carrera Panamericana en 1955, toda la atención, social y deportiva, cayó sobre el Circuito Avándaro, convertido en el nuevo eje del automovilismo mexicano. Hacia 1956, la carrera cambió de fecha para celebrarse durante la primavera de cada año, con la finalidad de que las estrellas internacionales como Piero Taruffi pudieran seguir asistiendo. En 1957 debutó Ricardo Rodríguez con una victoria contundente en la respectiva carrera internacional celebrada en el circuito mexiquense, un éxito que estimuló aún más a la ya agitada afición que se daba cita año con año, que promediaba ya los

30,000 asistentes. Y aunque con la inauguración del Autódromo de la Ciudad de México en 1959, la actividad de Avándaro disminuyó dramáticamente, no lo hicieron los espectadores por lo menos durante los siguientes 12 años.

Si bien el automóvil durante aquellos años ya se encontraba en una franca consolidación dentro del país como un artículo de consumo muy importante tanto para las ascendientes clases medias como para el proyecto modernizador emprendido por el Estado mexicano, cualquiera, después de leer alguna crónica de las carreras en Avándaro, podría preguntarse, ¿cómo es posible que un fetiche como el automóvil pueda reunir a tantas personas tan poco relacionadas con la modernidad impuesta por las clases hegemónicas del país?

Esa fue precisamente una de las preguntas que dieron origen a esta investigación. Más allá de los récords de asistencia a estos primeros espectáculos deportivos, llama la atención que alrededor de esta disciplina se encuentren importantes personajes de la política, los negocios y los medios de comunicación de ese entonces. Luego de revisar atentamente sus biografías, se puede señalar con toda seguridad que varios son seguidores del automovilismo deportivo; ahí surge otra pregunta: ¿acaso este deporte se promovió como parte de alguna estrategia política de las clases hegemónicas? No lo parece si, siguiendo la historia del deporte motor mexicano, se resalta la existencia de algunos episodios de censura promovidos desde cierto conservadurismo cultural.

¿Cuál es la relación, entonces, entre el automovilismo deportivo y la sociedad mexicana de ese entonces? ¿Quiénes y por qué promovieron su práctica y espectáculo? ¿Qué efectos tuvo? Todas estas preguntas fueron el primer chispazo de origen de esta investigación. Sin embargo, aún queda partir desde el orden.

Pensar en las líneas generales que describen el desarrollo del deporte en México podría ser un buen punto de inicio. Al igual que otras actividades sociales, el deporte en el país retomó su curso luego de la Revolución Mexicana, marcado primero por el proceso de reconstrucción del país y después por el proyecto nacional emprendido por las facciones triunfantes. La organización de la actividad deportiva desarrollada a partir de este periodo puede ser

conceptualizada como un proceso de institucionalización, en la que se consolidan las estructuras sociales relacionadas con la gestión, práctica y desarrollo de la práctica deportiva. Como parte de este proceso, también cabe considerar que, dada la multiplicidad de disciplinas deportivas, dicha institucionalización pasó varias veces en cada una de estas comunidades. En otras palabras, nos encontramos ante la deportización (Elias, en Elias & Dunning, 1996) de la sociedad mexicana. Aunque no fue la primera vez en la historia el que una actividad social se convirtiera en un instrumento político, el desarrollo del deporte mexicano luego de la guerra civil se vio fuertemente permeado por el proyecto político de modernización de los gobiernos posrevolucionarios.

Sin embargo, cabe resaltar que el uso político del deporte se dio de formas discrecionales, pues la promoción de actividades deportivas inició dentro de asociaciones civiles, sociedades, escuelas e institutos de educación, por lo que los practicantes de estas actividades se encontraban en estratos y posiciones sociales cercanas a las ideas expuestas por las clases dominantes. Esto impregnó a los discursos formativos presentes en el deporte de complementarse con otros relacionados con la formación de ciudadanía, un interés primario del Estado posrevolucionario. Si además se considera el hecho de que, en varios casos, los líderes y personajes más importantes de las comunidades deportivas que se empezaron a desarrollar estaban fuertemente vinculados con los círculos de la alta política nacional (De la Torre Saavedra, 2017), ya se puede pensar en alguna correlación entre ambas dimensiones.

A partir de esto, el deporte empezó a integrarse en la sociedad mexicana desde los estratos más altos. Primero, el crecimiento de clubes y asociaciones deportivas que integraban a las comunidades practicantes, los cuales empezaban a escapar de las circunscripciones de clase, añadiendo otros elementos identitarios. En segundo lugar, ante el avance de nuevos discursos derivados de los avances en la ciencia médica y que resaltaban los beneficios de la actividad deportiva para el cuerpo humano, la expansión de su práctica pronto formó parte de nuevas políticas de salud pública y bienestar social.

A la promoción de la actividad deportiva a través de acciones institucionales desde la salubridad y la creación de infraestructura especializada, se puede también encontrar la promoción de espectáculos deportivos masivos que

respondían a una creciente necesidad de ocio, más vinculado con la mercantilización de esta actividad y la profesionalización de los atletas. En ello, gracias a la capacidad narrativa del deporte posibilitada en parte por la cobertura de los medios de comunicación, se fueron añadiendo otros elementos comunicativos más relacionados con estructuras ideológicas nacionalistas y modernizadores. Todo ello transforma algunos vínculos de la actividad deportiva con otros sectores de la vida social, complejizándolos. Es particularmente en lo económico donde se pueden observar estos cambios, puesto que las competencias deportivas empiezan a transformarse en eventos sociales de una considerable repercusión, aprovechados por las grandes marcas para anunciar sus productos, pero también mercantilizados y convertidos en una opción más del entretenimiento ofrecido por los medios de comunicación.

De esta manera, la celebración de espectáculos deportivos obedeció no sólo a la popularidad de las actividades deportivas, derivado esto de la expansión en su práctica, sino también gracias a una serie de nuevos procesos de identificación que se estaban gestando alrededor de sus discursos y narrativas. En ellas se desarrollaron fuertes elementos nacionalistas y del proceso de modernización desarrollado por el Estado mexicano en la década de los años 50 del siglo XX. Dentro de este proceso se puede observar que algunas disciplinas deportivas tomaron un papel protagónico en los espacios políticos, económicos y socioculturales de la época, gracias a los discursos expuestos particularmente por los medios de comunicación, los cuales, cabe añadir, adicionaron nuevas líneas de experiencia al fenómeno deportivo. Así, el desarrollo del deporte dentro de este cúmulo de nuevos procesos sociales nos lleva a pensar en un cambio importante en la distribución del tiempo y las actividades de ocio en la sociedad mexicana, particularmente en las clases medias.

Y es precisamente en esta relación en la que se encuentran los fenómenos discursivos que dan cuenta de los procesos sociales que pueden explicar el surgimiento de espectáculos deportivos relacionados con una disciplina tan particular como lo son las carreras de automóviles. La deportización de esta actividad a través de las asociaciones locales que se dedicaban a la organización de competencias, el crecimiento de su popularidad manifestado en la asistencia del público y las coberturas periodísticas (principalmente a través de la prensa

escrita), así como el surgimiento de pilotos talentosos que se destacaron dentro y fuera del medio, le dio al deporte motor mexicano entre 1950 y 1970 un buen lugar dentro de lo que se podría denominar como circuito deportivo mexicano: el espacio sociocultural de disputa en donde se desarrolla el discurso deportivo en general y se expresan de manera particular, a través de los medios de comunicación, cada una de las propuestas ideológicas abanderadas por las disciplinas practicadas en ese momento dentro de la sociedad mexicana.

Al mismo tiempo, el auge de la industria automotriz en el país, impulsada por las inversiones extranjeras y el desarrollo estratégico del automóvil como nuevo proyecto gubernamental de comunicación y transporte nacional, se manifestaron como otros elementos que lograron, en suma, articularse en un proceso particular alrededor de la tecnología automotriz. El desarrollo de esta industria, dependiente siempre de los flujos externos del capital, así como los discursos nacionalistas, corporales y emocionales tejidos alrededor del deporte motor, en ocasiones más acordes con el proyecto impulsado desde las élites políticas y económicas, naturalizó la presencia del automóvil en la sociedad urbana mexicana, insertándolo en casi todas las actividades cotidianas, incluidas las del ocio.

El automovilismo deportivo mexicano, por lo menos discursivamente, se construyó a partir de una relación de lógica centro-periferia, en donde se resaltaba constantemente la idea de que el mexicano podía ser parte de lo moderno. En un segundo momento, a medida se consolidaba la práctica de este deporte, se desarrolló como institución la actividad automovilística en México, unificada por una condición afectiva vinculada a la actividad de correr automóviles y distinguida por los discursos nacionalistas, corporales y emotivos derivados de sus condiciones materiales, los mismos que entran en pugna dentro del circuito deportivo nacional, así como con la estructura sociocultural de la época. Alrededor de este entramado, es posible identificar una serie de procesos sociales que corren en paralelo y que se alimentan entre sí, formando redes de interdependencia, importantes de identificar y comprender para acercarnos más a la complejidad social de este y otros momentos del espacio tiempo.

Ahora bien, en la búsqueda de las ciencias sociales por comprender a las sociedades se ha reflexionado mucho acerca de los grandes procesos que les

dieron forma, un trabajo intelectual que a su vez ha consolidado a nuestras disciplinas y que es imposible pensar como un producto finalizado. A la vez que nos colocamos sobre los hombros de los gigantes que nos anteceden para poder dialogar alrededor de los procesos que podemos presenciar actualmente, es importante no dejar a un lado las nuevas interpretaciones y discusiones que siguen nutriendo nuestra visión sobre estos grandes elementos constitutivos de las sociedades, tarea no menor cuando dichas reflexiones arrojan luz en nuevos elementos marginados del caudal de conocimiento científico social.

Esa es precisamente la tarea que se ha encomendado esta investigación, siempre cuidando de no sobredimensionar su materia de interés ni sus alcances reales. Las nuevas tendencias en la investigación social han puesto las miradas en el fenómeno deportivo con justa razón, pues se conecta con muchos otros procesos masivos, particularmente a partir de la segunda mitad del siglo XX. Para bien o para mal, el debate se encuentra abierto, pues sería un tremendo error pensar que el deporte es un proceso uniforme en el espacio y el tiempo, mucho menos cuando empezamos a dar cuenta en nuestras reflexiones de la multiplicidad de disciplinas y sus efectos en los individuos y las sociedades.

En la actualidad, gracias a la multiplicidad de estudios sobre el deporte realizados desde todos los puntos de vista disciplinarios y teóricos nacidos a partir de la segunda mitad del siglo pasado, se han sentado bases importantes para el estudio científico del fenómeno deportivo. A partir de ellas, las nuevas investigaciones han superado la discusión conceptual inicial sobre el deporte como fenómeno, a centrarse en la interacción que tiene con otras dimensiones de lo social, así como su aportación a los fenómenos contemporáneos y su explicación desde la propia dimensión deportiva. Sin embargo, y a pesar de la riqueza de las investigaciones realizadas particularmente en América Latina, aún es poco el material que se enfoca en deportes diferentes al fútbol, donde encontramos dinámicas y lógicas diferentes.

Esta investigación trata de aprovechar las ya mencionadas interdependencias que se pueden detectar en los actores clave de la historia del automovilismo deportivo mexicano para explorar nuevas conexiones entre lo deportivo y lo social. Por supuesto, no se puede poner a esta disciplina en un lugar protagónico al que no pertenece, pero a partir de las conclusiones de este ejercicio sí se

puede aspirar a nuevas reflexiones que complementen algunas aristas de nuestra comprensión de la sociedad mexicana del siglo XX.

Como un fenómeno de masas, el deporte ya no puede pensarse más como un elemento pasivo, receptor de dinámicas y efectos de procesos que le anteceden; es importante considerarlo también como un activo a considerar en el análisis del entramado que conforma a las sociedades modernas. Especialmente (aunque no de manera exclusiva) a través de su conjunción con los medios de comunicación, los cuales amplifican sus capacidades discursivas, que podemos ver el efecto que su desarrollo ha tenido en las estructuras que le rodean.

Ahora bien, ¿por qué las carreras de autos? En una disciplina tan crítica, a veces puede ser difícil responder a un cuestionamiento así. Y si la Sociología no incomoda, entonces no es Sociología. No se puede negar la vasta complejidad de otros fenómenos deportivos, quizá más llamativos para la reflexión sociológica. Sin embargo, también pecaría gravemente al pensar que el circuito deportivo nacional siempre ha sido igual, o que el automovilismo deportivo no tiene nada que decir respecto a la sociedad que lo engendra. Después de revisar los periódicos deportivos de mediados del siglo XX, se puede dar cuenta de la existencia de una amplia variedad de disciplinas deportivas que parecen ser seguidas casi a partes iguales por la creciente población urbana de ese entonces. Aún con ello, podría ser completamente normal observar manifestaciones de los aficionados al básquetbol, el voleibol, el béisbol y las corridas de toros. Pero también saltan a la vista las coberturas hechas a eventos como La Carrera Panamericana y el Gran Premio de México. Ahí es inevitable preguntarse: ¿por qué fue tan popular el deporte automovilístico en un país como México? La emoción de ver lo novedoso poco nos satisface si observamos el crecimiento de estos eventos a lo largo del tiempo.

Nuevamente, si se revisa la historia de esta disciplina, llamará la atención el hecho de que entre sus promotores se encuentran presentes apellidos llamativos como Lascurain, Alemán Valdés, O´Farrill, Beteta, López Mateos, Braniff, etc., que desde hace mucho se encuentran conectados no sólo con las élites políticas y económicas, sino que, además, también tienen lazos interesantes con los medios de comunicación que ayudaron a promover el deporte automovilístico en México desde, al menos, los años cincuenta. ¿Se trata de un proyecto de clase

auspiciado por el Estado mexicano? Los documentos disponibles (de los cuales se alimentan los posteriores párrafos de esta investigación) poco apoyan la idea. Y por más que se manifieste cierta simpatía hacia las carreras de automóviles desde los despachos presidenciales, la forma más contundente en que puede señalarse este hecho sería tan sólo como una consecuencia no buscada de la acción.

El problema con estas primeras aseveraciones se agudiza al regresar a la historia del deporte motor mexicano, esta vez para conocer la cancelación de dichas competencias. Aunque desde el hecho de que se cancelaron temporalmente las carreras de automóviles más importantes del país, en algunos casos posteriores más de una vez², puede sugerir muchas cosas, lo más interesante es que las cancelaciones también tuvieron apoyo por parte de los gobiernos federales. Entonces, ¿qué clase de proyecto estatal tiene un revés así?

Dadas las características del caso a estudiar, sólo es posible realizar el análisis de una acotada gama de actores sociales involucrados en el fenómeno automovilístico mexicano. Esta condición permite centrar el análisis en las relaciones del deporte motor con las estructuras económicas, políticas y los medios de comunicación, así como la forma en que éstas se expresan discursivamente hacia el resto de la sociedad. De esta manera, el análisis principal se centra en comprobar que la influencia del automovilismo deportivo mexicano en los procesos de constitución de la sociedad nacional se dio a través de la construcción y exposición de discursos nacionalistas y emotivo-corporales y sólo una vez que se consolidó su propio proceso de deportización, delimitable en términos temporales, entre 1950 y 1970.

El proceso de deportización del automovilismo de competición en México fue bastante largo. Las características que lo convirtieron en un deporte institucionalizado fueron apareciendo poco a poco y a lo largo de la primera mitad del siglo XX. Sin embargo, dentro de la historia del automovilismo mexicano, son

² Cabe señalar que, en el caso de La Carrera Panamericana, su celebración se reanudó en 1988 para continuar de forma anual hasta hoy. Por su parte, el Gran Premio de México, después de cancelarse en 1970, se reanudó su celebración entre 1986 y 1992, para continuar a partir de 2015 hasta la actualidad.

dos los eventos que pueden servir para señalar la conjunción de las transformaciones propias de la institucionalización de la disciplina, dejando un sendero por el cual terminó de madurar. Estos eventos fueron La Carrera Panamericana (1950-1952) y el Gran Premio de México (1962-1970)³. Reconocidos como los más importantes del periodo, además generaron una serie de discursos alrededor de la nación, lo moderno y nuevas concepciones de las emociones y el cuerpo; en suma, un conjunto de nuevas interpretaciones de la realidad derivadas del nivel de racionalización de la vida humana alcanzado por el avance del modelo capitalista.

Respecto a la idea de nación, el deporte motor mexicano difundió un discurso enfocado en el progreso material y donde se proponía al país como parte de un mundo moderno y civilizado pero que, a la vez, a manera de distinción, mantenía cierta conexión estética con las raíces culturales que no estuvieran fuera de sintonía con las transformaciones planificadas desde el Estado. Por otra parte, la propuesta de modernidad giraba en torno a varias ideas, entre ellas: el automóvil como paradigma de movilidad dentro y fuera de las ciudades, el dominio de la razón humana sobre la naturaleza, pero también sobre las máquinas creadas por la propia humanidad, la disposición de la vida como moneda de pago para el progreso material y la tendencia a la elitización del ocio.

Desde las dimensiones emotiva y corporal, el discurso del automovilismo deportivo se enfocaba en resaltar una nueva constitución, en donde el sujeto ideal se caracterizaba por ser capaz de enfrentarse a la muerte en sacrificio simbólico y efectivo a favor de los ideales de la modernidad y el progreso tecnológico propuestas por la sociedad automotriz, así como de ostentar un cuerpo masculinizado que suprime no sólo las emociones sino las reacciones fisiológicas relacionadas con la percepción del peligro, sino que tiene por objetivo último dominar los límites del automóvil, máquina con la cual rompe las barreras del mundo físico. De esta manera, la caracterización del nuevo cuerpo, la nueva mente y las nuevas emociones, propuesta desde el automovilismo deportivo mexicano servía también como criterio de distinción entre la nación mexicana y

³ En lo sucesivo, también referidos simplemente como “la Panamericana” y “GP de México”, respectivamente.

el resto de las naciones, en tanto que funcionaban también como guías morales para la construcción del mexicano ideal.

Así pues, la presencia y reproducción de estos discursos en este periodo específico de la historia mexicana resulta significativo para el proyecto de modernización del país, aunque no precisamente por la universalidad que pudieran haber alcanzado. Como propuesta discursiva, el automovilismo de competición tuvo que compartir y disputar un lugar con el resto de las disciplinas deportivas que se practicaban en ese momento, por lo que su influencia se limitó a los grupos sociales que lo reproducían. No obstante su aparente limitado campo de influencia, el hecho de que sus promotores se encontraran en posiciones tan cercanas a la dirección del Estado mexicano y de los medios de comunicación, les permitió enlazar la práctica y promoción del automovilismo al proyecto particular de modernización estatonacional, obteniendo relevancia por lo menos mientras su propuesta concordaba con la visión de los dirigentes políticos del país, abonando también al establecimiento del automóvil como uno de los fetiches más importantes de la sociedad mexicana del siglo XX.

De esta manera, esta investigación se propone analizar el proceso de deportización del automovilismo de competición mexicano en las primeras décadas de la segunda mitad del siglo XX. Asimismo, trata de identificar y caracterizar los discursos que se proponen desde esta disciplina y que se difunden a través de los medios de comunicación que lo promovieron, para así entender su relación y el grado de influencia que tuvieron respecto al proyecto de nación promovido por el Estado y el resto de las transformaciones estructurales derivadas del avance del capitalismo a las cuales acompañan. El análisis además contempla las cadenas de interdependencia entre las estructuras y los actores individuales y colectivos involucrados para tal fin, de manera en que también se pueden identificar los lazos que conectan la institucionalización con otros procesos sociales, pensando de manera específica en la construcción de las concepciones modernas de lo nacional, el cuerpo y las emociones en la sociedad mexicana de su tiempo.

En resumen, la presente investigación aborda una de las múltiples conjunciones que se pueden encontrar entre el fenómeno deportivo y el social a través de relaciones de causalidad e interdependencia dentro de un marco temporal de

mediano y largo alcance, comprobables a partir del análisis e interpretación de evidencia documental. El texto además pretende insertar en su reflexión sobre estos procesos la acción de los actores individuales y colectivos, no sólo entre ellos, sino también en relación con las estructuras que los moldean en un primer lugar y que ellos, al final del día, terminan también por (re)definir consciente o inconscientemente. De forma concreta, el trabajo aborda la conjunción del fenómeno económico político de algunas facetas del proceso modernizador con el caudal de transformaciones socioculturales del proceso de deportización a lo largo de las dos primeras décadas de la segunda mitad del siglo XX en México, todo ello a la luz de la evidencia periodística y documental alrededor de la organización de La Carrera Panamericana y el Gran Premio de México, vistos como expresiones codificadas y significativas de estos fenómenos.

El desarrollo del resto del presente texto se despliega a través de cuatro capítulos. En el primero se explora el posicionamiento teórico desde el cual parte la investigación, donde además se profundiza en la propuesta teórica que articula el resto del análisis. Posteriormente, desde esta perspectiva, se exploran los procesos de modernización propuestos por las transformaciones surgidas del desarrollo industrial y especialmente de la expansión en el uso del automóvil y la industria automotriz. Para finalizar, en los subsecuentes capítulos se analizan las bases que dieron lugar a la celebración de La Carrera Panamericana y el Gran Premio de México, los procesos que estos eventos desencadenan y su conexión con otros procesos paralelos dentro de la línea de tiempo. El reto de la investigación, que espero sea superado, no sólo radica en la viabilidad de la propuesta teórica y metodológica construida específicamente para este caso de estudio, sino también en la consolidación de líneas generales para el estudio del fenómeno deportivo en México y que sirva también para el cultivo de nuevas reflexiones, así como la apertura de nuevas vetas de conocimiento dentro de la Sociología y la Historia del deporte en este país.

Capítulo 1. Las claves de la carrera.

El que deje de amar el deporte motor, hará bien en retirarse...

Moisés Solana Arciniega

Casi como le sucede al novato espectador de una carrera de automóviles, una de las primeras tareas a cumplir para poder comprender los sucesos que se desarrollan ante sí, es establecer una línea de interpretación que ayude a ordenarlos analíticamente, es decir, identificar a los actores clave, las condiciones en las cuales actúan y las formas en las que éstos se relacionan entre sí. Saltando al oficio sociológico, también es importante lograr la articulación de las diferentes interpretaciones, no sólo entre sí, sino también con los cuerpos de conocimiento preexistentes, de manera en que se evita aislar el caso de estudio bajo pretexto de sus propias especificidades. Desde mi punto de vista, para lograr esto, es necesario entonces contar con una perspectiva que trabaje con una característica común a todos los fenómenos sociales.

De esta manera es como llegué a considerar el uso del tiempo como una dimensión explicativa de lo social. Como factor común de los fenómenos sociales, otorga una primera base para su comprensión, elemento destacado por el método de la ciencia histórica para poder distinguir las relaciones causales que dan como resultado las particularidades que se unen en un caudal mayor de procesos cognoscibles a partir de sus generalidades. Sin embargo, la pregunta surge inmediatamente: ¿cómo aprovechar este potencial explicativo en una investigación de corte sociológico?⁴

La pregunta no surge desde una (fallida) perspectiva sociológica atemporal; si bien el tiempo nunca ha pasado desapercibido por la Sociología, su consideración se limita, de manera justificada por el campo de interés demarcado por la propia disciplina, a distinguirlo como un factor de efecto irremediable sobre sus objetos de conocimiento. Para mis intereses de conocimiento, no resultaba una opción el destacar la posibilidad otorgada por el método sociológico, de

⁴ Para profundizar en las interacciones entre Sociología y la Historia, así como la intersección que da lugar a la Sociohistoria, recomiendo iniciar con el estudio introductorio de Gérard Noiriel: *Introducción a la sociohistoria* (2017).

conocer las formas relacionales de los actores individuales y colectivos que posibilitaban el orden social, por lo que su unión con una perspectiva histórica resultaba vital.

A partir de las consideraciones expuestas, es que surge la idea de plantear teóricamente la investigación en los términos sociohistóricos que se plantean para la misma, de manera en que éstos sean capaces de responder a los cuestionamientos anteriores, pero también teniendo el cuidado de sujetarlos a un proceso de validación completado sólo a través de su contrastación con la realidad. Es así como en las siguientes líneas se presenta la dimensión teórica que guía a la investigación, o por lo menos los aspectos generales de la tradición de pensamiento de la cual abrevia, así como sus puntos fuertes y débiles; por otra parte, la extensión y la profundidad del presente apartado se mantienen sólo dentro de los intereses de la investigación, para profundizar sería mejor revisar las referencias enlistadas al final del presente texto.

Para Norbert Elias, sociólogo del cual se retoma la estructura teórica principal de esta investigación, esta necesidad es clara, pues los problemas de interés para las ciencias sociales parte no sólo de una base de conocimiento preexistente, sino que también requieren de la cooperación de diversas ramas del saber. El enfoque sociohistórico que presenta Elias no se limita a un diálogo epistemológico entre la Historia y la Sociología, sino que parte de un cruce de reflexiones y necesidades epistemológicas específicas, aplicadas a problemas específicos cuya resolución abone a la comprensión científica del mundo (Noiriel, 2017), es decir, un trabajo interdisciplinario (Kocka, et al., 1994), nacido de la crítica que hace el autor de los métodos de la Sociología y la Historia (Ramos Torre, 1994). Ante el cruce de ambas dimensiones, queda pendiente la construcción de aparatos conceptuales, traducidos posteriormente en instrumentos aplicables durante el acercamiento al mundo real y que no pierda de vista las consideraciones retomadas de ambos campos de estudios, es decir, que no deje de lado las relaciones entre individuos (Capdevielle, 2012), pero dentro de un marco temporal (Kocka et al., 1994; Noiriel, 2017), elemento preponderante que puede ser la característica más importante del enfoque eliasiano.

El enfoque figuracional o procesual desarrollado por Norbert Elias (1982a, 1982b, 1989 & 1990), se constituye como un importante referente para el estudio sociohistórico (y el sostén principal de la presente investigación). Su propuesta teórico-metodológica ayuda a analizar los fenómenos sociales a través de las relaciones de interdependencia que se observan entre los actores individuales, colectivos y las estructuras que los rodean, dentro de un marco histórico y estructural que les es común. Derivado de ello, esta propuesta teórica desarrolla un importante alcance comprensivo, que ayuda al estudio científico de amplios procesos sociales a la luz de la evidencia sobre la interacción de los actores sociales involucrados en ellos.

Una de las constantes preocupaciones de la labor teórica de Norbert Elias se centra en la necesidad de unificar las dimensiones teórica y práctica de la Sociología, una característica que lo acerca a trabajos de otros sociólogos como Marx, Durkheim y Bourdieu (Capdevielle, 2012). Aunado a ello, la construcción teórica que presenta el enfoque figuracional de Elias trata de ser suficientemente general para aplicarse a una multiplicidad de escalas sociológicas y en una diversidad de momentos históricos y geográficos, en vez de atender a una fórmula que plantee una serie con todos los escenarios posibles (Chartier, en Dunning & Mennell, 2003). Para el autor, “las leyes generales sirven como instrumento para resolver problemas de casos particulares únicamente dentro de marcos de relaciones concebidos como conglomerados” (Elias, 1990: 38), una herramienta útil para distinguir las relaciones de interdependencia presentes entre los actores sociales.

Asimismo, Norbert Elias trata de superar diferentes dicotomías teóricas presentes en la Sociología, mismas que él identifica como falsas (Béjar, 1991; Capdevielle, 2012). Inicia señalando la presente entre lo natural y lo humano (Romero Moñivas, 2017), que reinterpreta como un “progresivo surgimiento de niveles de integración irreductibles unos a otros” (Romero Moñivas, 2017: 2), y que posteriormente integrará teóricamente a través de su interpretación genética del ser humano. En el caso de la dualidad entre individuo y sociedad, ésta es reemplazada desde su perspectiva por una red de interdependencia recíproca y de cierta inestabilidad (Elias, 1982b) derivada de su inserción en la línea continua del espacio-tiempo (Béjar, 1991).

De esta manera, la propuesta figuracional se constituye como un puente entre lo individual y lo social, la acción y la estructura, así como entre lo micro y lo macro (Gaspar, 2003; Guerra Manzo, 2010), representando los tejidos sociales surgidos de las interacciones entre los individuos y los espacios en los que (re)crean a la sociedad a través de la expresión del sujeto (Capdevielle, 2012), permitiendo explorar las relaciones causales intencionadas y no intencionadas (Béjar, 1991) entre diferentes procesos sociales, contribuyendo a una comprensión de la sociedad como un conjunto que se expresa en economías y políticas estructuradas, producto tanto de la aleatoriedad como de la intención de los actores sociales (Capdevielle, 2012). Por otra parte, en términos históricos, trata de entender las posiciones que toma cada uno de los participantes en el desarrollo de la figuración, mismas que son independientes a la existencia o no de actores específicos, pues éstos las ocupan uno tras otro a lo largo del tiempo (Chartier, en Dunning & Mennell, 2003).

Respecto a la comprensión sociológica del deporte, se pueden mencionar brevemente algunos de los aportes del enfoque figuracional a partir de las primeras reflexiones del autor acerca de la regulación del cuerpo a través de la actividad física y sus procesos de introyección (Malcolm, en Giulianotti, 2015) a partir de la formación multigenética del individuo (Elias, 1989). De la misma manera, destaca la interdependencia entre el surgimiento del deporte y otras características de las sociedades occidentales modernas, como el surgimiento del Estado y la acentuación en la división social del trabajo (Sodo, 2013), entre otros elementos.

Norbert Elias pone a prueba su razonamiento, así como buena parte de sus construcciones conceptuales en su obra *El proceso de civilización* (1989); de esta obra, que construye una teoría acerca de la modernidad (Kocka et al., 1994; Urteaga, 2013), también se derivan algunas de sus ideas más importantes acerca de la sociedad, sus componentes y las relaciones que guardan entre sí. En esta investigación, se retoman algunas de estas ideas como parte de la propuesta teórica considerada para el caso de estudio. Entre ellas es importante destacar la formación bio, psico social del individuo y el control decontrolado de pulsiones; sin embargo, el concepto rector es la figuración, dado su poder explicativo.

Antes de abordar con mayor profundidad la propuesta figuracional, es importante conocer las críticas y los puntos débiles de la propuesta teórica de Norbert Elias; ello con el fin de reconocer los alcances tanto de la teoría como del tipo de ejercicio de investigación que se puede hacer con ella, así como para poder elaborar una propuesta que sea capaz de explicar los fenómenos de la realidad social que nos interesan. De esta manera, a continuación, se abordan algunas críticas y puntos de desencuentro alrededor de las ideas de Elias.

A pesar de que el objetivo de los estudios de Norbert Elias se centra en establecer un patrón universalmente aplicable a todas las sociedades humanas, es cierto que logra su cometido estudiando exclusivamente las transformaciones ocurridas en Europa. Si bien también es cierto que sus ideas sobre la formación multigenética del individuo en sociedad se apegan a condiciones estructurantes que son comunes a todos los tipos de sociedad, también resulta verdadero que los factores que marcan el desarrollo del proceso civilizatorio, es decir, la división social del trabajo, la formación del Estado y el control de pulsiones, no se despegan de una posición eurocéntrica (Kocka et al., 1994; Guerra Manzo, 2013), que puede ser cuestionada desde la ya mencionada pretensión de universalidad. Por otro lado, particularmente sobre el proceso civilizatorio, una transformación de largo plazo, las críticas también tienden a convertir a Elias en un ideólogo del progreso occidental, esperanzado por la aparente pacificación de la sociedad gracias a la generación social de espacios para la liberación de los impulsos violentos (Urteaga, 2013).

Finalmente, es importante señalar la importancia de considerar ciertas precauciones metodológicas y epistemológicas cuando se retoma la perspectiva figuracional, también ampliamente señaladas por los críticos de Elias. En primer lugar, es importante reconocer, tal y como lo hizo el autor mientras maduraba su pensamiento, que el curso de las transformaciones sociales (además del proceso civilizatorio), no es unilineal ni unidireccional, sino que se debe considerar del modo contrario (Guerra Manzo, 2013); al mismo tiempo es importante evitar pensar en puntos de inicio que marquen límites históricos extremadamente puntuales (Urteaga, 2013). Asimismo, también es necesaria cierta precaución de corte historiográfico, por una parte, para articular el trabajo histórico de manera en que pueda resultar relevante para el estado del arte de

la historiografía del momento (Ramos Torre, 1994), pero también, y dada la cantidad de procesos que coexisten en una sola línea temporal, es importante si bien no profundizar en todos debido a las imposibilidades siempre presentes en los procesos de investigación, sí considerar posibles redes de interdependencia no contempladas y que dejen en el anacronismo las relaciones figuracionales consideradas para cada investigación (Guerra Manzo, 2013).

Los alcances explicativos del enfoque expuesto por Norbert Elias parecen suficientes para poder entender la relación (poco explorada) entre dos procesos sociales específicos y contemporáneos como lo son el automovilismo deportivo y las transformaciones socioculturales derivadas del nacionalismo y la modernización. Particularmente la presente investigación ha elegido trabajar con el concepto de figuración, en vista de su potencial explicativo para este y otros fenómenos sociales asociados. Sin embargo, aún es importante articular una definición operacional de este concepto que se adecúe no sólo a este estudio en particular, capaz de explorar el interior de subfiguraciones secundarias y que, además, a manera de ejercicio teórico y conceptual, se pueda extrapolar a otros casos específicos dentro (Guerra Manzo, 2013), por lo menos, del campo de interés: el deporte.

La figuración se articula en la disolución de las falsas dualidades sociológicas entre individuo-sociedad (Ramos Torre, 1994; Urteaga, 2013; González Oquendo, 2014), acción-estructura y micro-macro, consideradas por el sociólogo alemán como estáticas (Oliveira Costa, 2017). A partir de esta consideración, la figuración “representa los diferentes tejidos sociales que crean los individuos con sus interacciones en todos y cada uno de los espacios que dan forma a una sociedad” (Montesinos, en Leyva, et al., 2002: 116), inmersas en una dinámica perpetua o procesual (Elias, 1990), la cual implica la continua variabilidad de las condiciones en las que se desarrolla (Ampudia de Haro & Sánchez García, 2013). La formación de las figuraciones es un proceso de naturaleza inintencionada (Gaspar, 2003), desencadenada más bien a través de la interacción entre los actores individuales y colectivos con las estructuras que les son comunes. Las figuraciones se diferencian unas de otras principalmente por la longitud y la complejidad de las cadenas de interrelaciones entre los actores

sociales participantes (Capdevielle, 2012), que a su vez son identificadas a través del trabajo empírico.

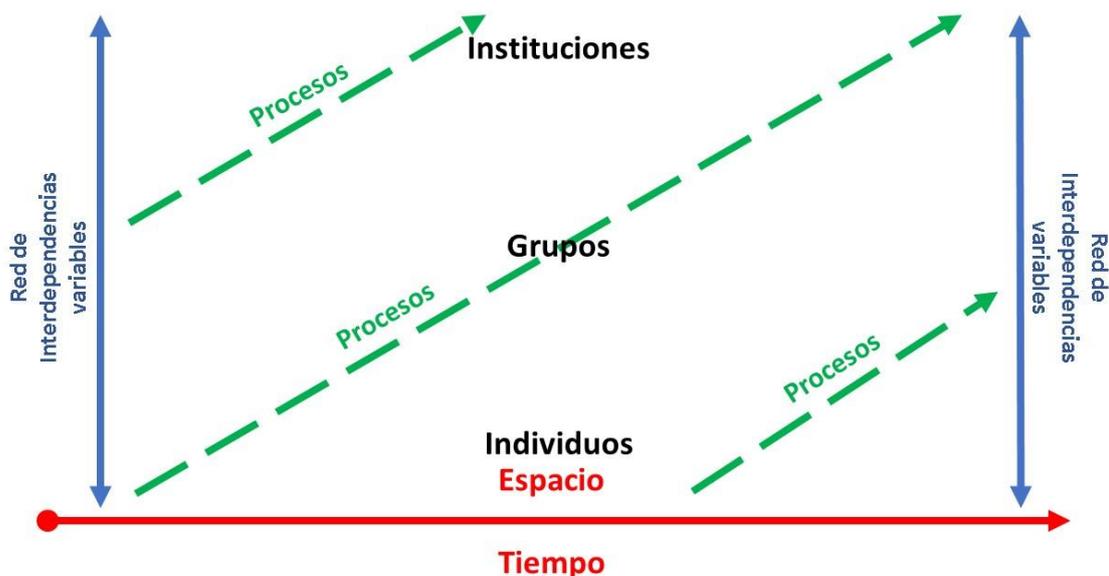
Así pues, “observar” las figuraciones o procesos sociales exige la distinción y discriminación de las relaciones relativamente autónomas (Béjar, 1991; Guerra Manzo, 2010) que tienen los mayores pesos en la constitución de dichos fenómenos, así como la descripción de la transformación tanto de los actores involucrados como de las dinámicas estructurales que están relacionadas, todo ello a la luz de una consideración de orden histórico. Dentro de esta propuesta de análisis es importante enfocarse en la comprensión de los fenómenos sociales a través del reconocimiento de generalidades en las relaciones sociales humanas, (re)construidas a partir de la figuración, vista ésta última como un producto de estas (Kasper, 2014) y que tejen redes hacia dentro y hacia afuera de ellas mismas; en otras palabras “figuraciones estructurales compuestas por varios niveles de subfiguraciones” (Elias, 1990: 45). Estas figuraciones pueden ser conocidas a través de evidencias empíricas que “representan las estructuras fundamentales de las organizaciones sociales sobre las que se desarrolla el continuum histórico, obligando [en un segundo momento], siempre, a reconocer la especificidad del caso” (Montesinos & Martínez, 2001: 829), sin pretensiones de universalidad, pero sí profundizando en su particularidad.

Dichas particularidades de los casos estudiados desde el enfoque figuracional se distinguen a través de un proceso de abstracción que los articula en niveles diferenciados, de modo en que se forman “figuraciones componentes de figuraciones (...) [que] pueden estar formados por muchos planos de diferente fuerza y poder de control relativo, imbricados y entrelazados unos con otros” (Elias, 1990: 40) a través de otra red de interdependencia (Elias, 1982b), diferenciaciones que permiten no sólo el diálogo al interior de las comunidades de conocimiento, sino también diferenciar las relaciones de interdependencia entre figuraciones superiores e inferiores (Elias, 1990), en una red multidireccional.

Con todo ello, se puede presentar una definición operacional de la figuración, concebida ésta como un conjunto, variable en el espacio y el tiempo, de actores individuales y colectivos conectados entre sí a través de una red de interdependencias variable, sumergidos en condiciones estructurales que les

son comunes a todos, capaces de establecer segundas redes de interdependencia hacia dentro y hacia fuera con otros conjuntos, es decir, con otras figuraciones. Serán precisamente las figuraciones, los eslabones de las cadenas que componen a lo social, y el análisis de sus interrelaciones, la examinación detallada de las formas en las que se unen estos eslabones.

Figura 1. Esquema figuracional base.



Fuente: Elaboración propia.

Sin embargo, aún quedan puntos que desde la definición que ofrece el enfoque figuracional sobre el deporte no alcanzan a analizarse. Para ello, es importante tratar de encontrar las fallas de los que adolece esta construcción teórica al analizar un caso específico para poder resarcirlas con otros conceptos que aumenten su poder explicativo. Particularmente, parece que son las consecuencias del fenómeno deportivo, así como sus transformaciones las que requieren de un segundo tratamiento conceptual. Dicho desarrollo tendrá lugar en el siguiente apartado, de manera en que la propuesta teórica para esta investigación pueda mostrarse de forma completa.

El enfoque expuesto en párrafos anteriores señala que la evidencia de los procesos que interesan a la investigación se encuentra en las cadenas relacionales, así como las transformaciones, interpretadas por su parte como un marco estructural con el que interactúan actores individuales y colectivos. Estos elementos pueden observarse, principalmente, a través de la documentación y

el testimonio que dejan los involucrados, elementos que se presentan como fotografías y que, mediante su interpretación histórica y su comprensión sociológica, conforman una panorámica del fenómeno deportivo y su interacción con la sociedad mexicana.

Debido a ello, esta investigación propone una base de trabajo documental, cuya finalidad es, por una parte, la de identificar los factores macro y micro que conectan el desarrollo de la actividad automovilística mexicana con el proyecto nacional modernizador expuesto por el Estado mexicano. Por otro lado, se explora esta relación a una mayor profundidad a través de los discursos emotivo-corporales que el deporte motor exhibe en la sociedad mexicana a través de los medios de comunicación y su influencia en los procesos de transformación desencadenados por el desarrollo del modelo capitalista. Para desarrollar la investigación, la fase documental se apoya en una base de corte histórico, centrada en la historia política y económica mexicana, así como de los procesos de industrialización y modernización de la segunda mitad del siglo XX, centrándose en el fenómeno automovilístico.

Este último elemento mencionado se enlaza a partir de la materia común de interés: el automóvil, para así procurar hacer un reconocimiento de los factores y actores clave para su crecimiento e involucramiento en las transformaciones socioculturales de la época. La descripción es complementada por la revisión de los discursos expuestos por la comunidad automovilística en la prensa especializada, así como de otros actores que tuvieron oportunidad de expresarse en estos espacios, todo a la luz del aparato teórico expuesto en las siguientes líneas.

1.1 La lista de inscritos.

El enfoque figuracional expuesto provee, a través de su herramienta teórica metodológica más importante, una perspectiva analítica potente, capaz de entender los factores que intervienen en los procesos sociales. A pesar de ello, y aunado a las deficiencias de la argumentación que expone Elias, es importante complementar el entramado figuracional con otros conceptos que puedan dar cuenta de los factores que intervienen en su desarrollo histórico; nociones

operacionales que permitan explorar las redes de interdependencia vistas a partir de la figuración pero que no son comprendidos por ésta.

Como cualquier otro factor que intervenga en el análisis sociohistórico hecho en esta investigación, un primer paso para la construcción de conceptos operacionales es iniciar desde la noción básica de la figuración y considerarlos como formaciones o procesos sociales compuestos por actores individuales y colectivos que comparten un marco estructural de orden espacio temporal, y que se encuentran vinculados entre sí a través de una red de interdependencias de diferente naturaleza.

Para el caso del deporte, éste se encuentra estructurado a través de una o varias construcciones de significación que surgen de las emociones generadas por su práctica⁵. Dichas significaciones se desarrollan en los individuos que las comparten a través de diferentes mecanismos expresados en 3 dimensiones sincrónicas: biológica, psicológica y social, las cuales intervienen en un proceso de génesis individual y colectiva, directoras de la acción y reproducción de sí mismas. Al mismo tiempo, estas estructuras se expresan discursivamente en el imaginario colectivo, esquemas de identificación y otras narrativas propias de los grupos y sujetos participantes.

Como producto del avance en el proceso modernizador capitalista, el deporte se inserta en la vida humana como parte del tiempo social opuesto al trabajo, es decir, las actividades de la subsistencia material de la sociedad (Elias & Dunning, 1996), y que, en conjunto, conforma el tejido que estructura a las sociedades humanas (Echeverría, 2000). Si además se complementa considerándolo como “una figuración móvil de seres humanos cuyas acciones y experiencias se interconectan continuamente” (Elias, en Elias & Dunning, 1996: 70), se reconoce entonces la cualidad temporal del fenómeno deportivo, así como su estatus de proceso social inacabado, multidimensional y espacial. En el capitalismo, la consolidación institucional del deporte desarrolló alrededor de la actividad una racionalidad propia que construyó una reglamentación del cuerpo y su conducta

⁵ La discusión sobre esta idea se profundiza en un trabajo anterior, donde se aplica para el estudio de la afición automovilística: Avendaño, A. (2016a) Configuración de la afición al automovilismo deportivo en la Ciudad de México: 2011-2013, Tesis de Licenciatura. México: Universidad Nacional Autónoma de México.

“más estricta, más diferenciada y abarcadora, pero también más equilibrada y moderada” (Elias, en Elias & Dunning, 1996: 33), respecto a sus expresiones más (auto)destructivas.

Esta estructuración de la actividad deportiva emerge en armonía con los ideales y valores de la lógica capitalista, mismos que van tomando papeles cada vez más activos en todos los aspectos de la vida social y cultural. De esta manera, nos encontramos ante un proceso de deportización de múltiples dimensiones y alcances, presente tanto dentro de las comunidades deportivas como en las sociedades, corriendo en paralelo con otros procesos relacionados en general con la consolidación del modo de producción capitalista, en una interdependencia que los alimenta y potencializa al mismo tiempo. Su (auto)regulación lo consolida como una actividad que (re)construye el cuerpo y la mente del ser humano a través del ejercicio físico y mental racionalizado, que funciona también como una vía de escape emocional institucionalizada para comportamientos, deseos, impulsos y emociones que, dentro de la rutinaria racionalidad de la vida cotidiana en el trabajo no encuentran medios de expresión; es, pues, la propuesta de “control decontrolado de emociones” (Elias & Dunning, 1996).

Así, se construye una racionalidad emotiva y corporal donde se le otorga a la expresión de sentimientos, emociones y deseos aparentemente contradictorios a los estatutos que conforman el contrato social un espacio autónomo, reproducible socialmente a través de la formación de comunidades que encuentran en esta liberación un fuerte vínculo afectivo común, además de la reproducción de valores, ideas y significaciones susceptibles de ser comunicadas a otros. Estas características le otorgan a la actividad deportiva la capacidad de entrar en contacto con múltiples figuraciones adicionales, tanto hacia el interior como al exterior de esta, desarrollando también la capacidad de influir en ellas, en función de su posición en el entramado que configuran, así como de los recursos de acción (conscientes o inconscientes) que toman los actores involucrados.

