



Universidad Nacional Autónoma de México

Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Centro de Estudios Sociológicos

“Configuración de la afición al automovilismo deportivo en la Ciudad de México: 2011-2013”

Tesis

Que para obtener el título de

Licenciado en Sociología

Presenta

Hugo Alejandro Avendaño Santoyo

Asesor: Makoto Noda Yamada

Ciudad Universitaria, 2015



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.

A todos aquellos quienes aman el automovilismo.

A mi familia por darme la oportunidad de construir mi propio camino.

A mis profesores y mentores por creer en mí.

A mis amigos por su compañía.

A Alexandra por impulsarme.

Índice.

Introducción

1. Marco teórico y metodológico.....	12
1.1 La Sociología figuracional.....	13
1.2 El método utilizado en la investigación.....	18
2. Desarrollo del deporte moderno y el automovilismo deportivo.....	21
2.1 El deporte en el mundo moderno.....	21
2.2 El automovilismo deportivo internacional.....	31
3. El automovilismo deportivo en México y su afición.....	39
3.1 Inicios del automovilismo deportivo mexicano: 1908-1950.....	41
3.2 El Autódromo Hermanos Rodríguez y la Fórmula 1: 1950-1970.....	47
3.3 El vacío de los años 70.....	51
3.4 Los años 80 y el regreso de la Fórmula 1.....	56
3.5 El nuevo milenio: 1990-2015.....	59
4. La actual afición al automovilismo deportivo en la Ciudad de México.....	69
4.1 La condición afectiva como articulador de la afición.....	70
4.2 Los actores de la figuración.....	79
5. El futuro de la afición automovilística. Conclusiones.....	89
Fuentes.....	94
Anexos.....	101

Introducción.

El 27 de marzo de 2011, en el Albert Park de la ciudad de Melbourne, Australia, daba inicio la primera carrera correspondiente a la 61° edición del Campeonato Mundial de Fórmula 1¹ (F1). Varios miles de personas alrededor del mundo seguían desde sus televisores la nueva temporada de una de las competencias deportivas más importantes del mundo moderno. Por supuesto, y al igual que en los 60 años anteriores, los aficionados estaban presenciando en vivo y en directo, el desarrollo de la historia deportiva mundial. Para muchos mexicanos, a su vez, esta primera carrera también marcaba el inicio de una nueva época en el automovilismo deportivo² mexicano. ¿La razón? Sergio “Checo” Pérez, a bordo de un Sauber C30, se convertía en el siguiente eslabón de la cadena de mexicanos que han corrido al menos un Gran Premio³ de Fórmula 1 en la historia, sucediendo a Héctor Alonso Rebaque, quien había sido el último en hacer lo propio.

Este hecho haría eco casi de manera inmediata en la sociedad mexicana. Guardando sus respectivas proporciones y salvando también sus diferencias, Pérez ha causado en la afición mexicana, un furor similar al que en su momento habían provocado los Hermanos Pedro y Ricardo Rodríguez, así como Adrián Fernández, dos de los principales referentes que México ha aportado a la historia del automovilismo deportivo internacional y que están presentes en el imaginario colectivo de los aficionados a este deporte México. Sergio Pérez, y Esteban Gutiérrez quien se sumaría en 2013 al sueño de competir dentro de “la máxima categoría”, transformarían a la sociedad mexicana; los cambios más evidentes serían observados en la economía, los medios de comunicación y por supuesto, en la afición al deporte motor, tema central de interés del presente estudio.

¹ También conocida como “la máxima categoría”. La Fórmula 1 es un campeonato internacional, donde los participantes tienen que construir los bólidos con los que competirán cada año, siguiendo una serie de regulaciones técnicas muy estrictas. Es sancionada por la Federación Internacional del Automóvil (FIA), y debido a su carácter internacional, su historia y su importancia política y económica es considerada como el escalón más alto en cuanto a automovilismo deportivo se refiere.

² El deporte motor, o automovilismo deportivo, es el grupo de disciplinas de competición practicadas con vehículos motorizados. El automovilismo deportivo es parte de este grupo y puede dividirse a su vez en otras disciplinas como los arrancones, el rally, drifting, slalom, karting y el automovilismo de velocidad, este último caracterizado por ser disputado en circuitos pavimentados, estar dividido a su vez según el tipo de automóviles utilizados y cuya afición es objeto de este estudio.