La capacidad comunicativa del deporte (y más aún del deporte-espectáculo) lo vincula con los fenómenos de la comunicación en sociedad. Por ello, es importante considerar teóricamente no sólo el tipo y contenido de los discursos

expuestos por el fenómeno deportivo, sino también las formas en que éstos se relacionan con las instituciones sociales de comunicación (entiéndase, medios de comunicación) y con el fenómeno comunicativo de masas. Al respecto, se puede iniciar considerando a la comunicación como un fenómeno de naturaleza predominantemente social, que “provee a los miembros de la comunidad de relatos (orales, escritos, mediante imágenes) en los que se les propone una interpretación del entorno (material, social, ideal) y de lo que en él acontece. Tales narraciones ponen en relación los sucesos que ocurren con los fines y con las creencias en cuya preservación están interesados determinados grupos sociales” (Martín Serrano, 1986: 38).

Los relatos que proveen los medios de comunicación no son estáticos; dado que están basados en interpretaciones de la realidad material, resultan altamente reactivos según las posiciones ideológicas adoptadas por los sujetos que están involucrados en su creación y reproducción. Ante esto, la dimensión ideológica de la comunicación en sociedad entrará en acción para la interpretación del suceso por el comunicador, pues “el cambio de la realidad no genera datos sino sucesos (...); el informador observa sucesos y elabora datos” (Martín Serrano, 1986: 107-108), en un proceso carente de neutralidad ideológica. Sin embargo, es importante resaltar que la ideología actúa para la satisfacción de dos necesidades: “a) Proporciona una teoría de la sociedad, en la cual se armonizan la transformación de las formas de vida y de los valores, con el mantenimiento de esta organización social y de sus instituciones. (...) [y] b) Proporciona a nivel subjetivo gratificaciones cognitivas y afectivas.” (Martín Serrano, 1986: 45).

De esta manera, se puede clasificar a la comunicación social como un fenómeno provisto de cierta naturaleza de clase, que utiliza sus criterios ideológicos no sólo para interpretar los sucesos de la vida social, sino también para definir cuáles son los que resultan de interés para el público (Martín Serrano, 1986). “Este tratamiento diferencial de la información pública contribuye a que los miembros de la comunidad la distinguan de cualquier otra, incluso de la información pública elaborada por otros grupos” (Martín Serrano, 1986: 73), posibilitando el diálogo público. Esto último es vital para entender el papel de los medios de comunicación en el proceso de deportización de la sociedad mexicana, una relación donde la propaganda ideológica y discursiva de ambas esferas resulta

muy importante para la aceptación social de la actividad deportiva, pero también para moldearla acorde con el proyecto modernizador de las clases hegemónicas de la sociedad mexicana.

Así, considerando la dimensión comunicativa que subyace en el fenómeno deportivo moderno, es posible considerarlo como una comunidad discursiva que propone, por lo menos dentro del espectro temporal que interesa a esta investigación, un proyecto nacional y modernizador impulsado por dos frentes de carácter cívico: los medios de comunicación y los promotores del deporte. Esta comunidad no es homogénea, pues desde cada disciplina o conjunto de ellas se expresan diferentes proyectos ideológicos que entran en una disputa indirecta, tanto en sus respectivos campos de juego como en sus discursos proyectados. Esta figuración específica será referida como “circuitos deportivos nacionales”.

Figuración 1. Circuitos Deportivos Nacionales.



Fuente: Elaboración propia.

Pensado sociológicamente, el automovilismo deportivo puede conceptualizarse como una figuración; en ella, sus miembros, actores individuales y colectivos, encuentran en las carreras de automóviles organizadas, una forma socialmente aceptada de acercamiento al peligro, cohesionada a partir de las emociones generadas por dicha actividad, así como una serie de ideas, valoraciones, significaciones y narrativas que los individuos imprimen en sus acciones, actúa

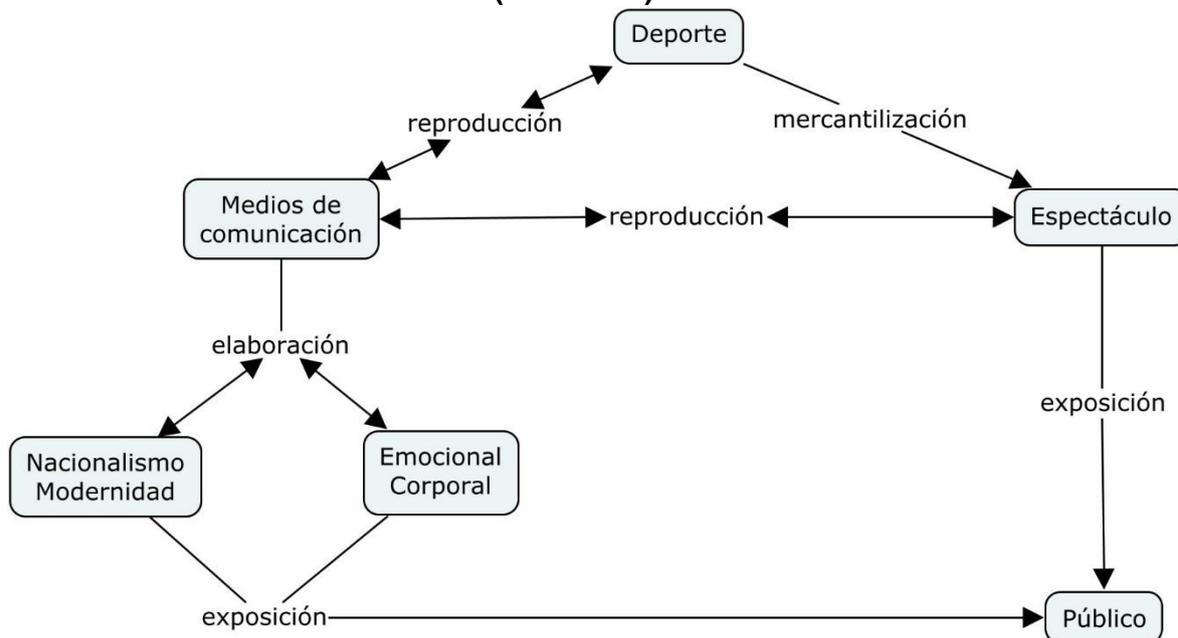
como un proceso social inacabado, capaz de transformar las estructuras que le dieron lugar. Este proceso puede entenderse, primero, a partir de las condiciones que posibilitaron el renacimiento de la práctica de este deporte, su desarrollo institucional y la articulación de su sentido particular dentro de un conjunto de significaciones específicas; en suma, procesos históricos que empezaron a nutrirse de este y otros escenarios, fortaleciéndolos al mismo tiempo a través de la reproducción de sus propias lógicas.

La consolidación institucional del deporte motor puede generar nuevos símbolos, expresados como encarnaciones de los ideales de la modernidad y el nacionalismo. Estas expresiones simbólicas se posibilitan por la capacidad del deporte para reproducir discursos que constituyen a las sociedades que lo acogen. La racionalización del cuerpo humano y de su accionar sobre el mundo genera una dimensión discursiva que reproduce no sólo los valores e ideales que conforman la estructura y esencia del deporte moderno, sino aquellos que imprimen los actores de la figuración deportiva, consciente o inconscientemente. Dicha expresión, de carácter diferenciador, tiene lugar en su acción dentro del campo de juego, generando un discurso corporal, racionalizado y matizado con elementos distintivos de sus colectividades, consolidando sus propias representaciones.

Así, a partir de la institucionalización del deporte motor, es posible identificar procesos secundarios que salen de ésta. En primer lugar, se encuentra la dimensión afectiva que significa la actividad de correr automóviles, un proceso que sienta las bases para los procesos de identificación generados por la práctica deportiva y la racionalización del cuerpo y la mente. En segundo puesto se encuentra el componente nacido de los discursos relacionados con la masculinidad, el riesgo y la muerte, que por su parte funcionan como elementos para la significación de la actividad deportiva por los individuos involucrados en ella. A partir de todo ello, se puede observar la génesis social del deporte motor mexicano como un fenómeno que, si bien surge de las élites poseedoras de vehículos automotores, su práctica organizada logra no sólo sintetizar sus valores y significaciones, sino también articularlas en una discursiva que se extiende al resto de los sectores de la población, dentro de un proyecto

modernizador, que desarticulaba las formaciones sociales tradicionales para darle paso a las nuevas exigidas por los procesos del capital.

Figura 2. Red de interdependencias en el fenómeno automovilístico mexicano (1950-1970).



Fuente: Elaboración propia.

El automovilismo deportivo mexicano durante la segunda mitad del siglo XX se convirtió, desde la lógica de las clases dominantes, embajador de la cultura del automóvil, en un foro de expresión y diferenciación de la sociedad mexicana frente al proceso de integración del capital internacional. La práctica de esta disciplina deportiva no sólo perpetuó la permanencia de los ideales de este sector, sino que también, y en conjunto con la prensa deportiva nacional, se elaboró un caudal de discursos emotivos, corporales e identitarios que se difundió al público de los sectores urbanos de la sociedad mexicana de esta época.

Desde la definición figuracional del deporte y la concepción eliasiana del mismo, éste puede considerarse como un espacio construido socialmente en el que encuentra cabida la expresión de las emociones reprimidas por los procesos racionalizadores de la modernidad. La civilidad del deporte se constituye como el código moral que significa a esta actividad en lo general y permite su organización; ésta no es más que una reestructuración emotiva de las sociedades occidentales cualitativamente opuesta a la de las sociedades

feudales, que implica otra serie de procesos socioculturales de ruptura caracterizados regularmente con el trauma. Las pulsiones emocionales y corporales, sea cual sea su naturaleza, “son dominadas, limitadas, expulsadas de la sociedad civilizada por medio de una modificación al alza del umbral del sentimiento de vergüenza” (Bericat Alastuey, 1999: 223), recodificado como civilidad y que permite la recompensa positiva a través de la valoración positiva del individuo en los nuevos términos racionalizados de la sociedad moderna.

Así, es posible entender parte del cuerpo de significación de las disciplinas deportivas, atendiendo a los discursos que se vierten sobre sus elementos constitutivos: el cuerpo, la mente y, por lo menos en el caso del automovilismo deportivo, también la máquina. Estos discursos, además de construir cuerpos especializados en el deporte motor, crean también cadenas emocionales que definen las formas que adquieren las pulsiones emocionales y corporales expresadas en esta actividad en específico (Bericat Alastuey, 1999). A través de su práctica es posible acceder a las lógicas emocionales que rigen y significan al automovilismo deportivo. Dicha lógica emocional, presente en términos generales dentro de los discursos emanados por la disciplina deportiva, posibilita reconstruir las cadenas emocionales presentes en cada uno de los momentos que constituyen a la competencia, significándolas en los términos emocionales específicos de cada uno de los participantes; en otras palabras, se trata de encontrar el sentido de “la expresión sistémica o la aquiescencia intersubjetiva de la estructura de metas y de la aplicación de recursos a las mismas” (Bericat Alastuey, 1999: 243-244)

La expresión estructurada de las pulsiones de vida y muerte dentro del automovilismo deportivo desencadena otro mecanismo emocional adicional consistente en una cadena de expresión de emociones relacionadas entre sí. Esta cadena emocional se asemeja a la que se puede observar en la sociedad del riesgo (sin ser precisamente parte de ella), o por lo menos en algunas de sus formas, pues (re)toma esta categoría en la significación que los individuos hacen del mundo (Beck, 1998), particularmente ante la incapacidad motivacional del proyecto modernizador (Bericat Alastuey, 1999). El riesgo se mantiene latente en la sociedad a través de la elección, cálculo y responsabilidad dentro de la acción del sujeto, generando una individualización mediante esquemas de

autoconstrucción, contrarios a la estructuración tradicional de la sociedad, que brinda a los individuos un esquema de certezas mediante las cuales actuar sobre el futuro, colonizándolo virtualmente. Esta modernización exige a los individuos ser conscientes respecto del riesgo y actuar en torno a su omnipresencia incalculable, por lo que el individuo debe disponer de más y mayores esquemas de decisión que lo guíen dentro de su experiencia cotidiana (Beck, 1998).

A través del automovilismo deportivo, el individuo se embarca en un proceso que adelanta los efectos de la modernización en una esfera social tremendamente limitada. La individualización exacerbada, el deseo de racionalización total, el cálculo de probabilidades, la gestión del riesgo, la expansión de los esquemas de decisión y la responsabilidad del individuo sobre su propio futuro son elementos que se hacen presentes en la práctica del deporte motor, desde su nacimiento. Por ello su presencia, y aún más sus efectos, generan pequeñas fisuras en las estructuras más conservadoras y rígidas de las sociedades en transición, alimentando la censura y el cuestionamiento generalizado sobre su sentido desde esquemas valorativos que simplemente no son capaces de comprenderlos.

Pensándolo como consecuencia del proceso comunicativo, es importante destacar que, dentro de los discursos difundidos por los medios de comunicación (sea cual sea el formato en el que éstos se encuentran) es posible identificar algunos elementos específicos que ayudan a determinar las relaciones que mantienen los comunicadores con el resto del entramado social con el que interactúan y que, según lo antes descrito, influirían en su proceso de construcción de comunicación. Ante la posibilidad de perderse en una infinitud de relaciones políticas y sociales, es necesario identificar aquellas que son pertinentes para la comprensión del objeto de estudio. Así, consideremos cuatro dimensiones discursivas bien claras en el deporte motor mexicano: lo nacional, lo moderno, lo emocional y lo corporal.

La construcción de lo nacional, entendido a su vez como una expresión constitutiva de la identidad nacional, y ésta a su vez considerada uno de los niveles en los cuales se puede desglosar el fenómeno identitario (Del Val, 2004), es un proceso inacabado, prácticamente contemporáneo del fenómeno deportivo en las sociedades modernas y con el cual estableció una relación cercana de

mutuo fortalecimiento. De la misma manera que otras expresiones de la identidad, puede considerarse como un producto de la naturaleza y funciones bio, psico y socio genéticas enfocadas en la supervivencia del individuo a través de la asociación cooperativa con sus semejantes.

El proceso identitario nacional requiere echar mano de recursos simbólicos que reconcilien diferencias de múltiples dimensiones e intensidades. En México, la construcción de la identidad nacional se sirvió de un proceso de depuración ideológica y cultural compuesta por múltiples segregaciones, donde el pasado indígena terminó reducido a una base estructural del nuevo discurso, legitimando la estética nacional. De esta manera, el crecimiento y la diferenciación de la sociedad civil, aunque llenos de símbolos comunes, llevaron a la fragmentación de discursos identitarios superpuestos. Lo mexicano, entonces, terminó por conformarse desde la consolidación de su autodeterminación caracterizada por estructurarse en una dualidad entre tradición y modernidad, con elementos bien diferenciados, unas veces en contradicción, otras en pacífica coexistencia.

Esta dualidad inundó el discurso identitario hegemónico, guiando al mismo tiempo la estructuración de una realidad social de la misma naturaleza, así como de aparatos discursivos congruentes con ésta. Ideológicamente, este proyecto se alimentó del proceso de modernización planificado desde el Estado, particularmente el posterior a la Revolución Mexicana. Desde el final de la guerra civil, el intento por desarrollar una burguesía nacional que trabajara para desprenderse de la dependencia de los capitales extranjeros fue una tendencia generalizada en la economía y la política mexicana. De esta manera, la cobijada y nueva burguesía posrevolucionaria, así como las clases medias creadas por las políticas de bienestar social se convirtieron, con el paso de las décadas, en nuevos actores que pronto reclamaron un lugar en los círculos políticos y económicos de la sociedad mexicana, protagonizando los procesos de liberalización y democratización con los que transformaron la realidad del país.

Al igual que otros deportes practicados en el país, la propuesta identitaria generada desde el automovilismo deportivo partía de su propia interpretación de

lo nacional, así como de los individuos que lo conforman⁶. La valentía, el ingenio y la tenacidad fueron algunos de los valores que vistieron a los volantes nacionales en su búsqueda por demostrar que “los mexicanos podían ser tan buenos como el resto del mundo”. Se trata de una adopción de los ideales de una propuesta de modernidad a través de la reproducción de sus formas culturales; el deporte es una vitrina, “un espejo en donde verse y ser visto al mismo tiempo” (Archetti, 2001: 13-14). “Este contexto ‘romántico’ iba a estar acompañado por la idea de que el automovilismo era la expresión máxima de la modernidad, la unidad entre productos industriales y destrezas individuales.” (Archetti, 2001: 70).

El deporte moderno nace de la confianza ciega de las potencialidades humanas (Bericat Alastuey, 1999) y de su capacidad de transformación a través de la regulación del cuerpo y la mente, que a su vez se constituyen como herramientas del proceso de construcción del Estado y sus ciudadanos. Junto con las definiciones de los estereotipos de los nacionalismos modernos, la racionalización corporal nacida de las reglamentaciones deportivas fortalece un imperativo moral que priva en la definición de la belleza corporal (y hasta de algunos objetos) (Archetti, 2001). Todo ello se vuelve parte de un proceso fundamental para la modernidad, pues “el esfuerzo físico y el cuidado corporal aparecen, de esta manera, no sólo como símbolos de la modernidad sino como algo que hay que cultivar y desarrollar, como una práctica individual y social que debe ser garantizada por el Estado” (Archetti, 2001: 12).

Considerando el proceso de construcción de la nación a través de un compilado de narrativas las cuales, por su parte, van construyendo una serie de significaciones con las cuales los individuos adscritos a las identidades nacionales operan en la vida cotidiana, es importante entonces destacar el papel de la prensa deportiva para este proceso. A partir de las descripciones que realiza sobre lo ocurrido dentro y fuera del terreno de juego, elabora también representaciones simbólicas que funcionan como idealizaciones de los

⁶ Para profundizar en ello, se pueden revisar dos ejemplos: el argentino, visto en Archetti, E. (2001) *El potrero, la pista y el ring. Las patrias del deporte argentino*. Argentina: Fondo de Cultura Económica; además del mexicano, visto en Varela Hernández, S. (2014b) *¿Televisión y fútbol para jodidos? El fútbol televisado en México y su impronta cultural*. Entre textos, Año 6, No. 16.

involucrados. Al ser el deporte una actividad reservada mayormente para los hombres y tener un arraigo identitario fundamentado principalmente en el territorio, es de esperar que las representaciones encontradas en las narrativas deportivas tiendan a reforzar la masculinidad y lo nacional; “a través de estas representaciones no sólo aparecen imágenes diferentes de la masculinidad sino que lo nacional aparece claramente en toda su ambigüedad e indeterminación conceptual” (Archetti, 1995: 440), dando lugar a múltiples expresiones, algunas veces incluso contradictorias.

Al cruce de las narrativas masculinas y nacionalistas se le puede añadir un tercer elemento vinculado con la clase, así como con su proyecto civilizatorio, que determina también parte del contenido en las representaciones hechas en los relatos deportivos. A partir de la interacción de estos tres elementos, el carácter disciplinario y pedagógico de la actividad deportiva, sobre todo en su faceta más cercana a la sociedad civil, dirige la construcción de un proyecto de unidad nacional, donde encontrará en los deportistas a uno de sus pilares morales. Y es que el deportista, como constructor de un cuerpo que roza la perfección racionalizada, el mejor guía para la constitución de ciudadanos que puedan otorgar su máximo potencial al servicio de la nación.

En la práctica del automovilismo deportivo destaca también la construcción de un tipo ideal de masculinidad, la única capaz de acercarse y enfrentar el riesgo mortal que representa correr automóviles. En ello, además de las características idealizadas del cuerpo y mente masculinos, se dejan en claro que todo lo que no encaja, sobra. Una de las mejores pruebas de ello son las actuaciones de Jacqueline Evans a lo largo de las cinco ediciones de La Carrera Panamericana en las que participó. Al revisar la prensa, se puede observar una primera impresión desde la comunidad automovilística, que la ve con simpatía, pues parece sólo parte de una anécdota, un actor que no cuestiona los privilegios ni alienta a los opresores:

No se pueden apreciar grandes hazañas a través de sus actuaciones en las cuatro carreras realizadas. Pero el sólo hecho de participar en una prueba que requiere nervios de acero, hace que la vean con simpatía los adeptos al deporte automovilístico. (ESTO, 14 de noviembre de 1953, p. 18).

El menosprecio, apenas perceptible, se fue incrementando según Evans seguía participando. En su última participación, la defensa del statu quo masculino ante la amenaza que supone una feminización (Messner, 1990) del deporte motor se hace evidente con todas sus luces:

(...) A final de cuentas, solo Jacqueline empezó la carrera, si puede dársele este calificativo a los escasos kilómetros que tripuló su Porsche antes de reventarlo. Con todo el respeto que nos merece esta dama, nos alegramos que Jacqueline no haya pasado siquiera el primer trago de la dura prueba. Salió con la misma velocidad que Maglioli conduce su Ferrari.

El perfeccionamiento cada vez mayor de las máquinas, que les permiten alcanzar espantosas velocidades, la destreza en aumento de los pilotos y los peligros que acechan en la ruta, ha convertido la Carrera Panamericana en exclusiva para hombres.

Las mujeres son buenas para muchas otras cosas. [sic] (ESTO, 23 de noviembre de 1954, p. 11)

El automovilismo deportivo se masculiniza desde la construcción que hace del cuerpo y la mente del piloto, elitizando aún más su práctica. Como en el resto de las disciplinas deportivas, la masculinidad exhibida por los pilotos automovilísticos también entraña una dimensión relacionada con el entrenamiento físico y mental necesario para la competencia. Esta masculinidad subyacente sólo puede salir a flote con la preparación racionalizada y significada (Moreno, 2008). El cuerpo y la mente se preparan con la finalidad de domar a la máquina y enfrentar el riesgo de muerte que entraña el correr a altas velocidades, lo que implica un sacrificio simbólico, y a veces efectivo, de la propia vida en aras de cumplir con un rito moderno de la verificación de la masculinidad (Young & White, 2000, por Moreno, 2008).

Ahora bien, la racionalidad del cuerpo y mente masculinos del piloto automovilístico conlleva también la transformación del riesgo en un elemento ritual. Los pilotos no desdeñan por completo el riesgo mortal de las carreras de autos, sino que lo resignifican para darle un sentido a la negación de las pulsiones vitales que nace cada vez que suben a un automóvil de competición. Cada vez que bajan vivos, se convierten en héroes de la empresa conquistadora de la máquina y la naturaleza; cuando lo hacen muertos, su heroicidad radica en el sacrificio de vida que exige el progreso a estos hombres.

De forma paralela, a través de la carrera tecnológica que supone el perfeccionamiento de estas máquinas, surge una obsesión por la gestión del riesgo mortal en las competencias automovilísticas. Los resultados se ven reflejados en los automóviles de calle ofrecidos por los fabricantes que pueden incursionar en el deporte motor, producto final de esta cadena de procesos. Al mismo tiempo, la latencia permanente del riesgo en el deporte motor se convierte en otro discurso significador de esta actividad; se sabe que el automovilismo siempre será peligroso, pero mientras la razón humana pueda actuar para minimizar el riesgo, no hay razón para dejar de correr automóviles. Así, esta incansable búsqueda por el aumento en la seguridad del automóvil ayuda también a satisfacer la ilusión de invulnerabilidad del cuerpo deportizado (Moreno, 2008).

Casi inverosímil, pero ni la desesperanzadora muerte de un piloto detiene la práctica automovilística, pues automáticamente se une al discurso de la actividad: “Cuando [Jim Clark falleció, Chris Amon dijo: ‘Si esto le puede pasar a Clark, qué esperanza podemos tener los demás...’ (Hernández Padilla, 2015: 235); se expresa así, una ambivalencia compuesta por “un alto grado de control con una mínima conciencia de certidumbre, una máxima esperanza de vida con un intenso temor a la muerte, una menor inseguridad con una obsesiva y permanente conciencia de riesgo (Bericat Alastuey, 1999: 247) ¿acaso una profecía que anuncia lo que ocurrirá a mayores escalas?

Capítulo 2. La sociedad automotriz.

*En los momentos
actuales
los hombres y las mujeres
entre risas y pesares
disfrutan con su automóvil*

Francisco Zaragoza Vázquez

Desde la perspectiva teórica ya planteada, las sociedades humanas pueden entenderse como un agregado multinivel de procesos diferenciables analíticamente, pero interconectados entre sí dada su coexistencia temporal. El análisis se hace sobre casos que deben ser considerados como especificidades a considerar, alcanzando detalles que, de otra manera, podrían pasar completamente desapercibidos. Sin embargo, antes de iniciar, es importante la consideración del contexto, a partir de sus elementos constitutivos esenciales, su dimensión temporal, las dinámicas que delinean su desarrollo y su participación en otros procesos.

Así, el propósito de este capítulo es explorar el fenómeno automovilístico como parte del desarrollo de la sociedad mexicana durante el siglo XX. Para ello, se considera al automóvil como un proceso social constitutivo y constituyente de múltiples procesos sociales diferenciables analíticamente, por lo que su comprensión requiere del análisis de sus manifestaciones políticas, económicas, sociales y culturales, así como las transformaciones que subyacen del mismo, los actores individuales y colectivos y los cursos de acción relacionados con su desarrollo temporal.

En general, no es aventurado afirmar que son pocos los objetos que han sido capaces de transformar el curso de los acontecimientos históricos de la humanidad como el automóvil. Casi desde su invención, la sociedad capitalista le ha otorgado un poder de cambio inconmensurable, que puede verse reflejado en la propia historia de la industria automotriz y sus afectaciones a escala mundial, regional y nacional. El uso de esta máquina se extendió rápidamente dada su utilidad para resolver las necesidades de transporte de múltiples actividades de la vida cotidiana. Ello también influyó para que los países menos

desarrollados los integraran a sus proyecciones de desarrollo como activos que contribuyeran a su integración en los flujos de producción mundiales.

De entre todas las ramas industriales que se desarrollaron en México a principios del siglo XX, quizás una de las más exitosas fue la industria automotriz, la cual, en complicidad con los planes modernizadores emprendidos por el Estado mexicano, se pudo abrir paso para establecer más fábricas dentro del territorio nacional cuya producción pudiera ser absorbida en su totalidad por el creciente mercado interno; a cambio, los empresarios extranjeros permitieron que los capitales nacionales se apoderaran del sector de autopartes y refacciones. La integración de los sectores público y privado en esta y otras industrias no sólo alimentó la maquinaria del modelo de bienestar que hizo posible la transformación del país durante el siglo XX, sino que también lo agotó hacia la década de los años setenta y abrió el paso hacia el cambio de modelo.

El desarrollo de la industria automotriz en suelo mexicano transformó el sector de manufactura del país, puesto que estimuló el nacimiento de otros sectores como la petroquímica; además, expandió el uso del automóvil a un público que anteriormente no tenía contacto con esta tecnología, además de aprovecharlo en múltiples actividades productivas. Este fenómeno de introducción de una nueva tecnología a la vida cotidiana tuvo como uno de sus primeros efectos, la transformación espacial de los centros urbanos, los cuales tuvieron que reconfigurar sus espacios para dar cabida al paso de los automóviles y la aceleración de los flujos productivos que representaban. De igual manera, la omnipresencia de estas máquinas en el espacio urbano orilló al peatón, bajo amenaza de muerte a desarrollar una nueva forma de habitar la ciudad.

El automóvil también se introdujo en el tiempo social de ocio; la historia de las carreras de autos inició de manera paralela a la de esta invención, gozando siempre de una gran popularidad dada su espectacularidad y su facilidad para crear atmósferas afectivas envolventes. En México, el desarrollo de las competencias automovilísticas se vio brevemente ralentizado por el periodo revolucionario, para después dinamizarse por el crecimiento del mercado automotriz al interior, un proceso que a su vez impulsó su institucionalización, pues las ascendientes clases medias pudieron incorporarse a la práctica de un deporte que, hasta antes de la mitad del siglo, estaba mayormente reservado

para las clases altas de la sociedad. De esta manera, el número de competencias y competidores poco a poco fue subiendo; asociaciones gremiales y hasta con inversión directa de los gobiernos federales y estatales (Covarrubias, 2015) organizaron diferentes carreras en la creciente red carretera nacional, atrayendo la atención de competidores y asociaciones automovilísticas de otros países, la dificultad de los caminos, las facilidades de inscripción y el nivel de los pilotos mexicanos.

Estos elementos son la clara manifestación de la conquista que hizo el automóvil de todas las dimensiones de la vida cotidiana en la sociedad occidental. Una sociedad automotriz se conformó como una estructura compleja de significaciones generadas a partir y alrededor del automóvil y sus efectos en el espacio, el trabajo social y el tiempo de ocio. En ella, el automóvil se consolidó como punto de apoyo para el crecimiento de la economía nacional, tejiendo poco a poco una red de dependencia respecto de los capitales extranjeros, mientras que su introducción como el medio de transporte de mercancías y pasajeros predominante determinó los esquemas de expansión espacial de las ciudades, así como el destino de las redes de comunicaciones en las siguientes décadas. Por otra parte, a partir del crecimiento en la práctica del automovilismo deportivo, y su inserción en el circuito deportivo nacional, las narrativas identitarias que sintetizaban las transformaciones derivadas del proceso modernizador y sus concepciones de lo mexicano, lo masculino y lo riesgoso, entre otras, encontraron una nueva fuente de significaciones que, aunque no universales, sí son importantes para la comprensión de estos procesos.

Así, el análisis parte de tres dimensiones esenciales para la comprensión de la sociedad automotriz: a) las consecuencias sociales y culturales de la masificación cualitativa y cuantitativa del automóvil, b) la creación de un amplio sector industrial automotriz que abarcó la manufactura de estas máquinas y sus insumos, y c) la institucionalización del uso de esta máquina como una herramienta para el ocio, es decir, la deportización del automovilismo. Como se verá, la conjunción de estas dimensiones no sólo servirá como punto de partida para la comprensión sociológica de los eventos automovilísticos propuestos para la investigación, sino también como elementos constitutivos para el análisis de estos.

2.1 El auto del bienestar.

El surgimiento de una sociedad en la cual el automóvil se convirtió en uno de sus ejes de desarrollo no fue producto de la casualidad. En el curso de su historia, las condiciones estructurales, así como los cursos de acción individuales y colectivos fueron definiendo gradualmente su articulación como una importante rama de la industria moderna con otros procesos que son parte de la transformación de las sociedades occidentales.

Particularmente en México, estos cambios pueden vincularse, por lo menos en un primer momento histórico, con el proyecto de reorganización política y económica de Francisco I. Madero, construido alrededor de nuevas premisas ideológicas, pero que reconstruyó la dinámica económica “prácticamente sobre las bases de la economía porfirista” (De la Peña & Aguirre, en Semo, 2004: 63), donde se fortaleció el carácter nacionalista en la planeación estatal, pero “también [con] una redefinición de las relaciones con el exterior y con los agentes económicos internos” (De la Peña & Aguirre, 2004: 56). A pesar de todo, la nueva estructura económica “no modificó el modelo de crecimiento fundado en las exportaciones, no expulsó al capital extranjero y (...) no amenazó a la propiedad privada” (Kuntz Ficker, en Kuntz, 2012: 222), características que acentuaron los efectos negativos de las crisis económicas mundiales y las contracciones del mercado que se vivieron durante la década de los años 20 (De la Peña & Aguirre, en Semo, 2004), dada la dependencia de un puñado de productos de exportación a un solo mercado y el comportamiento caprichoso de los inversores extranjeros que dominaban todos los sectores productivos (Kuntz Ficker, en Kuntz, 2012).

El desarrollo de la guerra y la posterior recuperación de la economía mundial plantearon escenarios que aceleraron la industrialización del país mediante el crecimiento de la demanda externa (Cárdenas, en Kuntz, 2012). A partir de 1929, el papel del Estado en la dirección de la economía nacional se desarrolló de forma más activa, con un uso más intensivo de sus instrumentos políticos (Cárdenas, en Kuntz, 2012). Esta nueva etapa también generó “agencias gubernamentales que tendrían a su cargo promover la construcción de infraestructura o regular las actividades del sector privado en áreas específicas” (Kuntz Ficker, en Kuntz, 2012: 220), con el objetivo de atender la creciente demanda de la capacidad productiva nacional, incentivada a su vez por el

aumento en la rentabilidad de las industrias manufactureras (Cárdenas, en Kuntz, 2012).

Hacia la década de los años 30, estas estructuras políticas y sociales permitieron la transformación cardenista de las siguientes décadas (De la Peña & Aguirre, en Semo, 2004). La contribución del sector público al desarrollo de infraestructura generó una escalada en el superávit de los fondos gubernamentales, el cual, junto con la recuperación de la posibilidad de recurrir al crédito externo gracias a la reanudación del pago de la deuda externa a partir de la década de los años cuarenta (Kuntz Ficker, en Kuntz, 2012), fue aprovechado para el desarrollo de proyectos de orden populista (Cárdenas, en Kuntz, 2012). De esta manera, el crecimiento del Estado basado en el nacionalismo revolucionario le dio a la sociedad mexicana una nueva estructura, caracterizada por una estabilidad institucional, política y económica (Loaeza, en Blanco & Woldenberg, 1993).

La estabilidad lograda a partir del gobierno de Lázaro Cárdenas y su Primer Plan Sexenal, puede considerarse como el inicio del periodo posrevolucionario (Pozas Horcasitas, 2014), pues logra la síntesis institucional de la Revolución Mexicana, enarbolando el nuevo nacionalismo mexicano y sumando a su movimiento el apoyo de las masas y de los intelectuales (De la Peña & Aguirre, en Semo, 2004). Las dos transformaciones más importantes de la economía nacional radicaron en la sustitución del sector agrícola por el industrial como base de toda la estructura (De la Peña & Aguirre, en Semo, 2004), basado en la ampliación de la legislación al respecto que abrió la economía nacional a la inversión de capitales, estimulaba el crecimiento de sus rendimientos mediante beneficios fiscales y también mediante la construcción de infraestructura e inversión en el sector energético, de telecomunicaciones y transportes (De la Peña & Aguirre, en Semo, 2004); el crecimiento de la actividad turística y la venta de servicios en general dentro de la estructura de intercambio comercial con el exterior contribuyó a la minimización de la actividad agrícola (Cárdenas, en Kuntz, 2012). En este periodo “los gobiernos estimularon la desmovilización política y el conformismo que se consideraban condiciones necesarias del crecimiento económico” (Loaeza, en Blanco & Woldenberg, 1993), consolidando la estabilidad a lo largo del periodo como uno de los valores centrales de la cultura

política mexicana, otorgando legitimidad al régimen (Loeza, en Blanco & Woldenberg, 1993; Pozas Horcasitas, 2014), y acentuando las prácticas corporativistas.

El partido hegemónico convirtió a la Revolución Mexicana en un nuevo mito fundacional, dando origen a “una representación colectiva cuyo contenido es una abstracción incluyente que condensa la cultura nacional y la identidad de la nación mexicana” (Pozas Horcasitas, 2014: 33). El dominio del aparato estatal por parte del partido hegemónico posibilitó el surgimiento de una ideología de Estado que fortalecía el proceso nacional, que justificó sus acciones totalitarias bajo el amparo de las promesas revolucionarias, marcando a la oposición como “antirrevolucionaria” (Florescano, 2006; Pozas Horcasitas, 2014). De esta manera “la Revolución queda convertida en un acto de fe y defenderla es de nuevo una cruzada en la lucha por preservar su institucionalidad” (Pozas Horcasitas, 2014: 49), a cambio del mantenimiento del ala de derecha en el gobierno, que aceleró la implementación, expansión y agotamiento del modelo desarrollista durante los años 50 y 60.

Dentro de la nueva construcción ideológica de la nación mexicana, el nacionalismo y el liberalismo se convirtieron en sus factores constitutivos, los cuales encontraron su mayor expresión narrativa en el “milagro mexicano” y las ascendientes clases medias, económicamente empoderadas que a su vez se conformaron como pilares fundamentales para toda la sociedad (Loeza, en Blanco & Woldenberg, 1993). En el campo de la cultura, “el Estado revolucionario actuó conscientemente con el propósito de inculcar y difundir una cultura de la modernidad que, por lo menos, creara actitudes favorables al cambio” (Loeza, en Blanco & Woldenberg, 1993: 113). De esta manera, se estructuraba un nuevo orden social fundado en ideas libertarias y nacionalistas, sincronizada con las transformaciones políticas y económicas en una armonía estructural cuyo éxito se basó en el desarrollo de una acción colectiva al servicio de una clase dominante, a través de la promoción disimulada de sus intereses ante las otras clases, haciéndolos pasar como el interés colectivo (Tello, 1979), defendidos a ultranza en todos los frentes culturales del momento.

El fortalecimiento de la política económica proteccionista del Estado mexicano, así como de los diálogos entre el gobierno y el grupo empresarial nacional logró

una integración total de este último al proyecto de nación posrevolucionario mediante una relación simbiótica en la que la industria mexicana gozó de una política proteccionista (Tello, 1979). Esta acción del Estado orientada a reducir los riesgos y aumentar las tasas de ganancia de forma artificial permitió el crecimiento agresivo de la economía, a pesar de las fluctuaciones en la balanza de pagos generadas por las condiciones del mercado externo (Cárdenas, en Kuntz, 2012). La nueva lógica de inversiones provocaba que el sistema dependiera excesivamente del flujo de inversiones externas, motivando una extrema sensibilidad de la economía nacional respecto de las fluctuaciones del mercado (De la Peña & Aguirre, en Semo, 2004; Gracida, en Semo, 2004), dándole, por otra parte, un gran poder político a la clase empresarial, elemento que definirá el devenir de las siguientes décadas.

A pesar de la existencia de un mercado protegido y el crecimiento del mercado de artículos de consumo duradero, no se generaron las condiciones necesarias para garantizar un ciclo tecnológicamente sustentado (Gracida, en Semo, 2004). Asimismo, “las organizaciones de la sociedad y el Estado aparecieron viejas y rígidas, y mostraron como su función principal el mantenimiento de los símbolos que daban sentido a las normas de la vida familiar patriarcal y al conjunto de relaciones de la organización social, tradicional” (Pozas Horcasitas, 2014: 30), incapaces de dar cabida a todos los sectores que habían salido a la luz gracias a los procesos de expansión económica, la reestructuración cultural derivada de la recuperación del pasado indígena y la generación de una cultura democrática de naturaleza mundial. De las clases ascendentes clases medias iniciaron varios movimientos de oposición al régimen, conformando la atmósfera de conflicto generalizado que también caracterizó varios momentos de este periodo.

Ya desde los últimos años de la década de los sesenta, el modelo económico mexicano mostraba signos de desgaste y pérdida de eficacia reflejada en la mayor incapacidad por responder a las expectativas de crecimiento a las que se habían acostumbrado los habitantes durante los veinte años anteriores. Esta situación empezó a sembrar un descontento generalizado que derivó en la implementación de políticas financieras enfocadas en la transición hacia un nuevo modelo económico, disfrazado de crítica (Basáñez, 1990). “Conforme la economía se fue ampliando, el impulso inicial llevado a cabo en la infraestructura

fue agotando su capacidad de abrir nuevas posibilidades de inversión” (Tello, 1979: 32), generando con el pasar de las décadas una exagerada concentración de la propiedad de los medios de producción y un consecuente deterioro de la producción nacional. Todo ello inició un periodo de crisis de un modelo que no pudo prever los desequilibrios que generó en el largo plazo y que intentó desesperadamente mantener la proyección del crecimiento logrado anteriormente (Tello, 1979).

2.1.1 Haciendo a la ciudad.

Es en este contexto político y económico en el que se inserta material e ideológicamente el automóvil. En él, el desarrollo del país requirió un aumento cuantitativo y cualitativo de los flujos de la fuerza de trabajo, materias primas y mercancías. La profundidad de los cambios en las estructuras económicas y sociales se reflejó en la composición demográfica del país, la fuerte contracción de la actividad agrícola y minera a su vez propició el crecimiento de las ciudades, donde la industria y los servicios fincaron las nuevas bases del crecimiento económico (Tello, 1979).

Así, se aceleraron los procesos migratorios que acompañaron el crecimiento de las ciudades; surgieron nuevos puestos de trabajo derivados del desarrollo industrial y del crecimiento del sector terciario. El fortalecimiento del carácter centralizado en la organización de la sociedad reconfiguró las actividades sociales a través de dinámicas basadas en polos de atracción y acción hegemónica sobre el resto del territorio. Se registró también un crecimiento sostenido de la población y su calidad de vida “producido por el mejoramiento de la dieta alimentaria, el aumento de la infraestructura sanitaria y médica, así como la ampliación de la educación básica” (Pozas Horcasitas, 2014: 25). A partir de estas transformaciones, los espacios urbanos demandaron una transformación espacial enfocada en la manutención de los flujos de fuerza de trabajo y de mercancías necesarias para sostener la nueva dinámica económica, reflejadas en el aumento del parque vehicular y las vías de comunicación terrestre.

Si bien ya en los primeros años del siglo XX mexicanos, las ciudades de México, Guadalajara y Monterrey contaban con una plantilla de automóviles que circulaban diario por sus caminos (Jáuregui, en Semo, 2004), aún no se había

instalado en el imaginario popular como un objeto importante para la vida cotidiana. Fue necesaria la multiplicación en las aplicaciones prácticas del automóvil y el consecuente crecimiento gradual del parque vehicular lo que empezó a transformar los diferentes escenarios de la vida cotidiana. Hacia 1906 se crea el primer Reglamento de Tránsito en el país, pues “se hace evidente que las distancias en el trayecto urbano requieren de mayor velocidad de operación para permitir un mayor volumen de circulación” (Amigos del Automóvil, 1988: 15). En dicho documento se reglamentaba por primera vez la circulación dentro del espacio público a partir de las restricciones de velocidad impuestas a todos los usuarios en función tanto de las características de las calles como del desempeño de cada opción de locomoción, principalmente enfocándose en la optimización del espacio para el uso de los automóviles y la función circulatoria dentro del mismo (Gorostiza, 2014).

La reconstrucción del espacio urbano transforma radicalmente las relaciones espaciales y políticas de los habitantes para con sus ciudades, quienes son desplazados en ambas dimensiones para dar lugar al flujo vehicular. “La aparición de un volumen significativo de coches obliga reconstruir ese espacio urbano de manera que se pueda circular en unas condiciones aceptables para ese medio de transporte, lo que exige poner nuevas reglas” (Gorostiza, 2014: 46). La pauperización política y espacial de los ciudadanos en el ambiente urbano se configura de tal manera en que se congela por completo su accionar, ahora constreñido en “un nuevo tipo de espacio público, con nuevas reglas [inamovibles] que definen quién tiene derecho a qué” (Gorostiza, 2014: 46). El posterior sostenido crecimiento de la planta vehicular a lo largo del siglo, incentivado por la política económica que siguió el país, termina por romper también las estructuras tradicionales de la ciudad. “El siglo XX en las ciudades se puede leer desde esta idea: este modelo de espacio público no funciona para el coche, vamos a construir uno que sí funcione. Y empieza la dispersión urbana, las grandes vías jerarquizadas, la segregación de los diferentes usos y vehículos, etc.” (Gorostiza, 2014: 48).

Prácticamente al mismo tiempo, empezaron a aparecer en la Ciudad de México los primeros negocios derivados del consumo de automóviles. “En 1906 se estableció la primera agencia distribuidora de automóviles (...): la Sánchez-

Juárez Company y a dos cuadras de ella, en la esquina del Paseo de la Reforma y Milán, quedó instalada la primera estación gasolinera, concesionaria de la Walters Pierce Oil Company” (Tovalín Ahumada, 2005: 23). De la misma manera, “el automóvil dio así origen a varios oficios y profesiones como ingenieros, mecánicos, choferes y pilotos. También daría un indispensable impulso a la industria del turismo” (Garrido Asperó, 2015: 108), llenando de a poco el paisaje urbano con talleres mecánicos, gasolineras, renta de vehículos y taxis, etc. Especialmente en estas primeras décadas, esta máquina se convirtió en “símbolo de modernidad, progreso y posición económica” (Garrido Asperó, 2015: 110); poco después, la carrera del automóvil en México tomó otro gran impulso hacia 1907, cuando Porfirio Díaz y otros políticos lo empezaron a utilizar para realizar algunos de sus traslados terrestres (Jáuregui, en Semo, 2004). La satisfacción de los políticos mexicanos respecto al rendimiento del automóvil les hizo pensarlo como complemento para la red ferroviaria (Jáuregui, en Semo, 2004) en el transporte de mercancías y la comunicación de poblados remotos (Jáuregui, en Semo, 2004; Plana, en Semo, 2004), en un nuevo lugar estratégico dentro del proyecto modernizador en general.

Cuadro 1. Planta vehicular en México, 1924-1970.

<i>Año</i>	<i>Automóviles</i>	<i>Camiones de pasajeros</i>	<i>Camiones de carga</i>
1924	32523	4802	5525
1930	63063	6261	7999
1935	64663	6828	23792
1940	93632	10141	41935
1945	113317	12407	59814
1950	173080	18466	111252
1955	308097	22320	220229
1960	483101	26126	293423
1965	771118	30702	288684
1970	1233824	33059	524985

Fuente: Jáuregui, en Semo, 2004: 128.

Así, el uso del automóvil para el transporte de personas y mercancías dentro de la ciudad pronto se incorporó al sector productivo, en tanto las capacidades técnicas de los vehículos automotores permitían cargas más grandes y trayectos más largos, “ya para 1912 se experimentaban los beneficios de transportar mercancías, se utilizaban automóviles para la persecución de maleantes en la

ciudad de México y la Cruz Roja ya tenía ambulancias” (Jáuregui, en Semo, 2004: 126). Por otro lado, la utilidad militar del invento fue descubierta en este mismo periodo (Jáuregui, en Semo, 2004), convirtiéndose en otro factor que propició su expansión. El final de la guerra, además, liberó una gran cantidad de vehículos que anteriormente habían sido utilizados por los contendientes (Jáuregui, en Semo, 2004) y que se integraron de inmediato a las actividades económicas nacionales, “lo que permitió aumentar la producción y reestablecer la distribución de bienes a medida que el sistema monetario y el funcionamiento de los ferrocarriles se normalizaban” (Kuntz Fricker, en Kuntz, 2012: 214). Justo al final de la Revolución Mexicana el automóvil ya estaba presente en múltiples actividades, sectores y dimensiones de la vida cotidiana, una condición que le valió un lugar privilegiado a la cabeza del proceso de reconstrucción nacional.