³ “Gran Premio” es el nombre oficial que se le otorga a todas las carreras que componen el Campeonato Mundial de Fórmula 1. El nombre, acuñado desde los inicios del deporte motor, hace alusión a la competición más difícil que puede ganar un piloto de autos; aunque muchas competencias se designan con este nombre, cabe aclarar que esto no quiere decir que formen parte del Campeonato de F1.

La investigación desarrollada en las próximas páginas consiste en una caracterización de la afición mexicana al automovilismo deportivo de nuestro tiempo⁴. El trabajo tiene una base histórica que trata de dar cuenta de los factores que a lo largo del siglo XX y primera década del XXI influyeron en su composición, así como de las dinámicas de interacción entre los mismos, y que, se entiende, fueron necesarias para que se formara tal y como se le puede conocer en la actualidad, aunque no por ello este trabajo deba verse como una investigación de corte histórico.

De la misma manera, podrá observarse que la Fórmula 1 tiene un destacado papel en varios apartados de este trabajo, pues por sus propias características y antecedentes se convierte en un actor que no se puede ignorar fácilmente. En México su influencia es igual o más poderosa que la actividad automovilística en Estados Unidos, algo que tampoco quiere decir que sea el eje del desarrollo de la actividad automovilística y su afición en México, pues, como se verá, es un proceso donde intervienen multitud de actores individuales y colectivos. Igualmente, cabe aclarar que la F1 tampoco es el objeto de estudio de la investigación.

La afición automovilística, como objeto de estudio, está limitada espacialmente a la Ciudad de México, y temporalmente por los años 2011 y 2013. Dichos parámetros, cabe mencionar, se derivan, el primero, de la importancia que históricamente ha tenido la Ciudad de México en el desarrollo del deporte motor; mientras que el segundo se acota porque durante este período se ha registrado un repunte en la actividad automovilística deportiva en México a partir de la entrada de Pérez y Gutiérrez a la Fórmula 1, ya referida brevemente en párrafos anteriores. Al mismo tiempo, la imposibilidad técnica de extender más allá de 2013 la temporalidad del estudio fue un factor importante que decidió la duración del mismo. Si bien es cierto que estas delimitaciones sacan del análisis a la

⁴ Pudiera parecer que la forma más clara de definir a un aficionado se encuentra en la observación detallada de sus hábitos de consumo, en este caso, del automovilismo deportivo y todos sus posibles derivados. Sin embargo, este proceder en realidad impide la clara observación de todas sus manifestaciones, así como de su relación con la sociedad que los alberga, pues el carácter mercantil de los parámetros de la división constriñe las posibilidades de análisis al plano económico, que si no desdeñable, sí insuficiente para entender el fenómeno de la afición automovilística. Por ello es que se ha considerado al aficionado, y a la afición entendida como la conjunción de estos sujetos de estudio, como una persona que comparte una condición afectiva a correr automóviles. Ahora bien, aunque lo anterior podría llevar a pensar que el nivel de generalidad es demasiado, el análisis figuracional desarrollado a lo largo de los capítulos de este trabajo y en el cual se puede observar cómo es que este elemento afectivo le da forma y sentido da forma y sentido a la estructura del automovilismo dentro del deporte moderno, así como la forma en que teje relaciones de interdependencia con los elementos existentes dentro y fuera de sí mismo.

celebración del Gran Premio de México en 2015⁵, esto no debe verse como una limitación, sino como una posibilidad latente para las reflexiones futuras. Por último, es importante señalar que las actividades que dieron origen al producto final de esta investigación, incluyendo la redacción misma, se realizaron entre agosto de 2013 y diciembre de 2014.

Para el desarrollo de esta investigación se ha optado por utilizar el marco teórico y metodológico proporcionado por la “sociología figuracional”, o “sociología procesual” de Norbert Elias, el cual ha sido elegido, en buena medida, por la capacidad de análisis de la misma en relación a la afición al automovilismo deportivo, y porque permite diferenciarla de otras aficiones deportivas al hacer más evidentes sus características principales, algo que se hizo evidente sobre todo desde el momento de realizar las primeras observaciones sociológicas de la afición.

El análisis figuracional opera a través del concepto de “figuración”⁶, una categoría que pretende unificar en uno solo el análisis del sujeto y de la estructura, reconociendo un trasfondo histórico común, así como bases sociales, psicológicas y biológicas que le dan forma. Los participantes de la figuración, sean individuales o colectivos, surgen del proceso civilizatorio, y su natural interacción diaria da lugar a una sólida relación de interdependencia que los determinan.