La conjunción de estos elementos derivó también en un cambio de rumbo respecto al trazado urbano, el cual empezó a privilegiar la presencia del automóvil y sus necesidades espaciales. Las rápidas transformaciones socioculturales hicieron mella en todos los sectores sociales; el paisaje urbano de pronto se vio invadido por máquinas aterradoras, extremadamente ruidosas y violentas (Heitmman, 2009). La vida ya no era la misma, pues “a consecuencia del automóvil toda la vida cotidiana se hacía de prisa: se vivía, leía, comía, dormía y viajaba a su velocidad” (Garrido Asperó, 2015: 110). En sus primeros días, el automóvil disentía con la armonía estética de la ciudad premoderna:

Pero es verdaderamente ridículo lo que se observa entre nosotros. En el Paseo vespertino de Plateros, no es raro ver en la estrecha calle, entre los carruajes que marchan al paso deteniéndose á cada momento, automóviles que resoplan como si estuvieran inquietos, que caminan lentamente aún á riesgo de deteriorarse, y que emplean muchísimo tiempo en pasar de una esquina á otra (...) Se ve muy mal uno de esos aparatos marchando despacio, saturando la atmósfera con los productos de la combustión que molestan á los que van cerca, y aún calentándose excesivamente ellos mismos, lo cual les expone a averías más o menos graves. (...) Pero es bueno desterrar de ese pase vespertino los automóviles, símbolos de la velocidad y destinados á pasar casi volando, casi sin tocar con sus ruedas ligeras el asfalto de las calles [sic] (El Imparcial, 3 de junio de 1906, p. 5).

En la nueva vida urbana, el individuo, ahora automovilista, adquiriría cada vez más poder de decisión sobre sí mismo, declarándose único, libre y autosuficiente (Fernández Christlieb, 1995); la distancia social entre ricos y pobres se acentuó,

materializándose en nuevas formas, como los incidentes de tránsito, de los cuales los automovilistas salían siempre bien librados:

Pero lo más común es que el elegante coche se detenga; bajan los ricos, curiosean el cadáver del atropellado; le dan al gendarme una tarjeta para identificarse y que no los moleste; van en el carro homicida a la Comisaría; rinden su declaración echándole toda la culpa al 'difunto' que es como atestiguar con muertos, el gendarme apoya la decisión, amigos y conocidos testifican la veracidad de los ricos... y el vivo al boyo y el muerto al hoyo como reza el refrán (El Imparcial, 25 de octubre de 1905, p. 2).

El aumento en las posibilidades de transporte estimuló por su parte el crecimiento de las ciudades y una diferenciación social determinada por la tenencia o no de un automóvil (Fernández Christlieb, 1995), así como las necesidades mercantiles de las actividades económicas que ahí tenían lugar: “la del centro, donde los negocios, comercios y centros de diversión, convivían con las viviendas en vecindades de siglos anteriores; las nuevas colonias donde habitaban las clases media y alta, así como las zonas habitacionales populares y las áreas industriales, que inicialmente se habían desarrollado en las afueras de la ciudad y eran conectadas mediante ferrocarriles de vía angosta ahora eran comunicadas por medio de los nuevos vehículos” (Amigos del Automóvil, 1988: 13). Esta nueva disposición espacial creó nuevas necesidades también vinculadas con la existencia del automóvil: se diseñaron numerosas rutas de camiones de pasajeros y surgieron comercios enfocados en la venta y renta de automóviles para uso privado (Amigos del Automóvil, 1988), complementando la red de tranvías, que cada vez se antojaba más insuficiente dado el crecimiento desbordado de la ciudad de México (Rojas Meza, 2008). Para 1918, las necesidades de transporte dentro de la ciudad obligaban a la improvisación: “se adquiría un Ford T nuevo en mil 200 pesos (a los que el pueblo llamaba fotingos) y se le montaba sobre el chasis una carrocería de huacal para diez personas. Y así, traqueteando por las calles más destacadas, se lanzaban a cazar pasajeros. (...) Así la primera línea fue la denominada Santa María, Mixcalco y Anexas” (Tovalín Ahumada, 2005: 24-25).

Así, a medida que el automóvil dominaba más espacios de la vida cotidiana, más personas se entregaban a las pasiones que desataba la magia del ingenio y la técnica que lo hacían posible:

Poseer un automóvil es gran motivo de placer, manejarlo y andar en él, constituye la mayor de las satisfacciones que puede originar el SPORT. Nadie puede tener una idea de ese grato vértigo que se experimenta al ir corriendo sobre un automóvil. Nadie conoce la inexplicable emoción que origina manejar y correr en automóvil. Es necesario poseer una de estas máquinas para poder darse cuenta exacta de ello. (...) Lo grato en poseer y en andar en un automóvil consiste en tener un aparato que no requiera grandes conocimientos en mecánica; que el aparato haga por sí solo y automáticamente, lo más que pueda, para que el dueño de él, disfrute así de su paseo y de su excursión [sic] (El Imparcial, 2 de diciembre de 1906, p. 1).

El paso del tiempo fue testigo de transformaciones cada vez más rápidas y profundas en la disposición espacial que constituía a las ciudades, especialmente en la Ciudad de México, que se transformó en el modelo a seguir para el resto de las poblaciones urbanas del país, en un claro proceso de dominación. El dominio del automóvil (individual) y sus capacidades técnicas, aparentemente superiores a las de las demás opciones de transporte disponibles entonces colocaron a esta máquina en el centro del ideal del progreso urbano. La construcción de las nuevas avenidas que conectaban la ciudad con poblaciones cada vez más alejadas; décadas más tarde, se construirían grandes obras de ingeniería, como el Viaducto Río de la Piedad, las cuales redefinieron las dinámicas de flujos en la ciudad, explotando al máximo las capacidades técnicas del automóvil y supeditando a él, el espacio y la política urbanas.

Una vez establecido la nueva dinámica de urbanización generada por la expansión del automóvil en la sociedad, fue imposible revertirla, debido a su capacidad para autorreplicarse. Las ciudades ya consolidadas ofrecían servicios urbanos y redes de comunicación y transporte baratos para las actividades industriales que llegaban constantemente a los núcleos urbanos; por su parte, los trabajadores que atraía la mayor oferta laboral en las ciudades pronto conformaron una masa que demandaba al Estado más y mejores servicios públicos, generando no sólo la ampliación espacial de estos lugares, sino también la absorción de más recursos fiscales, en detrimento del campo (Tello, 1979). Así, “el desarrollo de algunas regiones provocó el empobrecimiento relativo de muchas otras” (Tello, 1979: 30), con un consiguiente proceso de centralización de las actividades sociales, culturales, económicas y políticas del país, lo que a la larga produciría una desigual concentración del ingreso, niveles desiguales de productividad, desocupación y subempleo (Tello, 1979). Esto se

observó de forma especialmente marcada en la Ciudad de México (Reynolds, 1973), que se convertiría en el mayor escenario del proyecto de modernización, así como de los eventos simbólicos fruto de este proceso.

El éxito del automóvil lo transformó en uno de los fetiches modernos por excelencia, con el tiempo, su tenencia “pesaba más como indicador social que como mercancía destinada a satisfacer el transporte individual (...) [y] se llegó al punto de que su propiedad fue el inequívoco signo del éxito en la cotidiana búsqueda del ascenso en la pirámide social” (Juárez Núñez, et al., 2005: 11). La conexión que generó la industria automotriz con otros sectores productivos, el potencial de una red carretera nacional para conectar todos los rincones del país con mayor eficiencia que los ferrocarriles y su creciente popularización derivada del innovador esquema productivo fordista que abarataba costos de producción, reflejados a su vez en su accesibilidad al público ampliado, propició la consolidación de la industria automotriz en un lugar estratégico en la política nacional de desarrollo (Juárez Núñez, et al., 2005). Sin embargo, quizá su mayor éxito fue el desplazamiento del ciudadano tanto en la disposición espacial de las ciudades como en su accionar político, pues ahora la circulación automotriz se convirtió en el único motor de la vida material en la urbe.

2.1.2 México se sube al camión.

Históricamente, el sector de transportes fue uno de los primeros en desarrollarse, principalmente impulsado por las necesidades materiales de las nacientes industrias, pero también condicionado por la existencia y estabilidad de inversiones privadas, mayormente extranjeras, como en otros sectores productivos nacionales. En la medida en que las distancias al interior de las poblaciones urbanas se mantenían en valores muy bajos (por lo menos hasta antes del inicio de la masificación del automóvil), la necesidad de transporte interno se encontraba cubierta, por lo que la interconexión entre poblaciones se volvió la prioridad del sector.

A partir de la década de 1880, el gobierno porfirista emprendió la titánica tarea de interconectar el país a través de una extensiva red ferroviaria que atravesara cada región del territorio nacional (Kuntz Ficker & Speckman Guerra, en Velázquez Correa, et. Al., 2010: 509). Dicha red no sólo estableció nuevos

circuitos económicos en el país, sino que también logró una primera integración espacial, vital para las transformaciones ideológicas derivadas de la modernización de la organización económica y política. De esta manera se empezaron a ampliar a un mayor ritmo las redes ferroviarias y de caminos, pues habían permitido la reducción de los costos de transporte, dinamizado el mercado interno y posibilitado la inversión extranjera (Kuntz Ficker & Speckman Guerra, en Velázquez Correa, et. Al., 2010), por lo que se convirtieron en componentes estratégicos, cuidados celosamente por un gobierno cada vez más nacionalista, que tomó control de ellos a partir de 1903 (Kuntz Ficker, en Kuntz, 2012).

Sin embargo, el crecimiento del sector ferrocarrilero se caracterizó por el crecimiento descomunal de una enorme deuda. En 1929 se hizo uno de los primeros intentos, cuyo objetivo era el de liquidar las deudas (De la Peña & Aguirre, en Semo, 2004), reducir gastos e incrementar los rendimientos (Jáuregui, en Semo, 2004), problemática creada por la excesiva cantidad de corporaciones vinculadas al sector y que disminuía su efectividad. Estos esfuerzos fueron sólo parcialmente exitosos, por lo que durante las siguientes décadas se determinó destinar más recursos públicos para apoyar otras formas de desplazamiento (Jáuregui, en Semo, 2004).

Aún el presidente Lázaro Cárdenas intentó reestructurar los ferrocarriles mexicanos en una red unificada y más eficaz en su propósito de unificar e integrar las zonas de producción y distribución de productos mediante nuevos proyectos ferroviarios (Jáuregui, en Semo, 2004), sin embargo, “los inversionistas extranjeros [que sostenían la mayor parte de la financiación de las obras públicas] no tenían interés en financiar ferrocarriles mexicanos habiendo carreteras paralelas a las vías férreas, que transportaban productos de manera más eficiente” (Jáuregui, en Semo, 2004: 116). Con ello, el crecimiento del sistema carretero iba sellando el destino de los ferrocarriles. El automóvil, entonces, se consolidaba como el competidor más serio de la red ferroviaria, la cual pereció décadas más tarde dado el abandono del gobierno mexicano, la incapacidad de su organización gremial para modernizar su estructura, ni para crecer en conjunto con la economía nacional y tampoco para adaptarse a la demanda de calidad de servicio exigido por los usuarios (Valencia Islas, 2017).

Luego de la Revolución Mexicana, la recuperación del sector transportista fue más bien rápida, dada su importancia estratégica para el Estado; por ello, se incluyó a los autotransportes como elementos complementarios de los ferrocarriles (Jáuregui, en Semo, 2004). Entonces, “se favoreció la construcción o adaptación de caminos sobre rutas donde no pasaran vías férreas o que fueran ramales de éstas hasta poblaciones pequeñas” (Jáuregui, en Semo, 2004: 126), como medida paliativa mientras se reorganizaban los ferrocarriles mexicanos. Ya en 1923 empiezan a llegar los primeros ómnibuses desde Detroit, especialmente contruidos para el transporte de personas y mercancías (Tovalín Ahumada, 2005), mientras que en 1925 surge Estrella Roja, la primera línea de transporte de personas entre poblaciones. La expansión de este sector sería rápida, pues ya en 1927 existían las corridas México-Cuernavaca, México-Guadalupe⁷ y México-Cuernavaca-Iguala (Tovalín Ahumada, 2005).

Un fenómeno parecido al cambio en la trazada urbana se pudo observar en la creación de la red carretera, que se volvió una necesidad apenas algunos años después de la llegada del automóvil al país dado el aumento de los vehículos en circulación. Las primeras obras fueron demandadas por los primeros clubes automovilísticos en la historia del país, como el Automóvil Club de México, el Club Automovilista de Guadalajara, el Club Mexicano de Turismo o la Sociedad Automovilista Mexicana (Garrido Asperó, 2015), demandando privilegios más que obras destinadas al uso de la población general, pues “todo parece indicar que las primeras carreteras construidas (...) facilitaban el acceso de esos individuos a las propiedades que poseían en las poblaciones cercanas a sus lugares de residencia: Toluca, Cuajimalpa, Puebla y Cuernavaca, para los que habitaban en la ciudad de México y, Copala, San Pedro Zapopan, San Andrés y Oblatos para los de Guadalajara” (Garrido Asperó, 2015: 116).

La fundación de una Asociación para la Compostura y Conservación de Caminos, en 1907 (Jáuregui, en Semo, 2004), fue el primer intento organizado por rescatar esta infraestructura y para que, al igual que como había sucedido al momento de introducir la red ferroviaria al país, sirviera como plano guía en la construcción de una red carretera más adecuada para los vehículos

⁷ El entonces barrio de Tepeyac, aún no incorporado a la Ciudad de México.

automotores, capaz de dinamizar el mercado principalmente en las zonas sin locomotoras. Posteriormente, en 1911, Francisco I. Madero creó la Inspección de Caminos, Carreteras y Puentes, encargada de recibir las propuestas de los clubes de automovilistas sobre las nuevas rutas carreteras (Jáuregui, en Semo, 2004). Su papel de asesoría fue absorbido y ampliado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, creada por Venustiano Carranza en 1917 (Amigos del Automóvil, 1988: 13).

El crecimiento del uso en el automóvil en los años que siguieron al final de la Revolución Mexicana hizo que los políticos consideraran al automóvil como una alternativa menos costosa que la ferroviaria para la integración terrestre del país. La aparición de nuevos tipos de vehículos enfocados en la solución de problemas de transporte de personas, mercancías, actividades de ocio y el trabajo agrícola, estimuló esta visión. Para dicha tarea se instituyó la Comisión Nacional de Caminos en 1925, encargada del desarrollo capilar de la red carretera nacional (González Gómez, 1990; Plana, en Semo, 2004). De esta manera, se intensificó la construcción y adaptación de caminos y carreteras, enfocados primero en la comunicación de pequeñas poblaciones caracterizadas principalmente por sus peculiaridades geográficas que imposibilitaban la existencia de vías férreas (Jáuregui, en Semo, 2004), pero también generando conflictos relacionados con la tenencia de las tierras que eran expropiadas para la construcción de las nuevas carreteras (De la Peña & Aguirre, en Semo, 2004).

Las nuevas instituciones enfocadas en el desarrollo carretero, así como la presión del sector industrial (particularmente la construcción y los nacientes sectores vinculados con el automóvil) y la influencia de políticos y empresarios estadounidenses (González Gómez, 1990) evidenciaron la intención de incluirlo como elemento fundamental del proyecto nacional. El Segundo Congreso Nacional de Caminos, en 1928, por ejemplo, estableció pautas que ayudaron a determinar el plano maestro de las principales carreteras nacionales, añadiendo como un segundo factor de consideración el turismo, principalmente de origen extranjero (Jáuregui, en Semo, 2004). Así, el sentido de las carreteras nacionales se orientó en un primer momento en la interconexión entre los antiguos e inconexos sistemas de caminos previamente existentes entre cuatro puntos geográficos de importancia: 1) el eje Monterrey-Nuevo Laredo, 2) la Ciudad de

México y su red de comunicación hacia Veracruz, Acapulco y Puebla, 3) Mérida y la red asociada a la industria henequenera, y, 4) un eje aislado entre Las Cruces y Arriaga, en Chiapas (Gómez González, 1990). Posteriormente se incluyó una gradual conexión no sólo entre estos sistemas, sino con otras ciudades industriales en el norte y centro del país, así como las poblaciones cercanas a la frontera con Guatemala (Jáuregui, en Semo, 2004).

La construcción de caminos estatales, en general de menor envergadura, y la reestructuración de la Comisión Nacional de Caminos para dar origen a la Dirección General de Caminos, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en la década de las treinta (Jáuregui, en Semo, 2004), fueron otros factores que contribuyeron al aumento del tránsito de vehículos en general. En 1931 “sería creada la Ley sobre Vías Generales de Comunicación, con lo que quedarían protegidos los enlaces estratégicos del territorio nacional, y para ello se creó, casi simultáneamente, la Policía Federal de Caminos” (Tovalín Ahumada, 2005: 36). Mientras, las carreteras nacionales crecen de 695 kilómetros en 1928, a 1426 kilómetros en 1930 y aproximadamente a 10000 kilómetros en 1940 y 30000 kilómetros en 1956 (Plana, en Semo, 2004).

Cuadro 2. Red carretera nacional (en kilómetros), 1928-1975.

<i>Año</i>	<i>Extensión</i>
1928	695
1930	1426
1940	9929
1950	21422
1960	45089
1965	61252
1970	71520
1975	186218

Fuente: Elaboración propia con información de González Gómez, 1990; Jáuregui, en Semo, 2004; Plana, en Semo, 2004; León-Portilla, 2013.

Las rutas carreteras federales, distinguidas por su tecnología y su creciente autonomía respecto de las redes ferroviarias fueron fortalecidas durante la década de los años cuarenta, influidas por el crecimiento del mercado interno de la ciudad de México, los intereses de la cada vez más consolidada industria carretera y “la relación asimétrica de intereses económicos entre la burguesía comercial mexicana y la burguesía industrial estadounidense” (González Gómez,

1990: 55), lo que explica la expansión en el norte del país, así como los ramales construidos para la comunicación de las poblaciones manufactureras. Durante esta época, el desarrollo carretero también se pensó como una herramienta para la distribución de la población y una optimización en el aprovechamiento de recursos naturales (Jáuregui, en Semo, 2004), tendiendo ramales cada vez más extensos que las vías ferroviarias, las cuales empezarían a perder su importancia en el sistema de transporte nacional a partir de 1950 (Jáuregui, en Semo, 2004).

A pesar del crecimiento de las carreteras mexicanas, aún existían varios caminos sin pavimentar, cuya transformación se volvió parte integral de la estrategia gubernamental para maximizar el rendimiento de esta infraestructura (Jáuregui, en Semo, 2004), que tuvo como principal efecto el abaratamiento del transporte de mercancías y el crecimiento de nuevos puntos industriales (González Gómez, 1990) alternativos a la excesiva importancia céntrica que estaba adquiriendo la capital del país. Entre las décadas de los años cuarenta y cincuenta, se emprendió la construcción de carreteras más modernas, caracterizadas por estar enfocadas en el desarrollo de altas velocidades y trazados más largos (Jáuregui, en Semo, 2004); ejemplos de éstas se encuentran en la autopista México-Cuernavaca y la Carretera Panamericana. En un segundo plano, los proyectos carreteros se concentraron en el incremento de la red secundaria, así como la densificación de la intercomunicación de la zona centro del país (González Gómez, 1990).

Ya para la década de los años sesenta, el crecimiento de la red carretera, ya prácticamente concluido, se vio influenciada por la ampliación generalizada del mercado interno mexicano que, aunque profundizó la hegemonía de la ciudad de México en la estructura económica nacional, surgieron y se reforzaron zonas industriales regionales adicionales a las ya existentes en Guadalajara y Monterrey (González Gómez, 1990). La integración regional del país, también virtualmente concluida, también influyó para que la expansión carretera perdiera velocidad y se concentrara en zonas cada vez más lejanas de la capital del país, entre las cuales destacan ciudades como Ciudad Juárez, Reynosa, Torreón, Hermosillo, Durango, Oaxaca, Yucatán, Villahermosa y Campeche. Hacia la década siguiente, aunque afectado por la crisis del modelo económico de 1971,

el sector siguió reportando un importante ritmo de crecimiento (González Gómez, 1990).

Posibilitar el movimiento del automóvil a través de la transformación del espacio le otorgó la capacidad para inmiscuirse en el movimiento de toda la sociedad, una cualidad indispensable para su cotidianidad material. La progresiva tecnificación de las carreteras nacionales fomentó el crecimiento de los flujos comerciales al interior del país, pero también agudizando las relaciones centro y periferia ya presentes, como en el caso de las ciudades de México, Guadalajara y Monterrey. La importancia económica de la red carretera se trasladó a los frentes políticos y militares, quienes sacaron de su existencia un bastión importante para la integración del país (González Gómez, 1990).

El alcance transformador del automóvil también alcanzó la esfera sociocultural, su importancia empezó a reflejarse en las producciones de los también nacientes sectores artísticos y culturales, quienes durante la segunda mitad del siglo XX intentaban entender desde sus trincheras las transformaciones derivadas de la modernidad. Aunque desde la aparición del automóvil hubo una gran producción literaria que hacían de esta máquina su protagonista, conforme se iba masificando el automóvil, estas expresiones artísticas aparecieron con mayor frecuencia, exhibiendo las nuevas costumbres que giraban en torno a él.

En la música mexicana, quizá las piezas más importantes sobre la cultura del automóvil sean “La historia de Tommy”, interpretada por César Costa en 1963, así como “El último beso”, del cantante Polo, publicada en el mismo año, las cuales retratan la muerte asociada a las altas velocidades alcanzadas por los automóviles. Por otra parte, en la cinematográfica nacional se puede destacar las películas “Muchachas que trabajan” (1961), donde el piloto Ricardo Rodríguez interpreta a un corredor que corteja a una joven trabajadora en la ciudad, así como “Dile que la quiero” (1963), donde César Costa interpreta a un joven piloto que muere en la pista de carreras, y “Mecánica Nacional” (1972), donde se cuentan las vivencias de el dueño de un taller mecánico aficionado a las competencias automovilísticas. Así, muchas expresiones artísticas fueron retratando aristas de la sociedad automotriz.

2.2 Industria automotriz en la sociedad mexicana.

El desarrollo de la industria automotriz mexicana no puede entenderse de otra manera que no sea vinculada a la expansión del uso de automóviles y el proceso de industrialización en México durante el siglo XX. Su papel en la economía nacional fue tan importante, que incluso estableció fuertes vínculos (más allá de los evidentes) con el crecimiento de las carreteras nacionales y otras ramas de la industria, pues “el establecimiento de armadores de automóviles en el país dio los recursos fiscales necesarios para continuar con la construcción de la red carretera” (Jáuregui, en Semo, 2004: 130). Las innovaciones en materia de producción y de organización desarrolladas por la industria automotriz marcaron, tanto en México como en el resto del mundo, se tradujeron como nuevas pautas de producción en el modelo capitalista, capaces de expandirlo de forma extraordinaria a lo largo del siglo.

También es importante considerar el papel de México durante las dos guerras mundiales como un proveedor mundial de materias primas y, en un segundo momento, de productos procesados (Plana, en Semo, 2004); esta posición geopolítica orilló al país a ampliar su capacidad productiva, así como su propio mercado interno. Sin embargo, la estructura de la industria mexicana, dependiente del capital extranjero y centrada en la expansión (paradójicamente limitada) del mercado interno de bienes de consumo inmediato le impidió extender su producción hacia bienes durables y de capital (Plana, en Semo, 2004), una situación que se tradujo en problemas de competitividad que marcaron el desarrollo económico del país

Así, la industrialización del país a partir de los años cincuenta, se caracterizó por presentarse como una compleja red de procesos interrelacionados: “innovaciones técnicas, crecimiento de la población, transformaciones en la tenencia de la tierra y en la producción agraria, modificaciones en el sistema de transportes, comercio internacional de bienes manufacturados, además de los aspectos relativos a la formación de capital y del mercado de trabajo, así como la creación de un marco jurídico adecuado por parte de las instituciones públicas” (Plana, en Semo, 2004: 12). El desarrollo de la industria nacional se ató a las incursiones en manufacturas emprendidas por empresarios previamente fincados en el país, con un fondo de capital suficientemente amplio como para

enfrentar los riesgos de la inversión (Kuntz Ficker, en Kuntz, 2012), cuyo poder sobre la estabilidad total del sistema les brindó de un capital político que aprovecharon para demandar y obtener del gobierno mexicano privilegios y políticas proteccionistas que maximizaban sus ganancias. De esta manera, la exportación de materias primas y algunos productos manufacturados se convirtió en otro polo de crecimiento económico que, al también carecer de estructuras redistributivas, dejó a amplios sectores de la población fuera del proceso de desarrollo (Reynolds, 1973).

El nacimiento de la industria automotriz mexicana, por su parte, deriva principalmente de la expansión emprendida por las armadoras estadounidenses, las cuales no tardaron mucho en exportar sus modelos, dada la cercanía geopolítica. Dado el uso expansivo del automóvil, la ampliación de la red carretera y las estrategias político-económicas de desarrollo industrializado, en las siguientes décadas llegaron empresas europeas para competir en un nicho mercadológico prohibido para la iniciativa privada mexicana. Ya en la segunda mitad del siglo XX, la baja en los precios de los automóviles y el crecimiento del poder adquisitivo de amplios sectores de la población desencadenaron la subsecuente ampliación del mercado interno y el establecimiento de plantas dedicadas a su satisfacción.

Durante la década de los años setenta se mantuvo el crecimiento en la producción automotriz, que, además se empezó a enfocar en la exportación. El parque vehicular y la infraestructura carretera también mantuvieron su crecimiento, mientras que la actividad deportiva experimentó su consolidación institucional gracias al surgimiento de competencias en las carreteras del país y la celebración del primer gran evento automovilístico: La Carrera Panamericana. En el paisaje de las ciudades mexicanas, la multiplicación de calles, avenidas y demás construcciones de este tipo obtuvieron “un lugar estratégico en cuanto a la revaloración del suelo y sus usos, y ha sido motivo de incesante destrucción de la ciudad ante las urgencias del transporte [automotor]” (González Rodríguez, en Blanco & Woldenberg, 1993: 261).

Dada la marcada dependencia de la industria mexicana respecto a los capitales extranjeros, es posible entender su desarrollo histórico a través de una primera reflexión sobre la historia de los procesos productivos a nivel mundial. La misma

premisa se aplica en el caso de la industria automotriz, la cual se desarrolló en el país luego de la compresión total del sector productivo nacional. Así, en los siguientes apartados se abordan las transformaciones económicas derivadas de las innovaciones productivas de la industria automotriz desde su establecimiento, para posteriormente observar los cambios estructurales que desencadena en México a partir de su desarrollo.

2.2.1 La industria automotriz como nuevo paradigma.

El automóvil fue (formalmente) inventado en 1885 a partir de la unión de los trabajos de Karl Benz y Gottlieb Daimler sobre el motor de combustión interna. Su aparición fue más bien resultado del trabajo colectivo (no intencionado) de ingenieros y científicos europeos que desde el siglo XVII se dedicaron a la resolución de los múltiples problemas que impedían la automatización de máquinas destinadas a la locomoción de personas, animales y mercancías (Heitmann, 2009). Desde su génesis en la máquina de Cugnot⁸, se fueron añadiendo a la estructura de la idea rectora del invento, diferentes soluciones técnicas mediante la cooperación voluntaria y después articulada de ingenieros alrededor del mundo, así como del desarrollo de sus sistemas constitutivos a partir de aplicaciones previas en otras máquinas (Juárez Núñez, en Juárez Núñez, et al., 2005).

Tanto el nacimiento del automóvil, como la carrera tecnológica que antecedió al paradigma fordista de producción, fueron procesos que tuvieron a Europa como su escenario principal, dada la consolidación industrial de la región, previa a las guerras mundiales, así como la ausencia de competidores de similar envergadura. Posteriormente, con la consolidación de Estados Unidos como potencia mundial a partir de su intervención en los conflictos bélicos europeos, la historia del automóvil, así como de la mayor parte de la industria mundial se desarrollaría alrededor de las tendencias marcadas en el norte de América. Incluso ya desde la elección del término “automóvil”, para nombrar al invento se pudo observar la influencia estadounidense, pues éste, a pesar de su raíz

⁸ Nicolas-Joseph Cugnot es considerado como el pionero del automóvil. La máquina que lleva su nombre, diseñada y construida por él logró transferir el movimiento adelante-atrás de un pistón para propulsar un carro con ruedas, utilizando la energía del vapor en 1769. Esta máquina, capaz de rodar a 4 kilómetros por hora, también es reconocida por protagonizar el primer accidente automovilístico de la historia, en 1772.

francesa, se popularizó gracias al uso del término por las clases altas de Nueva York y las revistas especializadas como *The Automobile* y *The Automobile Magazine*, surgidas durante el último lustro del siglo XIX (Heitmann, 2009).

Una vez consolidada la funcionalidad del invento, su masificación estuvo condicionada principalmente por la limitada capacidad productiva de los primeros empresarios estadounidenses y europeos dedicados a su comercialización. El posterior crecimiento de la demanda, derivado del perfeccionamiento y especialización de los automotores, así como el aumento en la oferta derivado de la aparición de múltiples fábricas en Europa y Estados Unidos, orilló al desarrollo del proceso productivo, que se logró estandarizar y montar en una línea de flujo de producción continua, acompañada de la intercambiabilidad de las partes y la sistemática simplificación de su ensamble (Juárez Núñez, en Juárez Núñez, et al., 2005), constituyendo una nueva etapa en la historia del capitalismo.

El sello de la organización fordista traspasaría los límites de las fábricas para trastocar también las esferas del trabajo y del consumo. El fordismo se entendió como el mejor camino disponible, hegemónico dentro del sistema industrial mundial (Montiel Hernández, 2001) y un elemento constituyente en el ejercicio del poder geopolítico de los Estados Unidos especialmente después de la Segunda Guerra Mundial.

A partir de los años veinte, sobre todo en Estados Unidos, el automóvil se convirtió en un producto con mayor peso sociocultural, pues su tenencia individual era ya un símbolo de distinción “un referente social, en el nivel de éxito logrado para escalar la pirámide en una sociedad competitiva, todos aspectos que se reflejaban en la segmentación y polarización del mercado basado en los niveles de ingreso y la capacidad de consumo” (Juárez Núñez, en Juárez Núñez, et al., 2005: 30). Esto se tradujo en una transformación del sector automotriz basado en la “diversificación de modelos, fragmentación de la gran corporación en divisiones productivas, aparición de especializaciones financieras de las compañías y marketing para provocar sinergias con los consumidores” (Juárez Núñez, en Juárez Núñez, et al., 2005: 30).

En algunos países como México, que no contaban con una industria automotriz netamente de origen nacional, la transformación del proceso productivo de automóviles a nivel mundial consolidó a la manufactura de estos productos como un importante factor de las economías nacionales, cambiando también los procesos de desarrollo industrial de estos países. El mayor de éstos fue impulsado por la reestructuración de la economía japonesa después de la Segunda Guerra Mundial, quienes introdujeron innovaciones en los esquemas fordistas de producción, “que les permitió a los fabricantes japoneses consolidar nuevas concepciones organizacionales para las estructuras productivas (...), una nueva concepción en la integración de las empresas proveedoras [de insumos industriales] y en la función del trabajo humano en el puesto de trabajo” (Juárez Núñez, et al., 2005: 13), todo ello articulado en la nueva lógica del auto mundial (Unger, 1987).

De esta manera se transformó la industria capitalista a través de una primera flexibilización organizacional, conocida como toyotismo, que surgió como respuesta ante el agotamiento del Estado de bienestar y de la capacidad productiva del modelo fordista, siendo las corporaciones japonesas las mejores exponentes de un modelo que combinaba la mejor administración estadounidense con la mejor técnica europea (Unger, 1987). De esta manera, “el Toyotismo mostró que los criterios de flexibilidad, que permean todos y cada uno de los conceptos alternativos, contenían respuestas a la sobreproducción y las rigideces provocadas por las esclerosis productivas del gigantismo de las plantas norteamericanas” (Juárez Núñez, en Juárez Núñez, et al., 2005: 34). Así, se puede observar que la interacción entre las empresas que constituyen el mercado automotriz mundial se centró en mantener la tendencia positiva en los niveles de producción, llegando a nuevas formas de integración industrial y cooperación empresarial (Juárez Núñez, en Juárez Núñez, et al., 2005), más acordes con los nuevos esquemas de producción nacidos de las crisis de los años setenta.

2.2.2 Industria automotriz mexicana.

La historia automotriz mexicana, como se ha mencionado, ha sido influenciada por las transformaciones en la historia del propio invento, así como de los cambios en los modelos de producción de mercancías y los flujos económicos

internacionales. A partir de estos factores, así como de las condiciones económicas imperantes en el país, es posible identificar cambios en las características del sector automotriz mexicano, que a su vez da pauta para una división histórica: 1) montaje de autopartes, 2) producción de autos y autopartes para el consumo nacional, y, 3) producción de autos y autopartes para el consumo nacional e internacional (Espinosa Olvera, 1974; Carrillo & García, 1987). Sin embargo, para los intereses de esta investigación, se retomarán las primeras dos etapas, enlazadas con los procesos de introducción y crecimiento del uso del automóvil en la sociedad mexicana.

El automóvil en México inicia su historia en 1894, cuando los empresarios Alberto Mohler y Guillermo de Gress presentan su máquina para dos pasajeros, dotada de un motor a gasolina de 4 caballos de fuerza y con capacidad de viajar a una velocidad máxima de 30 km por hora; bautizada como Mohler & Gress (Jalife Villalón, 2016), este automotor fue el pionero en la corta cadena de producción automotriz de extracción completamente mexicana. Poco después, el 8 de enero de 1895, llegó el primer automóvil extranjero a las calles de la Ciudad de México, de la mano de Don Fernando de Teresa, quien importó desde Francia un automóvil marca Delaunay Belleville (Jalife Villalón, 2016); el automóvil se convirtió completamente en un pasatiempo de las clases altas (Jáuregui, en Semo, 2004), por lo menos hasta su diversificación. A inicios del siglo XX, se tiene registro de dos automóviles eléctricos, propiedad del ministro de Hacienda, Limantour y de Pedro Dueñas (Amigos del Automóvil, 1988: 18), sin embargo, como en el resto del mundo, la carrera de la versión eléctrica de este invento pereció en la carrera comercial ante su contrincante de motor de combustión interna. Ya desde este tiempo, los periódicos más optimistas vaticinaban la gran transformación que sería propulsada por el nuevo invento:

No cabe duda de que dentro de poco tiempo se efectuará una importante transformación en esta Capital, substituyéndose los vehículos de tracción animal por coches y carros propulsados por motores mecánicos. En época próxima los carros urbanos serán movidos por la electricidad, y la bicicleta, probablemente provista en muchos casos de un motor de gasolina del último tipo, junto con el coche automóvil, desterrarán casi enteramente de nuestras calles al caballo y a la mula. Tal cambio será decidida mejora. [sic] (El Tiempo, 10 de junio de 1896, p. 3)

La producción automotriz mexicana, al igual que en otras latitudes, se limitó a la presencia de pequeños talleres que normalmente elegían entre construir sus propias máquinas o modificar automotores importados para aumentar sus prestaciones y atender a requerimientos especiales de sus clientes. El crecimiento del mercado interno era lento pero sostenido; ya en 1916 se había registrado la venta de 215 unidades en todo el país (De Antuñaño, & Cabrera, 1987: 20). La Revolución Mexicana pausó la producción, aunque, a diferencia de otros sectores de la industria nacional, la planta productiva del país no registró daños por la guerra civil, lo que permitió a su vez el crecimiento de la plantilla de vehículos en circulación durante la pacificación del país, promoviendo el crecimiento sostenido de las industrias relacionadas con los automotores (Jáuregui, en Semo, 2004), para poder satisfacer la demanda creciente de neumáticos, gasolina y otros insumos.

Estos primeros años de vida del automóvil en México estuvieron marcados por la competencia tecnológica entre los talleres interesados en la nueva máquina. La ausencia de una industria masificada enfocada en la construcción de automóviles promovió que pequeños talleres de manufactura más bien artesanal y de costos muy elevados (Plana, en Semo, 2004), así como técnicos e ingenieros que invertían su tiempo libre en el invento, comenzaran a producirlo con ligeras innovaciones tecnológicas enfocadas a mejorar las prestaciones y el rendimiento respecto al resto de sus competidores en otras partes del mundo. “Sin embargo, el invento mexicano estaba destinado a caer en el olvido debido a las condiciones económicas generales del país que delineaba en un mercado débil de estos productos” (Jáuregui, en Semo, 2004: 100), una condición que, además, sería definitiva gracias a los tratos comerciales que cerró el Estado mexicano con las armadoras estadounidenses y japonesas hacia la segunda mitad del siglo XX, que condicionaban su presencia en el país a la eliminación definitiva de competidores mexicanos. De aquí en adelante, el desarrollo de la industria automotriz mexicana se vería marcado por las políticas industriales adoptadas por el Estado (Carrillo, 1991).

A partir de los años veinte se puede considerar una fecha aproximada para marcar el inicio de la industria automotriz como tal (Espinosa Olvera, 1974; Carrillo & García, 1987). El crecimiento del mercado automotor mexicano pronto

se constituyó como una excelente oportunidad de expansión para las empresas estadounidenses, que ya se encontraban en una franca guerra comercial con las europeas por el control del mercado mundial. La industria automotriz se integra por dos ramas, la terminal, donde se fabrican vehículos completos y la de autopartes; estos sectores se conectan en un modelo conocido como industria horizontal, caracterizado por la cooperación entre empresas tendientes a la monopolización (Espinosa Olvera, 1974). En el caso mexicano, los componentes de este sector productivo se desarrollaron de manera desigual, dependientes del proceso de gradual apertura al flujo de capital que caracterizó al modelo de desarrollo estabilizador.

Una vez fijado el objetivo de expansión, el sector automotriz inició su crecimiento, principalmente gracias al establecimiento de fábricas armadoras; primero Ford en 1925 (Carrillo & García, 1987), posteriormente Buick y General Motors, que incursionó en la fabricación de partes automotrices, y diez años más tarde arribaron Chrysler, VAMSA, Packard, Mercedes-Benz y Borgward (Espinosa Olvera, 1974). En tanto, compañías nacionales se dedicaban a la importación de vehículos, como la Compañía Importadora del Auto Universal, propiedad de los hermanos Azcárraga, la Importadora de la Laguna, Robertson Motor Company y la Compañía Distribuidora de Automóviles de Mérida (Ford Motor Company, 1985), para la cada vez mayor diversidad de modelos disponibles en el mercado. Hacia 1925, con el objetivo de estimular las actividades de ensamblaje de vehículos automotores en el país, se disminuyeron los impuestos aplicados a los materiales utilizados en un 50% respecto a la tarifa aplicada a los vehículos de importación armados en el extranjero (Ford Motor Company, 1985). Sin embargo, “dado el bajo volumen que requería el mercado mexicano, no existían factores que propiciaran la extensión del proceso hacia actividades con mayor generación de valor agregado” (Juárez Núñez, en Juárez Núñez, et al., 2005: 117).

Durante las siguientes décadas, los nuevos esquemas de coinversión entre las entidades públicas y privadas enfocadas en el crecimiento del mercado interno permitieron la expansión de fábricas con amplia participación de capital nacional que se dedicaba a ensamblar modelos desarrollados en el extranjero, pero adaptados a las necesidades del mercado mexicano. General Motors, que ya

había establecido una planta de fabricación en 1935 (Carrillo & García, 1987), fue el primero en iniciar operaciones bajo este esquema en 1937; posteriormente Automex, propiedad de Gastón Azcárraga, se estableció como filial de Chrysler en 1938 (Plana, en Semo, 2004). La atracción de más empresas extranjeras terminó por definir el carácter de montaje presente en toda la actividad automotriz industrial del país (Carrillo & García, 1987), consolidado posteriormente por las políticas económicas de las administraciones federales.

El esquema de copropiedad pública-privada resultó muy beneficioso para el sector automotriz, que poco a poco lograba alimentar el mercado interno exclusivamente con manufactura nacional. La intensificación de la política de industrialización del país durante la Segunda Guerra Mundial alentó al mercado automotriz, así como la presencia de armadoras estadounidenses en territorio mexicano (Canal 22, 2015). “Después de la Segunda Guerra Mundial las plantas de ensamblaje con licencia extranjera se multiplicaron: en las 12 que existían a principios de 1960 se montaban camiones y automóviles de las principales empresas estadounidenses, europeas y japonesas, lo que había dado lugar a la creación de 24 empresas que producían materiales de diferente naturaleza.” (Plana, en Semo, 2004: 109-110). Aunado a ello, se intensificó la política de sustitución de importaciones para desarrollar la industria nacional; dentro del sector automotriz, estas medidas dan como resultado, a partir de 1948, la creación de las primeras restricciones a la importación de automóviles (Carrillo & García, 1987). Al mismo tiempo, se intensificó la extracción de materias primas en territorio nacional para alimentar la creciente demanda de las nuevas fábricas automotores (Plana, en Semo, 2004).

A partir de los años cincuenta del siglo XX la presencia de plantas productoras de automóviles en el país se incrementó gracias a las políticas expansionistas del Estado benefactor mexicano. Ésta, “a pesar del incremento de los vehículos circulantes, fue únicamente de ensamblaje hasta finales de los años cincuenta, una actividad modesta efectuada en talleres de pequeñas dimensiones con costos elevados” (Plana, en Semo, 2004: 109). El incremento de la producción se enfocó en el consumo interno, así como en una fallida modernización de la infraestructura productiva que no resolvió la dependencia del sector por la importación de insumos y tecnologías para la producción (Corona Treviño, en

Semo, 2004). Asimismo, la mayor producción de autos nuevos se vio acompañado por el crecimiento del sector de autopartes y de vehículos usados, actividades también protegidas por el gobierno mexicano y que se consolidaron, al igual que otros sectores productivos durante la misma época, como oportunidades de negocio impulsados por y para las clases medias nacionales. De este periodo, se puede destacar el inicio de operaciones de las empresas Armadora Mexicana, Willys Mexicana, Automóviles Ingleses, Armadora Automotriz, Automotriz de México y Automotriz O´Farrill entre 1950 y 1956, así como el inicio de operaciones de Volkswagen en México (Carrillo & García, 1987), todas, empresas beneficiadas por las medidas proteccionistas del estado mexicano.

Esta última característica del sector se agudizó a partir de los años sesenta, especialmente con el decreto presidencial de agosto de 1962, que obligaba a los fabricantes radicados en el país a producir sus productos con autopartes producidas en el país (Unger, 1987; Plana, en Semo, 2004), inaugurando la segunda etapa histórica de la industria automotriz (Carrillo & García, 1987). Dicha medida, además de proteger la industria de autopartes, la separó del sector terminal, que se fortaleció debido a que las compañías extranjeras poco a poco prefirieron instalarse en territorio nacional de forma directa, sin los intermediarios nacionales utilizados en los años anteriores. Sin embargo, ello no representó precisamente la introducción de nuevas tecnologías de producción, puesto que el menor volumen del mercado interno posibilitaba que las compañías utilizaran equipo de segunda mano o restaurado (Plana, en Semo, 2004). De este modo, Chrysler, Ford, General Motors, American Motor Corporation, Volkswagen y Nissan iniciaron operaciones directas entre 1964 y 1967, mientras que Vehículos Automotores Mexicanos y Dina hicieron lo propio entre 1964 y 1966 con el esquema mixto, desarrollando nuevos conjuntos industriales en todo el país que permitían la producción de vehículos completos con materias primas nacionales (Carrillo & García, 1987; Plana, en Semo, 2004; Juárez Núñez, en Juárez Núñez, et al., 2005).

Durante toda la década, el creciente volumen de producción de la industria automotriz mexicana logró ser absorbida por el mercado interno. El paulatino retiro estatal de la dirección económica, visto después de la crisis económica de

1971, se manifestó de forma anticipada en el sector automotriz, pero en su caso provocado por el incremento de la dependencia respecto del extranjero, especialmente de las empresas estadounidenses, así como la eliminación de los sindicatos en buena parte de las plantas que iban siendo creadas en el norte del país (Carrillo, 1991).

La entrada a la década de los setenta, así como los múltiples acontecimientos políticos y económicos, nacionales e internacionales, provocó importantes fluctuaciones en la producción, la cual, a pesar de ello, mantuvo una incipiente entrada al mercado externo, actividad que se consolidaría años después con la sustitución del modelo fordista por el toyotista y la reorganización de la industria automotriz mundial más acorde con el esquema neoliberal. De esta manera, “la crisis económica en la industria automotriz será el fundamento del proceso de reestructuración del sector orientado hacia la búsqueda de mayor eficiencia y competitividad” (Carrillo, 1991: 485), ejecutado a partir de los años setenta. Este proceso se caracterizaría por el traslado de plantas desde el centro y hacia el norte del país, el enfoque de la producción en la exportación, la tecnologización intensiva y la precarización general de los puestos de trabajo en el sector (Carrillo, 1991).

De esta manera, en México se desencadenó un proceso de reestructuración industrial en el sector automotriz a partir de los años setenta. Dicho fenómeno abarca a todas las empresas del sector y consiste básicamente en una automatización de los procesos de ensamblaje y la flexibilización de las relaciones laborales, alejándose cada vez más de la dirección impuesta por el Estado mexicano, para convertirse en un importante actor político que tendrá influencia no sólo en la política laboral, sino también en la organización territorial y la política medioambiental. A partir de la mitad de la década de los setenta, la industria automotriz mexicana fortaleció sus lazos con el comercio exterior, marcando una nueva etapa en su historia (Carrillo & García, 1987) y dirigiéndose hacia la construcción del mercado global en las subsecuentes décadas.