La investigación parte de una reflexión sobre los procesos históricos y estructurales que derivaron en la constitución moderna de la afición automovilística mexicana, así como el desarrollo del automovilismo deportivo en México. Así, este estudio histórico inicia en los procesos estructurales que afectaron al país a partir de 1959 y que condicionaron el desarrollo de la actividad automovilística en el país, afectando también directamente a la afición. La elección del año no es gratuita, pues 1959 es el año de la inauguración del Autódromo Hermanos Rodríguez (AHR)⁷ en la Ciudad de México, un evento que además marca el inicio de la profesionalización del automovilismo deportivo en México. Si bien el peso de esta investigación histórico estructural recae en la segunda mitad del siglo XX, también es necesario advertir que, para entender estos procesos se debe partir de una

⁵ A finales de 2013 se empezó a barajar la posibilidad de la celebración de una carrera oficial de Fórmula 1 en México, algo que se concretó sólo hasta mediados de 2014.

⁶ En la literatura especializada en la teoría de Norbert Elias, sobre todo en las obras traducidas y escritas en español, es posible encontrar los conceptos “configuración” y “formación” como sinónimos. Salvo por el título de la investigación, se ha cuidado de utilizar sólo la palabra “figuración”, para así evitar confusiones.

⁷ “Autódromo”, así como las siglas “AHR” se refieren igualmente al Autódromo Hermanos Rodríguez.

base, aunque aún más general y breve, de la historia y estructura de la sociedad mexicana de la primera mitad del siglo pasado y que permitió la llegada no sólo del automóvil, sino de la celebración de carreras de autos en el país.

En cuanto a la investigación documental, ésta se ve fortalecida a través de la construcción de testimonios extraídos de diferentes actores inmersos en lo que ya podemos llamar, “la figuración de la afición”. Estos testimoniales cumplen, además, una doble función metodológica. La primera es para servir como elemento de comprobación de la información histórica obtenida en las fuentes documentales especializadas en el automovilismo mexicano; la segunda es para observar a través de los mismos, las formas de interacción entre los componentes de la figuración. Una serie de ejercicios de observación general de la figuración de la afición al automovilismo deportivo en la capital se hizo previamente durante los últimos meses del año 2013. Dichos ejercicios contribuyeron de manera significativa al planteamiento de ideas y preguntas vitales para el desarrollo de esta investigación.

La forma de construir la figuración de la actual afición al automovilismo deportivo en la Ciudad de México está vinculada directamente con la hipótesis que forma parte del cuerpo guía de la investigación. Dicha hipótesis señala a la afición como un agente transformador de las interacciones entre sujetos sociales, individuales y colectivos, así como de los contextos estructurales de la sociedad mexicana, a través de su configuración basada en la condición afectiva a correr automóviles. La acción transformadora de la afición podrá entreverse en los procesos históricos relacionados con la actividad automovilística en la sociedad mexicana; de la misma manera, un proceso inverso, es decir, la influencia del desarrollo de los procesos históricos en la actividad automovilística nacional será visible en los documentos generados por los testimoniales recolectados.

Los resultados de la investigación, al final, nos permiten establecer tres reflexiones principales: 1) las características del proceso histórico cuyo resultado deviene específicamente en el estado de la afición capitalina al automovilismo deportivo dentro del periodo 2011-2013, 2) la construcción de la forma figuracional de la afición al automovilismo deportivo capitalino, y 3) la capacidad de proveer de líneas generales sobre el futuro de los aficionados y el deporte motor en México.

En gran medida provocado por prejuicios bastante arraigados en el imaginario popular y por la idea generalizada de ser un “deporte para ricos”, pocas veces se piensa en el automovilismo deportivo como un deporte popular, de gran tradición o con capacidad de impactar de manera importante en la sociedad mexicana; aunado a un incipiente desarrollo de una industria automotriz nacional y la mayor presencia de otros deportes, especialmente el fútbol. En la vida diaria, algunas personas podrían encontrar dificultades para reflexionar sobre las carreras y sus aficionados, más aun sociológicamente. Sin embargo, los obstáculos antes mencionados pueden ser superados si recurrimos a una breve revisión de las cifras referentes al desarrollo del automovilismo deportivo, tanto en México como a nivel internacional y que dan cuenta que los últimos 15 años el país ha vivido un periodo de intensa actividad en cuanto al deporte motor se refiere.

Un breve, aunque importante episodio de la historia del automovilismo mexicano del siglo XXI tiene como principal protagonista al campeonato NASCAR⁸, una categoría de competición nacida en los Estados Unidos, con gran influencia sureña así como de las costumbres de la época de la Ley Seca⁹.