En general, la existencia de una cultura del automóvil sería consecuencia de varios procesos, entre los cuales se puede destacar la institucionalización de los ideales revolucionarios y la generación de un proceso modernizador basado en la industrialización. Dentro de este último, el automóvil impulsó una de las

transformaciones socioculturales más importantes, pues su desarrollo técnico le permitió introducirse en todas las dimensiones del tiempo de la vida cotidiana. El surgimiento de modelos especialmente pensados para el trabajo fue lo que posibilitó este último proceso, sin embargo, es importante considerar también que, dada su dimensión ideológica, el automóvil también se desarrolló para entrar en el tiempo de ocio, desarrollándose como una práctica deportiva que se institucionalizaría a partir de la acción política de las clases altas.

Capítulo 3. La Carrera Panamericana 1950-1954.

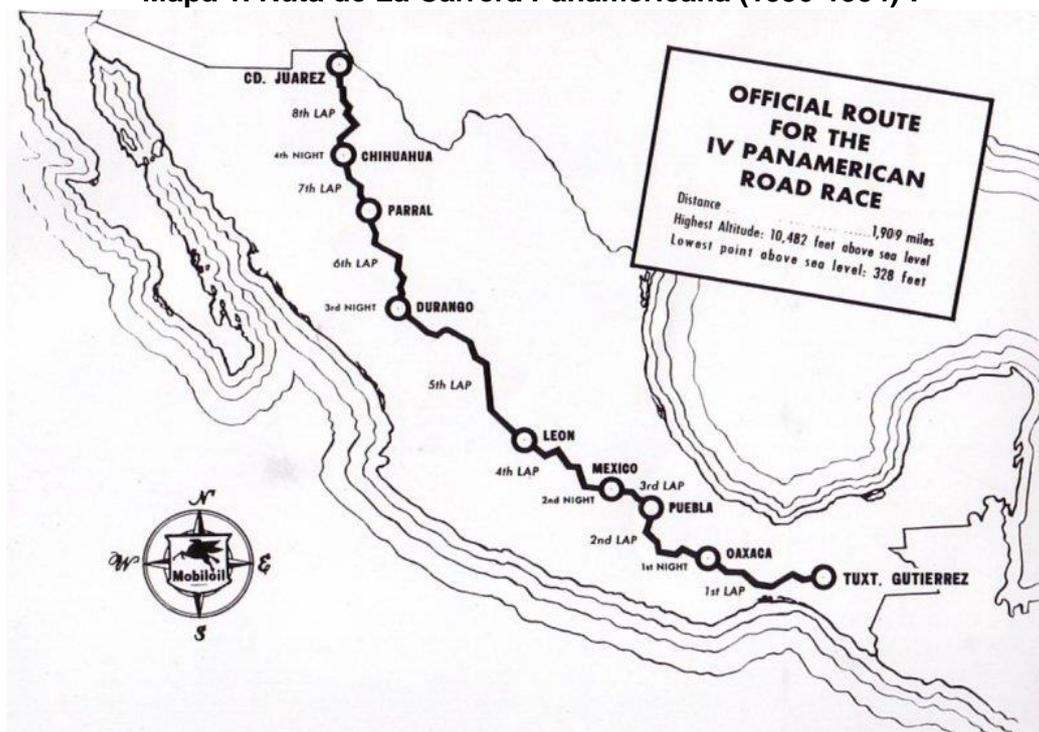
Corro para hacer un honroso papel ante los pilotos extranjeros. Para que sepan cómo y en dónde tenemos puesto el corazón los mexicanos.

Rodolfo Castañeda

El deporte, tal y como se entiende en este trabajo, es un proceso que constituye a las sociedades occidentales modernas, caracterizado por la racionalización de la actividad física y mental bajo estándares racionales que hacen referencia al récord y a la expresión aceptada de pulsiones, dentro de un flujo de interconexiones con otros fenómenos con los cuales comparte el contexto, detonando complejos procesos de transformación. El deporte, también puede ser entendido como un mecanismo de reproducción social basado en una triple dimensión, biológica, psicológica y social, impregnado de una serie de significaciones y narrativas derivadas de las condiciones materiales e ideológicas de las sociedades que le dan origen y que reproduce en sus espacios autónomos por empuje de sectores sociales hegemónicos. En otras palabras, el deporte, al igual que otras formas de socialización, contiene en su expresión y estructura, elementos simbólicos y discursivos que no sólo dan cuenta de las sociedades de las cuales emerge, sino que también significan su práctica y cotidianidad.

El objetivo de este y el siguiente capítulo es dar cuenta de dichos elementos mediante el análisis sociológico. Este parte de la recolección de materiales principalmente periodísticos, así como otros documentos generados a posteriori (pero que siguen reproduciendo los discursos mostrados por dichos eventos en su momento), con los cuales se reconstruye la línea histórica de los acontecimientos de ambos eventos. Sin embargo, más allá de un simple recuento de hechos, el sentido de dicho ejercicio es compilar las evidencias para posteriormente articularlas en un análisis de sus procesos constituyentes. De esta manera es que dentro de estos relatos se pueden distinguir estructuras y actores que conforman momentos diferenciados, pero compatibles entre sí cuando se articulan como parte de un relato de larga duración sobre las transformaciones de la sociedad mexicana durante la segunda mitad del siglo XX.

Mapa 1. Ruta de La Carrera Panamericana (1950-1954)⁹.



Fuente: Recuperado de https://www.racingsportscars.com/covers/_Carrera_Panamericana-1953-11-23t.jpg

La Carrera Panamericana es un escenario donde interactuaron múltiples elementos que no fueron sino la expresión de la culminación de los procesos sociales desencadenados por la transformación industrial del país. Entre ellos es posible distinguir los primeros cambios culturales y materiales relacionados con el paso de la sociedad mexicana tradicional hacia sus formas modernas, más individualizadas y sentadas en el proyecto del Estado-Nación.

Hasta antes de la celebración de la Panamericana, el automovilismo deportivo mexicano se había caracterizado por su desarticulación institucional. Las primeras carreras automovilísticas bien pasaron como exhibiciones, eventos casi improvisados donde las clases altas mostraban al resto de la sociedad mexicana las maravillas del novedoso invento. La conducción de automóviles en competencia, por su complejidad ascendente, “fue considerada ante todo como una actividad deportiva, por lo que se informó de manera continua y hasta

⁹ Es importante mencionar que la ruta de La Carrera Panamericana se mantuvo igual en todas sus ediciones, sólo hubo un cambio a partir de 1951, donde se cambió el sentido del recorrido, para orientarlo de sur a norte, en lugar del recorrido de norte a sur usado en la primera edición de la competencia.

detallada” (Garrido Asperó, 2015: 108) en la prensa del momento, cercana a las mismas clases sociales que introdujeron la novedosa práctica del deporte motor en México.

Poco después, los propietarios de automóviles, interesados en la práctica del deporte motor empezaron a reunirse de manera privada, participando “de manera activa con los constructores [de automóviles] en la organización de esos eventos de propaganda -como las carreras y exposiciones-, y que eran muy atractivas para quienes estaban directamente involucrados como para el público en general” (Garrido Asperó, 2015: 108). De esta manera, a partir de 1902, empezó a destacar el deporte motor mexicano gracias a dueños de automotores como Jesús Pliego, Pedro Lange y Carlos Montesino, muy reconocidos en las élites porfiristas. En el mismo año, Pablo Escandón, Julio M. Limantour, Manuel Buch y Ramón Corona, sentaron las bases del primer club de automovilistas en México, el cual tendría como objetivos principales “promover el ‘sport del automovilismo’ en el país y desarrollar el interés de las autoridades y particulares para mejorar los caminos de la ciudad y sus alrededores” (Garrido Asperó, 2015: 111), paradójico, dada su semilla clasista.

Sin embargo, el primer auto club, asociación de la sociedad civil instituida y estructurada para perseguir objetivos como los establecidos por Pablo Escandón, Manuel Limantour y compañía, llegaría en 1903, con la fundación del Automóvil Club de México, presidido por José Yves Limantour (Garrido Asperó, 2015); a esta primera organización le sucedió en 1908 por el Automóvil Club de Chapultepec, fincado en la actual Casa del Lago, y que contaba con la dirección de Fernando Pimentel y Fagoaga, Rafael Bernal, José Hilario Elguero, Javier Algara, C. Gordon Patterson, José de Jesús Pliego, José W. Landa y Escandón, Óscar Braniff, Gabriel Fernández Somellera y el ministro de Hacienda Limantour (Garrido Asperó, 2015: 113). El club se vería obligado a dejar Chapultepec en 1915 dado que no cumplió con las cuotas de arrendamiento y mantenimiento del lote que le había cedido el gobierno al momento de su constitución, por lo que la Secretaría de Gobernación había decidido dar por terminado el contrato (Garrido Asperó, 2015: 114).

De esta manera, las carreras automovilísticas organizadas en México dependieron mayormente de estas asociaciones, que se multiplicaron durante

las primeras décadas del siglo XX, formando a lo largo del país múltiples clubes, de entre los cuales se pueden destacar el Club Radio Volante, Asociación Nacional Automovilística (ANA), Automóvil Club de México, Scudería Azteca, Club Automovilístico Francés, Club San Borja, Rally Automóvil Club, Club Automovilístico de Puebla, Club Automovilístico de Morelia, Club Automovilístico de León, Automóvil Club de Monterrey, Automóvil Club de Guadalajara, Automóvil Club de Aguascalientes, Automóvil Club de Zacatecas, Club Quelonios, Lindavista Automóvil Club, entre muchos otros (Covarrubias, 2015; Garrido Asperó, 2015). Algunas de éstas no tardaron mucho en plantear la construcción de pistas profesionales, emulando nuevamente a sus contrapartes extranjeras; así, por ejemplo, lo hizo la Sociedad Automovilista Mexicana, fincada en Jalisco (Garrido Asperó, 2015). Por otra parte, la popularización de las competencias automovilísticas se vio reforzada gracias a la prensa que cubría estos, aún, extraordinarios acontecimientos. Poco después de creadas los primeros clubes automovilísticos, surge el primer medio especializado: la revista *El Automóvil en México*; al mismo tiempo, periódicos como *El Imparcial* incluso organizaron eventos en diferentes ocasiones (Garrido Asperó, 2015: 115). El surgimiento de periodismo especializado en la cobertura de estos y otros eventos deportivos fue el primer paso para la creación de la “mitología” alrededor de los participantes de estos aún singulares eventos.

La falta de infraestructura especializada hizo que los escenarios más frecuentes para estas competencias fueran caminos rurales, aeropuertos, hipódromos y campos abiertos (Clío TV/Televisa, 2010). Precisamente las primeras carreras automovilísticas fueron celebradas bajo este formato y en diferentes escenarios alrededor de 1907, como los hipódromos de Peralvillo y la Condesa y los circuitos Guadalajara-Chapala-Atequiza, México-Puebla, México-Toluca y México-Guadalajara, entre otros (Garrido Asperó, 2015). Las carreras a campo traviesa, de una ciudad a otra ponían a prueba la resistencia de máquinas y pilotos permitieron, a la larga, la celebración de La Carrera Panamericana, así como otras carreras de larga distancia, pues los escenarios rústicos resultaron una atracción para los competidores extranjeros, que ya experimentaban la mudanza de las competencias automovilísticas a los autódromos, en un camino de racionalización del deporte motor, prueba de ello fue la celebración de una

carrera en el Circuito Chapultepec, en la Ciudad de México, en 1913 (Garrido Asperó, 2015).

El inicio de la Revolución Mexicana suspendió temporalmente buena parte de la actividad automovilística en el país, al igual que muchos otros aspectos de la vida cotidiana (Clío TV/Televisa, 2010). Sin embargo, publicaciones como *El Automóvil en México* y *El Imparcial* siguieron organizando algunas competencias durante el periodo armado, “con las que la élite pretendía mostrar que la lucha armada no alteraba la vida social y la conducción del gobierno” (Garrido Asperó, 2015: 119). Poco a poco, y de la mano de la ampliación de la infraestructura carretera nacional, así como de la recuperación de capital en los grupos empresariales nacionales empoderados por las nuevas políticas económicas posrevolucionarias, la actividad automovilística retomó impulso, extendiéndose lentamente por todo el territorio nacional.

Las carreras de autos se convirtieron en otro factor importante para la expansión del esquema modernizador protagonizado por el automóvil, dada la cercanía entre la industria y el deporte motor mediada por la innovación tecnológica. Al final, el automovilismo deportivo, de la misma manera en que pasó con el deporte en general, se convertiría por su parte en una expresión que conjunta los procesos antes mencionados. Más temprano que otros deportes, las carreras de autos desarrollan el sentido empresarial que acompañó a su propaganda y consolidación institucional a través de los patrocinios deportivos colocados tanto en automóviles como a lo largo de las rutas de competencia (Garrido Asperó, 2015). “Otra estrategia comercial fue que algunas compañías del ramo ofrecieran premios a los ganadores siempre y cuando los automóviles usaran sus productos” (Garrido Asperó, 2015: 120). Estas transformaciones dieron otro impulso a las carreras de automóviles, pues muchos de sus participantes adquirieron un nuevo aliciente: “las ganancias económicas que podían obtener de ellas y de las diversas industrias que debían acompañar al automóvil” (Garrido Asperó, 2015: 121).

Después de la Revolución Mexicana, la actividad automovilística en el país bajó, organizándose carreras aisladas algunas veces al año, con una menor integración que la lograda hasta antes del conflicto armado. Sin embargo, destacaron las carreras denominadas como “Mecánica Nacional”, competencias

donde se ponían a prueba las habilidades de los ingenieros mexicanos, los cuales presentaban autos modificados, con un coste de operación mucho menor que el de los modelos que se comercializaban en ese momento. Aquí es donde hacen su aparición máquinas y personajes muy importantes para el deporte motor mexicano de la segunda mitad de siglo como el Van Beuren No. 2, de Fred Van Beuren¹⁰; el LT Especial, de Juan Lerdo de Tejada; el Cabrero Especial, de Alfredo Cabrero; el Solana Especial, de José Antonio¹¹ y Javier Solana; el PMV, de Cesare Vigna (Covarrubias, 2015), entre muchos otros. A través de la Mecánica Nacional, las ascendientes clases medias fueron incursionando en el automovilismo deportivo, extendiendo su popularidad en un ritmo parecido al visto en los primeros años de su existencia. Ello influyó en la organización de eventos cada vez más grandes, como La Carrera Panamericana y la Primera y Única Carrera Nacional de Locutores¹² (Covarrubias, 2015), así como la posterior institucionalización del deporte motor mexicano a través de un organismo federado (la Federación de Automovilismo Deportivo Mexicano), que reunía a los clubes de pista del país. De esta manera, se fue incrementando el gusto por las carreras de autos en todo el país (Medina, 2017).

La Carrera Panamericana, entonces, representó la consolidación institucional del deporte motor mexicano, dado el tamaño de la organización y el interés que despertó en los sectores que tenían posibilidades de practicar el automovilismo deportivo en México. Su celebración, básicamente, se posibilitó por la presencia de dos fenómenos, por una parte, la expansión y fortalecimiento de la sociedad civil, por otra, la inclusión de círculos burgueses en los gobiernos federales, que promovieron actividades de ocio en los programas de bienestar aplicados principalmente para el crecimiento del deporte y el turismo. Así, esta competencia pudo consolidarse dentro del escenario deportivo mexicano y ser la base de organización de nuevas competencias, además de impulsar más

¹⁰ Estadounidense, mult campeón en pistas nacionales, dirigió algunos clubes automovilísticos y también fue director de escrutinio en el Gran Premio de México entre 1962 y 1970 (Scudería Hermanos Rodríguez, 2007: 1).

¹¹ Competidor habitual de las competencias nacionales celebradas en los años 40, 50 y 60; padre de Moisés y Hernán Solana, también pilotos (Scudería Hermanos Rodríguez, 2007: 1).

¹² Organizada por la Asociación Nacional de Locutores, cuya ruta comprendía el camino de Acapulco a Veracruz, visto el éxito de la primera edición de La Carrera Panamericana. A partir de estos antecedentes, se expandió el automovilismo deportivo practicado en la red de caminos y carreteras, pues aún faltaba mucha infraestructura especializada.

adelante la construcción de una pista de carreras profesional en la capital del país al final de la década de los años 50.

El presente capítulo se divide en tres apartados, divididos de manera en que se aprovecha del relato que la comunidad automovilística ha tejido alrededor de la historia de la Panamericana, y al cual suma el análisis de los procesos sociales que pueden observarse dentro de dicha competencia.

Así, el primer apartado parte de la culminación de la construcción de la Carretera Panamericana y la organización de La Carrera Panamericana durante 1950, ambos como obras significadoras del proceso de modernización emprendido por los gobiernos posrevolucionarios, y particularmente de la administración alemanista, apoyados en la naciente burguesía nacional. En este primer episodio histórico se puede observar también la acción de las corporaciones políticas y sociales que también fueron tomando forma a lo largo de la década, siendo la base que otorgaba la fuerza de trabajo necesaria para la consecución de los objetivos modernizadores trazados por las élites políticas y económicas.

El segundo apartado comprende las ediciones entre 1951 y 1953, mismas que representan la consolidación de la competencia dentro de la comunidad automovilística nacional e internacional, donde también se mostraron con mayor fuerza otros procesos y elementos característicos. Estos se relacionan con la constitución de identidades nacionales y colectivas; las primeras, necesarias en este momento histórico para consolidar la unidad política y el proyecto de Estado-Nación bajo ideales estáticos (Aguilar Camín, en Aguilar Camín, et. al, 1983), defendidos a ultranza por los grupos que sobrevivieron a la Revolución Mexicana y que transformaron estas discursivas nacionalistas en las cuales siguieron existiendo grupos marginados. La construcción de identidades colectivas, por su parte, se nutre de nuevas significaciones nacidas de una nueva noción del individuo moderno masculinizado, así como de la nación mexicana, cuya reproducción social encuentra un nicho en los medios de comunicación. De la misma manera, el relato social que se va construyendo alrededor de La Carrera Panamericana pone en evidencia el fenómeno moderno de construcción social del riesgo y los conflictos surgidos en su interacción con las formas tradicionales que imperaban hasta el momento en la sociedad mexicana.

El último apartado cierra con la edición de 1954 y la cancelación del evento en 1955, donde se observa la continuidad del proyecto, pero que, derivado de las tensiones generadas con otros sectores de la sociedad civil, se ve truncado repentinamente por decisión del gobierno de Adolfo Ruiz Cortines. Éstas se sintetizan como un fenómeno de rompimiento total con las formas tradicionales, que activa los mecanismos de defensa de una sociedad que aún conserva buena parte de su carácter comunitario. El cese de La Carrera Panamericana, también obedece a una transformación del circuito deportivo mexicano, que: 1) busca la masificación de la práctica deportiva, de acuerdo con la naciente política deportiva, 2) se alinea con los intereses económicos de los empresarios mexicanos que cuentan con los recursos para la promoción del deporte profesional y, 3) se ve alcanzado por el auge del movimiento olímpico y el crecimiento del fútbol soccer como nuevos paradigmas del deporte profesional y el deporte espectáculo.

De esta manera, se puede ver en síntesis a La Carrera Panamericana como el producto de la interacción entre los elementos tradicionales y modernos que constituyen en yuxtaposición a la sociedad mexicana, expresados en un discurso, a veces en contradicción, otras en complementación y que constituye también una nueva colectividad nacional que está en concordancia con el proyecto político y económico del Estado-Nación, tomando el uso del automóvil como uno de los polos del desarrollo nacional, caracterizado como una doble integración tanto al interior como al exterior, pero paradójicamente excluyente.

Al mismo tiempo, se puede observar un proceso de construcción discursiva de los pilotos mexicanos que participaron en la Panamericana, donde se integra la concepción del cuerpo masculino como instrumento de dominación racional sobre la máquina y la naturaleza, así como uno de naturaleza identitaria, portadora de los ideales que cohesionaban a los grupos sociales de los cuales abreva la práctica del automovilismo deportivo en México y con los cuales se explican el mundo social en el que actúan. Desde esta trinchera, el evento se conformó como uno de los pilares que reforzaron el proceso de (re)construcción de la identidad nacional, puesto que parte de las narrativas alrededor del varón mexicano se reprodujeron en los mitos que rodearon a los pilotos panamericanos y su búsqueda por demostrar el poderío de la sociedad mexicana. En suma, la

Panamericana es el reflejo de un proyecto colectivo de nación donde los elementos de la sociedad que se involucraron obtuvieron un lugar propio dentro del proyecto modernizador del país, tal cual se observó en otros procesos posteriores.

3.1 Una justa cabaleresca y fraternal...¹³ (1950).

La segunda mitad del siglo XX en México estuvo marcada por la consolidación de los logros del modelo estabilizador. El sostenido crecimiento económico y la dinamización de la población fueron las bases de legitimidad de un régimen político enfocado en consolidar la paz social. Asimismo, el crecimiento demográfico, la industrialización y la urbanización fueron otros procesos que transformaron el ritmo de la vida diaria en la sociedad mexicana. Las políticas públicas se enfocaron, a partir de este momento, en adecuar el desarrollo del país con los modelos estabilizadores ya emprendidos por otros países. Imágenes de las promesas de la modernidad llenaban el imaginario colectivo, mientras las narrativas emanadas de los medios de comunicación magnificaban los avances y minimizaban los retrocesos.

Dichas transformaciones trajeron consigo una serie de cambios en prácticamente todos los aspectos de la vida cotidiana de los mexicanos. Nuevos mecanismos de movilidad social, adicionados a los esquemas de bienestar social promovidos por el gobierno federal, la introducción de nuevas tecnologías para casi todas las áreas de la vida humana, el ensanchamiento de la matrícula universitaria, la introducción y desarrollo de ideales democráticos en la sociedad civil, pero sobre todo, la consolidación de las ideas que fundamentaron las características de todo lo que puede ser considerado “mexicano”, fueron procesos cuyos cursos se vieron afectados por las nuevas reglas y estructuras de la economía mexicana, introduciendo en la sociedad mexicana nuevos elementos que habrían de interiorizarse para poder expresarse en sus instituciones. El deporte, tanto profesional como amateur fue, precisamente, una de estas expresiones.

Las obras de ingeniería también ocuparon un espacio en la dimensión simbólica de la modernidad mexicana, especialmente a partir del sexenio de Miguel Alemán (Canal 22, 2015). De entre este tipo de proyectos, quizá uno de los más importantes fue el de la Carretera Panamericana, un camino transcontinental proyectado desde 1936 (Gruel Sánchez, 2017), cuyo objetivo era la integración terrestre de América, en concordancia con los objetivos del panamericanismo

¹³ Agustín García López, durante su discurso con el que daba inicio a La Carrera Panamericana el 5 de mayo de 1950 (Excélsior, 6 de mayo de 1950, p. 1).

estadounidense (Gruel Sánchez, 2017). El proyecto, impulsado principalmente por Estados Unidos, formó parte de una estrategia económica para el desarrollo de la región, así como de una estrategia militar para la defensa en caso de desatarse una guerra con la Unión Soviética. Para la fase a realizar en México, uno de los aliados políticos más importantes de Estados Unidos, la conclusión exitosa del trayecto, uno de los primeros en ser terminadas de entre los países involucrados (Hernández Padilla, 2014), se significó como una muestra del desarrollo económico, la voluntad política y el potencial que la sociedad mexicana había alcanzado en las últimas décadas:

(...) Considero que el camino [la Carretera Panamericana] es una obra maravillosa, desde el punto de vista técnico. Construir carreteras de este tipo, en un país como México, lleno de selvas y cordilleras, supone una dificultad casi insuperable, pero superada por los expertos mexicanos en construcción de caminos. Esta flamante carretera es un honor para el Gobierno y para el pueblo de esta próspera nación (Entrevista a Piero Taruffi, ESTO, 4 de mayo de 1950, p. 11).

Además de la superación de retos técnicos, la conclusión de la Carretera Panamericana significaba para la administración alemanista un hito en la integración política y económica de los centros poblacionales del país, es decir, un paso dentro del amplio proyecto modernizador (Freeman, 2011); como lo expresa Agustín García López, entonces secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, la nueva carretera cristalizaba un compromiso entre el pueblo y su gobierno:

Las grandes riquezas agrícolas, ganaderas, mineras, forestales, etc., estancadas antes en los centros de producción, por la falta de vías de comunicación, podrán circular ahora de frontera a frontera, y llegar fácilmente a los centros de consumo nacionales y extranjeros. (...)

(...) Todo el pueblo mexicano está compenetrado de la trascendencia de este camino en lo que respecta a su desenvolvimiento económico, social y político (ESTO, 5 de mayo de 1950, p. 10).

La construcción de la Carretera Panamericana también se comunicaba como una forma de integrar al país a un movimiento internacional de modernización. Con ella, México no sólo demostraba su avance como sociedad dentro de los cánones racionales del siglo, sino que también exige su legítimo lugar dentro de la modernidad como valioso elemento, según se manifiesta en los medios el día de arranque de La Carrera Panamericana:

Corresponden a México el orgullo y el privilegio, enmarcados en la satisfacción del deber cumplido, de preinaugurar en este histórico día, los 3,440 kilómetros del importantísimo eslabón en la unión nacional y continental, que es la hermosa y bien trazada Carretera Panamericana. (...)

México ha podido cumplir el compromiso que adquiriera y al hacer oportuna entrega de su valiosísima aportación al mayor acercamiento espiritual y material de los pueblos al Norte y al Sur de sus fronteras, ofrece una limpia y clara lección a los demás países del planeta: su estricto sentido del deber y el ambiente de orden, paz y trabajo que preside la vida nacional, hicieron factible esta grandiosa empresa, en la que no estaba empeñada únicamente el buen nombre de su Gobierno, sino el prestigio de la nación.

Hoy es día de fiesta para todos los buenos mexicanos, porque esta Sección de la Carretera Panamericana es esfuerzo y obra de técnicos y trabajadores hermanos; su trazo maravilloso, que la coloca a la altura de los mejores caminos de América y Europa, empieza a ser objeto, merecidamente, de encendidos elogios. Es día de fiesta, además, porque desde esta fecha el Norte y el Sur de la República inician una nueva convivencia, en todos los órdenes, gracias al puente colosal que une los dos extremos geográficos. (ESTO, 5 de mayo de 1950, p. 14)

El orgullo que invadía a las élites mexicanas por la conclusión de la Carretera Panamericana era tal que se propuso la celebración de una carrera de automóviles que cruzara el territorio nacional; organizar una carrera fue una idea sorpresiva, aunque no del todo fuera de lugar si se considera que los organizadores y promotores del evento deportivo lograron articularla como parte del proyecto político y económico que la administración de Miguel Alemán ya tenía en marcha. Esto último logra reflejarse en una carta enviada por Agustín García López a el General Ignacio Beteta, y en donde se empieza a gestar el discurso fundacional de La Carrera Panamericana:

El señor Presidente de la República, Lic. Don Miguel Alemán ha tenido a bien acordar se celebre una Carrera Automovilística de El Ocotil, Chis. sobre la frontera de Guatemala a Ciudad Juárez, Chih., tan pronto como se abra oficialmente al tránsito dicha ruta lo que ocurrirá probablemente en abril de 1950.

Este magno evento deportivo tiene como principal finalidad dar a conocer en México y en todo el mundo el hecho de que nuestro País ha terminado el sector Mexicano de la Carretera Interamericana, no sólo de acuerdo con el proyecto inicial de una ruta principal al norte de la Ciudad de México, sino con una doble ruta que forman la carretera México-Laredo y México-Juárez, lo cual ofrece aparte de nuevas oportunidades de recreo al turismo nacional e internacional, motivos de desarrollo económico y social en el interior de nuestro país, de consecuencias incalculables. [sic] (Amigos del Automóvil, 1987: 9)

La competencia fue promovida por el Club Roda¹⁴; se instituyó un patronato que fungía como comité organizador, teniendo como presidente honorario al propio

¹⁴ El Club Automovilístico Roda nació, como muchas otras organizaciones cívico-deportivas, a partir de un grupo de aficionados al automovilismo deportivo, que se propusieron impulsar la actividad automovilística en el país, a partir principalmente de la organización de competencias de velocidad. Muchos de los eventos organizados por el Club Roda alcanzaron gran

presidente Miguel Alemán, y a Agustín García López como presidente, así como a Carlos Novoa como vicepresidente y tesorero, Rómulo O'Farill Jr como vocal y una extensa lista de miembros, en donde figuraban Adolfo Ruiz Cortines, Manuel Tello, Fernando Casas Alemán, Gral. Francisco Grajales, Eduardo Vasconcelos, Carlos Betancourt, Alfredo del Mazo, Vicente Aguirre del Castillo, Eduardo Louque Loyola, José Aguilar y Maya, Jesús González Gallo, José Rodríguez Flores, Leobardo Reynoso, José Ramón Valdés, Fernando Foglio Miramontes, Walter Thurston, Adolfo Monsanto, Senador Antonio Bermúdez, Pedro Chapa, Guillermo Guajardo Davis, Mariano Suárez, Dr. Luis de la Rosa, Martín Ruiz, Miguel Lanz Duret, Gilberto Ibarra, Rómulo O'Farrill, Aarón Sáenz, Clemente Serna Martínez, Dr. Enrique Ruiz Hurtado y Alejandro Quijano (Asociación Nacional Automovilística, 1954). La organización logró el patrocinio de 11 gobiernos estatales, además del federal, constructoras de autos y una llantera nacional (Hernández Padilla, 2014) para las maniobras logísticas, facilidades aduanales y fiscales, además de una atractiva bolsa de premios en efectivo con la que se trató de convocar a una mayor cantidad de pilotos, pues, a pesar de que ya se organizaban carreras de automóviles con regularidad, la práctica del automovilismo aún no se había extendido lo suficiente.

En términos generales, la actividad deportiva en México ya tenía un largo recorrido proveniente de la primera mitad del siglo XX y mucho antes, en el caso de algunas disciplinas deportivas; durante estos años, el deporte mexicano vivió un proceso de masificación y expansión gracias a las nuevas políticas públicas desarrolladas como parte del Estado de bienestar, las cuales estaban enfocadas en el crecimiento de la inversión pública en materia de infraestructura deportiva. Así, se incluyó al deporte en los esquemas conceptuales que definían las condiciones de bienestar social y que, por consecuencia, guiaban las acciones de programas y políticas públicas, enfocadas ahora en el deporte masivo. Asimismo, es importante resaltar la institucionalización del deporte, que ya

importancia dentro del medio y popularidad entre propios y extraños, a tal grado que varios tuvieron que suspenderse debido a que la cantidad de asistentes sobrepasaba la capacidad logística de los espacios y cuerpos organizativos y de seguridad involucrados. De entre estos, el evento más destacado fue el Circuito Avándaro, uno de los más importantes en el calendario automovilístico nacional, cancelado en 1969 a raíz del accidente mortal de Moisés Solana en el Hill Climb Avándaro (también conocido como Hill Climb Valle de Bravo-Boscheneve) y revivido en 1971, renombrado como Festival Rock y Ruedas de Avándaro.

llevaba un par de décadas de desarrollo si se considera como principales antecedentes la creación del Comité Olímpico Mexicano, formalizado en 1923 y de la Confederación Deportiva Mexicana, nacida en 1933, órganos rectores y representativos del deporte mexicano a nivel amateur y profesional e importantes gestores ante el Estado mexicano, un proceso que, como en otros países de América Latina, dotaría a la actividad deportiva de conexión directa con la identidad nacional (Archetti, 2001).

Los deportistas profesionales empezaron a ganar prestigio entre la sociedad a medida que sus actividades les permitían sostener niveles de vida aspiracionales para la gran mayoría de la población (Archetti, 2001). De la misma manera, a través de las narrativas reproducidas por la mayoría de los involucrados en el fenómeno deportivo, se puede dar cuenta de cómo los atletas mexicanos comenzaron a encarnar a través de sus cuerpos y sus movimientos dentro de los terrenos de juego, discursos que rompían con algunos tradicionalismos, acercándose cada vez más a la modernidad de la posguerra. Al mismo tiempo, las oportunidades de salir del país a través de las competencias deportivas, les convertían en una suerte de embajadores de la cultura mexicana ante el mundo, lo que abrió una nueva narrativa de carácter nacionalista que los acompañaría a partir de ese momento.

En estos años, las carreras de automóviles en México y América Latina se convirtieron en eventos de promoción estatal, donde además se afianzaban las ideas de unidad e identidad nacional: “los autos recorrían el territorio nacional y al hacerlo no solo lo descubrían sino que permitían la apropiación concreta de ese paisaje por parte de las máquinas, sus pilotos y sus públicos” (Archetti, 2001: 70), en una suerte de colonización simbólica de un espacio antes desierto e inhóspito (Gruel Sánchez, 2017) a través del turismo y que generaba un vínculo afectivo muy poderoso en el colectivo, “que veía llegar hasta la misma puerta de su casa a sus ídolos con sus autos y equipos: espectáculo masivo y de integración nacional” (Emilozzi, en Archetti, 2001: 75). Ello, junto con la integración política y económica a través de los transportes y los discursos reproducidos en los medios de comunicación, fomentaron la creación de un imaginario nacional que iba integrando diferentes significaciones. Por otro lado, particularmente las carreras de larga distancia como La Carrera Panamericana,

se volvían un escaparate para las nuevas actividades de ocio, así como atractivos espacios de promoción para los empresarios y algunos medios de comunicación. “Estas carreras se hicieron con la idea de atraer turismo por toda la República (...) además de atraer turismo, los automóviles llevaban diferentes publicaciones de comercios, tiendas, etc., que de alguna manera se anunciaban con la carrera” (Amigos del Automóvil, 1988: 14-15).

Si el deporte en este periodo histórico se impregnó de una dimensión propagandística, no es un fenómeno aislado, pues ya desde la exhibición del cuerpo del deportista se puede encontrar un ideal de este, propio de un sector de la sociedad. Esta característica se acentuó con el desarrollo de los medios de comunicación, aparatos ideológicos y económicos amparados por el Estado mexicano (Rubenstein, 2004), que encontraron en la promoción del deporte, la expresión de un proyecto ideológico con el cual coincidían, además de convertirse en una fuente de ingresos extra. Teniendo esto en mente, no resulta extraño el interés de periódicos como ESTO, propiedad de José García Valseca, organizaran los primeros espectáculos deportivos en el país, empezando con carreras ciclistas que cruzaban todo el territorio nacional (Cordero y Torres, en Reed Torres & Ruíz Castañeda, 1998).

En el caso del automovilismo deportivo, es importante recordar que familias como las O’Farrill, Beteta y Azcárraga, promotoras del deporte motor y cercanos a la organización de la Panamericana, también tenían posiciones clave en los medios de comunicación mexicanos, por lo que, quizás en la medida en que les resultó rentable, incrementaron las coberturas mediáticas de las carreras automovilísticas nacionales e internacionales. Probablemente por ello, el evento planteado inicialmente sólo como un recorrido de exhibición terminó convirtiéndose en una competencia de velocidad sin restricciones (Hernández Padilla, 2015).

Como también se ha mencionado, previo a este evento ya se habían organizado con cierta regularidad carreras de automóviles en algunas carreteras del país, así como en algunas zonas de ciudades como México, Guadalajara y Monterrey, sin embargo, la verdad es que el automovilismo deportivo aún no se había podido extender lo suficiente como disciplina deportiva, mucho menos como para figurar en el escenario internacional. Por ello, y ante el temor de no convocar a una

cantidad de participantes que asegurara el espectáculo, se lanzó la invitación a competidores extranjeros, mediante la Secretaría de Relaciones Exteriores; además se recurrió a patrocinar competidores con los recursos de diferentes entidades públicas (Hernández Padilla, 2014). De esta manera, se inscribió el Coche México, con el número 9 de Rodolfo Castañeda que contaba con el patrocinio del gobierno federal; además, también se inscribieron los autos 23, de José Sánchez Ruiz patrocinado por el gobierno de San Luis Potosí; el 24 de Ireneo Rojas, por el gobierno de Nuevo León; el 32 de Olegario Pérez, por el gobierno de Morelos; el 33 de Salvador Santoy, por el gobierno de Querétaro; el 34 de Octavio Anza Esquivel, por el gobierno de Chiapas; el 35 de Javier Razo Maciel¹⁵, por el gobierno de Zacatecas; el 57 de Alfonso Verdugo Quirez, por el gobierno del Territorio Norte de Baja California; el 62 de Carlos Gustavo Mass, por el gobierno de Chihuahua; el 69 por el gobierno de Tamaulipas¹⁶; el 77 de Jesús Alosi, por el gobierno del Estado de México; el 83 de Leonel Núñez, por el gobierno de Durango; el 85 de Gustavo Ladewing, por el gobierno del Territorio de Quintana Roo; el 94 de Fernando Gallardo, por la Universidad Nacional Autónoma de México; el 99 de Marano Gómez, por el gobierno de Puebla; el 100 de Félix Cerda Loza, por el gobierno de Michoacán; el 106 de Arturo Bretón, por el gobierno de Veracruz; el 119 de Emilio Portes Medina, por el Pentatlón Universitario; y el 125 de Manuel Lomelí Martínez, por el gobierno de Campeche (Hernández Padilla, 2014). Cada uno de estos autos se promocionaría como portador de valores y cualidades características de lo nacional y lo regional.

El Coche México, piloteado por Rodolfo Castañeda, es una muestra del carácter comunitario, corporativo de la sociedad mexicana que está emprendiendo el proyecto de La Carrera Panamericana. Castañeda Galarza, tenía una larga trayectoria como chofer carguero y de autobuses, no siendo secreta su afición por el deporte motor, fue seleccionado como piloto del auto que representaría oficialmente al país en la Panamericana mientras se desempeñaba como Jefe de Ayudantes de la Secretaría Particular de la Presidencia (ESTO, 1950). Por supuesto, la selección del perfil no fue aleatoria, puesto que Castañeda

¹⁵ Varias veces campeón nacional en la década de los años 50. Impuso récord en la etapa México-Puebla durante la edición 1950 de La Carrera Panamericana (Scudería Hermanos Rodríguez, 2007: 1)

¹⁶ El auto fue inscrito formalmente, pero no participó en la carrera.

incorporaba en su persona valores fundacionales de la modernidad mexicana: el trabajo, el ascenso social impulsado por el esfuerzo y el sacrificio individual, el servicio y el sentido de comunidad política, investido en el aparato burocrático presidencial, promovido desde las élites. Todo ello se cristaliza en el discurso del piloto:

Cuando se me hizo el anuncio de que a mi cargo estaría el coche 'México', ¡mi emoción no reconoció límites! Tener la representación automovilística mexicana, en forma oficial, ¡era y es un gran honor! A la vez que un compromiso que por fortuna he sabido reconocer y aceptar desde el primer momento. (...)

Mi papel es sumamente delicado y de enorme responsabilidad. Como buen mexicano, me considero en la obligación - ¡esta es la palabra! - de ganar. Lo cual no quiere decir que la derrota esté fuera de mi alcance. Lo importante en todo caso, es pelear con honor. Perdiendo y ganando, el honor es lo primero. (...)

(...) Sé que la pelea será sumamente reñida, dadas la cantidad y la calidad de los que concursan. Del extranjero nos han llegado formidables 'ases', para los que ninguna clase de terreno puede tener secretos. Creo que tendremos en ellos a los rivales a vencer... (...)

(...) para mi, la mayor recompensa la he recibido por adelantado. Sí, creo que el más fabuloso de los premios, ¡palidecería junto a la distinción de que me considero objeto, al haber sido nombrado para el carro 'México'! (...)

¡Haremos todo lo humanamente posible con tal de ganar! Nada nos arredra, conscientes de que el país entero confía en nosotros. Nuestra voluntad, nuestro corazón y nuestra mente están al servicio de este noble y patriótico propósito. ¡Que la suerte nos acompañe! (ESTO, 2 de mayo de 1950: p. 25 & 30)

Finalmente, el 5 de mayo de 1950, arrancó en Ciudad Juárez la primera edición de La Carrera Panamericana (Hernández Padilla, 2014), inaugurando virtualmente la Carretera Panamericana¹⁷ (ESTO, 1950). La competencia cruzó en su recorrido las localidades más importantes del país: Ciudad Juárez, Chihuahua, Parral, Durango, León, México, Puebla, Oaxaca, Tuxtla Gutiérrez y Ciudad Cuauhtémoc¹⁸, cubriendo 3436 kilómetros en total (Amigos del Automóvil, 1988). En la ceremonia de inauguración estuvieron presentes el entonces gobernador de Chihuahua, Foglio Miramontes, Guillermo Ostos, Oficial Mayor de Gobernación, como representante del presidente Miguel Alemán, Agustín García López, Alfonso García González, gobernador del Territorio Norte de Baja California, Francisco del Río y Cañedo, Director General de la Comisión

¹⁷ Dado que el último tramo de la carretera, de Comitán a El Ocotal (hoy Ciudad Cuauhtémoc), Chiapas, aún no se encontraba completamente pavimentado en el momento de la celebración de La Carrera Panamericana; este tramo se concluiría hacia finales de 1950.

¹⁸ Hasta el 8 de mayo de 1950, llamada El Ocotal.

Nacional de Turismo, embajadores de El Salvador, Colombia, Venezuela, Guatemala, Perú y Estados Unidos, entre otros, además de 50 mil espectadores (El Universal. 1950; ESTO, 1950).

126 autos de los 136 inscritos lograron largar, concluyendo la primera etapa sólo 113 y sellando también, el primero de muchos decesos que definieron la historia de la competencia y que posteriormente habrían de enmarcar su final: Enrique Hachmeister, piloto guatemalteco, volcó su auto a sólo 30 kilómetros de la salida (Hernández Padilla, 2014), sufriendo heridas graves en el cráneo que al final acabarían con su vida mientras se encontraba internado en el Sanatorio Belén de Ciudad Juárez (ESTO, 1950). Mientras, el Coche México, de Rodolfo Castañeda sufrió un par de volcaduras, las cuales terminaron con una fractura de clavícula para el piloto, aunque no se retiró de la competencia (ESTO, 1950), algo que utilizó la prensa para destacar el carácter imbatible de los mexicanos representados en la figura de Castañeda.

Para la celebración de la competencia, se hicieron cortes y cierres de la carretera, así como de las arterias primarias por las cuales pasaba el contingente de competidores, no sin protestas de grupos de transportistas (Covarrubias, 2015). Los caminos eran vigilados por un equipo conformado por 15 mil personas, entre elementos de Policía Federal de Caminos, la Cruz Roja, la Dirección General de Telecomunicaciones y el Ejército Mexicano (ESTO, 1952), el cual, además, se aseguraba de colocar a los espectadores en zonas seguras, garantizaba las rutas de ingreso de vehículos y servicios de emergencia, e impedía el paso de vehículos ajenos a la competencia, animales salvajes o ganado, llegando incluso a sacrificar éstos últimos si se atrevían a cruzar la carretera en horarios de competencia (Hernández Padilla, 2014), “lo que fue muy divulgado con anticipación entre ganaderos y campesinos” (Covarrubias, 2015: 28). Por otra parte, las poblaciones involucradas en la ruta de la Panamericana se aseguraron de “contar con las instalaciones hoteleras suficientes, apoyándose en caso necesario en casas de familias” (Covarrubias, 2015: 28) para poder alojar a los organizadores y a las tripulaciones participantes.

La gente, tanto la que se encontraba en ciudades fuera del paso de La Carrera Panamericana, como en aquellas donde aún no hacía su aparición y las que ya había dejado atrás, también podía seguir el recorrido del contingente de

competidores a través de los periódicos, de entre los cuales se destacó en cobertura el periódico ESTO, principal promotor de los eventos deportivos masivos de ese tiempo. Al mismo tiempo, las estaciones de radio como la XEQ o la XEW, iban relatando los acontecimientos más importantes, haciendo seguimientos muy puntuales a las estrellas internacionales y nacionales; “no era extraño ver casi todos los niveles económicos y sociales con un radio, una lista y un lápiz para poder llevar el registro veraz del paso de los autos” (Covarrubias, 2015: 28)

Imagen 1. Autos 29 de José Antonio Solana y 27 de Alfonso Oviedo accidentados en la salida a Durango. Carrera Panamericana, 1950.



Fuente: Archivo José Alfredo Hernández Padilla¹⁹.

Sin embargo, el espectáculo más impresionante, probablemente se encontraba en los arcos de meta, que señalaban el fin de cada una de las etapas en que se fragmentaba la competencia, según el nostálgico relato de años posteriores “la gente viajaba a las diferentes metas para ver la llegada de sus favoritos, así como también la salida y todo este conjunto formaba una especie de fiesta nacional que todavía muchos recuerdan” (Amigos del Automóvil, 1988: 15).

¹⁹ Agradezco a José Alfredo Hernández Padilla su valiosa ayuda para el desarrollo de esta investigación, así como por otorgar su permiso para utilizar las imágenes que ilustran el presente texto.

Después de 6 días de competencia, el contingente, ahora conformado por 47 autos, llegó a Ciudad Cuauhtémoc el 10 de mayo de 1950. El ganador fue el estadounidense Hersel McGriff y su copiloto Ray Elliot, quienes completaron el recorrido en 27 horas, 34 minutos y 25 segundos. La actriz Jacqueline Evans, única mujer en competir en las cinco ediciones de La Carrera Panamericana, concluyó su primera participación clasificándose en el lugar 37. Mientras, el mejor mexicano fue Luis Leal Solares²⁰, junto con su copiloto Dámaso de la Concha, logrando el 7° sitio general; el celebrado Coche México de Rodolfo Castañeda concluyó en el sitio 26 (Hernández Padilla, 2014), a pesar de varios accidentes, un hecho que la prensa especializada utilizó como muestra del carácter mexicano, imbatible ante la adversidad:

‘El carro número nueve’ bien puede ver el título de la bella y sentimental historia de dos hombres, un coche y una meta. Una historia real de dos varoniles corazones, un jadeante motor y un ambicionado ideal. La epopeya - ¡cómo no lo va a ser! – ha conmovido las fibras más sensibles de los mexicanos. No es que otros coches no se hayan destrozado también en la magna carrera, es que el ‘México’, fue de los primeros en sufrir averías, a pesar de las cuales decidió desde luego continuar participando.