Dicho campeonato inició en México durante la mitad de la primera década de este siglo un ambicioso proyecto de expansión continental, de la mano de los dirigentes del entonces llamado Desafío Corona, un torneo mexicano que utilizaba especificaciones técnicas similares. Los primeros dos pasos en este proyecto serían: 1) el nacimiento de NASCAR México, a través de la homologación del serial mexicano con el reglamento NASCAR, y 2) la organización de una carrera de la segunda división nacional¹⁰ de NASCAR Estados Unidos, en ese momento conocida como NASCAR Busch, debido al principal patrocinador del campeonato.

Si bien es importante destacar que el proyecto fue parcialmente exitoso y NASCAR Busch pronto se dejó de correr en nuestro país por falta de pilotos mercadológicamente

⁸ National Association for Stock Car Auto Racing, por sus siglas en inglés. Es un campeonato de Estados Unidos, caracterizado principalmente por utilizar autos de producción modificados especialmente para la competición, así como por celebrar la gran mayoría de sus competencias en pistas con forma de óvalos, donde se alcanzan altas velocidades.

⁹ Castellá, Carlos, *NASCAR. Los inicios. Un poco de historia*, en Cuarenta años nos contemplan, disponible en: <https://carloscastella.wordpress.com/2010/06/24/03-%E2%80%93-nascar-los-inicios-un-poco-de-historia/>

¹⁰ NASCAR cuenta con diferentes divisiones dentro de los Estados Unidos. Además de los campeonatos regionales se cuenta con dos divisiones de carácter nacional, la menor de ellas enfocada a la formación de pilotos para la categoría mayor. La organización se nutre además de un campeonato nacional de camionetas y otros dos campeonatos nacionales en Canadá y México.

rentables, las cifras de asistentes demuestran que en su momento fue un evento que llamó poderosamente la atención, además de ser un factor que fortaleció las carreras en óvalos nacionales, manteniendo un nivel aceptable desde entonces. La campaña 2007 de NASCAR México, por ejemplo, registró una asistencia total de 188 mil 197 personas, de las cuales, 79 mil 488 personas asistieron a las tres carreras celebradas en el AHR¹¹. Al mismo tiempo, la edición 2007 de la carrera de NASCAR Busch celebrada en el mismo circuito, alcanzó las 100 mil personas¹².

Otro interesante proyecto automovilístico del siglo XXI, aunque cronológicamente anterior a esta experiencia en NASCAR, fue el encabezado por el campeonato CART/Champ Car¹³. Un plan impulsado principalmente por el éxito de los pilotos mexicanos que habían migrado a esta competición a partir de la experiencia de Adrián Fernández, quien a su vez resaltó desde su propia experiencia las mayores posibilidades de éxito que ofrecía la serie, en comparación con cualquier proyecto con miras a la Fórmula 1. El campeonato, también con sede en los Estados Unidos, se mantendría corriendo en Monterrey y la Ciudad de México entre 2001 y 2007, reuniendo en la edición 2002 de la carrera en la capital, a 174 mil 866 personas, para sumar un total de 350 mil durante los tres días de duración del evento¹⁴. Esta cifra, además, se posicionaría como un récord de asistencia a un evento deportivo celebrado en la Ciudad de México.

De acuerdo con los datos reportados por la propia serie¹⁵, Champ Car registró en los eventos de Monterrey y Ciudad de México de 2004, una afluencia total de 530 mil personas. Al mismo tiempo, también logró llegar a los 22 millones de televidentes durante toda la campaña del mismo año. Si bien esto no logró perpetuarse durante más tiempo, derivado principalmente de las dificultades deportivas de los pilotos mexicanos, así como

¹¹ Equipo de redacción, *NASCAR Corona Series. Temporada 2007*, en Revista Grand Prix Magazine, Año 9, No. 50, 2007.

¹² Sánchez, David, *Mexican Show*, Revista Automóvil Panamericano, No. 123, Abril 2005.

¹³ Los dos nombres con los que sería conocida esta organización; un campeonato estadounidense de autos tipo Fórmula. El campeonato surge en 1979, celebrándose hasta 1996, fecha en la que Tony George, dueño de la pista de Indianápolis, se separa de la organización para fundar su propio campeonato, nombrado: Indy Racing League. De esta manera, durante 12 años Estados Unidos contaría con dos grandes categorías de autos tipo Fórmula corriendo en sus pistas. CART, por problemas financieros, cambiaría su nombre a Champ Car en 2003, pero otra debacle económica le llevaría a su fin definitivo en 2008. Champ Car e Indy Racing League se reunificarían en un serial único, IndyCar, para tratar de fortalecerse frente a la popularidad de NASCAR.