Rodolfo Castañeda sabe, como todos, que no llegará primero, pero que su entusiasmo y patriotismo le ha impuesto llegar, así sea con cuatro ‘rines’, el ‘chasis’ y el ‘volante’. Todo lo accesorio lo habrá perdido en la jornada, parabrisas, salpicaderas y carrocería. Pero lo importante, lo que cuenta en el heroísmo desinteresado, así en la guerra como en el deporte, es la determinación de realizar el propósito. Por este empeño, por este luchar contra la mala suerte, se ha llamado al coche de los colores patrios, un símbolo. (...)

No podemos aun valorizar la hazaña del ‘México’ que implica además del cumplimiento con el honor, el de salir adelante en la palabra empeñada. ‘Tengan mucha suerte’, les dijo el licenciado Alemán, antes de que partieran. Esas solas palabras implicaban el mejor estímulo. Querían decir ‘Sepan cumplir’ y quienes conocemos a Castañeda sabemos que es muchacho de vergüenza, vergüenza que le importa más que la vida, como debe ser.

Amigo ¿cómo no va uno a creer en México -a pesar de lo negativo- cuando surgen gentes como ésta? (...)

Pero acuérdesese amigo, que lo importante es llegar a la meta, como símbolo y como realidad. (ESTO, 10 de mayo de 1950, p. 8).

En el imaginario tejido alrededor del “Coche México” no sólo se plasman las supuestas cualidades que poseen todos los mexicanos, se convierte también en

²⁰ Destacado competidor habitual de La Carrera Panamericana, además de otras competiciones nacionales (Scuderia Hermanos Rodríguez, 2007: 1).

una suerte de ejemplo de vida ante la adversidad, volviéndose parte del culto al esfuerzo individual, aunque aún basado en cierta noción de colectividad. A través de los medios de comunicación se empieza a gestar una mitología deportiva en torno a La Carrera Panamericana, muchas veces reforzada por las autopercepciones de sus participantes, también plasmadas gracias a la prensa. Los personajes que componen este relato mitológico sirven como arquetipos que guían el desarrollo tanto de los individuos como de los colectivos que los siguen. El individuo que construyen se caracteriza por tener varias dimensiones, distinguibles en momentos específicos de la vida social, pero sin una estructura común, lo que deriva en contradicciones. Mientras el piloto de carreras era visto como alguien frío, calculador (y contradictoriamente, temerario), el mexicano por excelencia debía ser aguerrido, pasional y valiente.

Asimismo, desde el punto de vista extranjero, se reforzaban las ideas acerca de un proyecto modernizador que entra triunfante al domar todos los elementos “salvajes” que persisten en México. En 1950, Piero Taruffi escribe algunas de sus impresiones sobre La Carrera Panamericana y México, luego de su participación en el evento automotriz:

Y esto es tanto más sorprendente y digno de consideración cuanto que México no es un país que tenga una tradición deportiva automovilística. A excepción de la carrera de la Ciudad de México a Puebla que se inició el día de Navidad de 1908 y de otras manifestaciones de carácter nacional, este país ha debutado como organizador en el campo internacional en 1950, con la realización por primera vez de esta gran Carrera Panamericana

(...) Y tanto esta carretera está bien construida desde el punto de vista automovilístico, con raras curvas de radio pequeño y todas con inclinaciones graduadas, que quien la transita en una carrera como nosotros lo hemos hecho, no advierte casi al atravesar zonas así obstaculizadas [por la orografía del territorio], pues parece a veces como si se volara en un avión.

Es justo el orgullo de los mexicanos por la terminación de esta carretera y su inauguración no podía tener mejor bautismo que una carrera de automóviles. (Amigos del Automóvil, 1988: 38)

Dentro de esta “épica modernizadora” encarnada en el discurso del piloto italiano, también destaca una imagen mitológica sobre México, como una síntesis particular entre lo tradicional y lo moderno, no sabemos si visto como una característica de un país en transición, o más bien derivado de una visión colonizadora:

Y en toda esta visión y realización técnica deportiva, a quien no es del país lo golpea el tumulto interminable de montañas, la fuerte vegetación extraña e interesante para nosotros. Pequeños y grandes volcanes de nieves eternas como el Popocatépetl.

Altiplanos ligeramente ondulados, en cuya lontananza surgen como torres, cerros de color ocre.

Y en este paisaje extrañamente movido, hace contraste el nativo; de actitud casi hierática, heredada de las antiquísimas civilizaciones azteca y maya. (Amigos del Automóvil, 1988: 39)

Imagen 2. Auto 37 de Bill France y Cutlis Turner, posando junto a público y oficiales de policía. Carrera Panamericana, 1950.



Fuente: Archivo José Alfredo Hernández Padilla.

En un artículo publicitario encargado por Mercedes Benz en años posteriores, se plasma la incredulidad del europeo moderno al enfrentar a un país lejano y cercano al mismo tiempo. Salir victorioso (o al menos vivo) se vuelve en algo más que una proeza deportiva, es ahora una proeza del hombre moderno que hace valer su superioridad ante todo:

Dentro de lo desconocido, un país completamente diferente. Con un pueblo, del cual su idioma uno no domina y del cual su forma de vivir no se tiene ni idea. La carretera cruza por bosques y desierto, corre a través de mega ciudades modernas y asentamientos de indígenas primitivos. ¿Qué tipo de carretera es esta, que se ha escogido para la carrera de autos? (Covarrubias, 2015: 90)

Al finalizar el evento, Agustín García López refuerza en un discurso las ideas modernizadoras expresadas por otros actores. El deporte automovilístico, a través de la Panamericana, sirvió para la contención y el adiestramiento de la dimensión salvaje de la sociedad mexicana. El tamaño de la proeza, por otra parte, se esgrimía como la carta de presentación de México para su entrada a un grupo selecto de naciones que habían logrado de la racionalidad, un modo de vida. Surge el mito del México moderno, metamorfoseado: “eres espectador sumiso y te convertirás en nación vencedora” (Monsiváis, 2013: 223). Así, el funcionario declara a los medios de comunicación:

La Carrera Panamericana México ha terminado venturosamente. Este gran acontecimiento es el fruto de la fe del pueblo en su propia obra y la resultante de la cooperación decidida entre el régimen y los particulares, en un alarde patriótico de unidad nacional -en torno al Presidente Alemán- sin el cual hubiera sido imposible el magno hecho. Sus proyecciones en el prestigio mundial del país y en el progreso económico y cultural de la República, gravarán su huella estimulante en el bienestar de la familia mexicana. (...)

Es motivo de orgullosa satisfacción reconocer el espíritu de orden y acatamiento a la ley, que prevaleció como tónica dominante de la actitud del pueblo durante el desarrollo de la Carrera. A esta actitud se debe que, no obstante la aglomeración de millones de espectadores a lo largo de una pista de 3,440 kilómetros, el número de accidentes que se lamenta alcanzó proporciones reducidas.

La Carrera Panamericana México ha sido el marco en que se han encuadrado las calidades históricas del pueblo mexicano, su capacidad creadora y la fidelidad a su destino. [sic] (ESTO, 12 de mayo de 1950, p. 9)

La celebración de La Carrera Panamericana deja entrever una serie de transformaciones que se están gestando en México durante los años 50, fruto de la industrialización y la transformación del sistema capitalista que en ese momento influye en varias partes del mundo. Las transformaciones en el orden de la reproducción material de las sociedades humanas, incluida la mexicana, se van estructurando en una totalización (Echeverría, 2000), una nueva base nacida de la racionalidad presente ya no sólo en las formas de producción, pues se ha extendido hacia el resto de las dimensiones de la vida cotidiana ajenas al espacio del trabajo. En ella, el automóvil se consolida como uno de los fetiches más importantes de la modernidad capitalista, pues se inserta dentro de los tiempos de trabajo y de ocio. Particularmente en México, este proceso se deviene como un importante diálogo e intercambio con las estructuras

tradicionales preexistentes que, aunque fueron rotas por la modernidad, se mantuvieron como constantes en los procesos socioculturales de mitad de siglo.

Como se advierte desde la propaganda estatal, este proceso tiene una lógica individualizadora, donde se exige a la colectividad su sacrificio para permitir el nacimiento de los nuevos individuos que se integrarán al mundo prometido. Esto teje una especie de dependencia lógica que permite la permanencia de ciertas estructuras tradicionales que constituirán a la modernidad expresada en México, sin contar procesos de resistencia que se podrán advertir en otros frentes, como el surgimiento del riesgo, por ejemplo.

El sacrificio de la colectividad adquiere una dimensión pedagógica; a través del surgimiento del deporte, se encarga de la disciplina del cuerpo, moldeada por estándares objetivos, y en donde “mediante los métodos disciplinarios el poder modelo los cuerpos haciéndolos útiles, dóciles y apropiados para un determinado aparato productivo” (Benítez Larghi, 2011: 976). A través de la aplicación de marcos de medición inamovibles, se moldean individuos de acuerdo con los nuevos valores, los cuales construirán nueva comunidad sólo a partir de su estandarización y no por vínculos orgánicos como en la tradicionalidad.

La producción de individuos, su carácter racional, así como la complejización y diferenciación de la vida social, lleva a éstos a realizar una reorganización de su economía pulsional, caracterizada por el desarrollo de una visión de largo alcance (Benítez Larghi, 2011), es decir, el uso de la previsión, la anticipación y el cálculo como herramientas indispensables para la supervivencia y la interacción con los otros. En la disciplina impuesta por la modernidad se manifiesta la nueva estructura pulsional y se transmite a través de distintas instituciones, entre ellas, el deporte. Así se produce la “civilización” (en su sentido más eliasiano), donde “un sujeto que es a la vez ‘civilizado’, que reprime sus impulsos y posterga la satisfacción de sus pulsiones y, simultáneamente, es vigilado y controlado por un poder que lo individualiza y lo fragmenta modelando sus gestos y movimientos” (Benítez Larghi, 2011: 951).

Considerando todo lo anterior, se puede definir a la modernidad referida en este contexto histórico como el estado material de la sociedad humana internacional luego del cambio estructural en la organización de sus fuerzas productivas; ella

se autorefiere en ideales particularizados por la racionalidad expresa, mientras “se construye en un anhelo natural del espíritu humano por alcanzar una visión del futuro” (Casas Pérez, en Béjar & Rosales, 1999: 135). Se apuesta por la construcción de un mundo nuevo a través de la razón, aunque ello lleve a la pérdida del sentido (Beriain, 1996). Así también, “el ‘nuevo orden’ significa no sólo que la sociedad se diferencia del pasado, sino que se diferencia en sí misma, en subsistemas” (Beriain, 1996: 85). De aquí salta la posibilidad de múltiples procesos interdependientes aparentemente caóticos, así como una estructura procesual que parte de dualidades y que se encamina hacia un escenario caracterizado por polivalencias (Pozas Horcasitas, 2006).

En el proceso modernizador mexicano, que ahora podemos definir como un “movimiento planificado a la cabeza de la cual se encuentra el Estado” (Casas Pérez, en Béjar & Rosales, 1999: 135), y en el cual se sintetizan otros procesos, entre los cuales podríamos incluir la gestación de diferentes identidades, ya sean territoriales, de género, nacionalistas, etcétera, o la expresión de marcos ideológicos que proponían nuevos sentidos a la realidad nacional, particularmente aquella nacida de la Revolución Mexicana. Ahora bien, aunque este proceso sociocultural derive su dirección general del Estado-Nación, sus efectos finales no siempre se encuentran limitados a esta planificación racionalizada. En el caso mexicano, la reflexión puede llevarnos, como se ha empezado a ver, a estructurarla en una naturaleza dual debido a la síntesis hecha entre sus raíces culturales, resultando un cúmulo de procesos socioculturales estructurados también dentro de una dualidad llena de múltiples contradicciones, certidumbres e incertidumbres; en suma, un auténtico laberinto de significaciones que han construido una realidad única en su complejidad.

En este ángulo particular del proceso modernizador (deportivo) vivido en México, es importante destacar la diferenciación mediante medición, del tiempo y el espacio. En él, “la difusión del reloj (y luego la homologación mundial del calendario) permitió alcanzar una medida estandarizada y ‘vacía’ del tiempo desconectándolo de los acontecimientos naturales” (Benítez Larghi, 2011: 953), es decir, de cualquier otro referente que otorgue márgenes de expansión no controlada. La competencia automovilística se mide exclusivamente a través de cantidades físicas que se expresan en números: el contingente Panamericano

no cruzó el país en 6 días, sino que lo hizo en 27 horas, 34 minutos y 25 segundos. La realidad, entonces, se convirtió en un espacio homogéneo, predecible, cognoscible y domesticable, donde aún se sumaría la transformación del individuo como una herramienta de aquel móvil perpetuo llamado progreso.

3.2 Un reto permanente a la muerte...²¹ (1951-1953).

La Carrera Panamericana dejó satisfecho al gobierno mexicano y al comité organizador, el cual se disolvió de cara a 1951; sin embargo, poco después empezaron los intentos para organizar una nueva edición de la competencia, por lo que la Asociación Nacional Automovilística (ANA), liderada por Enrique Martín Moreno²², Rómulo O'Farrill Jr, Antonio Cornejo y el General Ignacio Beteta, tomó el mando de La Carrera Panamericana, aunque ya con menor apoyo gubernamental, lo que incluso complicó las gestiones de los organizadores y los procesos de inscripción de los competidores (Hernández Padilla, 2014). Se modificó el reglamento de la competencia para asegurar la equidad de las máquinas, aumentando los premios económicos para los competidores y registrando el evento ante la Federación Internacional del Automóvil (FIA) (Hernández Padilla, 2014), logrando respaldo institucional a nivel mundial. En general, se hicieron ajustes en la logística para intentar aumentar a 175 el número de inscritos, incluyendo el cambio de orientación del recorrido, para terminar la competencia en Ciudad Juárez y facilitar el traslado de máquinas y pilotos a sus respectivos hogares, aprovechando la cercanía con Estados Unidos y su mejor infraestructura aeroportuaria (Hernández Padilla, 2014).

A pesar de la merma en el apoyo gubernamental directo, la segunda edición de La Carrera Panamericana inició el 20 de noviembre de 1951, fecha elegida por FIA y los organizadores mexicanos, los primeros para asegurar buenas condiciones climáticas, los segundos para seguir con el espíritu nacionalista de la competencia, una obsesión que marcaría todo el discurso de la competencia, quizás herencia del pregón nacionalista característico de los gobiernos posrevolucionarios (Monsiváis, en Aguilar Camín, et. al, 1983). 91 autos, de 105 inscritos, salieron de Tuxtla Gutiérrez, con un recorrido similar al año anterior y que culminaría en Ciudad Juárez, el 25 de noviembre del mismo año (Hernández Padilla, 2014).

²¹ Diputado Efrén Franco Lugo, del PRI, en entrevista para El Universal (24 de noviembre de 1951, p. 15), en referencia a La Carrera Panamericana.

²² Además de promotor del automovilismo deportivo en México, fue dueño de equipos, comisario de eventos y dirigente (Scudería Hermanos Rodríguez, 2007: 1).

La competencia, en esta ocasión, estaría marcada por la del piloto mexicano José “el Che” Estrada Menocal²³, quien tuvo un accidente en el tramo con dirección a Oaxaca derivado de una pinchadura (Hernández Padilla, 2014), que le hizo perder el control del auto, precipitándose hacia el fondo de la barranca La Pera, un tramo carretero cuesta abajo con curvas muy peligrosas (ESTO, 1951). Si bien ya se sabía que los accidentes mortales eran parte de la cotidianidad de las competencias automovilísticas, la muerte de Estrada Menocal tuvo un impacto particular en los espectadores y algunos otros sectores, pues en ese momento era considerado como uno de los mejores pilotos del país, capaz de competir a nivel mundial, por lo que la censura al evento se hizo escuchar fuertemente desde los sectores más conservadores. El testimonio breve pero intenso del fotógrafo Carlos Covarrubias confirma el trauma del accidente:

Nuestra misión era colocar las coronas que el Comité Organizador había enviado. Estaba en el lugar un campesino de edad que según él, había sido testigo del accidente.

Me pidió, que arrojara un pedrusco regular y nunca oímos el golpe al caer... lo mismo le sucedió al auto... debió ser impresionante. Las fotos lo confirman. [sic] (Covarrubias, 2015: 155)

En el siguiente tramo, con dirección a la ciudad de Puebla, sucedió el segundo accidente mortal. Carlos Panini, empresario mexicano de origen italiano, primero en darle la vuelta al mundo en avión ligero, quien se estrelló en las montañas mientras peleaba por posición con Bobby Unser (Hernández Padilla, 2014). Ricardo Ramírez²⁴, que se encontró poco después con los restos del auto de Panini, abandonó la competencia para llevar al copiloto de Panini, su hija Teresita, al hospital, puesto que el primero había muerto justo en el momento del choque (ESTO, 1951). Así, “la muerte de tres mexicanos en sólo dos días levantó la indignación popular en contra de la carrera y se inició una cruzada en contra de ésta” (Hernández Padilla, 2014), un estigma que habría de jugar en su contra en años posteriores.

²³ Copiloto y discípulo de Agustin Cassaux, piloto franco-mexicano considerado el mejor del país en la primera mitad del siglo XX. Ganador de múltiples carreras, era considerado el mejor hasta su muerte en La Carrera Panamericana (Scudería Hermanos Rodríguez, 2007: 1).

²⁴ Múltiple campeón nacional de la década de los años 50. Conocido como ‘Caballero del Volante’, pues prefería perder una carrera que dejar tirado a un competidor cuyo auto se hubiera salido de la pista (Scudería Hermanos Rodríguez, 2007: 1).

Imagen 3. Llegada de competidores a la ciudad de Oaxaca. Carrera Panamericana 1951.



Fuente: Archivo José Alfredo Hernández Padilla.

La carrera finalizó, quedando como ganadores Piero Taruffi y su copiloto Luigi Chinetti, quienes además rompieron el récord de la carrera, concluyéndola en 21 horas y 57 minutos, 6 horas menos que en 1950. El mejor de los mexicanos fue Antonio Solana, quien se clasificó en el noveno lugar. 35 autos, menos de la mitad de los que arrancaron, lograron concluir la competencia (Hernández Padilla, 2014).

Para la edición de 1952, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas intenta convencer al comité organizador para cambiar la ruta de la carrera, sin éxito, pues el amparo de FIA les otorga argumentos y herramientas a los organizadores para defender la viabilidad del trazado original (Hernández Padilla, 2014). La Carrera Panamericana, en su tercera edición, se ha convertido en un evento internacional, pues la participación de competidores internacionales invita a medios de comunicación de otros países, quienes a través de sus páginas van acrecentando la mitología alrededor de la competencia.

El número total de participantes también fue creciendo, aunque nunca en las proporciones previstas por los organizadores. Por otra parte, la disparidad entre las máquinas de los competidores que completaban su registro en años anteriores orilló a nuevas modificaciones en el reglamento de la Panamericana. Así, en la tercera edición se establecieron dos categorías distintas, Sport y Estándar, agrupando a 175 competidores en total, de los cuales concluyeron la prueba sólo 39 (Hernández Padilla, 2014).

En tanto, los accidentes seguían haciendo su aparición, para angustia de los sectores conservadores, información que curiosamente era callada lo máximo posible por los boletines informativos emitidos por los organizadores (ESTO, 1952), quizá por la polémica desatada. En la primera etapa, Jorge Rivapalacio perdió el control del auto, golpeando autos de espectadores que se encontraban cerca (Hernández Padilla, 2014). Posteriormente, en la etapa Puebla-México, Santos Letona sufre un pinchazo de uno de sus neumáticos en la entrada de una curva, cerca de San Martín Texmelucan, Puebla, estrellándose y muriendo poco después (ESTO, 1952; Hernández Padilla, 2014)

Finalmente, la carrera la ganó Karl Kling, en compañía de su copiloto y compatriota Hans Klenk, quienes nuevamente bajaron el récord de la competencia, concluyéndola en 18 horas y 51 minutos. El mejor mexicano fue Otto Becker Estrada²⁵, quien se clasificó 19° (Hernández Padilla, 2014).

La Carrera Panamericana de 1953 llegó con el cambio de administración federal, asumida por Adolfo Ruiz Cortines, en sustitución de Miguel Alemán. Si bien el medio automovilístico mexicano dudó de la voluntad del nuevo presidente en apoyar al evento, debido a su conocido disgusto con las carreras de automóviles, el arquitecto Carlos Lazo, director de comunicaciones y obras públicas fue el encargado de apoyar a la organización, “incluso se le otorgó al comité organizador un fuerte apoyo económico, además de un viaje a ver las 24 horas de Le Mans, en Francia” (Hernández Padilla, 2014: 189), donde se hizo la promoción de la carrera. El apoyo gubernamental incluyó exenciones de impuestos, cobro de derechos aduanales, tramitación especial de visas para los

²⁵ Después de su impresionante actuación en esta edición de La Carrera Panamericana, continuó su carrera en el automovilismo nacional, consiguiendo triunfos en carreras diversas (Scudería Hermanos Rodríguez, 2007: 1)

competidores extranjeros, asistencia del Ejército Mexicano y la Policía Federal de Caminos en las acciones de seguridad y un fondo de 300,000 pesos mexicanos (Hernández Padilla, 2014). Asimismo, “la Panamericana de 1953 trajo la novedad de haber sido incluida en el naciente Campeonato Mundial de Marcas” (Jalife Villalón, 2015: 38), campeonato internacional organizado por FIA, que incrementó el impacto mediático de la prueba celebrada en territorio mexicano.

Los propios competidores ayudaban con la construcción del discurso nacionalista gestado en La Carrera Panamericana, reproducida en segunda instancia por los medios de comunicación y los sectores del gobierno mexicano que aún guardaban cierta simpatía ideológica con el deporte motor. Para este discurso nacionalista, el poder organizar un evento deportivo de esta magnitud, ya no era suficiente para reclamar el lugar de México en el círculo de las naciones modernas del mundo, pues ahora era el individuo mexicano el que se encontraba a prueba. El “correr en casa”, volvía al cuestionamiento de los pilotos extranjeros respecto de las habilidades de los volantes nacionales un asunto de mayor importancia.

Imagen 4. Público custodiado por elementos del ejército mexicano. Carrera Panamericana, 1953.



Fuente: Archivo José Alfredo Hernández Padilla.

De esta manera, algunos periodistas y pilotos como José Antonio Solana y Jorge Moctezuma (ESTO, 1953) pedían la creación de un equipo patrocinado

oficialmente por el gobierno mexicano, con suficiente capacidad como para enfrentar a los ases europeos y estadounidenses:

'Mientras el Gobierno no ayude a los corredores mexicanos, éstos nunca podrán ganar la Carrera Panamericana ni ningún otro evento de esta categoría. Ahí tienen a los pilotos argentinos. Todos vienen gracias a la ayuda que les ha proporcionado el Presidente Perón. En México hay corredores de categoría, pero las máquinas que usan no se pueden comparar con las que vienen tripulando los corredores extranjeros en su mayoría. Es como si al mejor jockey del mundo lo ponen a correr en un burro frente a caballos de pura sangre. ¿Cuándo gana? Debía de hacerse una selección antes de la carrera y escoger a los cuatro mejores corredores para que defendieran los colores de México y se les proporcionara ayuda suficiente que es lo que hace falta para dar la pelea a los pilotos extranjeros...' (...)

Los nuestros son audaces y tienen mucho corazón, pero ya hemos visto los trabajos que pasan para conseguir un patrocinador. Para correr, tienen primero que humillarse. (ESTO, 13 de noviembre de 1953, p. 12)

Así, se puede observar en las peticiones de los competidores mexicanos, que se trata de ampararse en la función del Estado como institución garante de la existencia de las individualidades que componen a la sociedad moderna. Garantizar el deporte permite la reproducción de uno de los mecanismos que "civiliza", por lo tanto, garantizar la competitividad de los atletas mexicanos es una defensa ideológica de la nación. Quizá como respuesta a este sentir dentro de la comunidad automovilística fue el nacimiento del "Equipo México", conformado por competidores jóvenes que se inscribieron con esta denominación en las últimas dos ediciones de la Panamericana (ESTO, 1953, 1954), y que pretendieron trascender como portadores de los valores del automovilista mexicano:

Muy jóvenes son los cinco pilotos que llevando el nombre de Equipo Mexicano participarán en la IV Carrera Panamericana. Juan de Aguinaco, Héctor Rivapalacio, Otto Becker Estrada, Ricardo Ramírez y Juan Courtney, integran el 'Equipo Mexicano' que competirá en la categoría Turismo Internacional con Oldsmobile 88. (...)

A pesar de su juventud, los 5 volantes cuentan con alguna experiencia en eventos automovilísticos. Todos tienen como mínimo una participación en la Carrera Panamericana y, aunque a muchos la suerte no les ha ayudado en años anteriores, esperan tenerla ahora. El team llevará el nombre de Equipo México. No dijeron quién se lo puso y por qué. 'Es una historia muy larga de contar -nos dijeron- mas no hemos recibido ninguna ayuda del Gobierno'. Los carros podrán participar gracias a que los pilotos han conseguido patrocinadores. (ESTO, 13 de noviembre de 1953, p. 13)

El crecimiento de la prueba nuevamente orilló a los organizadores a realizar cambios en el reglamento de competencia, que ahora consideraría 4 categorías, para autos de producción y deportivos: Sport Internacional, Turismo Internacional, Sport 1600 CC y Turismo Especial, conglomerando a 300 inscritos, de los cuales concluirían satisfactoriamente 60 autos (Hernández Padilla, 2014).

La cuarta edición de La Carrera Panamericana estuvo marcada por los accidentes mortales de 3 competidores extranjeros. El primero de ellos aconteció a la mitad de la primera etapa de la competencia, cerca de Juchitán y rumbo a la ciudad de Oaxaca; Giuseppe Scotuzzi y Antonio Stagnoli, piloto y copiloto de origen italiano, cayeron a una barranca, en cuyo fondo se incendió, matando a sus tripulantes (ESTO, 1953; Hernández Padilla, 2014). Cerca, en Tehuantepec, el auto de Mickey Thompson volcó y se estrelló en una cuneta, muchos aficionados trataron de ayudar al competidor a regresar al camino, sin darse cuenta de que se encontraban en una posición muy peligrosa. Poco después, el auto de Robert Christie también se estrelló en el lugar, matando a un total de nueve aficionados (ESTO, 1953; Hernández Padilla, 2014). Los periódicos retrataban con morbo y horror el accidente de Stagnoli, en la que quizá era una de las jornadas más sangrientas en la historia de La Carrera Panamericana:

Las ambulancias entraron en acción y lo sacaron con enormes trabajos. El hombre estaba en un estado lamentable. Se hallaba quemado desde la cintura para abajo. Horriblemente quemado. A un lado, y lejos de ahí se encontraba el cuerpo del copiloto Scotuzzi. Daba pavor verlo. Tenía la cara deshecha por completo y el cráneo vacío. Los pies estaban también destrozados. Se supone que murió instantáneamente, cuando el Ferraro, después de volar los sesenta metros, cayó sobre el lado derecho. (ESTO, 21 de noviembre de 1953, p. 9)

No sin polémica en los medios por los incidentes en tierras oaxaqueñas, la carrera continuó. Al frente del contingente, la pelea entre los líderes Umberto Maglioli, Piero Taruffi y Felice Bonetto ponía emoción a la competencia. Sin embargo, éste último, al cruzar la ciudad de Silao, en Guanajuato, y mientras trataba de alcanzar a su compatriota Taruffi, pasó sobre un bache en la calle, que lo hizo perder el control y estrellarse contra una ventana, muriendo casi al instante (ESTO, 1953). Los testimonios nuevamente muestran, horrorizados, la crudeza de esta competencia:

Era tanta la velocidad a la que Felice conducía que la llanta delantera derecha estalló enredándose con la suspensión y provocando el descontrol e

inestabilidad del auto que salió del vado totalmente perdido para estrellarse con un poste y el balcón de una casa. (Covarrubias, 2015: 111)

Poco después, ESTO compartió con sus lectores el testimonio de uno de sus corresponsales:

Frente a mis ojos, a escasos metros de donde me hallaba, ocurrió el tremendo drama que costó la vida al corredor italiano Felice Bonetto. Yo ví, horrorizado, cómo el pequeño y veloz 'Lancia' -proyectado como bala sobre el corazón de Silao- dio un salto mortal al caer en un bache y, sin gobierno, fue a estrellarse sobre el enrejado de acero de la residencia de don Felipe Caballero, en el número 36 de la avenida del 5 de Mayo. El automóvil siguió dando tumbos hasta detenerse, veintitantos metros después, en un arbotante, con su piloto sin vida. Tengo la seguridad que Bonetto murió instantáneamente, cuando su poderoso 'Lancia' se estrelló por la primera vez, en la verja. Ví claramente que la cabeza del conductor golpeaba ferozmente -a impulso del impacto- sobre los fierros del barandal, y que su casco voló despedazado. De eso estoy seguro, como también lo estoy de que el bache -un agujero de 50 centímetros longitud- fue el que causó este drama, presenciado, con un grito de terror, por millares de residentes de esta población. [sic] (ESTO, 22 de noviembre de 1953, p. 10)

Al día siguiente del fallecimiento de Bonetto, Silao se encontraba aún sumida en la impresión:

Honda impresión ha dejado en todos los sectores sociales de esta localidad, la espantosa tragedia ocurrida ayer, cuando en forma impresionante perdió la vida el piloto italiano Felice Bonetto (...).

La ciudad estuvo hoy de duelo. Se suspendió la audición acostumbrada en la plaza pública, inclusive las fiestas particulares. Existe además del pesar, una profunda indignación contra la incuria de las autoridades municipales que dejan en el más completo abandono el pavimento de las calles de la ciudad, que son parte de la carretera y que constituyen una positiva vergüenza para México y un serio perjuicio para los vehículos de toda naturaleza que transitan en ella, causándoles deterioro y exponiéndolos a serios peligros. (ESTO, 23 de noviembre de 1953, p. 8)

La noticia de la muerte de los tres pilotos italianos ya mencionados en La Carrera Panamericana de 1953 trascendió en los medios nacionales e internacionales, que hacían eco de la mitología del evento y sus héroes. Desde los primeros accidentes mortales en la historia del automóvil, se expresaron censores que empezaron a dudar de la sanidad mental de los automovilistas, "se preguntaban si la afición por la velocidad producía 'la manía por el homicidio', [y] si existía 'una perturbación mental producida por el automóvil'" (Garrido Asperó, 2015: 109-110). Dichas voces se acallaban conforme aparecían avances en la seguridad automotriz, pero volvían cada vez que éstas mostraban ser insuficientes ante el también aumento en la velocidad de las máquinas. Así,

después de la edición de 1953, “la opinión pública quería que parara la masacre de la carrera” (Hernández Padilla, 2014: 202):

He aquí que la Carrera Panamericana, proyectada como una justa deportiva, ha manchado de sangre la cinta de asfalto de la carretera por donde un grupo de audaces persigue una breve porción de la gloria y un efímero girón de la fama. Espectadores y participantes han caído ya en número doloroso y sensacional, produciendo consternación y pena. (ESTO, 21 de noviembre de 1953, p. 2)

Se puede considerar como una parte importante en el nacimiento del automovilismo deportivo como consecuencia de la objetivación del mundo externo, así como el nacimiento del riesgo. Ambos procesos, caracterizadores de todo aquello externo al hombre, establecen también formas socialmente aceptadas que permiten el acercamiento de los individuos. De esta manera, las producciones de la razón se convierten también en elementos a dominar por el hombre moderno, todopoderoso. El problema, sin embargo, subyace en la mortalidad de estas actividades, a la cual se hace frente a través de la normalización de la muerte, otrora devastadora para las comunidades tradicionales, mucho más integradas orgánicamente, y el control racional del riesgo. La muerte de los participantes en la Panamericana se (re)significa como un sacrificio necesario para el progreso de la máquina y de la sociedad (Freeman, 2011), aunque aún repelida por las pulsiones de vida, pensarla ahora se vuelve más soportable para el piloto. Así, este acercamiento controlado a la velocidad, el riesgo y la muerte se reproduce en formas discursivas significativas que tejen una mitología. De aquí nace el nuevo deleite: “¡la satisfacción de haber participado y de haber dominado a la máquina y a los elementos adversos! ¡A la misma muerte!” (Hernández Padilla, 2014: 133).

Finalmente, el piloto argentino Juan Manuel Fangio ganó la competencia liderando a los autos restantes del equipo Lancia, que dominaron toda la competencia, parando los cronómetros en 18 horas y 11 minutos. Mientras, el mejor mexicano clasificado fue Efraín Ruiz Echeverría, quien se clasificó 11° (Hernández Padilla, 2014). La que quizá fue la edición más dramática de La Carrera Panamericana hizo eco en los comentarios de los periódicos nacionales:

El espectáculo de esta carrera ha sido inenarrable. No pueden calcularse los centenares de miles de personas que tendidas a lo largo de la carretera y aprovechando todos los sitios, han presenciado el pase de los bólidos, cuyas

hazañas además han sido seguidas en todas sus peripecias a través de los aparatos de la radio. (ESTO, 21 de noviembre de 1953, p. 21)

El miedo a la muerte no podía ser controlado por todos los pilotos. Giovanni Braco, volante italiano, llegó a declarar que, si se seguía organizando la Panamericana, en poco tiempo no habría más pilotos de autos, pues todos se matarían en la competencia mexicana (Hernández Padilla, 2014). Y es que la muerte se fue configurando como parte del destino de cualquier piloto, mientras se encontrara compitiendo. La remembranza de Felice Bonetto y La Carrera Panamericana que se hacía en la prensa, lo declara con toda seguridad:

Bonetto no dejaba de sonreír. Allí estaba, como en tantas carreras, seguro de la firmeza de su pulso en el volante, y seguro de sus nervios. Era una carrera más, en su vida. Los mecánicos revisaban todo, y miembros de la colonia italiana iban de un lado a otro repartiendo sus afectos entre los volantes nacionales.

Llegó el momento y salió Bonetto, iba hacia León, como todos. La dama italiana lo vio partir con una sonrisa emocionada. Y se puso a llorar inmediatamente después. El Lancia número 34 rugió en la primera curva de la carretera a Toluca. Iba subiendo su velocidad, hacia su destino. (ESTO, 22 de noviembre de 1953, p. 12)

Así, la muerte a través de su romantización y normalización como parte de la vida de un piloto, fue el mecanismo que se pudo desarrollar desde la propia mitología deportiva para procesar el cambio en el valor de la vida humana en la cotidianidad. El fin de una vida, cuando se hace presente mientras se está en la pista, llena de honor al piloto y consolida su imagen como portador de los valores de la modernidad propuesta por el deporte motor. Sin embargo, el instinto de supervivencia permanece, y celebra cuando el lúgubre destino no se vuelve presente. Una crónica del paso del superviviente Piero Taruffi en La Carrera Panamericana de 1953 lo muestra claramente:

La esposa de Taruffi, reloj y planilla en sus manos, toma tiempos y apuntes. Hace funcionar su cronógrafo cuando sale un carro y anota cuando pasa por allá arriba, por la loma en la que debe tener un punto de referencia. Piensa conocer así los piques de las máquinas, aunque la referencia será muy relativa. Llega su marido. Lo besa, le habla. Ella está más nerviosa que él. Toda esposa sabe que el marido puede no volver. El volante también lo sabe, y más si es de la experiencia de Piero Taruffi, pero confía. Para el corredor el accidente ocurrirá en una próxima. Su optimismo lo va remitiendo siempre a otra carrera. No ha de ser en esta... (ESTO, 21 de noviembre de 1953, p. 14).

En contraposición con la censura promovida por la escandalosa presencia de la muerte en la Panamericana, también existía cierta fascinación con ella, pues

ahora es posible acercársele de nuevas maneras. El morbo lo aprovecha la prensa para vender más ejemplares, a pesar de una lamentación fingida:

El buen éxito de esta prueba radica precisamente en la morbosidad de la mayoría de la gente. En lugar de emocionarse ante las alternativas del cotejo y contemplar la justa puramente como espectáculo deportivo, ostenta el deseo subconsciente de presenciar las mil volteretas de esos meteoros. Y después acercarse a palpar los cadáveres aún calientes. (...)

Una gran cantidad de aficionados busca primeramente la noticia de los muertos de la jornada, después con calma, se entrega a la información de los que van compitiendo en el torneo (ESTO, 25 de noviembre de 1953, p. 12).

Al parecer, la muerte se convierte en un costo asumible para la expansión de esta y otras actividades que van surgiendo conforme se expande el proceso modernizador en la vida cotidiana. Las sociedades están reorganizándose, poniendo como nueva base de su funcionamiento al individuo que produce y consume a ritmos cada vez mayores, pero, paradójicamente, prescindible.

Por otro lado, en el éxito comercial y deportivo de La Carrera Panamericana, se encuentran asociadas múltiples narrativas identitarias expuestas principalmente por los medios de comunicación que cubrían los acontecimientos de las competencias enfocadas a satisfacer ciertas necesidades de representación en los sectores más nacionalistas de la sociedad. Al deseo de unión nacional bajo ideales comunes, se puede añadir la búsqueda de integración a la comunidad internacional, pero bajo estándares alejados de la realidad del país. Hacia el final de la quinta edición de la Panamericana, la prensa afirmaba que el reto para el deporte motor nacional ya no estaba en organizar esta competencia, sino, ganarla:

¿Qué enseñanzas nos dejó la carrera?

Muchas y sustanciosas. La primera, que ya debe ser considerada como algo permanente y digna de apoyo por todos los sectores oficiales y privados. Recordemos que no hace todavía muchos años, ciertas publicaciones extranjeras simbolizaban a México con un indio adormilado a la sombra de un escuálido nopal. En cambio, a partir de la II Panamericana, hemos leído en todas las publicaciones del mundo, con especialidad -naturalmente- en las automovilísticas, toda clase de elogios, para la carrera, para nuestra Patria y para nuestro pueblo. Revistas de tiraje de centenares de miles de ejemplares semanarios han dedicado planas enteras a la carrera, aunque haya sido en algunas con el aspecto morbosos de los accidentes.

Otra enseñanza y en ello se ha hecho hincapié en ESTO AZUL es que los pilotos extranjeros no son invencibles. Cuando los nuestros tengan mayor oportunidad

de competir, cuando en México haya más carreras de autos, entonces tendremos a los nuestros en el primer puesto. En esta V Panamericana es cuando mayor cantidad de mexicanos se ha colocado entre los 6 lugares de honor. Cuando haya muchos Luis Leal Solares, Moisés Solana, Douglas Ehlinger²⁶, Adolfo Velázquez²⁷, Félix Cerda Loza, Octavio Anza, Arturo Álvarez Tostado²⁸ y tantos más; entonces pondremos con toda confianza a un mexicano a competir a Indianápolis e inclusive a los Grandes Premios. No ganarán el primero año, quizás tampoco el segundo, pero ya hemos visto lo que se ha logrado en cinco años de Panamericanas. Mexicanos en los primeros lugares. Esta es la segunda enseñanza de la Panamericana. (ESTO, 25 de noviembre de 1954, p. 7)

Esto entraña el deseo de la comunidad automovilística por convertir sus aspiraciones en metas de índole colectiva, bajo una bandera nacionalista y progresista. En estas pretensiones, se articula una imagen bipolar, donde el pasado se encuentra atrapado en las vitrinas del folclore y el paisaje natural, domado por el futuro sobre cuatro ruedas. De esta manera, las anécdotas deportivas van tomando tintes más ideológicos:

Oaxaca nos ha recibido con todo cariño. En el Palacio de Gobierno, reedificado pero conservando sus hermosas líneas arquitectónicas que hablan de una grandeza pasada, hemos visto el baile de la pluma, tan pleno de color y de evocaciones; nos han brindado otros bailes igualmente emotivos y hemos asistido al desfile de trajes regionales lucidos por señoritas que rivalizaban con la hermosura de sus atavíos. Oaxaca nos despide con la misma cortesía, y henos de nuevo en el avión con una pila de postales iluminadas en las retinas, que se proyectan hacia adentro. Así que transcurran los días y estemos lejos de aquí, las iremos extrayendo como perlas de un rosario, para mostrarlas en casa realizando el esfuerzo de transportar las imágenes a quienes nos escuchen. Música, color, afectos, maravillosa cosecha que se une a otras anteriores que va completando aquellas. Pero estamos en plena confusión y cuando queremos extraer una de las postales, nos llega otra y otra y otra a cual más bonita, y no sabemos con cual quedarnos porque todas lo son. Es preciso aguardar que se aquiete el agua removida, que todo se aclare, que vayan emergiendo con sus colores particulares, con su belleza auténtica y pura.

Allá abajo la cintura de la carretera serpentea y por ella avanzan los carros. Montañas y montañas; valles que se suceden; los carros trepan, bajan, caracolean. Son minúsculos desde la altura. Uno ensaya a tomar apuntes, pero estamos envueltos en sarapes multicolores, sarapes adentrados. Esos coches rojos que van por allá abajo, ¿se han llevado el color de algún sarape empalideciéndolo?...

²⁶ Competidor habitual y destacado en casi todas las ediciones de la Panamericana, consiguió también otras victorias en carreras en circuitos (Scudería Hermanos Rodríguez, 2007: 1).

²⁷ Multicampeón de Mecánica Nacional durante los años cincuenta; también constructor de autos especiales (Scudería Hermanos Rodríguez, 2007: 1)

²⁸ Eventualmente sería el mejor clasificado de todos los pilotos mexicanos que participaron en la Panamericana, al quedar cuarto en su clase en 1954. Campeón de turismos y del campeonato de Mecánica Nacional (Scudería Hermanos Rodríguez, 2007: 1)

No es posible seguir toda la carrera desde arriba. Hay que cortar camino, adelantarse a los veloces que vuelan a ras de tierra con las alas de sus ruedas. Será preciso llegar a México y allí enterarse de todos los pormenores. ¡Qué multitud! Desde lo alto es posible apreciarla. Abigarrada, enorme, desparramada a la vera del camino, abarca dilatada extensión. Cuando estamos junto a ella no la vemos tan bien, pero sentimos sus palpitaciones, participamos de su expectativa. [sic] (ESTO, 21 de noviembre de 1953, p. 24)

Si bien se logra articular cierta idea de un proyecto de unidad con alcance nacional, esta obedece a las características ideológicas de los grupos dominantes que se encuentran detrás de la celebración de éste y de los demás magnos eventos deportivos celebrados en la misma época. A través de la idea de lo nacional se funda una idea subjetiva del deber ser de cada individuo construida desde los sectores dirigentes y cuya composición se va estructurando desde arriba, es decir, el colectivo nacional elige a quienes pueden ser parte de este, no el individuo como elector libre de su identidad nacional (Delmotte, 2012).

La constitución de la identidad nacional se basa principalmente en el movimiento afectos y emociones del individuo dentro de su vida política y social, por ello es por lo que la narrativa y el simbolismo se vuelven tan importantes en el proceso de nacimiento del Estado-Nación, papel que se evidencia si atendemos las múltiples referencias hechas por el periodismo deportivo ante un evento de la naturaleza y magnitud de La Carrera Panamericana. A través de ellos, se atraen a los individuos que, se desea, participen del colectivo, apelando a las necesidades de pertenencia, colectividad y amor que permean y fundamentan los mecanismos de supervivencia de los seres humanos (Delmotte, 2012). Por ello también, es pertinente destacar que estos proyectos nacionalistas también hacen a un lado a los sectores que no convergen ideológica o materialmente con ellos. Cabría preguntarse también, qué tan pertinente resultaban las ideas de la comunidad automovilística mexicana no sólo para el circuito deportivo nacional, sino también para el momento histórico en el que se encontraba el país.

3.3 Las naciones más civilizadas del mundo...²⁹ (1954).

El crecimiento de La Carrera Panamericana no se detuvo ante las tragedias firmadas en los caminos mexicanos durante las primeras 4 ediciones. A las coberturas hechas por estaciones de radio se sumó el Canal 4 de la televisión mexicana, de la misma manera, los aficionados fueron testigos de la organización de ceremonias de recepción cada vez más grandes en los arcos de llegada de las ciudades más importantes del país, así como la instalación de tribunas en algunos tramos, que el público podía utilizar por seis pesos (ESTO, 1954).

El año 1954 recibiría a la competencia con grandes cambios, empezando por el comité organizador, liderado por el General Ignacio Beteta, Enrique Martín Moreno y Rómulo O’Farrill Jr, que renunció a sus funciones; “argumentaron que si tiempo había llegado al término en cuanto a la realización de la carrera se refería y que habían dado todo lo mejor para que se pudiera seguirse realizando” (Hernández Padilla, 2014: 273). El nuevo comité organizador conformó su dirección con Edmundo Stiergle, Roberto Zapata, Pedro Viyao de la Prida, Mario Padilla, Guillermo Riveroll, Roberto Lamontagne y Alfonso Villaseñor. Asimismo, se incluían nombres como Agustín Legorreta, Gastón Azcárraga Jr, Jaime García, Vernon Moore, Salvador Ugarte, Octavio Montero, Sebastián Aguinaga, Attila Camisa, Rafael Martínez, Manuel Robleda y Francisco Valencia (Hernández Padilla, 2014), un equipo de trabajo que combinaba experiencia en gobierno, industria y finanzas.

Las categorías participantes se reorganizaron, para garantizar la paridad entre las máquinas participantes y el consiguiente espectáculo que brindarían a lo largo de los caminos mexicanos. Así, se conformaron la categoría Sport Mayor, Sport Menor, Turismo Especial y Turismo Europeo, con lo que se pretendía no sólo aumentar el número de competidores, sino agruparlos también en contingentes más equitativos en cuanto a las prestaciones de los vehículos, asegurando un mayor espectáculo deportivo (ESTO, 1954). De esta manera, se

²⁹ Extracto de un texto publicado en el periódico Excélsior el 18 de noviembre de 1954 (p. 1C), donde se defiende la celebración de La Carrera Panamericana, ante los sectores conservadores que exigían el cese de la prueba.

logró reunir a 272 competidores inscritos, aunque sólo terminaron la competencia 85 (Hernández Padilla, 2014).

La quinta edición de La Carrera Panamericana también estuvo marcada por multitud de accidentes, no todos mortales, pero no por ello menos impactantes para los espectadores. El primero de ellos fue un Jaguar conducido por David Ramsey y E. Shelton, quienes eran parte del equipo de servicio del Dodge 244 de Royal Russell, que volcó cerca del poblado de Tehuantepec, en Oaxaca. Posteriormente, Jack McAffe, quien en la primera etapa se estrelló mientras peleaba con el español Alfonso de Portago, saliendo con ambas piernas rotas y con su copiloto, Ford Robinson, fallecido. Más adelante, Karl Guenter volteó su auto cerca de la ciudad de Toluca, Patricio Achurra hizo lo mismo en la entrada a Lagos de Moreno, en Jalisco; finalmente, en la sexta etapa de la competencia, que finalizaba en Parral, Chihuahua, perdió la vida el copiloto del auto 315, Leopoldo Olvera Zavala (ESTO, 1954; Hernández Padilla, 2014).

Umberto Maglioli ganó la última edición de La Carrera Panamericana, rompiendo por quinta edición consecutiva el récord de esta, al completarla en 17 horas y 40 minutos, en una muestra del avance tecnológico que vieron los autos de competición en tan corto periodo de tiempo. En tanto, los integrantes del Equipo México manifestaron una continua falta de materiales y recursos para poder ser competitivos en la Panamericana; sólo 3 de 5 autos completaron la competencia, clasificándose en los lugares 16, 17 y 22, siendo Luis Leal Solares, de la misma escuadra, el mejor mexicano en la tabla de resultados (Hernández Padilla, 2014). La precariedad sufrida, llevó a uno de sus integrantes, Héctor Riva Palacio, a pedir apoyo gubernamental, argumentando la legitimidad de la escuadra:

Creo que el equipo México debe seguir formándose ya que es la meta de todo automovilista mexicano que participa en pruebas de velocidad y que él es el termómetro que marca cuanto hemos subido en calidad para competir. (...)

Es necesario que nos ayude el Gobierno, ya que el equipo México es uno de los factores del éxito de la Panamericana, prueba que reporta innumerables beneficios al país.

Queremos que México sea representado dignamente, y ojalá que cada Estado nos ayudara con cinco mil pesos, entonces tendríamos lo suficiente y no nos pasaría lo que ahora que cada uno de nosotros venimos pagando nuestros gastos sin más mira que lograr un honor para el automovilismo mexicano. (ESTO, 19 de noviembre de 1954, p. 11A)

Sin embargo, la petición no fue escuchada, quizá por la falta de interés del gobierno federal en promover un deporte como el automovilismo, o movido también por la censura del sector conservador que se hacía escuchar en cada oportunidad disponible.

Imagen 5. Auto 250 de Patricio Achurra y Jean Safont, accidentado en la etapa México-León. Carrera Panamericana, 1954.



Fuente: Archivo José Alfredo Hernández Padilla.

A medida que acontecían más accidentes, las protestas se hacían más enérgicas, hasta que, en junio de 1955, el gobierno de Adolfo Ruiz Cortines prohibió las competencias automovilísticas en los caminos federales (Hernández Padilla, 2014), muy probablemente presionado por las protestas, que llegaron a su punto más álgido después del accidente de Pierre Levegh, en la edición de ese año de las 24 horas de Le Mans, y donde fallecieron en total 83 personas, incluido el piloto francés mencionado. Las 27 víctimas mortales de La Carrera Panamericana (Hernández Padilla, 2014, Jalife Villalón, 2015) y el también conocido como “desastre de Le Mans”, parece, fueron los motivos para la cancelación de la prueba.

Imagen 6. Salida del auto 22 de Franco Cornacchia. Carrera Panamericana, 1954.



Fuente: Archivo José Alfredo Hernández Padilla.

Ante la prohibición del evento, los medios de comunicación, principalmente los especializados en automovilismo, se encargaron de difundir el sentir de la comunidad automovilística, la cual trataba de apelar la decisión presidencial a través de múltiples evocaciones de la mitología deportiva que se había desarrollado alrededor de La Carrera Panamericana desde su primera edición:

Emanada de la Presidencia de la República, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, partió la noticia que cayó como bomba a los medios automovilísticos nacionales; y que conmovería los proyectos de fábricas europeas y pilotos internacionales. (...)

La pavorosa mortandad de Le Mans puede ser señalada como la causa inmediata de esta suspensión de la VI Carrera Panamericana México, que así desaparece del calendario de la Federación Internacional Automovilística.

El nombre deportivo de México queda así en entredicho y ahora pasará mucho tiempo antes de que pueda recuperar el lugar primerísimo que ocupaba en el mundo automovilístico. La Panamericana alcanzó un prestigio inusitado en cinco años, debido a que era una prueba única en el mundo y representaba problemas que no podían darse en ninguna otra parte. (...)

La Panamericana había despertado después de un prolongado letargo la pasión por el deporte automovilístico en México. La desaparición de la Panamericana

no creemos que matará de raíz el entusiasmo ni ahogará el apasionamiento. Pero será necesario que todos contribuyamos a mantener el fuego prendido. (...)

El golpe ha sido brutal, pero no será definitivo si los amantes del deporte no nos dejamos vencer (Covarrubias, 2015: 319).

En otros círculos, los argumentos a favor de La Carrera Panamericana se esgrimieron alrededor del imaginario del proceso modernizador que encarnaba; los Clubs Automovilísticos del país, en asociación con la Asociación de Talleres Automotrices interpela directamente al presidente Adolfo Ruiz Cortines:

La Carrera Panamericana México, que ha sido el medio más eficaz para dar a conocer a México en los diferentes países del mundo en los últimos años, y que venía celebrándose ininterrumpidamente desde 1950, cada vez con mayor éxito, por órdenes de vuestro Gobierno no se efectuará este año. Considerando los grandes beneficios que dejaría de recibir el país por este motivo, nos dirigimos a usted en los términos más respetuosos, para que, dado su carácter siempre comprensivo de los grandes problemas nacionales, como lo ha demostrado en sus casi tres años de Gobierno, si es posible se sirva usted reconsiderar el acuerdo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas que ordena la suspensión de la VI Carrera Panamericana, a fin de que este evento tan mundialmente famoso vuelva a celebrarse este año como en los anteriores.

El deporte es, señor Presidente, manifestación cierta del vigor de los pueblos jóvenes y fuertes. Si el automovilismo de este género ha hecho su reaparición en México desde hace 5 años, ello no es, si se reflexiona a fondo el asunto, una simple casualidad, sino la consecuencia lógica de la nueva etapa histórica de un país que ha salido de su marasmo secular, que progresa, que es optimista y que ha construido la espléndida carretera y otras muchas más, en que se celebra la gran justa Panamericana, considerada por propios y extraños como 'la carrera más importante del mundo'.

En apoyo de nuestra petición señalamos las siguientes razones:

1ª.- Ningún acontecimiento deportivo, ni de alguna otra índole celebrado en el país, ha dado a México tanta publicidad en el extranjero como la Carrera Panamericana, publicidad que no ha sido negativa como es muy fácil demostrarlo. (...)

Allí está el germen de un futuro turismo mundial que piense en México y que algún día decidirá incluirnos en sus planes de viaje.

2ª.- Dicho evento ha sido considerado por las autoridades Internacionales del Deporte Automovilístico como uno de las más importantes que puedan celebrarse en cualquier país; a tal grado, que a partir de 1953, forma parte del calendario de pruebas en que se disputa el Campeonato Mundial de marcas Sport y Turismo.

3ª.- Las fábricas de automóviles más importantes del mundo como Mercedes Benz, Ferrari, Maserati, Porsche, Pegaso, Osca, Borgward, Fiat, B.M.W., etc., entre las europeas, y algunas entre las norteamericanas, se encuentran realizando preparativos para concurrir a la Carrera Panamericana. (...)

5ª.- La Carrera Panamericana constituye una auténtica fiesta popular de carácter nacional, muy especialmente para los habitantes de las poblaciones tocadas por la carretera en que se efectúa la prueba, y de las áreas vecinas, como lo demuestran las enormes movilizaciones de espectadores a lo largo del camino para contemplar el paso de los automóviles en carrera, calculada en 4 millones de personas. (...)

7ª.- Tal movimiento económico propicia mayores ingresos por concepto de impuestos, a los diferentes municipios y entidades federativas tocadas por la Carretera Panamericana y, por tanto, a la Federación. (...)

9ª.- La presencia de los más experimentados y afamados mecánicos extranjeros proporciona un eficaz aprendizaje sobre los secretos de la mecánica automotriz a los mecánicos nacionales, que en virtud de ello cada año, con la Carrera, adquieren mayor experiencia, que más tarde pondrán al servicio de la industria nacional. (...)

Creemos que la Carrera Panamericana, que es el evento deportivo más importante de México y uno de los más famosos del mundo en materia automovilística, debe realizarse sin interrupción, y es por ello, señor Presidente, que con todo respeto acudimos a usted para que comprendiendo como comprende los beneficios que al país le reporta dicha prueba, autorice la celebración en este año de 1955 de la VI Carrera Panamericana México. [sic] (Covarrubias, 2015: 321)

Asimismo, en la revista *El Automóvil Mexicano* se apelaba al conjunto de valores esgrimidos por el deporte motor, el cual se ensalzaba como una actividad crucial para la “maduración” de la sociedad mexicana:

Como es bien sabido, lamentado por unos y censurado por otros, la VI Carrera Panamericana, que debía celebrarse del 2 al 5 de diciembre próximo, fue suspendida por orden del Gobierno de México, quien adujo para justificar su actitud, razones proteccionistas para la vida humana, puesta en peligro con la celebración del evento.

No es la primera ocasión que argumentos de tal naturaleza, son esgrimidos por los prohibicionistas para atacar al deporte automovilístico, que periódicamente es blanco de las iras de sus enemigos o los timoratos; en fin, de quienes le niegan toda virtud, ignorando que es factor importante y decisivo en la civilización moderna. (...)

¿Dónde está efectivamente segura la vida humana? Y porque no lo está en ninguna parte, ¿Vamos a lanzarnos contra todas las actividades del hombre? (...)

El avión, el automóvil, la locomotora, en materia de transportes, sustituye hoy a las viejas diligencias, a las carretas, a los caballos o a las angarillas, haciendo más cortos, cómodos y placenteros, los viajes que el hombre realiza por necesidad de sus ocupaciones o por simple distracción. Y en este tenor ha ocurrido en todas las ramas de la actividad humana: constante creación de máquinas y aparatos que hagan más cómoda la vida y más fructífera la existencia.

El automóvil ha sido factor decisivo en el progreso, por sí mismo y por sus múltiples usos y derivaciones, pero en su desarrollo han sido fuerza original creadora y de perfeccionamiento, las carreras de automóviles.

El progreso siempre ha exigido víctimas: el caballo tiró y mató indudablemente a muchos jinetes en los primeros tiempos, e igual hicieron la carreta, el carro romano, la diligencia, las locomotoras, los aviones, los zepelines, las viejas galeras con sus naufragios, los buques a vela, las naves a vapor, para no hablar sino de los transportes que el hombre ha empleado a través de su historia, pues lo mismo se podría decir de todas las creaciones de la técnica en todos los órdenes de la civilización humana. (...)

Las competencias automovilísticas, como ningún otro deporte, han contribuido al progreso de la humanidad, pues de ellas no solamente nació uno de los más modernos, eficaces y seguros medios terrestres de transporte, sino también en ellas evolucionó y logró su grado actual de perfección, en lo que concierne a seguridad, comodidad, velocidad y potencia.

Y es natural que para lograrlo haya producido víctimas, como ha ocurrido en todas las ramas de la actividad humana, donde se observa un indetenible progreso.

Diferentes ramas del deporte que en nada contribuyen al desarrollo de la civilización, sino más bien constituyen un pasatiempo o simple cultivo de la fuerza muscular, han causado víctimas humanas, y sin embargo en ninguna parte han sido proscritas. (...)

No solamente no se les prohíbe, sino se les auspicia y protege, como algo necesario para el mejoramiento de la especie humana desde el punto de vista biológico.

Las carreras de automóviles no exclusivamente constituyen un deporte que es factor decisivo en la civilización, también miran al perfeccionamiento individual de quienes lo practica: la fuerza física, la destreza, la inteligencia, la vista, el control del sistema nervioso, etc. Cumple una doble función que no llena ningún otro deporte: tiene al progreso de la máquina y del individuo.

Y sin embargo, se le persigue con una saña y una energía dignas de más nobles empresas. (...)

Si al deporte automovilístico se le combate por ser peligroso a la vida o a la integridad física de los hombres, ¿Por qué no se proscriben el alpinismo, más peligroso y mortal? (...)

En cinco años de existencia la Carrera Panamericana produjo siete víctimas, entre pilotos y copilotos accidentados en ella, pues no deben contar las seis personas muertas en Tehuantepec, en 1953, al paso de los competidores, ya que los imprudentes son atropellados en cualquier parte, lo mismo en la calle que en la carretera, habiendo o no competencias.

Y aquellas siete víctimas no ofrecieron estérilmente su vida, sino en una empresa que ha rendido beneficios a México y al automovilismo del mundo. [sic] (Covarrubias, 2015: 323-325)

A pesar de los reclamos de la comunidad automovilística, la decisión de Ruiz Cortines no cambió. Sin la joya de la corona, el país perdió protagonismo en la escena automovilística internacional, aunque no por ello cesó la actividad del deporte motor nacional, pues se siguieron organizando carreras y campeonatos en diferentes puntos del país (Covarrubias, 2015). De estas competencias saldrían las siguientes generaciones de pilotos que habrían de posibilitar el Gran Premio de México en la década de los años sesenta.

Ahora bien, pensar en la cancelación de La Carrera Panamericana puede plantearse como una contradicción dentro del propio proceso modernizador del país, o por lo menos así podría ser si no se toman en cuenta las características específicas de éste. La modernización del país no consistió en la erosión de las estructuras tradicionales que sostenían a la sociedad mexicana para su posterior sustitución por otras modernas, sino más bien en la superposición de dos facetas:

(...) hasta se podría decir que comprendía dos discursos. Uno era el conjunto de ideas, argumentos, actitudes y metáforas relacionados con la modernidad, el progreso, la industrialización y la urbanización. El otro era un discurso de tradición conservadurismo, vida rural y catolicismo. Estos dos discursos se arraigaban por igual en lo pasado, los dos eran igualmente nuevos, y los dos cambiaron con el tiempo. Ambos fueron expresados por representantes del gobierno y por sus opositores en diversos momentos y con distintos fines. (...) Cada una requería a la otra. Y ambas eran aspectos de una única cultura nacional que se fue desarrollando a lo largo de todo este periodo. (Rubenstein, 2004: 84-85)

Los discursos de ambos bandos se impregnaron en todas las producciones artísticas y culturales de la época, sin embargo, quizá fueron los medios de comunicación los divulgadores más importantes de estas ideas, primero por el crecimiento y diversificación tecnológica casi exponenciales que tuvieron durante ésta época, así como el crecimiento en la capacidad de acceso de la población a los mismos, ya sea a través de la alfabetización (Rubenstein, 2004) o de la adquisición de aparatos electrodomésticos, sobre todo por la clase media. Por supuesto, en La Carrera Panamericana también se reprodujeron (por lo menos parcialmente) estos discursos, particularmente al (re)construir la identidad iconográfica de México y lo mexicano.

En el discurso identitario de la Panamericana se recrea un México que sintetiza lo tradicional y lo moderno. En él convive una ruralidad romantizada, ornamental,

a la espera de ser domesticada por la civilidad, que presenta a la urbanidad como la meta y esperanza de su cruzada. El automóvil de carreras, por su parte, es pintado como la expresión máxima del ingenio humano; las competiciones son los laboratorios donde son sometidos a pruebas infinitas, lugares de sacrificio humano a favor del sueño del progreso y del automóvil de bienestar. Sin embargo, en el deporte motor se encuentra un elemento bastante disruptivo de este orden social, denunciado ya desde sus inicios históricos: el riesgo mortal.

Dentro de la pequeña comunidad automovilística, el riesgo funciona perfectamente como elemento significador de sus propias acciones. A través de él se va estructurando el deporte motor y las condiciones afectivas que sirven para la cohesión del grupo. Su presencia no necesariamente se relaciona con la sociedad del riesgo descrita por Beck (1998), pues para ello aún falta recorrer un largo camino de transformaciones, esta forma de riesgo es, más bien, propio de la actividad automovilística, una consecuencia lógica de correr estas máquinas a altas velocidades. Por ello no logra conquistar las diferentes dimensiones de la sociedad mexicana, incomodando al sector tradicional conservador que actuó con una censura defensiva. Aunque dicha censura no convierte a los automovilistas en víctimas, sino más bien partícipes de la interacción bélica entre la tradición y la modernidad que ha estructurado a la sociedad mexicana, una guerra cultural y política desencadenada por los hombres que detentaban el poder (Rubenstein, 2004)

La Carrera Panamericana no es simplemente una anécdota de mediados del siglo XX mexicano. Su celebración fue resultado de diferentes procesos que crearon un escenario indicado, en el que los actores hicieron los movimientos indicados. Estos factores son también la expresión de una larga transformación social gestada desde décadas atrás por procesos económicos, políticos y socioculturales que, en su desarrollo particular, convergieron en este evento. La Panamericana significó también un punto de inflexión para el automovilismo deportivo mexicano. El potencial de la disciplina como promotora de la imagen del país llamó la atención del gobierno mexicano que apoyó ampliamente al deporte motor, a través de las múltiples asociaciones civiles que surgieron en el mismo periodo, además de considerar las competencias automovilísticas celebradas en las carreteras nacionales, como un polo de desarrollo de la

industria turística, un apoyo importante para la creciente economía mexicana, todo ello promovido desde los medios de comunicación, también pertenecientes a las élites políticas y económicas del país. La consolidación institucional contribuyó a la aparición de los primeros héroes del deporte nacional, encarnaciones de los ideales de la modernidad y de una nueva identidad de lo mexicano, que trataba de encontrar a través del deporte, entre otras expresiones, su lugar en el mundo.

Figuración 3. La Carrera Panamericana 1950-1954.



Fuente: Elaboración propia.

El desarrollo económico del país, ligado al perfeccionamiento tecnológico del automóvil y la condición afectiva que estructura al automovilismo deportivo como una nueva actividad de ocio fueron los factores decisivos para la celebración de La Carrera Panamericana. Los grupos que posibilitaron estos elementos articulaban también un amplio proyecto de orden nacional, que imprimieron dentro de la política y la cultura exhibidas en los años 50 del siglo XX. En esta discursiva se imprimió una lógica racional expresada en la medición de todos los aspectos físicos de la competición y sus participantes, además de las significaciones sobre el dominio del ser humano (específicamente el varón) sobre todas las cosas, la superioridad de la razón, la idea de una única nación y de sus miembros como ejemplos de virtud, imaginarios que dominaron todos los aspectos de la vida cotidiana, además del deporte motor. De esta manera, en un país como México, marcado por relaciones económicas y políticas de

dependencia, el alcance de estos valores significa no sólo la coronación de la sociedad capitalista moderna, sino la entrada a un mundo que durante mucho tiempo le fue negado.

Como se mencionó en líneas anteriores, las expresiones deportivas, como el automovilismo, permiten una expresión diferenciadora de las naciones o colectivos que participan en ellas. Así, los atletas son portadores y difusores de un discurso racionalizado sobre la mente y el cuerpo humano, matizado con valores distintivos nacidos (presuntamente) de sus colectividades de pertenencia, buscando la consolidación de esta representación mediante el reconocimiento de sus rivales. Para los pilotos mexicanos, La Carrera Panamericana sirve como un primer punto de referencia para la (re)construcción de la identidad nacional. La valentía, el ingenio y la tenacidad fueron algunos de los valores que vistieron a los volantes nacionales, una declaración de principios que otorga sentido a sus acciones, justificando también, la posición dentro del organigrama internacional.

La obsesión de los organizadores de La Carrera Panamericana por resaltar los valores, las fortalezas y la estética de México y lo mexicano a través de simbolismos que pueden ser encontrados incluso en las fechas de celebración de las competencias, la estética del evento y que inundaba también las ceremonias celebradas al inicio y al final de cada etapa y, por supuesto, las múltiples narrativas que se tejieron alrededor del evento, exaltando la belleza de los paisajes mexicanos y su increíble capacidad de organización, resalta como contraposición a los parámetros de la modernidad, más homogeneizadores, pero que, curiosamente, no parecen entrar en conflicto.

La conjunción de estas dimensiones “tradicional” y “moderna” en el deporte motor mexicano, tiene un desarrollo caótico, lleno de improvisaciones y saltos en el terreno que, de alguna manera, no permiten la conciliación de las contradicciones de ambos lados. Al igual que otras disciplinas deportivas, el automovilismo mexicano ha impreso en la sociedad una lectura particular de sí misma, que sintetiza las múltiples aristas que la conforman, expresiones que parecen una multiplicidad de patrias con un origen común, pero en constante contradicción. Precisamente, parece ser que el gran malestar del deporte mexicano es la imposibilidad para consolidarse de manera efectiva en alguna de

estas dimensiones, aunque, paradójicamente, ha vuelto esta falta de definición, su propia definición.

Capítulo 4. Gran Premio de México 1962-1970.

A Ricardo Rodríguez:

*¡Pasa así, criatura como un bólido!
¡Pincelada de luz que rasga el viento!
Tal si sobre la pista te lanzara
alguna fuerza cósmica,
desafiando la ley del movimiento [sic].*

Héctor Arellano Belloc

Para el automovilismo deportivo mexicano, la celebración de La Carrera Panamericana significó uno de los puntos de institucionalización más importantes para esta disciplina deportiva. A pesar de su cancelación, la comunidad automovilística mexicana expandió la práctica del deporte motor en varias regiones del país, particularmente en los centros económicos e industriales (Covarrubias, 2015), por lo que empezaron a surgir varias competencias organizadas por los auto clubes mexicanos, posteriormente unificadas a través de la FADEM (Federación de Automovilismo Deportivo Mexicano)³⁰. De esta manera, teniendo a la Panamericana como antecedente, la propia comunidad se planteó como necesidad, la reaparición del país en la escena automovilística internacional ya sea a través de la exportación de pilotos nacionales o la búsqueda de la celebración de competencias internacionales en territorio mexicano.

De esta manera, el Gran Premio de México puede considerarse como el resultado de la conjunción de esta dinámica en la comunidad automovilística nacional posterior a La Carrera Panamericana, así como la del circuito deportivo mexicano, ambos en búsqueda de la atracción del interés y la inversión extranjera. Todo ello aunado al arribo a la presidencia de Adolfo López Mateos, interesado en los eventos deportivos, sería un aliciente para que los promotores deportivos pudieran organizar pruebas en territorio mexicano, mientras que el interés del público general por acercarse a los espectáculos deportivos sería aprovechado por algunos medios de comunicación para hacerles difusión

³⁰ En 1986 se transformaría para convertirse en la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, para tomar control de la organización, reglamentación y arbitraje de todos los eventos automovilísticos celebrados en México.

orden mundial, así como de la validez de la narrativa corporal e identitaria que encontraba expresión a través de estos y otros héroes deportivos de la época.

El Gran Premio de México en su primera etapa histórica³¹ articuló los últimos elementos de la transformación estructural que iba afianzando el crecimiento del modelo capitalista que se encontraba operando en ese momento, mostrando también el agudizamiento de algunas de sus consecuencias políticas, económicas y sociales. Los elementos tradicionales de la sociedad y cultura mexicanas perdieron su función resignificadora y reunificadora para convertirse en simples ornatos de una nueva lógica individualista, que puede ser claramente visible en las dinámicas que rodearon a la carrera. El escenario de la competición, el Autódromo de la Ciudad de México, concentraba en su espacio un proyecto único de nación segregador de los discursos contrahegemónicos o alternativos a través del levantamiento de muros materiales y simbólicos expresados en múltiples flancos que van desde el precio de las entradas hasta la integración de la carrera en un campeonato deportivo de orden exclusivo; asimismo, las figuras de los participantes abandonaban la condición de comunidad que habían adquirido en La Carrera Panamericana para dar paso al nacimiento de figuras individuales que exaltaban los logros del individuo.

El final del Gran Premio de México puede considerarse como parte del final de las rígidas estructuras que anteriormente habían posibilitado el “milagro mexicano”, pero que ya resultaban insuficientes para atender las demandas de los nuevos conglomerados que, paradójicamente, había creado (Pozas Horcasitas, 2014). En las últimas ediciones de la primera etapa histórica de esta carrera, el problema de los asistentes sin boleto pagado se había vuelto un tema que preocupaba cada vez más a los organizadores; un fenómeno que formaba parte del creciente dinamismo de los sectores pobres que se percibían al margen del consumismo que rodeaba a este espectáculo deportivo. La presencia de estos actores en el escenario del GP de México obedecía más a la necesidad de contrarrestar esta situación de exclusión, no siempre vinculada a propuestas alternativas, más que de correspondencia con las dinámicas y narrativas del evento. La crisis y posterior derrumbe de todas estas instituciones y símbolos de

³¹ División surgida del hecho de que esta carrera se ha celebrado durante 3 periodos diferentes: de 1962 a 1970, de 1986 a 1992 y de 2015 a 2019.

la sociedad mexicana de los años sesenta fue un acto inaugural necesario para el establecimiento de un nuevo orden económico que tampoco respondió a las necesidades de las mayorías, cuando no las reprimió con mayor fuerza.

De manera similar al capítulo anterior, las siguientes líneas se agrupan en tres apartados que aprovechan algunas de las divisiones que se distinguen desde la historia deportiva cuando se habla del Gran Premio de México de la década de los sesenta. En ellas, se tratan aspectos que surgen de esta transformación del deporte motor practicado en México, observables desde el análisis de este evento.

Así, en el primer apartado se aborda el surgimiento de este espectáculo deportivo, así como algunas de las implicaciones que originó en la sociedad del momento. En ello se incluye la construcción del Autódromo de la Magdalena Mixhuca, el evento en sí mismo y la impresión generada por la muerte de Ricardo Rodríguez durante las pruebas preliminares. Esta primera edición del GP de México sirve como una primera muestra de las transformaciones que ha sufrido el deporte motor, de entre las cuales destaca una especialización del espacio, los autos y los competidores, así como una individualización acentuada por los discursos que rodean a la competencia.

En segundo lugar, se aborda el cierre del espacio al público y la diferenciación que se hace de él en función de las necesidades de cada uno de los participantes, así como la selección de los espectadores a través del boleto de entrada, algo completamente nuevo en comparación con la relativa apertura espacial que se podía observar en La Carrera Panamericana, definida principalmente por el riesgo en que se encontraban o no, los participantes. Asimismo, se aborda la noción del espectáculo deportivo como algo inherente al nivel de progreso que había alcanzado la nación mexicana, según se significó desde los medios de comunicación.

Finalmente se encuentra la elitización del deporte motor, tanto en su práctica como en su espectáculo, un fenómeno aparentemente contrario a la masificación del automóvil que expresó La Carrera Panamericana y sus participantes. Esta característica es la que quizá ilustra mejor el proyecto ideológico que se encuentra detrás del discurso exhibido por el deporte motor en México, así como

su capacidad de exclusión para con los grupos que no encajan en él. Por otra parte, también es importante mencionar la coyuntura política y social en la que se inscriben las últimas ediciones del Gran Premio de México, caracterizada por un deseo colectivo de movimiento ante las estructuras cada vez más rígidas que habían sido creadas por el Estado de bienestar, pero que ya habían perdido también su capacidad de respuesta ante las necesidades de la sociedad mexicana (Pozas Horcasitas, 2014).

Sería caer en el reduccionismo pensar que la celebración del Gran Premio de México, como los otros espectáculos deportivos de la década de los sesenta es un caso aislado, y que poco tiene que decir acerca del proceso sociohistórico de la sociedad mexicana. Esta competencia es una síntesis de varios procesos originados por la expansión del modelo de producción capitalista, así como de la modernización del país durante este periodo. Al mismo tiempo, su cancelación puede interpretarse como testigo de la manifestación del deseo de movimiento de los nuevos sectores politizados que conforman a la sociedad mexicana. Quizá sea en este sentido en el que deba leerse el análisis sociológico del GP de México.

4.1 ¡Viva Ricardo Rodríguez! ¡Viva México!³² (1962).

La década de los años 60 se caracterizó por ser un periodo donde “termina por conformarse el esquema del desarrollo estabilizador. En este tiempo, a la estabilidad cambiaria y de precios (...), se adiciona a la credibilidad de los empresarios el control de los movimientos [sociales]” (Gracida, en Semo, 2004: 50), además, se han trazado sus características más importantes: “una política de expansión y estabilidad financiada por ahorro voluntario, crecientemente de origen externo, y el ejercicio de un férreo control político” (Gracida, en Semo, 2004: 44). El crecimiento económico, acelerado y sostenido (que no estable ni igualitario), se consolidó como un ejemplo dentro de la comunidad mundial de industrialización y vanguardia. “En ese tiempo (...) se edificaron algunos de los más importantes relatos omnicomprensivos del siglo XX sobre la sociedad, el Estado y el individuo” (Pozas Horcasitas, 2014: 224).

La inercia de las estructuras económicas y políticas que habían logrado el desarrollo estabilizador y el “milagro mexicano”, así como la celebración de La Carrera Panamericana, continuaron gestándose durante las siguientes dos décadas. El carácter ideológico del régimen de Adolfo Ruiz Cortines se perfeccionó durante la gestión de su sucesor, Adolfo López Mateos, llevando con mayor fuerza las ideas de modernización y el sentimiento patriótico en cada proyecto de su administración. Estabilidad económica y una forzada paz política y social llenaron el ambiente de la vida diaria del país. La nueva clase media empezó a empujar dentro de las cúpulas de poder político y económico, mediando la consolidación y aparición de nuevos valores dentro de la sociedad mexicana, más cercanos a la tradición liberal.

La cercanía de Adolfo López Mateos con muchos de estos nuevos grupos les benefició directamente, abriéndoles las puertas para el emprendimiento de negocios con el cobijo del gobierno federal, la entidad económica más poderosa de ese momento. De entre los más cercanos al presidente, se encontraba don Pedro Rodríguez Quijada, un hombre que había ascendido en la escala social gracias a los múltiples negocios que había efectuado con Pemex y otras dependencias estatales (Jalife Villalón, 2015), gran entusiasta del automovilismo

³² Excélsior, 3 de noviembre de 1962, p. 5.

deportivo (al igual que López Mateos) y padre de Pedro y Ricardo Rodríguez de la Vega, jóvenes pilotos cuyo talento deslumbrante los había puesto en la mira de propios y extraños.

“Don Pedro”, como era conocido entre los círculos de la alta sociedad del momento, así como dentro de la comunidad automovilística mexicana, fue un personaje que encarnó perfectamente el espíritu de superación personal que se pregonaba en el “milagro mexicano”, pero también de los vicios de los gobiernos priístas: clientelismo político, tráfico de influencias y corrupción (Canal 22, 2015). Rodríguez Quijada inició su carrera en el ramo ferrocarrilero, donde rápidamente siembra relaciones que le llevan a ser seleccionado como uno de los maquinistas al servicio del entonces candidato a la presidencia, Lázaro Cárdenas, sirviendo además de ayudante y escolta. Poco después decide cambiar de ambiente y se enlista, gracias a un amigo suyo, en el escuadrón de policías motociclistas de tránsito de la ciudad de México (Jalife Villalón, 2015).

Como parte de la cosecha política en tiempos de la campaña cardenista, Pedro Rodríguez Quijada había entablado amistad con Adolfo López Mateos, quien se convertía en secretario del trabajo y le ayudó a escalar más posiciones en la política mexicana, pues ayudó al mexiquense a establecer buenas relaciones con los sindicatos. Ejercitando las prácticas corruptas puestas en marcha desde la administración alemanista, una vez que López Mateos se convertía en presidente, don Pedro recibió un discreto pago, convirtiéndose en proveedor de materiales para Pemex, negocio que le ayudó a diversificar su actividad empresarial y financiar la carrera deportiva de sus hijos (Jalife Villalón, 2015). Usando sus contactos dentro del automovilismo deportivo, así como regalos discretos al presidente, convenció a López Mateos de construir un autódromo con los estándares internacionales, donde se pudieran celebrar las competencias que a ambos les gustaba tanto, y que también sirviera como lugar de entrenamiento para sus hijos (Jalife Villalón, 2015; Rosas, 2015).

La idea de construir una pista de carreras profesional en la capital del país no era nueva, pues Enrique Martín Moreno ya había presentado un proyecto similar a Adolfo Ruiz Cortines en 1953 (El Universal, 1953; Excélsior, 1953; Novedades, 1953), quien lo rechazó, pues pensaba que debía alejarse del deporte motor, dado que su antecedente, Miguel Alemán, había logrado la celebración de La

Carrera Panamericana (Hernández Padilla, 2015). En cambio, el nuevo presidente “bajo la premisa de que cada presidente de México llegaba al poder para imprimir su `estilo personal de gobernar´ (...) cuando le propusieron a López Mateos la construcción de un autódromo, no lo dudó ni un instante” (Rosas, 2015: 22), por lo que pronto echó a andar la maquinaria gubernamental para hacer realidad el caprichoso proyecto.

Algunos meses antes, Ruiz Cortines había inaugurado la Ciudad Deportiva de la Magdalena Mixhuca. A la estructura, ya en funcionamiento, se le añadió una pista de carreras, que aprovechaba los caminos de interconexión del complejo. El trazado se basó en el proyecto profesional que presentó Óscar Fernández Gómez-Daza en 1955 para graduarse como ingeniero civil en la UNAM, considerando que “en la actualidad y en el medio deportivo mexicano, el espectáculo de las carreras de automóviles ha adquirido una gran preponderancia” (Fernández Gómez-Daza, 1955: I). Por ello, se diseñó una pista con la intención de albergar cualquier tipo de carrera, “un circuito con todo lo necesario para todos, espectadores y competidores, que haga a los inversionistas ver con deleite las utilidades y a los espectadores gozar con el deporte. (...) hay que hacer un circuito “Grand Prix” para México en una forma hipotética de lo que no se ha podido realizar todavía en América” (Fernández Gómez-Daza, 1955: 3.1-3.2), inspirándose en pistas de otras partes del mundo (Jalife Villalón, 2015; Rosas, 2015). La inauguración de la nueva pista se efectuó el 20 de diciembre de 1959 (Hernández Padilla, 2015; Jalife Villalón, 2015). El evento, una carrera de 500 kilómetros de duración, reunió a personalidades y a los mejores pilotos mexicanos de la época y logró convocar “100 mil espectadores, 18 camarógrafos, mil elementos de tropa más 800 policías” (Rosas, 2015: 29), encendiendo una vez más el furor del automovilismo en el público mexicano. La competencia fue ganada por Pedro Rodríguez, seguido de Moisés Solana y Ricardo Rodríguez (Hernández Padilla, 2015), la “santísima trinidad” del automovilismo deportivo de aquella época. El presidente estuvo presente en el evento y el público disfrutó de una competencia que fue televisada a nivel nacional (Rosas, 2015).

Paradójicamente, aún con la existencia del nuevo autódromo y el furor que causaban las carreras de automóviles en la sociedad mexicana, en el país no

existían suficientes competencias ni pilotos que pudieran mantener la actividad automovilística durante todo el año en el recinto. El corporativismo creado por el Estado mexicano hacía difícil la promoción de un deporte que ahora se veía como aún más cercano a las élites y que, por lo tanto, había perdido las proporciones masivas que sí tenía La Carrera Panamericana. De igual manera, la construcción de la Ciudad Deportiva había promovido una visión de deporte masivo y la existencia de múltiples canchas en los alrededores de la pista dificultaba la operación de ésta y la organización de competencias, pues demandaba pausar sus actividades por fines de semana completos (Jalife Villalón, 2015), un hecho que dificultó aún más la constante celebración de competencias en el nuevo recinto.

Los hermanos Pedro y Ricardo Rodríguez, quienes desde 1957 se encontraban corriendo en el extranjero (Jalife Villalón, 2015), se habían convertido en figuras dentro y fuera del país, consolidándose como unos de los primeros embajadores del país dentro de la esfera deportiva³³, encarnándose como mexicanos ejemplares, “ejemplo de la auténtica juventud mexicana -de la juventud deportista, no la decadente que se ahoga en las bajas pasiones del vicio y del crimen” (Novedades, 4 de noviembre de 1962, p. 15). La entrada de Ricardo a Fórmula 1 llevó a un grupo de inversionistas, entusiasmados por la recepción de las carreras de autos por el gran público, a buscar la celebración de un Gran Premio en el país, tratando de anticiparse a un grupo de inversión estadounidense que también buscaba la organización de la carrera (Jalife

³³ Desde su debut en 1953, Pedro había ganado carreras nacionales, como el I Circuito Avándaro; el I Premio Constitución en 1954 y 1955; el Premio Puebla en 1956; los 500 kilómetros de la Magdalena Mixhuca en 1959; la Feria Nacional Potosina en 1960; el VI Premio Constitución y el I Premio Independencia en 1961. En el extranjero, contaba con victorias en los 1000 kilómetros de Monthlery y en el Governor's Trophy en Oakes Field, ambas logradas en 1961. Por otra parte, Ricardo, quien debutó en 1955 dentro de las pistas nacionales, contaba con triunfos en el VI Circuito Colón en 1956; el IV Premio Constitución, el V Circuito Avándaro y el V Premio Zaragoza en 1957; el III Circuito Madrigal, el VI Avándaro y el VI Premio Zaragoza en 1958; el II Circuito del Moral, el IV Circuito Madrigal, el VII Circuito Avándaro y el II Circuito San Borja en 1959; el X Circuito Colón en 1960; la I Carrera Ciudad de México, el VI Premio Constitución y el IV Premio San Borja en 1961. Fuera de México, ya había ganado la Modified 1000-1500 cc, el Riverside Trophy en 1957; el Porsche Classic en 1958; el Governor's Trophy y la Nassau GT en 1960; los 1000 kilómetros de Monthlery en 1961 (Jalife Villalón, 2015: 588-589).

Villalón, 2015). Entre ellos se encontraban Javier Velázquez³⁴, Carlos Braniff³⁵, Rómulo O´Farrill y Juan Manuel Rullán, quienes fueron los encargados de hablar con López Mateos para organizar el Gran Premio de México en 1962. El presidente da su visto bueno y les encarga “sean los portavoces y embajadores del evento que deberá posicionar internacionalmente a México, ya que su presencia asegura la asistencia de las masas de aficionados que consideran a los hermanos [Pedro y Ricardo Rodríguez] como patrimonio nacional” (Jalife Villalón, 2015: 234).

El apoyo político de López Mateos fue público y bastante amplio (Hernández Padilla, 2015; Jalife Villalón, 2015). Finalmente se pudo concretar en 1962 la celebración de una carrera de exhibición, evento que permitiría a la FIA evaluar las capacidades logísticas de los organizadores mexicanos y decidir si incluir la prueba o no al calendario oficial del año siguiente (Hernández Padilla, 2015; Rosas, 2015). El I Gran Premio de México de Fórmula 1³⁶ se hacía realidad, la nueva fiesta nacional, heredera de la gloria y pasión de La Carrera Panamericana se encontraba con un mundo completamente nuevo, donde el espíritu bucólico y aventurero fue reemplazado por uno que tenía a la innovación y la excelencia como nuevos referentes.

Dado que la carrera no era puntuable, se vio la ausencia del equipo Ferrari, debido a una huelga de trabajadores en Italia, y la inclusión de algunos pilotos que no corrían de tiempo completo en F1 (Jalife Villalón, 2015). Además de Ricardo, quien tuvo que pedir un auto prestado al equipo Lotus, su hermano Pedro y Moisés Solana fueron invitados a participar sin éxito, pues el primero declinó su participación luego del accidente mortal sufrido por Ricardo³⁷ (Jalife

³⁴ Obtuvo diversas victorias en las pistas nacionales durante los años cincuenta. Fue el primer mexicano en competir en Sebring en 1955, gracias a sus contactos en la política se encargó, a través de su empresa de ingeniería, de construir el Autódromo de la Magdalena Mixhuca (Scudería Hermanos Rodríguez, 2007: 1).

³⁵ También piloto; ganó en Avándaro en 1953, además de formar el primer equipo mexicano que compitió en una prueba fuera de México, concretamente en las 12 Horas de Sebring de 1955 (Scudería Hermanos Rodríguez, 2007: 1).

³⁶ Nombre dado según la nomenclatura clásica en la tradición automovilística europea.

³⁷ Aún sin la muerte de Ricardo, es muy probable que Pedro no hubiera participado en el I Gran Premio de México, puesto que le fue muy difícil conseguir un auto con el cual competir. Su última esperanza se encontraba en el equipo Lotus, que tenía un asiento disponible luego de que se suspendiera la inscripción de su piloto Wolfgang Seidel, por problemas con las autoridades deportivas inglesas; sin embargo, las gestiones quedaron suspendidas por motivos que poco se aclaran en los periódicos de la época (ESTO, 1962).

Villalón, 2015), mientras que el segundo nunca pudo conseguir un auto para competir (ESTO, 1962).

Se eligió el primer fin de semana de noviembre como fecha del evento, coincidiendo con las fiestas del Día de Muertos, quizás una decisión estratégica que intentó aprovechar el orgullo patriótico que llenó al evento. La visita de los mejores pilotos del mundo, durante un espectáculo que parecía mucho más elitista que todo lo antes visto en el país, sirvió como promocional de México; mientras tanto, la gente agotó en poco tiempo el boletaje disponible (Rosas, 2015), aunque la transmisión televisiva del evento por el Canal 4 de Televisión quedó disponible para los aficionados que quedaron fuera, incluyendo aquellos ubicados fuera del territorio nacional (Novedades, 1962). Desde aquí ya se observa el cierre del acceso al evento, limitándolo sólo a aquellos que contaran con los medios requeridos para poder seguirlo de cerca.

La cobertura mediática del evento inició apenas los pilotos y los coches arribaron al país, aproximadamente una semana antes de la carrera (El Universal, 1962; ESTO, 1962, Excélsior, 1962). A pesar de la exclusividad que despedía todo lo relacionado con la competencia, de la noche a la mañana, el automovilismo parecía haberse convertido en deporte nacional, y multitudes de expertos improvisados aparecieron por todos lados (Rosas, 2015). Los periodistas especializados hacían hincapié en la incomodidad que provocaban “las personas, que de la noche a la mañana se han sentido ‘terriblemente’ aficionadas al deporte motor” (El Universal, 1962: p. 1A). Los hermanos Rodríguez organizaron eventos de bienvenida para los extranjeros (ESTO, 1962; Novedades, 1962), quienes después de conocer la pista mexicana, lanzaron elogios a su estructura y a la organización del Gran Premio:

Estoy seguro de que el deporte de las carreras automovilísticas tiene un brillante futuro en México. Mis razones para pensar así son básicamente dos: es estupendo circuito con que cuenta esta ciudad, y la categoría de los pilotos mexicanos. Son hombres que están destinados a figurar prominentemente en el panorama internacional. (Entrevista a Jim Clark, en Novedades, 5 de noviembre de 1962, p. 12).

Sin embargo, la fiesta duró poco, pues durante las pruebas preliminares, utilizadas para reconocer la pista y ajustar la configuración mecánica del auto, Ricardo Rodríguez tuvo un accidente fatal. Se acercaba el final de la sesión

cuando el joven piloto, intentando quedarse con el mejor tiempo de la jornada, para beneplácito propio y de sus compatriotas, rompe la suspensión de su auto y se impacta con el riel de aluminio al borde de “la Peraltada”³⁸, la última curva del circuito, un accidente del cual sale con heridas muy graves (Hernández Padilla, 2015; Jalife Villalón, 2015; Rosas, 2015).

Acompañado de su hermano y su padre, Ricardo llega al Hospital de Balbuena, designado como el encargado de recibir a cualquier persona que resultara herida durante la celebración del Gran Premio, y que pronto se vio cercado por periodistas, aficionados y otros cercanos que se encontraban a la espera de noticias sobre el estado del joven piloto, “fue necesario que las autoridades enviaran un destacamento de policías para impedir que privara el caos” (Rosas, 2015: 45). Los médicos poco pueden hacer por salvar la vida del joven piloto mexicano y, gracias a la influencia de don Pedro, junto a la resignación por la pérdida, se realizan los trámites necesarios para dispensar la autopsia, apresurar la averiguación judicial previa y adelantar los servicios fúnebres (Jalife Villalón, 2015).

Una vez que se confirmó la noticia del deceso de Ricardo, la casa de la familia Rodríguez preparó el velorio en su casa, que también se vio abarrotada, pues “Ricardo era ya una figura deportiva nacional que se había clavado muy hondo en el corazón de los mexicanos, que había llegado, con su indomable amor propio llevar el nombre del México deportivo (...) siempre como sinónimo de valentía y coraje” (El Universal, 1962: p. 1A). “Afuera, centenares de automóviles daban vuelta a las manzanas contiguas a la calle Calderón de la Barca” (Novedades, 1962: p. 12). La pérdida de uno de “los hijos de México” (Jalife Villalón, 2015: 301), fue un acontecimiento que detuvo momentáneamente la vida nacional y deprimió a la comunidad automovilística en el país. “La noticia corre por todo México y la actividad se paraliza. (...) la muerte de Ricardo permea la sociedad pues es el hijo favorito de México, su deportista estelar y apenas un chamaco en el cual todos encuentran el reflejo del hermano, hijo o el modelo a seguir” (Jalife Villalón, 2015: 300-301).

³⁸ La curva obtiene ese nombre dado su peralte, es decir, su pendiente transversal. Dicha característica permite a los automóviles recorrerla a una mayor velocidad.

Al día siguiente, viernes 2 de noviembre, se ha programado la misa correspondiente y un cortejo que partirá al Panteón Español de Tacuba. “Hay café para todos los que llegan y la fila para entrar a la casa [de la familia Rodríguez de la Vega] se extiende un par de cuadras. (...) Poco después llega el presidente, quien espera que termine la misa para montar guardia ante el ataúd. Pedro [Rodríguez] maneja el auto que encabeza el cortejo y en las calles la gente sale a su paso y avienta flores. El panteón está atestado” (Jalife Villalón, 2015: 300-301). En *Excélsior* (1962), se concluye la crónica:

Los restos de Ricardo Rodríguez de la Vega, el gran campeón mexicano del automovilismo, bajaron ayer a su tumba en medio del llanto de sus familiares y del tumulto de una muchedumbre que trepó a las criptas, a los árboles, que se apretujaban alrededor de la fosa y que frenéticamente se lanzó en oleadas sobre granaderos, agentes de tránsito y todos los que rodeaban el ataúd, en un intento de ver por última vez a su ídolo (p. 3).

Pero donde se demostró el cariño que el pueblo sentía para el gran corredor fue en las colonias Santa Julia y Tacuba. Muchas casas tenían en sus fachadas moños negros y los inquilinos salieron a la calle para formarse en hileras y esperar a que pasara el cortejo (...) El cementerio estaba pletórico de personas que habían ido a visitar a sus muertos y luego, al saber del funeral del joven Rodríguez comenzaron aglomerarse alrededor de la fosa en que iban a sepultarlo [sic] (p. 14).

Mientras, la prensa del país hace eco de lo acontecido alrededor, manifestando la impresión por lo inesperado del suceso, las circunstancias inicialmente misteriosas que envolvieron al accidente, pero también elevando al joven automovilista a la categoría de héroe:

Un automóvil se convierte en ataúd, uno más. Llevándose una vida joven. Segundo ilusiones. (...) No estaba solo. La ciudad entera, incluso las gentes que no sienten afición por las empresas deportivas; pero a las que había llegado el resplandor de la fama de Ricardo, se negaba a creer en la tragedia. (...) No ocultamos que entonces hubiéramos preferido que los hermanos Rodríguez dedicasen al estudio una juventud que nos parecía excesiva para entregarla al vértigo de la velocidad, desafiando a la muerte. (...) Los Rodríguez podían forzar máquinas, empujados por un ansia incontenible de gloria, por un afán irrefrenable de conquistar laureles para México, cuyo nombre hacía sonar en el mundo de los motores. Pero vista, pericia, serenidad más propia de los veteranos, los preservaba del accidente (...) Y es ahora cuando ya la experiencia les da una admirable madurez prematura, cuando surge la tragedia (...) El México deportivo ha perdido un conductor de excepción que parecía nacido para competir con el viento. Un hombre todavía muy joven, destinado ya a tocar con las manos las proezas sensacionales que le estaban esperando [sic] (ESTO, 1962: p. 4).

Por su parte, *El Universal* (1962: p. 13a) destacó la tristeza que a nivel nacional provocó la muerte de Ricardo Rodríguez:

Cuando se confirmó el deceso, el país entero se conmovió. Porque Ricardo era ya una figura deportiva nacional que se había clavado muy hondo en el corazón de los mexicanos, que había llegado, con su indomable amor propio llevar el nombre del México deportivo, a todos los ámbitos del mundo, siempre como sinónimo de valentía y coraje (...)

El mismo periódico también recordó el deber que el piloto automovilístico tiene con la empresa modernizadora:

(...) un hombre consciente de su deber para con él y la humanidad, puesto que el automovilismo es, básicamente, el reflejo del adelanto técnico del hombre en la incansable búsqueda de fórmulas de seguridad y bienestar (El Universal, 1962: p. 13a).

Finalmente, Novedades (1962: p. 15) significó al piloto como un ejemplo a seguir para la juventud mexicana:

Su brillante, conmovedora campaña en las pistas y circuitos de México y del extranjero no siempre encontraron el comentario justo para un competidor que fue guía y ejemplo de la juventud del mundo, en contragolpe con la crisis de valores morales que los jóvenes de ahora están padeciendo.

Asimismo, el testimonio de Jo Ramírez, ingeniero de Fórmula 1 y amigo cercano de los hermanos Rodríguez, muestra lo devastadora que fue la noticia para el círculo íntimo de Ricardo, algo que a su vez puede ayudar a comprender los efectos en una sociedad en plena transición a la modernidad del riesgo materializado en las carreras de automóviles:

Escuché que la familia Rodríguez estaba devastada; él era el hijo consentido de una familia que lo adoraba y que nunca pensó que podía pasarle algo malo en una carrera. La familia Rodríguez seguía a Ricardo con la misma ansiedad que cualquier familia con un hijo en un trabajo peligroso. (...)

Los Rodríguez ni por un minuto alguna vez pensaron que algo hubiera podido arruinar la fiesta, nada en el mundo podía pasarle a Ricardo. Sólo Sarita parecía un poco preocupada cada vez que Ricardo se subía a un auto de carreras, como si tal vez no fuera a regresar. Pero Ricardo no tenía miedo, no sabía lo que era el miedo, estaba destinado a ganar y si no lo hacía era porque el auto se había descompuesto o no estaba al nivel para ganar. (Ramírez, 2015: 58-59)

“Pero aceptemos el asunto a la mexicana” (El Universal, 1962, p. 18A). A pesar de los acontecimientos, la carrera no fue cancelada; “mientras el país entero lloraba la muerte de Ricardo Rodríguez, pilotos, mecánicos y escuderías hacían su trabajo en el Autódromo” (Rosas, 2015: 47). Incluso los eventos fuera de la pista continuaron según se había programado. El día de la carrera la gente llenó las gradas del Autódromo, se depositó una ofrenda floral en el lugar del accidente

de Ricardo y se guardó un minuto de silencio después de izar la bandera y entonar el himno nacional mexicano, con el presidente López Mateos encabezando los actos protocolarios (El Universal, 1962; ESTO, 1962; Novedades, 1962), quien al finalizar sólo deseó buena suerte a los competidores para tomar su lugar y disfrutar de la carrera (Hernández Padilla, 2015).

La primera edición del Gran Premio de México inició a las 3 de la tarde (ESTO, 1962). Momentos antes, en una ceremonia presidida por Adolfo López Mateos, acompañado por el secretario de Gobernación, Gustavo Díaz Ordaz, los miembros del comité organizador del Gran Premio de México y los pilotos participantes, se escuchó el Himno Nacional Mexicano y se depositó una ofrenda floral en el sitio del accidente mortal de Ricardo Rodríguez (Hernández Padilla, 2015; Jalife Villalón, 2015; Rosas, 2015). Ya en carrera, Jim Clark, piloto escocés de Lotus, tuvo problemas para arrancar el motor de su auto, por lo que recibió ayuda de sus desesperados mecánicos. La acción provocó la descalificación de su auto lo que a su vez motivó al equipo a ordenar a su coequipero Trevor Taylor a ceder su máquina a Clark, una acción permitida entonces por el reglamento, aunque confusa para muchos de los espectadores presentes en el Autódromo (ESTO, 1962). El piloto logró recuperar posiciones hasta alzarse con la victoria, compartida con Taylor, también de acuerdo con lo dictado por el reglamento. La hazaña le dio a Jim Clark un lugar especial en las simpatías del público mexicano, reforzado con las posteriores hazañas que habría de ejecutar en las ediciones subsecuentes (El Universal, 1962; ESTO, 1962; Excélsior, 1962). El primer Gran Premio de México concluyó con un doble ganador y sin la participación de Pedro Rodríguez y Moisés Solana, el primero en señal de luto (Jalife Villalón, 2015; Hernández Padilla, 2015; Rosas, 2015), el segundo, por ser incapaz de conseguir un auto para participar (ESTO, 1962).

Parece ser que la muerte se había logrado normalizar dentro del espectáculo automovilístico, pues a pesar de la tragedia de Ricardo Rodríguez, la primera carrera de Fórmula 1 en México fue un éxito comercial para sus organizadores. Por ello se iniciaron las gestiones administrativas para asegurar la edición 1963 de la carrera (ESTO, 1962), mientras, FIA expresaba su satisfacción con los organizadores y acordó incluir a la carrera como una prueba oficial a partir de la temporada 1963 (Hernández Padilla, 2015; Rosas, 2015), dando inicio a los

preparativos de la segunda edición al día siguiente (ESTO, 1962). La pista, renombrada de forma no oficial por los aficionados como “Autódromo Ricardo Rodríguez”³⁹ (El Universal, 1962), se convertía en uno de los inmuebles deportivos más importantes del país, una vez que se confirmó la visita anual de un campeonato internacional. La bonanza continuaría cuando, a mediados de 1963, la ciudad de México presentaba oficialmente su candidatura para albergar los Juegos Olímpicos de 1968; “curiosamente, en los días en que se corrió el II Gran Premio, el Comité Olímpico Internacional anunció que los XIX Juegos Olímpicos se realizarían en México” (Rosas, 2015: 55).

³⁹ El cambio de nombre se haría oficial hasta 1970 (El Heraldo de México, 1970; Excélsior, 1970).

4.2 ¡El evento deportivo más importante de América!⁴⁰ (1963-1966).

El dominio que ejerció Jim Clark durante la temporada 1963 de Fórmula 1 le hizo llegar al segundo Gran Premio de México, y el primero puntuable en la historia como campeón (Rosas, 2015). La lista de inscritos esta vez incluía a todos los corredores de tiempo completo en Fórmula 1, y si bien ya se había definido al ganador del campeonato, aún quedaban plazas por definir, haciendo importante obtener un buen resultado en tierras mexicanas (ESTO, 1962). A diferencia del año anterior, Moisés Solana y Pedro Rodríguez lograron su inscripción a la competencia sin contratiempos; el primero para resolver la frustración del año anterior, el segundo convencido de que abandonar las pistas no era el mejor rumbo que podía tomar su vida (Jalife Villalón, 2015), algo que también abonó al interés por la competencia (El Universal, 1962).

La algarabía por la atmósfera creada alrededor del Gran Premio de México se hizo mayor al definirse a la Ciudad de México como sede de los Juegos Olímpicos de 1968, en ese mismo año (El Universal, 1963; ESTO, 1963; Excélsior, 1963). La asignación fue comunicada por los medios como un triunfo para el deporte mexicano, que lograba insertarse en el circuito deportivo internacional. Al igual que en los tiempos de la Panamericana, el GP de México se convirtió en una carta de presentación ante el mundo, donde se negaban los problemas y se agrandaban los logros. Sobre la celebración del Gran Premio de México, Gustavo Díaz Ordaz, entonces secretario de gobernación, expresaba:

Este es un gran evento deportivo, que además de satisfacer la afición de nuestro pueblo, hace sonar el nombre de México en el exterior, puesto que la carrera está considerada para la puntuación del campeonato mundial de pilotos (ESTO, 28 de octubre de 1963, p. 7).

Por otra parte, desde algunos medios se buscaba ya el cambio de nombre oficial al Autódromo de la Ciudad de México, para honrar a Ricardo Rodríguez, en una manifestación identitaria que retomaba la figura idealizada del joven piloto como modelo del nuevo mexicano:

Ricardo pereció en aras del deporte automovilístico y sólo es justo que ahora el deporte le rinda un merecido homenaje póstumo, perpetuando su memoria

⁴⁰ Anuncio publicitario del III Gran Premio de México, publicado en ESTO el 19 de noviembre de 1964 (p. 10).

bautizando el Autódromo con su nombre (...) Ricardo se hizo piloto en México. Dio lustre al deporte de México. Desafiaba a la muerte y pereció anhelando un triunfo para México en México. Por eso, ¡perpetuemos su memoria poniendo su nombre al Autódromo! (ESTO, 1963, p. 13).

El fin de semana de carrera transcurrió con la tranquilidad que se ausentó durante la edición anterior. Pedro Rodríguez no pudo completar la competencia por problemas con su automóvil, mientras que Moisés Solana concluyó undécimo (El Universal, 1963; ESTO, 1963; Novedades, 1963). Jim Clark volvió a ganar la prueba, dominándola de punta a punta y sin dramatismos, a diferencia de la victoria del año pasado. El beso de María Félix, la congratulación que personalmente le dio el presidente López Mateos y la ovación del público (Hernández Padilla, 2015) lo confirmaron como uno de los ídolos de la afición automovilística mexicana.

Durante los 8 años que se corrió el Gran Premio de México, la asistencia al evento poco varió. Cada año se repetía aquella experiencia multicolor para todos los participantes dentro y fuera de la Fórmula 1. Su posición en el calendario, como penúltima o última prueba del año era privilegiada, pues en casi todas las ocasiones la competencia se convirtió en la decisora del campeonato mundial; el interés del público por los pilotos mexicanos poco mermó, a pesar de la continua mala suerte, que los obligó a abandonar la competencia por inconvenientes mecánicos en sus autos⁴¹, además del constante asedio de la prensa mexicana que siempre los ponía como contendientes a la victoria, no importando la veracidad de sus aseveraciones (Jalife Villalón, 2015; Rosas, 2015). La llegada a la presidencia de Gustavo Díaz Ordaz, un personaje con mucho menor arraigo popular que su antecesor tampoco disminuyó el entusiasmo de la gente por la carrera, pues el nuevo presidente poco disfrutaba de los deportes y dejó de asistir a la carrera desde la edición de 1966.

De manera similar al año pasado, en 1964 se recibió la noticia de la elección del país como sede del Campeonato Mundial de Fútbol de 1970 (ESTO, 1964). La prensa declaró que eso había sido posible gracias a “la estabilidad político-económica de nuestro país, y aún más la simpatía que inspira al mundo entero” (ESTO, 8 de octubre de 1964, p. 3). Apenas se podía ocultar el entusiasmo por

⁴¹ La mejor posición de llegada lograda por un mexicano en el Gran Premio de México durante esta etapa fue un cuarto lugar de Pedro Rodríguez en 1968 (Jalife Villalón, 2015; Rosas, 2015).

la proeza: “México gran Sede Olímpica en 1968 y gran sede futbolera en 1970 ¡El primer país del mundo que reúne los dos más grandes acontecimientos deportivos de todos los tiempos!” (ESTO, 8 de octubre de 1964, p. 3).

Así, el III Gran Premio de México se corrió el 25 de octubre de 1964; por primera vez en la historia, el resultado de la carrera definiría al campeón del mundo de Fórmula 1, que se disputaba entre los ingleses Graham Hill y John Surtees, y el escocés Jim Clark. Los 3 requerían de la victoria para poder coronarse como campeones, aunque Surtees necesitaba además que Hill consiguiera un tercer lugar o peor, sin importar lo que hiciera Clark; este último requería que Surtees concluyera en cuarto lugar o peor y que Hill no sumara puntos (Rosas, 2015). Las amplias posibilidades que las matemáticas brindaban a los aspirantes impedían dar un pronóstico certero sobre el final de la carrera, asegurando un gran espectáculo para la afición que se había dado cita aquel domingo.

Clark arrancó desde la primera posición, Surtees desde la cuarta y Hill en la sexta. El escocés rápidamente se afianzó en la punta del pelotón, mientras que Surtees se mantuvo en su posición de arranque y Hill cayó hasta el undécimo. Con esos resultados, Jim Clark resultaría campeón del mundo (Rosas, 2015). Sin embargo, durante la última vuelta, una falla mecánica afectó al auto del puntero, relegándolo a la quinta posición. El estadounidense Dan Gurney, el italiano Lorenzo Bandini y el inglés Surtees subieron a las tres primeras posiciones; Bandini, coequipero de este último, cedió su posición, permitiendo que éste se coronara campeón del mundo, haciendo estallar la algarabía en las tribunas del Autódromo (Hernández Padilla, 2015). En tanto, los mexicanos Rodríguez y Solana concluyeron sexto y décimo, respectivamente, ante la mirada de Adolfo López Mateos, quien presenciaba su último Gran Premio de México como presidente del país antes de entregar la banda presidencial a Gustavo Díaz Ordaz.

Pedro Rodríguez, principal promotor político y deportivo del GP de México, disminuyó durante 1965 sus participaciones en competencias celebradas dentro del territorio nacional, pues no era especialmente cercano políticamente al nuevo

presidente, Gustavo Díaz Ordaz, como sí lo era Moisés Solana⁴², quien además se había vuelto compadre del hijo mayor del presidente, lo que le retribuye en apoyo público y privado. Las recurrentes críticas de Rodríguez al gobierno diazordacista, sobre todo después del 2 de octubre de 1968 lo terminan de alejar cada vez más de la escena automovilística nacional (Jalife Villalón, 2015), así como de cualquier apoyo venido de la oficina presidencial. Además, aunque el apoyo gubernamental no había cesado oficialmente, era un hecho de que la nueva prioridad en materia deportiva se encontraba en la organización de los Juegos Olímpicos y del Mundial de Fútbol, incluso a pesar de que el deporte parecía no ser un tema demasiado atractivo para Díaz Ordaz (Jalife Villalón, 2015).

Imagen 7. Richie Ginther, ganador del Gran Premio de México, 1965.



Fuente: Archivo José Alfredo Hernández Padilla.

El Gran Premio de México cerró la temporada 1965 de Fórmula 1. El evento se publicitaba, como todos los años, como un evento de trascendencia internacional, pues se trataba de una “reñida, veloz y espectacular batalla a 65 vueltas en el más moderno Autódromo de las Américas” (Novedades, 24 de

⁴² Desde que inició su carrera en el automovilismo deportivo en 1954, en La Carrera Panamericana donde terminó sexto, Solana fue campeón en todas las categorías nacionales en las que participó, con un cociente de triunfos mayor al 70% (Scudería Hermanos Rodríguez, 2007: 1).

octubre de 1965, p. 2); la carrera también se ufana de reunir “gente de todas las clases sociales y edades” (ESTO, 25 de octubre de 1965, p. 4), a pesar de que los obstáculos materiales que rodeaban la parafernalia automovilística dieran una impresión contraria: “Propósito fundamental de los organizadores del IV Gran Premio de México, es presentar un espectáculo para las mayorías” (Novedades, 24 de octubre de 1965, p. 2), algo que se podría poner en duda cuando se cae en cuenta que la única manera de presenciar el espectáculo era comprando uno de los boletos que se encontraban en venta en las concesionarias Ford y negocios similares (ESTO, 1965)

Imagen 8. Auto 11 de Richie Ginther frente a las gradas principales, Gran Premio de México, 1965.



Fuente: Archivo José Alfredo Hernández Padilla.

La edición de 1965 sería la última en la que López Mateos se encontrara presente para disfrutarla, puesto que el 26 de noviembre de ese año le encontraron 7 aneurismas y poco a poco fue mermando su salud y sus funciones cerebrales, falleciendo el 22 de septiembre de 1969 (Rosas, 2015). Durante la carrera, la mayoría de los competidores experimentaron problemas con los neumáticos, lo que provocó múltiples abandonos, y que al final sólo terminaran 8 de 17 autos. Incluso Rodríguez se vio involucrado en un accidente durante los entrenamientos, asustando a los espectadores (Rosas, 2015). Esta situación la

aprovechó el equipo Honda, único no europeo en la categoría, para colocar a su piloto Richie Ginther en la primera posición y ganar su primera carrera de Fórmula 1 (Rosas, 2015), en una actuación poco menos que milagrosa.

La Fórmula 1 en México ya se había convertido en un elemento común al “milagro mexicano”, que aparentemente llenaba de bonanza a toda la sociedad. El presidente Díaz Ordaz, reiteraba públicamente la discursiva naturaleza colectiva de la carrera durante el protocolo previo del GP de 1966: “Este evento no se debe ni al gobierno de la República ni a mí, sino al entusiasmo del público y a los organizadores” (El Herald de México, 1966, p. 1B). Así, cada último fin de semana de octubre, “la imagen de México se proyecta al mundo por medio del deporte automovilístico, gracias a la celebración del Gran Premio de México que sirve además para acrecentar el conocimiento que se tiene de nuestro país en el extranjero” (Novedades, 18 de octubre de 1969, p. 2). Dentro del autódromo, un entorno cerrado casi de forma hermética, se presentaba un espectáculo que se antojaba cada vez más exclusivo ante la mirada atenta de la socialité mexicana, cuya elegancia llenaba las páginas de sociales de los periódicos del fin de semana (El Herald de México, 1966; ESTO, 1966; Novedades, 1966).

Aunque para la edición de 1966 ya se había decidido el campeonato del mundo, esta vez a favor de Jack Brabham, único campeón en la historia de la Fórmula 1 en serlo con un auto fabricado por él mismo (Hernández Padilla, 2015), el interés no mermaba entre los espectadores, puesto que para el Gran Premio de México de ese año se presentaban varias innovaciones tecnológicas: motores que duplicaban en tamaño y potencia a sus antecesores y la introducción de un sistema de cronometraje digital desarrollado por la compañía de relojes Omega para el disfrute de los televidentes (Rosas, 2015). En la pista, Surtees terminó amarrando el subcampeonato con una victoria, matizado con un doble abandono de Pedro Rodríguez y Moisés Solana (Rosas, 2015). Posteriormente, el piloto inglés, señalaría pequeñas invasiones de espectadores a la zona que formaba ya propiamente parte de la pista (Excélsior, 1966), quizás un curioso presagio de lo que acontecería con mayor fuerza en los años posteriores.

Quizá la mayor diferencia entre La Carrera Panamericana y el Gran Premio de México, además del formato de competencia y la estructura de las máquinas

participantes, se encuentra en su capacidad de admisión. Mientras que la Panamericana se llevaba a cabo en la carretera, un espacio que cuenta con un virtual acceso universal, el GP de México se celebra en un espacio completamente cerrado, ya no únicamente valedero para los participantes de la competencia. El acceso al espacio se racionaliza hasta el extremo, lo que da lugar (aunque no por primera vez) a la fetichización del boleto de acceso, nuevo artículo de lujo en la sociedad deportizada y del cual habla Monsiváis, aunque en este caso a propósito del Mundial de Fútbol:

El Feliz Poseedor de Boleto goza no tanto por saberse allí, sino por la piedad que le dedica a los ausentes. Benditos ellos, no tuvieron dinero, y no les quedó sino confiar en las bondades de la televisión, que todo lo reduce a las proporciones de una cajita. ¿Con eso se conforman, con un espectáculo de títeres? El Amo del Ticket, orgulloso de su distancia ante las privaciones, sonríe sin altivez. (Monsiváis, 2013: 205)

Sin embargo, en una sociedad que resiente cada vez más la cerrazón de los aparatos políticos y económicos, consecuencia del paulatino declive del modelo de desarrollo que otrora le había concedido a la nación un progreso material sin precedentes en toda su historia, la aparición de nuevas barreras, aparentemente infranqueables para el sujeto del siglo XX, idealmente siempre en movimiento, sólo podía llevar, por lo menos en ciertos escenarios del México de este tiempo, al cuestionamiento y franca confrontación de las estructuras. En otras palabras, parece ser que la llegada de ideas del derecho de admisión había llegado demasiado temprano para una sociedad joven que se hallaba en ese momento, cuestionando todo lo establecido, en aras de construir su propia versión del futuro, pues la que se les presentaba resultaba poco atractiva y desesperanzadora. Aunque la carrera tenía el nombre del país, lo cierto es que no todos sus habitantes tenían la posibilidad de ver el espectáculo en algún momento de sus vidas, frenados principalmente por la barrera del boleto.

A pesar de ello, el movimiento de las masas sigue representando una fuerza de oposición difícil de derribar para la nueva disposición que se hace del espacio dentro del espectáculo deportivo. Ante la amenaza que representa la presencia de las masas (Varela, 2014a), los más cercanos al automovilismo deportivo celebran la presencia de las fuerzas del orden que, por el momento, son capaces de contenerlas:

[Lo bueno es] que se haya utilizado la policía militar para mantener el orden, no sólo en los 'pits'⁴³, sino en todo lugar de la Deportiva (El Universal, 28 de octubre de 1963, p. 14a).

Sin embargo, conforme fueron pasando los años, las masas parecían cada vez más incontenibles, quizá deseosa de conquistar más espacios para su demanda de movimiento:

Jack Brabham declaró que lo molestaron varios espectadores que se colocaron casi al borde de la pista. Es que fue casi imposible dominar a la tremenda muchedumbre que se desparramó en la Magdalena Mixhuca (El Heraldo de México, 24 de octubre de 1966, p. 1b).

La vigilancia extrema de los espacios es testigo de múltiples incidentes con las personas que asisten a los eventos deportivos como el GP de México; en algunos casos por falta de familiaridad con la nueva lógica de desplazamiento racionalizada por el boleto de acceso, cuyo criterio quizá parecía confuso para los encargados de las entradas:

Fue una carrera 'blanca' y sólo hay que lamentar que los organizadores pongan gente sin criterio al cuidado de las puertas. El público fue víctima de vejaciones sin cuento y los periodistas se vieron obstaculizados para cumplir su misión (ESTO, 24 de octubre de 1966, p. 9).

En otras ocasiones, se usó la fuerza como primer y último recurso ante la presencia de personajes que no habían comprado el derecho de presencia dentro del espectáculo:

Para observar la revisión fueron bastantes los curiosos. Hubo chamacos que para estar más cerca de sus ídolos, saltaron las bardas, ahí con lujo de fuerza los policías los agarraban para llevarlos a la delegación" [sic] (Novedades, 25 de octubre de 1963, p. 30).

La aparición del Gran Premio de México complejiza la discusión sobre las identidades gestadas desde el deporte motor, puesto que acentúa algunos rasgos ya vistos desde La Carrera Panamericana, especialmente las relacionadas con las clases sociales. De esta manera, lo nacional puede verse como un "caleidoscopio complejo y, en muchas ocasiones, contradictorio. No solo hay 'contradicciones' individuales sino también dimensiones de clase que parecen incompatibles" (Archetti, 2001: 114). Como espectáculo deportivo, el GP de México había trasladado los vínculos afectivos generados por la actividad de

⁴³ También conocidos como "fosos". Es el lugar designado para que los equipos participantes puedan realizar arreglos mecánicos a los autos durante toda la competencia.

correr automóviles a un segundo plano, parece pues, que ahora el elemento vinculante más importante era la posesión del pase de acceso al espacio diferenciado.

4.3 No merecemos el Gran Premio...⁴⁴ (1967-1970).

En todas sus participaciones en el Gran Premio de México, Pedro Rodríguez había logrado promediar buenos resultados, los cuales, sumados a sus actuaciones sobresalientes fuera del país, le consolidaban como el mejor piloto mexicano del momento. En contraste, Moisés Solana no podía mostrar la calidad de su manejo ante su público, pues la constante mala suerte sabotaba sus automóviles y truncaba sus actuaciones en el GP de México (Rosas, 2015), a pesar de que el piloto capitalino contaba con el favor político y económico del presidente Gustavo Díaz Ordaz.

Para la edición 1967 del Gran Premio de México, el también conocido como “piloto-pelotari” logró un lugar en el equipo Lotus, utilizando un auto igual al de los campeones Graham Hill y Jim Clark, por lo que la prensa mexicana lo destacaba como aspirante a la victoria (El Heraldo de México, 1967). El día de la carrera, Moisés Solana arrancó desde la novena posición, para ir ascendiendo en la clasificación conforme se iba desarrollando la carrera. Hacia el final de la competencia, mientras se encontraba en las puertas del podio de triunfadores, la suspensión del auto comenzó a fallar y lo obligó a abandonar la competencia (El Universal, 1967; ESTO, 1967). En contraste, Pedro llegó en sexto lugar, igualando el resultado obtenido en 1964, el mejor hasta ese momento en su cuenta personal. En tanto, el campeonato del mundo se definía a favor de Denny Hulme, mientras que la carrera se la llevaría por tercera ocasión el escocés favorito de México, quien se consolidaba como el piloto con más victorias en el Autódromo de la Magdalena Mixhuca⁴⁵ (Rosas, 2015); nadie sabía que esa también sería su gran despedida, pues falleció antes de llegar a la edición de 1968 (Hernández Padilla, 2015).

La carrera de 1967 se destacó en la prensa por dos situaciones. La primera de ellas fueron los diversos incidentes que se reportaron con varios espectadores, la mayoría relacionada con el acceso a las diferentes áreas del autódromo capitalino:

⁴⁴ Carlos Braniff, miembro del comité organizador del Gran Premio de México, en entrevista para El Sol de México (26 de octubre de 1970, p. 3B), luego de los incidentes del 25 de octubre de 1970 que determinaron la exclusión del GP de México del calendario de pruebas para el Campeonato Mundial de Fórmula 1 a partir de 1971.

⁴⁵ Récord vigente hasta el momento.

A varios grandes aficionados al automovilismo se les ocurrió una cosa muy original: falsificar los pases para la entrada fácil a los pits... Ayer fueron sorprendidos en el Autódromo y remitidos a la delegación más cercana (El Heraldo de México, 22 de octubre de 1967, p. 13b).

Mientras, Excélsior (1967, p. 3B) denunció la excursión dentro de la pista de algunos espectadores:

grupitos de espectadores que ayer, en el VI Gran Premio de México, no guardaron la debida compostura y pusieron en peligro su propia vida y la de los corredores (Excélsior, 23 de octubre de 1967, p. 3B).

El mismo periódico también destacó la insuficiencia del personal de vigilancia asignado para el espectáculo:

El cordón de soldados que se formó a las 7 de la mañana fue impotente para evitar que el público invadiera los bordes que rodean la pista, traspasando la alambrada. Los soldados se dieron por vencidos y solamente se dedicaron a vigilar que nadie bajara del bordo y pasara al asfalto (Excélsior, 23 de octubre de 1967, p. 3).

“¿Cómo se explica que con un grupo de oficiales pidiendo gafetes a cada momento existieran tantos intrusos...? (El Heraldo de México, 18 de octubre de 1969, p. 8b); las amenazas del movimiento de masas se incrementaban ante la mirada llena de pánico de la élite que formaba parte del espectáculo automovilístico. Particularmente, el periódico ESTO hizo un recuento de la asistencia a la carrera del domingo: “130 000 personas, con 122 000 espectadores con boleto pagado” (ESTO, 1967: p. 8). El comentario, por un lado, tenía la intención de señalar la falla de los organizadores en garantizar un evento sin incidencias, que pudieran mostrar el grado de civilidad y buen comportamiento de la sociedad mexicana observada por el juicio moral del resto del mundo, ya que en ese mismo fin de semana, los organizadores del Gran Premio de México recibieron por parte de la Asociación de Pilotos de Gran Premio (GPDA, por sus siglas en inglés), la distinción por haber sido el mejor evento de la temporada anterior, 1966 (El Heraldo de México, 1967; El Universal, 1967; ESTO, 1967), “un reconocimiento al esfuerzo que realizan los mexicanos y a su capacidad para la organización de grandes eventos” (Excélsior, 21 de octubre de 1967, p. 2). Por otro lado, quizá también se trataba también de censurar a los espectadores por los desmanes, impropios de un país sede de Fórmula 1, Juegos Olímpicos y el Mundial de Fútbol.

1968 fue un año que marcó definitivamente a la sociedad mexicana en todas sus dimensiones. El empuje de los nuevos actores políticos y sociales, que demandaban su justo lugar dentro del orden nacional ya había desencadenado una serie de importantes transformaciones que acercaban al país a su democratización, a pesar de los desesperados esfuerzos en contra de las élites gobernantes (Basáñez, 1988). El movimiento olímpico traspasó las barreras de lo deportivo para convertirse en un acontecimiento cultural sin comparación (Rodríguez Kuri, 2003). A partir de la organización de los Juegos Olímpicos México 68, el fenómeno deportivo comenzó a dibujar en su propio horizonte las formas características con las que hoy en día lo conocemos.

El VII Gran Premio de México se celebró el 3 de noviembre de 1968 (El Universal, 1968; ESTO 1968; Novedades, 1968). La visita anual del Campeonato Mundial de Fórmula 1 se había convertido en una magna celebración deportiva, ya con estatus de tradición para la sociedad mexicana y en esta edición por primera vez se transmitiría a través de una señal televisiva a color (Novedades, 1968). En la carrera se habían conjuntado numerosos elementos materiales y simbólicos que reflejaban los acontecimientos que envolvían al país, que durante un fin de semana al año parecían desvanecerse para dar paso a un ritual que proclamaba la victoria de la racionalidad moderna sobre la cotidianidad bucólica. Los automóviles de competencia, expresión máxima del ingenio humano estructurado mediante la disciplina de la producción capitalista impresionaban por manifestar lo último en el conocimiento práctico de la época. Precisamente en 1968 varios de los equipos de Fórmula 1 empezaron a probar alerones en la parte trasera de los autos, inaugurando la era de la aerodinámica en el deporte motor (Rosas, 2015).

El día de la carrera se había cumplido ya un mes y un día de la matanza en Tlatelolco, así como una semana de la clausura de los Juegos Olímpicos “y la gente se encontraba como si nada hubiera pasado. Se dejaba llevar por su propia cotidianidad (...) En menos de un mes, todo había concluido y todo parecía olvidado” (Rosas, 2015: 76). Hasta ese momento, el país se había encontrado violentamente con dos elementos constitutivos de su realidad, negados e invisibilizados. Por una parte, el totalitarismo violento ejercido por el partido oficial, represor sistemático de la ola democratizadora impulsada

fuertemente desde los sectores medios, por otra, la pugna por el proceso de modernización del país, donde el GP de México “representa un reconocimiento al esfuerzo que realizan los mexicanos y a su capacidad para la organización de grandes eventos” (Excélsior, 21 de octubre de 1967, p. 2).

Aquella edición del Gran Premio de México se llenó de emotividad desde meses antes. El 7 de abril de 1968, Jim Clark encontró la muerte durante una carrera de F2 en Hockenheim, Alemania (Rosas, 2015). La comunidad automovilística lloraba la pérdida del dos veces campeón del mundo de Fórmula 1. Aunque habían pasado casi 7 meses del fatal accidente, también la prensa nacional se hizo del triste recuerdo en la víspera de la carrera, uno de los preferidos por la afición mexicana que apenas el año pasado le había festejado su triunfo en el GP de México de 1967 con una novillada donde se enfrentó a un burro con cuernos (ESTO, 1967; Rosas, 2015).

En cuanto al campeonato del mundo, Jackie Stewart y Graham Hill llegaban a territorio mexicano peleando por el título, que se decidiría luego de que la máquina de Stewart se negara a funcionar correctamente durante toda la prueba, impidiéndole al piloto británico competir de cerca con Hill, entregando la victoria y el campeonato. Los pilotos mexicanos que disputaron la carrera, Pedro Rodríguez y Moisés Solana, fueron luz y sombra. Rodríguez consiguió un cuarto lugar después de perder la lucha por el tercer lugar con Jack Oliver (El Universal, 1968; Novedades, 1968); sin embargo, el mexicano convirtió su resultado en el mejor (hasta el momento) de un local en el Gran Premio de México (Rosas, 2015). Solana abandonó por problemas con su auto, siendo su última participación, puesto que se mataría en un accidente durante el Hill Climb de Valle de Bravo-Bosencheve⁴⁶ el 27 de julio de 1969 (Rosas, 2015).

La vigilancia, que en años anteriores consistía en operativos conjuntos entre la policía capitalina y el ejército mexicano, se encontraba mermada después de los acontecimientos en la Plaza de las Tres Culturas, probablemente debido a que el ejecutivo no quería arriesgarse a agravar el conflicto generalizado. La falta de vigilancia pareció avivar un poco más los ya de por sí candentes ánimos del público, que previamente derribó las alambradas que separaban el espacio

⁴⁶ También conocido como Hill Climb Avándaro.

destinado a los espectadores del resto de la pista, para observar más de cerca la competencia (Novedades, 1968). Así, “al término de la carrera la gente estalló en una euforia inusitada, como si se hubiera contenido durante días” (Rosas, 2015). Una multitud sobrepasó a los cuerpos del orden que se encontraban en el recinto deportivo, invadiendo los fosos, el podio y la tribuna de honor, celebrando la victoria de Graham Hill, completamente ajenos al deseo de la prensa por acercarse al triunfador, así como de la desesperación de los organizadores y los encargados de la seguridad por salvaguardar la integridad de los equipos competidores, quienes rápidamente resguardaban los autos (El Sol de México, 1968; El Universal, 1968).

Aunque el accidente pasó casi desapercibido “fue la primera llamada de atención para los organizadores del Gran Premio” (Rosas, 2015), pues incluso un perro callejero entró a la pista en medio de una de las competencias secundarias de ese mismo fin de semana, aunque también fue un acontecimiento aparentemente sin mayor importancia, pues un aficionado pudo sacarlo del autódromo (El Universal, 1968). Los incidentes del Gran Premio de México de 1968 se convirtieron en funestas premoniciones para las carreras de los siguientes años, las últimas de la llamada primera época de la Fórmula 1 en México. La carrera del siguiente año también se caracterizó por presenciar incidentes que continuaron poniendo en peligro la organización del evento.

El 18 de octubre de 1969, durante la cuarta carrera correspondiente al Campeonato Nacional de Pilotos, competencia que formaba parte del programa del Gran Premio de México, el piloto Juan Carlos Bolaños⁴⁷ sufrió un fuerte accidente poco después de iniciada la competencia, y en el que perdió la vida una persona que se encontraba presenciando las acciones en pista (ESTO, 1969). Según otros pilotos y algunos espectadores que presenciaron el siniestro, el accidente había sido resultado una larga riña entre Bolaños y Fred Van Beuren que arrastraban desde anteriores carreras y que encontró en la carrera de aquel día su punto más álgido; “Van Beuren sufrió una avería: al cortarse la corriente, su motor se paró, perdiendo velocidad y Bolaños lo alcanzó rápidamente, haciéndose el encontronazo” (ESTO, 1969), la desesperación de Van Beuren

⁴⁷ Además de sus participaciones dentro de carreras en territorio nacional incursionó en carreras en Estados Unidos y Europa (Scuderia Hermanos Rodriguez, 2007: 1)

por evitar el sobrepaso le hizo lanzarse sobre su contrincante, proyectando ambos autos en la barrera del circuito.

Imagen 9. Autos 5 de Denny Hulme y 7 de Jacky Ickx, Gran Premio de México, 1969



Fuente: Archivo José Alfredo Hernández Padilla.

La polémica del accidente dio material a los periodistas para sacar a relucir la problemática constante que representaba la entrada de aficionados sin boleto a los eventos de Fórmula 1 en el autódromo capitalino. La editorial del periódico ESTO (1969) culpó al aficionado fallecido en el accidente de Bolaños y Van Beuren del trágico resultado, puesto que presumiblemente se había colocado en una zona poco segura en “la espiral”, lugar del circuito donde aconteció todo. Aquel hombre, como muchos otros neófitos del deporte motor, había encontrado la oportunidad de entrar a la pista sin pagar boleto (El Herald de México, 1969), encontrándose con la “buena suerte” de encontrar el mejor y más peligroso lugar para la ver la carrera. “Oficialmente, 82 mil personas ingresaron en el Autódromo con su boleto, pero se calcula que había 140 mil espectadores el día de la carrera. Eso quiere decir que 58 mil vieron gratis la prueba” (ESTO, 25 de octubre de 1969, p. 19). Por otra parte, El Herald de México se olvidaba las cifras y destacaba el pavor de encontrarse a una masa que no había pagado el derecho de estar ahí: “al finalizar el evento, brotaron de todas partes, gente que no tenía nada que hacer y aquello se convirtió en un manicomio” (20 de octubre de 1969,

p. 3b). Igual que en 1967, las quejas por los espectadores improvisados no serían más que el reflejo de un grupo privilegiado que se sentía amenazado por los otros, completamente ajenos a ellos. La falta de un dispositivo humano y mecánico capaz de impedir las invasiones de gente externa al evento haría una nueva aparición al año siguiente, con consecuencias aún más catastróficas.

La oscura jornada se completó con el peor resultado de Pedro Rodríguez en México, quien sumó un 7° lugar gracias a que su auto, un Ferrari de última generación, sufrió de problemas durante todo el fin de semana (El Universal, 1969; ESTO, 1969). Tan mal iba el auto, que “el propio Pedro se sorprendió de haber terminado la carrera” (Rosas, 2015: 82). Curiosamente, el miércoles 22 de octubre, media semana después de la carrera, la prensa hacía eco del destape de Luis Echeverría como precandidato del partido oficial a la presidencia de la república (ESTO, 1969), señal del fin y principio de etapas históricas para el país.

A pesar de que el Campeonato Mundial 1970 estaba decidido a favor del fallecido Jochen Rindt⁴⁸, la carrera aún prometía bastante espectáculo, como era habitual. Sin embargo, las dificultades empezaron temprano aquel 25 de octubre de 1970. En el velódromo olímpico, a escasos metros del autódromo capitalino, se celebró la Vuelta de la Juventud, una competencia ciclista, cuyo final coincidió con el inicio de actividades en pista, por lo que los 100 mil espectadores rápidamente invadieron los terrenos de la Ciudad Deportiva para intentar hacerse de un buen lugar y observar el espectáculo (Hernández Padilla, 2015; Jalife Villalón, 2015; Rosas, 2015). Asimismo, según denunció posteriormente El Universal (26 de octubre de 1970, p. 3), muchos invitados de honor acreditaron a más personas para que los acompañaran en el evento social en que se había convertido el Gran Premio. El autódromo, cuya capacidad máxima era de 120 mil personas, ya se encontraba totalmente lleno, por lo que después de la invasión había excedido en casi el doble esta cantidad. La turba había sido facilitada por la falta de elementos del ejército mexicano, quienes solían apoyar las labores de vigilancia, pero que aún se encontraba replegado por los acontecimientos del

⁴⁸ El piloto austríaco había fallecido en septiembre del mismo año, durante las pruebas previas al Gran Premio de Italia. La ventaja que llevaba en la clasificación del campeonato era tal que sus rivales no pudieron darle alcance en las últimas 4 carreras del año, convirtiéndose así en el único campeón declarado post mortem en la historia de la categoría.

mes anterior en Tlatelolco, así como de la escalada de conflictos que daría lugar posteriormente a la guerra sucia de la década de los 70.

Imagen 10. Auto 4 de Clay Regazzoni, Gran Premio de México, 1970.



Fuente: Archivo José Alfredo Hernández Padilla.

Alrededor de las dos de la tarde, hora de inicio de carrera programada, la muchedumbre se encontraba demasiado ebria y desesperada por ver el inicio de las acciones, por lo que empezó a arrojar objetos sobre la pista, lo que propició que los pilotos se negaran a correr ante las evidentes condiciones adversas que imperaban sobre la pista (Hernández Padilla, 2015; Rosas, 2015). Los organizadores se hallaban acorralados: si cancelaban la carrera, muy seguramente tendrían que enfrentar a una turba encolerizada, pero tampoco podían arrancar en condiciones tan peligrosas para todos los involucrados. Después de 70 minutos de retraso (Jalife Villalón, 2015), Pedro Rodríguez y otros competidores salieron a calmar a la gente tomándose fotos con ellos, saludando y firmando autógrafos; aunque aparentaron bajarse los ánimos y se decidió iniciar la competencia, el intento de los pilotos resultó ser en vano. “Varios pilotos dieron algunas vueltas, regresaron a los pits y no volvieron a salir a la pista” (Rosas, 2015: 86), los que decidieron quedarse en pista bajaron el ritmo, pero no por ello evitaban pasar a centímetros de los imprudentes que habían tomado lugar justo a la orilla de la pista, ni se salvaron de la nueva lluvia de basura que

caía en la pista, ya que “la carrera se estaba convirtiendo en una larga procesión, nadie se atrevía a rebasar, todos se conformaban con sus puestos” (Hernández Padilla, 2015), ante las deficientes condiciones de seguridad.

Los invasores no llegaron solos al autódromo, pues junto con ellos ingresaron algunos perros callejeros (Rosas, 2015), seguramente atraídos por la multitud y movidos por la esperanza de hallar comida. Varios de ellos merodeaban a las orillas de la pista y uno en particular decidió tratar de perseguir a los autos que seguían pasando a toda velocidad. En uno de sus intentos, el can corrió con mala suerte y fue golpeado por Jackie Stewart, en un accidente de consecuencias fatales para el perro (El Universal, 1970; Rosas, 2015) y para las aspiraciones de victoria del británico.

Jacky Ickx, ganador de la prueba, tuvo que ser premiado en el patio interior de los fosos, dada la cantidad de personas que invadieron la pista e impedían el desarrollo de la ceremonia de premiación (ESTO, 1970). Al día siguiente, las planas de los periódicos criticaron severamente a los espectadores y los organizadores. Particularmente, El Heraldo de México (26 de octubre de 1970, p. 1b-2b) reprobaba lo acontecido:

Quizá nunca antes en la historia del automovilismo mundial una multitud tan enorme había presenciado una prueba de Grand Prix de Fórmula Uno. Pero, también nunca antes, una multitud así había causado tanto daño al prestigio de un país y al querido deporte de los motores [sic] (...)

Con lo que vimos en las metas de población de provincia, con el recuerdo de los Juegos Olímpicos, de la Copa del Mundo, estábamos conformando la idea de que la gente, el pueblo, las multitudes deportivas, tenían ya conciencia. Nos sentíamos orgullosos de su comportamiento durante esos eventos mundiales (...) No hablarán más en forma tan magnífica como hablaban de México, de su conciencia deportiva y cívica (...) El daño intangible, más lamentable, es el concepto que nuevamente habrá surgido entre la gente que va a hablar o escribir de México. ¿Que no hubo suficiente vigilancia?... Bueno, puede ser factor en lo sucedido. Pero... ¿es que sólo a culetazos podrían entender los espectadores inconscientes?... Si es así, mejor que no hubo vigilancia, porque pudo provocarse un zafarrancho. Y cabe preguntar: ¿Es que eso pretendían? ¿Es que tenían la consigna de socavar esa imagen bella de México? (...) ¿O será que realmente no estamos preparados para eventos como un Gran Premio de Autos?

Ayer, realmente nos avergonzamos de ser mexicanos y ver cómo esa frenética gran multitud, daba al traste con un año de inmensos preparativos, que año con año organiza el Comité del Gran Premio de México, bajo los auspicios y ayuda del Gobierno Federal, con el objetivo de divertir al pueblo con un espectáculo

que se supone está a la altura de los principales países del mundo [sic] (El Heraldo de México, 26 de octubre de 1970, p. 4b).

Por otra parte, los organizadores aprovecharon los espacios periodísticos para declarar que no habían recibido el mismo apoyo gubernamental que en los primeros años de la historia de la carrera (El Heraldo de México, 1970). En otro espacio, Carlos Braniff, se muestra mucho más severo y trata de explicar las razones del desastre:

Primero, la falta de respeto del público a las autoridades; segundo, la falta de medios económicos para imponer impedimentos físicos para que la multitud no invadiera la pista; y tercero, y me da tristeza decirlo, el pueblo mexicano demostró que no está a la altura de espectáculos de la jerarquía del Gran Premio de México (...) Sólo con bardas más resistentes y elementos de choque... sí, sólo con una barrera de alambre y otra barrera de bayonetas, pues a los representantes del Ejército sí los respeta la multitud (El Heraldo de México, 26 de octubre de 1970, p. 3b).

Al final, “el IX Gran Premio de México había sido, posiblemente, la peor carrera jamás corrida en la historia de la F1” (Rosas, 2015: 87). A pesar de que en los meses posteriores se desmintieron los rumores de la retirada del apoyo gubernamental a la organización de la carrera, de la existencia de castigo alguno de la FIA y de que parecía un hecho que se celebraría una nueva edición del evento el 27 de octubre de 1971, al final, el organismo rector del automovilismo internacional decidió sacar del campeonato el Gran Premio de México, argumentando la falta de seguridad y de compromiso por parte del gobierno mexicano y los promotores de la carrera (Hernández Padilla, 2015; Jalife Villalón, 2015; Rosas, 2015). Como muchos de los acontecimientos en el país de los últimos 2 años, la cancelación de la carrera parecía más bien el broche inaugural de una nueva era de conflictos y crisis en la que se advierten intentos forzados de cambio.

Figuración 4. Gran Premio de México 1962-1970.



Fuente: Elaboración propia.

Quizá no sería demasiado sorprendente ver que la mayoría de los espectadores improvisados durante las diferentes ediciones del Gran Premio de México fueron jóvenes. Como se ha mencionado en líneas anteriores, ante la rigidez institucional de la sociedad que se había creado a partir de la instauración del Estado de bienestar, múltiples sectores, entre ellos precisamente los jóvenes, manifestaron un deseo de movimiento, respuesta natural ante la estática que prevalecía. Autora de expresiones revolucionarias y no revolucionarias, su visibilidad en el debate público es innegable, por lo menos desde la mitad de la década de los años sesenta. Finalmente, quizás aún sin los eventos de 1970 el GP de México no hubiera evitado la condena de desaparición, pues el final del modelo de desarrollo estabilizador no tardaría demasiado en hacer estragos en la economía nacional.

Conclusiones.

Pon tu mira bien alto...

Pedro Rodríguez de la Vega

La presente investigación trata de articular el enfoque figuracional para el estudio de una serie de interacciones entre procesos dentro del macroproceso de modernización en el México de la segunda mitad del siglo XX. La herramienta conceptual que ayuda a este propósito es la figuración, que ayuda a compactar estructuras, interacciones y actores sociales a través del reconocimiento de las redes de interdependencia existentes entre sí. De esta manera, tal y como se intentó a lo largo del presente, se puede realizar un ejercicio de reflexión sociohistórica a diferentes escalas que abone a la comprensión de procesos sociales de larga duración.

Sin embargo, también es muy importante señalar que el enfoque figuracional se encuentra con algunos vacíos que son necesarios cubrir para poder analizar con suficiencia ciertos aspectos de la realidad que interesa. Dichos vacíos se encuentran particularmente en lo que se puede definir como consecuencias de las interacciones dentro de las figuraciones. De esta manera es que se incorporan algunas consideraciones que sirven de complemento al análisis figuracional y que se articulan alrededor del deporte moderno, los medios de comunicación, el circuito deportivo nacional, las comunidades identitarias, el nacionalismo y la modernidad. A ellas se les suman perspectivas sobre el género, las emociones y el riesgo, que ayudan a explicar algunas de las aristas del fenómeno deportivo (y particularmente el automovilístico) en México.

Como pocos inventos, el automóvil desencadenó una serie de importantes transformaciones en las sociedades humanas desde hace más de 100 años. El volumen de estos procesos desencadenados por esta máquina no ha sido ignorado por las ciencias, las humanidades y las artes. Y es que, a partir de la aparición del automóvil, las dimensiones que conforman la vida social humana se han adecuado a su presencia, privilegiándola en muchos aspectos. Sin duda, nos hemos convertido en una sociedad automotriz.

Pensando en el caso mexicano, las más importantes transformaciones desencadenadas por la presencia del automóvil se pueden precisar como parte del cambio en el modelo de desarrollo económico implementado después de la conclusión de la Revolución Mexicana. La nueva perspectiva situó a la industrialización, apoyada por fuertes programas de inversión extranjera, como uno de los ejes de la actividad económica nacional. De esta manera, especialmente durante y después de la Segunda Guerra Mundial, y a la luz de los procesos de expansión de la industria automotriz estadounidense y europea, se fue incrementando la presencia del automóvil en los escenarios económicos y sociales de México.

El aumento de la planta vehicular en las ciudades mexicanas desencadenó, al igual que en otros lugares del planeta, una serie de cambios sociales, culturales y espaciales, la mayoría de una intensidad y alcance quizá nunca vistos. El espacio urbano se reestructuró para privilegiar el flujo de los automóviles, nuevos garantes de los flujos de mano de obra y mercancías necesarios para la actividad productiva capitalista, dentro de la ciudad. Al mismo tiempo, las necesidades materiales de la nueva invención, entre ellas, combustible, neumáticos y refacciones mecánicas, dieron pie a la creación de nuevos espacios especializados en la atención de estas necesidades de los automovilistas. Por supuesto, tampoco faltó la transformación en los oficios que acompañan a la era del automóvil, también ligados a sus necesidades.

Por otra parte, la creciente importancia del automóvil en la vida cotidiana lo posicionó como un instrumento importante para el proyecto político enfocado en la integración de un nuevo Estado mexicano. En primer lugar, la capacidad que ostentaba para el transporte de mano de obra y mercancías, lo posicionó como un excelente complemento para el trabajo de la red de ferrocarriles. Enseguida, el menor costo que representaba la construcción de carreteras, así como su superioridad para saltar las dificultades orográficas con respecto a las vías ferroviarias, colocaron a los automotores como la nueva base para la política en materia de comunicaciones y transportes del país. En este punto, con la consolidación de la hegemonía del automóvil en la vida cotidiana, se aceleraron las transformaciones ya iniciadas con su introducción. Ante ello, no faltó el retrato

de las artes que, cuando no retrataban, cuestionaban o criticaban a la nueva sociedad.

Dentro de la esfera económica, la producción de automóviles también desencadenó importantes transformaciones, principalmente derivadas de las formas de producción empleadas en este ramo industrial. Producto de la conjunción de diferentes innovaciones en los procesos de producción en masa, los paradigmas fordista y toyotista se aplicaron y desarrollaron primero en la industria automotriz para después extenderse a otras actividades productivas, probable condición necesaria en la expansión capitalista del siglo XX.

Como un proceso de sustitución de paradigmas productivos, el paso del fordismo al toyotismo trajo, a partir de la primera etapa, la especialización de mercancías a partir de la creación de necesidades muy específicas en los consumidores. Posteriormente el toyotismo impulsó la flexibilización organizacional y la cooperación empresarial para la disminución de costos y la expansión internacional de las automotoras. A partir de esto último, las estructuras económicas mundiales, de la mano con la instauración del neoliberalismo, serían transformadas en miras a una integración global.

La posición de México en el mercado automotriz mundial estuvo marcada no sólo por las particularidades de los paradigmas productivos antes mencionados, sino también por el modelo de desarrollo estabilizador implementado por los gobiernos posrevolucionarios. El gradual incremento de las inversiones hechas por las constructoras de automóviles, primero estadounidenses y luego también europeas, transformó también el papel del país dentro del mercado automotriz mundial. De esta manera, México transitó por varios roles diferenciables entre sí; de importador se especializó en ensamblador y constructor para posteriormente empezar a consolidarse como exportador a partir de la década de los setenta.

Todos estos cambios en la industria automotriz mexicana, así como las políticas en comunicaciones y transportes antes mencionadas llevaron a una expansión cualitativa y cuantitativa del automóvil dentro del territorio nacional. La incursión de la máquina en otras actividades productivas, así como su gradual abaratamiento pronto la llevó a intensificar su presencia dentro de las actividades de ocio de las clases sociales que podían permitírselo. Dentro de estas

actividades de ocio, el automovilismo deportivo experimenta un notable crecimiento, que al final se verá reflejado, además de la consolidación de su proceso de institucionalización o deportización, en la celebración de sus primeros espectáculos deportivos.

Considerando todos estos elementos, se puede abordar el análisis de dos procesos que podrían aparentar no mantener ninguna conexión entre sí: las transformaciones sociales derivadas de la modernización del país a partir de la segunda mitad del siglo XX con el desarrollo del automovilismo deportivo y dos de sus primeros y más importantes espectáculos en su historia: La Carrera Panamericana y el Gran Premio de México. El caso de la Panamericana ilustra bien las consecuencias de la consolidación institucional del automovilismo deportivo mexicano, así como de las acciones de los actores sociales involucrados en el deporte motor, los medios de comunicación y el gobierno federal.

Como parte de la herencia de la Carretera Panamericana, esta competencia estuvo marcada en su discurso por la corriente nacionalista impulsada por el proyecto político del Estado mexicano; algo que se dejó ver en las imágenes proyectadas en los autos y pilotos participantes, las coberturas de los medios de comunicación y las gráficas desarrolladas sobre la competencia. Esta dimensión proponía tanto a la carretera recién inaugurada como el espectáculo deportivo un producto hecho por el colectivo para su propio disfrute, así como para el engrandecimiento de la nación. Los supuestos beneficios de estos proyectos, por lo tanto, se convertían en cruzadas que los ciudadanos mexicanos debían apoyar y defender, tal y como pasaba con la Revolución institucionalizada en el partido oficial.

Si bien el discurso, las gráficas y el formato de La Carrera Panamericana podrían verse como factores ideológicos exitosos para el proyecto nacionalista y modernizador del Estado mexicano y las clases dominantes de la sociedad de ese momento (salvo conocer la respuesta del público al que estaban dirigidos estos mensajes), existe también dentro de la dinámica de este deporte un elemento que generó pequeñas rupturas en las significaciones de la sociedad que lo originó. El riesgo y la muerte, elementos significadores de la actividad automovilística deportiva que reducían al individuo para convertirlo en una

ofrenda para el progreso, desarticulándolo de las estructuras comunitarias, amenazándolas.

La presencia del riesgo en la actividad automovilística representaba un paso a destiempo entre esta dimensión y el resto de la sociedad mexicana del momento. Las tensiones generadas por la Panamericana dentro de las estructuras de la sociedad mexicana activaron sus mecanismos de defensa representados principalmente en la censura. Aunado a las disputas entre los miembros de las élites políticas del país, que luchaban por diferenciar sus proyectos nacionales, la comunidad automovilística y sus promotores fueron perdiendo sus bastiones de apoyo, hasta que finalmente se canceló a partir de 1955 La Carrera Panamericana, justificándose la decisión por las altas cifras de accidentes mortales y la preocupación por los daños que pudiera sufrir la Carretera Panamericana derivado de su utilización para este evento deportivo.

Aún con la cancelación de la Panamericana, el automovilismo deportivo mexicano continuó fortaleciéndose, amparado por las asociaciones cívico-deportivas que se dedicaban a su promoción. Los nuevos lazos que formó la comunidad automovilística con los círculos políticos posteriores a Adolfo Ruiz Cortines le permitieron volver a poner en la agenda deportiva nacional al deporte motor, a través de la construcción de un autódromo en la capital del país y organizando la primera competencia de Fórmula 1 celebrada en México.

El I Gran Premio de México, celebrado en 1962, contó con el apoyo promocional de los pilotos Pedro y Ricardo Rodríguez de la Vega, reconocidos exponentes del automovilismo mexicano que contaban con importantes triunfos dentro y fuera del país. Junto con el apoyo político y económico del entonces presidente, Adolfo López Mateos, se inició con una importante década para los espectáculos deportivos en México, que sería testigo también de unos Juegos Olímpicos y un Mundial de Fútbol en un plazo de 8 años. A pesar de la muerte de Ricardo Rodríguez en la pista del Autódromo de la Magdalena Mixhuca durante las pruebas preliminares, el evento resultó ser un éxito comercial, por lo que su continuidad se aseguró.

Las nuevas dinámicas presentadas en el Gran Premio de México dejaron ver una racionalización y especialización del espacio en el deporte. Estas nuevas

características se reflejaron en la aparición del boleto, que restringió el acceso al espacio sólo a los que podían destinar recursos económicos (y hasta políticos) para conseguir uno de ellos. Como se acentuará a lo largo de los siguientes años, presenciar un espectáculo deportivo ya no dejará ser solamente una necesidad del ocio en las sociedades modernas, sino también un artículo que compruebe el estatus de los espectadores, un artículo de lujo que va más allá de la actividad deportiva.

Por un lado, la elitización de los espectáculos deportivos, así como el control del espacio a través del boleto de acceso son también manifestaciones del miedo que tienen las élites de las masas y su capacidad para romper el orden social, magnificada precisamente por el caudal de emociones que pueden liberar las actividades deportivas. Por el otro lado, la necesidad de movimiento que tenían varios sectores sociales ante la creciente estática de los modelos políticos y económicos instituidos por los gobiernos posrevolucionarios se convirtieron en una bomba de tiempo que estalló en diferentes manifestaciones, revolucionarias y no revolucionarias. Dentro de esta idea se pueden interpretar los incidentes sucedidos en las ediciones 1967, 1968, 1969 y 1970 del Gran Premio de México; la respuesta de una masa en movimiento que encuentra la resistencia que ofrece un espacio como el autódromo de la capital. La escena se repetiría en otras escalas, con consecuencias mayores y más importantes para la vida pública del país, pero no por ello lo acontecido en el GP de México deja de ser representativo de este sentir.

Así, finalmente, es posible concluir que el automovilismo deportivo en México entre 1950 y 1970 se consolidó como parte de la deportización general del país, en la que nacieron no sólo las instituciones civiles que se adjudicaron la promoción de la actividad deportiva, sino que también encarnó ideales que, por lo menos desde la propia comunidad, se pensó que abonaban al proyecto de nación (y reconstrucción) necesario para un país que se había redefinido a partir de una guerra civil. Todas estas acciones fueron posibilitadas, en primer lugar, por la capacidad discursiva de la acción deportiva, maximizada por las características epistemológicas e ideológicas del proceso de comunicación en sociedad; en segundo lugar, cabe considerar las conexiones políticas entre los principales promotores del deporte motor, algunos círculos políticos y los medios

de comunicación, articulados por las redes de interdependencia tejidas desde sus acciones y sus consecuencias no buscadas. Aunque no es posible profundizar en la recepción que hizo el público de los mensajes enviados por el automovilismo deportivo de esta época, lo que sí queda claro es que todo el entramado influyó temporalmente en el proyecto político y económico ostentado por las élites del país, así como del Estado mexicano. Las consecuencias de La Carrera Panamericana y el Gran Premio de México se antojan (hasta ahora) limitadas al momento espacial y temporal que se ha demarcado a lo largo de esta investigación, sin embargo, en conjunto con otras expresiones deportivas del momento, resultan indispensables para el entendimiento del México de la segunda mitad del siglo XX.

Fuentes.

Adonon, A. Asakura, H., Carballido, L & Galindo, Jorge (Coords.) (2011) *Identidades: Explorando la diversidad*. España: UAM-Cuajimalpa/Anthropos.

Aguilar Camín, H., Blanco, J., Giron, N., Monsiváis, C., Pacheco, J. E. & Varese, S. (1983) *En torno a la cultura nacional*. México: Instituto Nacional Indigenista/Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.

Ampudia de Haro, F. & Sánchez García, R. (2013) *Tras la estela de Norbert Elias. Política y sociedad*, Vol. 50, No. 2. España.

Andrade de Melo, V. (2011) Before Fittipaldi, Piquet and Senna: The beginning of motor racing in Brazil (1908-1954). *The International Journal of the History of Sport*, Vol. 28, No. 2. Gran Bretaña.

Anza Esquivel, C. (2018) *Carrera Panamericana México 1950 por Chavo Anza Esquivel*. Recuperado de <https://www.lacarrerapanamericana.com.mx/2018/carrera-panamericana-mexico-1950-por-chavo-anza-esquivel/>

Aparecida Bernardo, A. (1998) *Efeito Tamburello: Um estudo antropológico sobre as imagens de/em Ayrton Senna*, Tesis de maestría. Brasil: Universidade Federal de Santa Catarina.

Archetti, E. (1995) *Estilo y virtudes masculinas en El Gráfico: La creación del imaginario del fútbol argentino*. *Desarrollo Económico*, Vol. 35, No. 139.

----- (2001) *El potrero, la pista y el ring. Las patrias del deporte argentino*. Argentina: Fondo de Cultura Económica.

Arfuch, L. (Comp.) (2005) *Identidades, sujetos y subjetividades*. Argentina: Prometeo.

Asociación Nacional Automovilística (1954) *Historias de las cuatro Carreras Panamericanas "México" y programa de la V. México*: Asociación Nacional Automovilística.

Avendaño, A. (2015) *La afición al automovilismo deportivo en México. Un análisis figuracional*, *Efdeportes*, No. 207, Año 20. Argentina.

----- (2016a) *Configuración de la afición al automovilismo deportivo en la Ciudad de México: 2011-2013*, Tesis de Licenciatura. México: Universidad Nacional Autónoma de México.

----- (2016b) *Impacto del automovilismo deportivo en el desarrollo del México moderno*, 7° Congreso Internacional de Sociología. Memorias de congreso, México.

----- (2017) *Deporte, modernidad y desarrollo. El impacto del automovilismo deportivo en México*, *Materiales para la Historia del Deporte*, 15, España.

----- (2018) La Carrera Panamericana. Deporte motor y modernidad en México, 8° Congreso Internacional de Sociología. Memorias de congreso, México.

Basáñez, M. (1988) La lucha por la hegemonía en México 1968-1980. México: Siglo XXI Editores.

----- (1990) El pulso de los sexenios. 20 años de crisis en México. México: Siglo XXI Editores.

Beck, U. (1998) La sociedad del riesgo global. México: Siglo XXI Editores.

Béjar, H. (1991) La sociología de Norbert Elias: Las cadenas del miedo. Reis: Revista Española de Investigaciones Sociológicas, No. 56, España.

----- (1994) Norbert Elias, retrato de un marginado, Reis: Revista Española de Investigaciones Sociológicas, No. 65, España.

Béjar, R. & Rosales, H. (coord.) (1999) La identidad nacional mexicana como problema político y cultural. México: Siglo XXI Editores/Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades-UNAM.

Benítez Larghi, S. (2011) Tiempo y clase en la modernidad. Una visión a partir de Elias y Foucault. Estudios Sociológicos, Vol. 29, No. 87. México.

Beramendi, J. & Baz, M. J. (Eds.) (2008) Identidades y memoria imaginada. España: Publicacions de la Universitat de València.

Beriain, J. (1996) La integración en las sociedades modernas. España: Editorial Anthropos.

Bericat Alastuey, E. (1999) El contenido emocional de la comunicación en la sociedad del riesgo: Microanálisis del discurso. Reis: Revista Española de Investigaciones Sociológicas, No. 87. España.

Blanco, J. & Woldenberg, J. (Comps.) (1993) México a finales de siglo. Tomo I. México: CONACULTA/Fondo de Cultura Económica.

Bourdieu, P. (1990) Sociología y cultura. México: Editorial Grijalbo.

Bouza, F. (1994) Debatiendo con Norbert Elias: Entre el yo y el nosotros. Reis: Revista Española de Investigaciones Sociológicas, No 64. España.

Branz, J., Garriga Zucal, J. & Moreira, V. (Comps.) (2012) Deporte y ciencias sociales: Claves para pensar las sociedades contemporáneas. Argentina: Edulp.

Brenes-Tencio, G. A. (2010) Imágenes para la construcción de la nación en México a mediados del siglo XIX e inicios del siglo XX. Revista Herencia, Vol. 23, No. 1.

Brummet, B. (2006) Rethoric in popular culture. Reino Unido: SAGE Publications.

Calderón Cardoso, C. (2000) La Selección Nacional. I. Con el orgullo a media cancha (1923-1970). México: Editorial Clío.

- Canal 22 (Productor) (2015) Tragicomedia mexicana. México.
- Capdevielle, J. (2012) La sociología figuracional de Norbert Elias y el estructuralismo genético de Pierre Bourdieu: Encuentros y desencuentros. *Aposta. Revista de ciencias sociales*, No. 52.
- Carrillo, J. (1991) Reestructuración en la industria automotriz en México. *Estudios Sociológicos*, Vol. 9, No. 27. México.
- Carrillo, J. & García, P. (1987) Etapas industriales y conflictos laborales: la industria automotriz en México. *Estudios Sociológicos*, Vol. 5, No. 14. México.
- Castells, M. (2003) La era de la información. Volumen II. España: Alianza Editorial.
- Chartier, R. (2003) Social figuration and habitus: Reading Elias, en Dunning, E. & Mennel, S. (2003) Norbert Elias. Gran Bretaña: SGE Publications.
- Chihu Amparán, A. (2002) Sociología de la identidad. México, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa.
- Chrysler de México (1986) Y se formaron caminos. México: Chrysler de México.
- Clío TV/Televisa (Productor) (2010) Hazaña. El deporte vive. Pilotos de acero. México.
- Cordero y Torres, E. (1998) Cadena García Valseca (1943-1968). En Reed Torres, L. & Ruiz Castañeda, M. (Eds.) El periodismo en México. 500 años de historia. México: EDAMEX.
- Córdova, A. (1974) La formación del poder político en México. México: Ediciones Era.
- Corona Treviño, L. (2004) La tecnología, siglos XVI al XX, en Semo, E. (coord.) Historia Económica de México. México: UNAM/Océano.
- Covarrubias, C. (2015) El automovilismo deportivo en México, 1950-1960. México: Editorial Memorias de El Buitre.
- De Antuñaño, F. & Cabrera, M. (1987) Sobre ruedas. El camino de Chrysler en México. México: Colección Editorial de Arte Chrysler.
- De Deus Leite, J. (2010) Discursivizações sobre Ayrton Senna e certa representação de brasilidade, Tesis de maestría. Brasil: Universidade Federal de Uberlândia
- De la Peña, S. & Aguirre, T. (2004) De la Revolución a la industrialización, en Semo, E. (coord.) Historia Económica de México. México: UNAM/Océano.
- De la Torre Saavedra, A. L. (2017) La cultura física en la Ciudad de México: Recreación, internacionalismos y nacionalismos, 1896-1939. Tesis de doctorado. México: El Colegio de México.

- Del Val, J. (2004) México: Identidad y nación. México: UNAM-Programa Universitario México Nación Multicultural/ Dirección General de Publicaciones y Fomento Editorial.
- Delmotte, F. (2012) About post-national integration in Norbert Elias's work towards a socio-historical approach. *Human Figurations*, Vol. 1, No. 2.
- Dunning, E. & Mennell, S. (Comps.) (2003) Norbert Elias. Gran Bretaña: SAGE Publications.
- Echeverría, B. (2000) La modernidad de lo barroco. México: Ediciones Era.
- Elias, N. (1982a) La sociedad cortesana. México: Fondo de Cultura Económica.
- (1982b) Sociología fundamental. España: Gedisa.
- (1989) El proceso de civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas. México: Fondo de Cultura Económica.
- (1990) Compromiso y distanciamiento. España: Ediciones Península.
- Elias, N. & Dunning, E. (1996) Deporte y ocio en el proceso de civilización. México: Fondo de Cultura Económica.
- Enríquez Riutor, E. (2015) Fetichismo de la subjetividad: individualización, malestar y consumo. Tesis doctoral. España: Universidad Complutense de Madrid.
- Esparza Ontiveros, M. A. (2010) Sociedades deportizadas. Una aproximación a la historia del deporte. *Efdeportes Revista Digital*, Año 15, No. 144.
- Espinosa Olvera, R. (1974) Aspectos de la industria automotriz en México. *Foro Internacional*, Vol. 15, No. 1 (57). México.
- Falco Genovez, P. (1998) El desafío de Clio: El deporte como objeto de estudio de la Historia. *Efdeportes. Revista Digital*, Año 3, No. 9.
- Fernández Christlieb, F. (1995) El automóvil y los espacios de la ciudad de México. Tesis de licenciatura. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Fernández Gómez-Daza, O. (1955) Pista para carreras "Gran Premio". Tesis de licenciatura. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Ferreira, E. (2017) Hacer Historia desde el automovilismo. *Efdeportes. Revista Digital*, Año 22, No. 230. Argentina.
- Florescano, E. (2006) Imágenes de la patria. A través de los siglos. México: Taurus.
- (2008) Independencia, identidad y nación en México, en Reyes, J. C. (ed.) Memoria IV Foro Colima y su Región. Arqueología, antropología e historia. México: Gobierno del Estado de Colima.

Ford Motor Company (1985) 60 años de Ford en México. Narrativa gráfica. México: Corporación Gráfica ARO.

Freeman, J. B. (2011) "La Carrera de la Muerte": Death, driving and rituals of modernization in 1950s Mexico, *Studies in Latin American Popular Culture*, Vol. 29, Estados Unidos.

Garrido Asperó, M. J. (2015) El automovilismo deportivo en México. Sus primeros clubes y competencias (siglo XX). *Historia Crítica*, No. 61. México.

Gaspar, S. (2003) Consecuencias no intencionales y figuración: Una incursión crítica en la obra de Norbert Elias. *Reis: Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, No. 101. España.

Giménez, G. (2007) Estudios sobre la cultura y las identidades sociales. México: Secretaría de Cultura/Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente/ Universidad de Guadalajara/Universidad Iberoamericana/Universidad Veracruzana.

----- (2009) Identidades sociales. México: CONACULTA/Instituto Mexiquense de Cultura.

----- (Coord.) (2017) El retorno de las culturas populares en las ciencias sociales. México: UNAM/Instituto de Investigaciones Sociales.

Giovannini, P. (2015) Using fantasy: Notes on Elias's Sociology. *Human Figurations*, Vol. 4, No. 3.

Giselé Ferreira, E. L. (2017) Hacer Historia desde el automovilismo. *Lecturas: Educación Física y Deportes. Revista Digital*, Año 22, No. 230. Argentina.

González Casanova, P. (1975) La democracia en México. México: Ediciones Era.

González Gómez, O. (1990) Construcción de carreteras y ordenamiento del territorio. *Revista Mexicana de Sociología*. Vol. 52, No. 3. México.

González Marín, M. L. (Coord.) (2015) El costo de la mano de obra en la industria automotriz y sus estrategias productivas. México: UNAM/Instituto de Investigaciones Económicas.

González Oquendo, L. (2014) La investigación sociológica figuracional de Norbert Elias: Elementos conceptuales y metodológicos. *Prácticas de oficio. Investigación y reflexión en Ciencias Sociales*, No. 1.

Górnicka, B., Liston, K. & Mennell, S. (2015) Twenty-five years on: Norbert Elias's intellectual legacy 1990-2015. *Human Figurations*, Vol. 4, No. 3.

Gorostiza, S. (2014) El choque del automóvil con la ciudad. Entrevista con Alfonso Sanz. *Ecología Política*, No. 47.

Goudsblom, J. (1992) Fuego y civilización. Chile: Editorial Andrés Bello.

Gracida, E. (2004) El desarrollismo, en Semo, E. (coord.) *Historia Económica de México*. México: UNAM/Océano.

- Gruel Sánchez, V. M. (2017) La inauguración de la Carretera Panamericana. Turismo y estereotipos entre México y Estados Unidos. Estudios Fronterizos, Vol. 18, No. 36. México.
- Guerra Manzo, E. (1999) El problema del poder en la obra de Michel Foucault y Norbert Elias. Estudios Sociológicos, Vol. 17, No. 49. México.
- (2010) Las teorías sociológicas de Pierre Bourdieu y Norbert Elias: Los conceptos de campo social y habitus. Estudios Sociológicos, Vol. 28, No. 83. México.
- (2013) La sociología figuracionista de Norbert Elias: Críticas y contracríticas. Reencuentro, No. 66. México.
- Gutiérrez Martínez, D. & Bodek, C. (coord.) (2010) Identidades colectivas y diversidad. Hacia el conocimiento de los procesos de diferenciación e identificación. México: UNAM.
- Hall, S. & du Gay, P. (Comps.) (2003) Cuestiones de identidad cultural. Argentina: Amorrortu Editores.
- Harari, Y. N. (2011) De animales a dioses. Breve historia de la humanidad. México: Debate.
- Harker, G. (2018) Conduciendo el Road Race Lincoln. Recuperado de <https://www.lacarrerapanamericana.com.mx/2018/conduciendo-el-road-race-lincoln/>
- Heinich, N. (1997) Norbert Elias. Historia y cultura en Occidente. Argentina: Ediciones Nueva Visión.
- Heitmann, J. A. (2009) The automobile and American life. History Faculty Publications. Paper 97. Estados Unidos.
- Henríquez Riutor, L. (2015) Fetichismo de la subjetividad: Individualización, malestar y consumo. Tesis de doctorado. España: Universidad Complutense de Madrid.
- Hernández Padilla, J. A. (2014) Así fue... La Carrera Panamericana. México: Multilibros.
- (2015) Así fue... La Fórmula 1 en México 1962-1970 1986-1992. México: Multilibros.
- Herrera Sánchez, G. A. (1985) La influencia del automóvil en la historia de México. Tesis de licenciatura. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Hobsbawm, E. & Ranger, T. (2002) La invención de la tradición. España: Editorial Crítica.
- Hummel, M. (2018) La Carrera Panamericana stories por Matt Hummel. Recuperado de <https://www.lacarrerapanamericana.com.mx/2018/la-carrera-panamericana-stories-por-matt-hummel>

Jalife Villalón, C. (2006) Avándaro: Primera pista internacional mexicana y último concierto masivo del siglo XX. Recuperado de: www.sportcar.com/scuderia/historica/022.asp

----- (2015) Los Hermanos Rodríguez. México: Scudería Editores.

----- (2016) Historia del automovilismo deportivo en México (Parte 1). Recuperado de: <http://fast-mag.com/historia-del-automovilismo-deportivo-en-mexico-parte-1/>

Jáuregui, L. (2004) Los transportes, siglos XVI al XX, en Semo, E. (coord.) Historia Económica de México. México: UNAM/Océano.

Juárez Núñez, H., Lara Rivero, A. & Bueno Castellanos, C. (Coord.) (2005) El auto global. Desarrollo, competencia y cooperación en la industria del automóvil. México: BUAP/UAM-Xochimilco/Universidad Iberoamericana-Ciudad de México/CONACyT.

Kasper, D. (2014) Codifying figurational theory and mapping common ground in Sociology... and beyond, Vol. 3, No. 1.

Kocka, J., Löffler, C. & Noya Miranda, F. J. (1994) Norbert Elias desde el punto de vista de un historiador. *Reis: Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, No. 65.

Korte, H. (2012) Norbert Elias y el configuracionismo: El análisis del proceso de civilización, en De la Garza Toledo, E. & Leyva, G. (Eds.) Tratado de metodología de las ciencias sociales: Perspectivas actuales. México: Fondo de Cultura Económica/Universidad Autónoma Metropolitana.

Koshar, R. (2001) On the History of the Automobile in Everyday Life. *Contemporary European History*, Vol. 10, No. 1. Gran Bretaña.

Kuntz, S. (Coord.) (2012) Historia mínima de la economía mexicana 1519-2010. México: El Colegio de México.

La Carrera Panamericana (2018a) Fangio, el incansable. Recuperado de <https://www.lacarrerapanamericana.com.mx/2018/fangio-el-incansable/>

----- (2018b) El legado de La Carrera Panamericana. Recuperado de <https://www.lacarrerapanamericana.com.mx/2018/el-legado-de-la-carrera-panamericana/>

----- (2018c) Época Antigua. Recuperado de https://www.lacarrerapanamericana.com.mx/2018/epoca_antigua/

----- (2018d) II Carrera Panamericana Narración de una cadena de tv mexicana. Recuperado de <https://www.lacarrerapanamericana.com.mx/2018/ii-carrera-panamericana-narracion-de-una-cadena-de-tv-mexicana/>

----- (2018e) La Carrera Panamericana 1950-1954 por Bill Strop copiloto de John Mason (Parte 1). Recuperado de

<https://www.lacarrerapanamericana.com.mx/2018/la-carrera-panamericana-1950-1954-por-bill-strop-copiloto-de-john-mason-parte-1/>

----- (2018f) La Carrera Panamericana 1950-1954 por Bill Strop copiloto de John Mason (Parte 2). Recuperado de <https://www.lacarrerapanamericana.com.mx/2018/la-carrera-panamericana-1950-1954-por-bill-strop-copiloto-de-john-mason-parte-2/>

----- (2018g) La época de los valientes. Recuperado de <https://www.lacarrerapanamericana.com.mx/2018/9298-2/>

----- (2018h) La quinta Carrera Panamericana (Primera etapa). Recuperado de <https://www.lacarrerapanamericana.com.mx/2018/la-quinta-carrera-panamericana-primera-etapa/>

----- (2018i) La quinta Carrera Panamericana (Segunda etapa). Recuperado de <https://www.lacarrerapanamericana.com.mx/2018/la-quinta-carrera-panamericana-segunda-etapa/>

----- (2018j) Quinta Carrera Panamericana (La revisión). Recuperado de <https://www.lacarrerapanamericana.com.mx/2018/quinta-carrera-panamericana-la-revision/>

Lazo Briones, P. (2007) La hermenéutica de la construcción de la identidad moderna: Una relectura de Charles Taylor de cara a nuestro mundo multicultural. Estudios Sociológicos, Vol. XXV, No. 74. México.

Leyva, G., Vera, H. y Zabludovsky, G. (Coord.) (2002) Norbert Elias. Legado y perspectivas. México: Universidad Iberoamericana Puebla, UAM-I, UNAM.

López-Portilla, M. (Ed.) (2013) Historia documental de México. Tomo 3. México: UNAM/Instituto de Investigaciones Históricas.

Malcolm, D. (2015) Norbert Elias and the Sociology of sport, en Giulianotti, R. (Ed.) Routledge handbook of the Sociology of sport. Estados Unidos: Routledge.

Martín Serrano, M. (1986) La producción social de comunicación. España: Alianza Editorial.

Martins, P. (2016) Sociologia do Esporte. Brasil: INTA/Sobral.

Medina, M. (2017) La cultura del automovilismo en México hoy en día. Recuperado de <http://motorsports360.com.mx/la-cultura-del-automovilismo-mexico-hoy-dia/>

Mennell, S. (2017) History is not Bunk: Why comparative-historical sociology is indispensable when looking to the future. Human Figurations, Vol. 6, No. 2.

Messner, M. (1990) When bodies are weapons: Masculinity and violence in sport. International Review for the Sociology of Sport, Septiembre, 1990

Monsiváis, C. (2013) Entrada libre. Crónicas de la sociedad que se organiza. México: Ediciones Era.

- Montesinos, R. (2002) La construcción sociológica en Norbert Elias, en Leyva, G., Vera, H. & Zabłudovsky, G (Coord.) Norbert Elias: Legado y perspectivas. México: Universidad Iberoamericana Puebla/ UAM-I/UNAM.
- Montesinos, R. & Martínez, G. (2001) Los usos sociológicos de Norbert Elias. Estudios Sociológicos, Vol. XIX, No. 3. México.
- Montiel Hernández, Y. (2001) Un mundo de coches. Nuevas formas de organización del trabajo. Estudios de caso. México: CIESAS.
- Moreno, H. (2009) Boxeo, peligro y masculinidad. Revista de Investigación Social. Año V, No. 8. México.
- Muñoz, H. & Rodríguez, R. (ed.) (2002) La sociedad mexicana frente al tercer milenio. Vol. III. México: Grupo Editorial Miguel Ángel Porrúa/Coordinación de Humanidades-UNAM.
- Neubauer, H. (2018) La prueba más dura. Recuperado de <https://www.lacarrerapanamericana.com.mx/2018/la-prueba-mas-dura-por-herr-neubauer/>
- Nivón Ramírez, R. (2016) Medios masivos y comunicación de la XIX Olimpiada de México, 1968. Tesis de doctorado. México: El Colegio de México.
- Noiriel, G. (2017) Introducción a la sociohistoria. España: Siglo XXI Editores.
- Oliveira Costa, A. (2017) Norbert Elias e a configuração: Um conceito interdisciplinar. Configurações. Revista de Sociologia, No. 19.
- Ors Marqués, C. (2015) Metáforas de la sociedad moderna. Pasajes, No. 46.
- Ortiz Wadgymar, A. (1996) México: Pasado, presente y futuro. Del proteccionismo a la integración. Apertura y crisis de la economía. México: Siglo XXI Editores/Instituto de Investigaciones Económicas-UNAM.
- Plana, M. (2004) Las industrias, siglos XVI al XX, en Semo, E. (coord.) Historia Económica de México. México: UNAM/Océano.
- Podzkiewitz, J. (2018) Anécdotas históricas de La Carrera Panamericana por Juergen Podzkiewitz Car reporter in Today USA. Recuperado de <https://www.lacarrerapanamericana.com.mx/2018/anecdota-historias-de-la-carrera-panamericana-por-juergen-podzkiewitz-car-reporter-in-today-usa/>
- Pozas Horcasitas, R. (2014) Los límites del presidencialismo en las sociedades complejas. México en los años sesenta. México: Siglo XXI Editores/UNAM-Coordinación de Humanidades.
- Prado Galán, G. (2011) Sobre héroes y hazañas. Fama y gloria del deporte. México: Ediciones Cal y Arena.
- Proyecto 40 (Productor) (2014) Leyenda urbana. Los hermanos Rodríguez. México.

Quitíán, D. (2010) Estudios socioculturales del deporte. Desarrollo, tránsitos y miradas. Editorial Kinesis: Colombia.

Ramírez, J. (2015) Mi vida en la Fórmula Uno. México: Scudería Editores.

Ramos Torre, R. (1994) Del aprendiz de brujo a la escalada reflexiva: El problema de la Historia en la Sociología de Norbert Elias. Reis: Revista Española de Investigaciones Sociológicas, No. 65.

Reynolds, C. (1973) La economía mexicana: Su estructura y crecimiento en el siglo XX. México: Fondo de Cultura Económica.

Robles Rodríguez, J., Abad Robles, M. T. & Giménez Fuentes-Guerra, F. J. (2009) Concepto, características, orientaciones y clasificaciones del deporte actual. Edeportes Revista Digital, Año 14, No. 138.

Rodríguez Kuri, A. (2003) Hacia México 68. Pedro Ramírez Vázquez y el proyecto olímpico. Secuencia. Revista de historia y ciencias sociales, No. 56, México.

----- (2014) Ganar la sede. La política internacional de los Juegos Olímpicos de 1968. Historia Mexicana, Vol. 64, No. 1.

Rojas Meza, D. M. (2008) El automóvil, un ícono de la modernidad porfiriana en la ciudad de México, 1894-1910. Tesis de licenciatura. México: Universidad Nacional Autónoma de México.

Romero Moñivas, J. (2017) El papel de la naturaleza física y biológica en la Sociología de Norbert Elias. Entre el naturalismo y el sociologismo. Revista Internacional de Sociología, Vol 75, No. 1.

Rosas, A. (2015) Héroes al volante. La Fórmula 1 en México. México: Planeta.

Rubenstein, A. (2004) Del Pepín a Los Agachados. Cómic y censura en el México posrevolucionario. México: Fondo de Cultura Económica.

Rubio, I. (1998) Aportes al conocimiento del riesgo desde la sociología de los desastres. Acta Sociológica, No. 22. México.

Ruiz Schneider, C. (2013) Modernidad e identidad en Charles Taylor. Revista de Filosofía, Vol. 69.

Sánchez García, R. (2008) Análisis etnometodológico sobre el dinamismo del habitus en Bourdieu y Elias dentro del desarrollo de actividades corporales. Reis: Revista Española de Investigaciones Sociológicas, No. 124.

Sánchez Noya, R. (2017) Los clubes de autos han sido heroicos. Recuperado de: <https://www.eluniversal.com.mx/blogs/rodolfo-sanchez-noya/2017/07/21/los-clubes-de-autos-han-sido-heroicos>

Scudería Hermanos Rodríguez (2007) Salón de la Fama. Recuperado de: http://www.sportcar.com/scuderia/votacion/listado_2007.asp

Sodo, J. M., (2013) Los aportes de Norbert Elias a una sociología del deporte y la cultura física: notas para una reflexión acerca de su vigencia. Revista Ímpetus, Vol. 7, No. 1. Colombia.

Solana, J. (2018) Una competencia que dejó huella. Recuperado de <https://www.lacarrerapanamericana.com.mx/2018/una-competencia-que-dejo-huella/>

Solíís, C. (2014) Autopista... Recuperado de: <https://www.pitlane.mx/automovilismo/automovilismonacional/autopista-159/>

Suárez, H. J. (2018) Hacer Sociología sin darse cuenta. Una invitación. Bolivia: Editorial 3600.

Tello, C. (1979) La política económica en México 1970-1976. México: Siglo XXI Editores.

Tovalín Ahumada, A. (Coord.) (2005) Y México se subió al camión. Caminos y camiones de México. Ensayo fotográfico. Comisión de Transportes: México.

Unger, K. (1987) Industria automotriz: México bajo el cambio tecnológico. Foro Internacional, Vol. 28, No. 1. México.

Urteaga, E. (2013) El pensamiento de Norbert Elias: Proceso de civilización y configuración social. BARATARIA. Revista Castellano-Manchega de Ciencias Sociales, No. 16, España.

Valencia, A. (2017) El descarrilamiento de un sueño. Historia de Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949. México: Secretaría de Cultura/Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero/El Colegio de México.

Valenzuela Arce, J. M. (Coord.) (2000) Decadencia y auge de las identidades. México: Plaza y Valdés Editores/El Colegio de la Frontera Norte.

Varela Hernández, S. (2014a) No queremos goles, queremos frijoles, en Carrión, F. & Rodríguez, M. J. (Coord.) Luchas urbanas alrededor del fútbol. Ecuador: 5ta. Avenida Editores.

----- (2014b) ¿Televisión y fútbol para jodidos? El fútbol televisado en México y su impronta cultural. Entre textos, Año 6, No. 16. México

Velásquez, E. [et al.] (2010) Nueva Historia General de México. México: El Colegio de México.

Von Right, G. H. (1998) Un ensayo de lógica deóntica y la teoría general de la acción. México: UNAM-Instituto de Investigaciones Filosóficas.

Wouters, C. (2014) Universally applicable criteria for doing figurational process sociology: Seven balances, one triad. Human Figurations, Vol. 3, No. 1.

Weiler, V. (1998) Figuraciones en proceso. Colombia: Fundación Social.

Zabludovsky, G. (1999) Por una psicología sociohistórica: Norbert Elias y las críticas a las teorías de la racionalidad y la acción social. *Sociológica*, Año 14, No. 40, México.

----- (2007) Norbert Elias y los problemas actuales de la Sociología. México: Fondo de Cultura Económica.

----- (2011) Los procesos de individualización y la juventud contemporánea. *Subje/Civitas Estudios Interdisciplinarios sobre Subjetividad y Civilidad*, No. 7.

----- (2013) El concepto de individualización en la sociología clásica y contemporánea. *Política y Cultura*, No. 39.

Publicaciones periódicas.

Amigos del Automóvil, México: 1986, 1987, 1988.

El Heraldo de México, México: 1950, 1951, 1952, 1953, 1954, 1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1967, 1968, 1969, 1970.

El Imparcial, México: 1905, 1906.

El Sol de México, México: 1950, 1951, 1952, 1953, 1954, 1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1967, 1968, 1969, 1970.

El Tiempo, México: 1896.

El Universal, México: 1950, 1951, 1952, 1953, 1954, 1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1967, 1968, 1969, 1970.

ESTO, México: 1950, 1951, 1952, 1953, 1954, 1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1967, 1968, 1969, 1970.

Excélsior, México: 1950, 1951, 1952, 1953, 1954, 1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1967, 1968, 1969, 1970.

Novedades, México: 1950, 1951, 1952, 1953, 1954, 1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1967, 1968, 1969, 1970.