¹⁴ OCESA, GRAND, *Programa Oficial del Gran Premio de México 2003 Telmex-Gigante, presentado por Banamex y Visa*

¹⁵ Champ Car World Series LLC, *We are Champ Car*, Estados Unidos, 2005.

de una situación económica bastante comprometida tanto en el país como en el campeonato, se logró plasmar una huella bastante visible en la historia del deporte motor mexicano, fortaleciendo también las aspiraciones a Fórmula1, que terminarían de concretarse a partir de la segunda década del siglo XXI.

Finalmente tenemos el proyecto mexicano en Fórmula 1. Una iniciativa impulsada por la Escudería Telmex, un plan multiplataforma patrocinado por la compañía telefónica del mismo nombre que impulsa el automovilismo mexicano a través de la exportación de pilotos a las categorías de todo el mundo, además de tener, como objetivo principal, instalar un piloto mexicano de tiempo completo en la F1. Este campeonato alcanzó en su temporada 2012 una cifra de 600 millones de televidentes en el año, además de transacciones por 4 mil millones de dólares¹⁶, números que nos dan cuenta del peso de esta competición en el mundo deportivo moderno.

La que puede ser considerada como segunda parte del proyecto de crecimiento del automovilismo deportivo mexicano es la reanudación en la celebración del Gran Premio de México, en una tercera etapa histórica¹⁷, que empezaría a tomar forma alrededor de 2010, mientras se consolidaba a su vez la posibilidad de tener a un piloto representando a la nación en el Campeonato Mundial de Fórmula 1 y que terminaría de definirse hasta 2014, fecha en que la iniciativa privada, el gobierno mexicano y la Federación Internacional del Automóvil (FIA), lograban el acuerdo que posibilitaba el regreso de esta categoría al país.

A raíz de la cristalización de esta empresa, rápidamente se hicieron públicas algunas estimaciones respecto al impacto económico del evento en la Ciudad de México, así como a nivel general, en el país. Dichas estimaciones, al igual que las cifras anteriormente referidas y que fueron confirmadas una vez concluida la celebración del Gran Premio de México 2015, permiten ver con mayor claridad el horizonte.

El primero de los cinco años pactados traerá a México ingresos de 189 millones de dólares, en lo que se prevé como una entrada en crecimiento hasta alcanzar los 2 000 millones de dólares al finalizar el periodo antes referido. Se estima una exhibición

¹⁶ Suk-Kyu, Kim, *Social motivations and consumption behavior of spectators attending a Formula One motor-racing event*, revista Social Behavior and Personality, No. 41, 2013.

¹⁷ La historia del Gran Premio de México de Fórmula 1 se puede dividir en 3 etapas, pues se ha habido un par de interrupciones en su celebración. Así, tenemos una primera etapa histórica que comprendería de 1962 a 1970, una segunda entre 1986 y 1992 y una tercera, cuyo inicio se ubica en 2015.

mediante los medios de comunicación a un auditorio de 520 millones de espectadores en todo el mundo¹⁸, y en cuanto a taquilla se registró una asistencia total de 335 329 personas, que representan un volumen de ganancias superior a los 50 millones de dólares¹⁹. El evento se perfila desde el gobierno mexicano como una excelente oportunidad de inversión y crecimiento en el campo turístico, aunque no hay que olvidar que también representa la consolidación de un periodo bastante fructífero en el deporte motor mexicano.

Todas estas cifras contribuyen a la construcción de una idea general del impacto, tanto directo como indirecto que la actividad automovilística tiene, principalmente, en las estructuras económicas de países enteros. Sin embargo, no se debe olvidar que a pesar de la notoriedad del aspecto económico de este deporte, para su realización también hace la cooperación de las esferas políticas para incentivar la inversión económica, así como el desarrollo de la infraestructura y de la cultura deportiva, factores que en su conjunto y a través del paso del tiempo pueden actuar a favor de la continuación en la celebración de estos eventos.

El acercamiento sociológico al fenómeno de la afición por el automovilismo deportivo puede dar cuenta de características que la diferencian de otras aficiones deportivas, así como el automovilismo respecto de otros deportes. Quizás el más llamativo de ellos sea la falta de un sentido de territorialidad o, en otras palabras, de una concepción diferente del territorio, en la que es visto más bien como parte del juego o como un juez u obstáculo imparcial respecto a todos los competidores²⁰. Al mismo tiempo el común denominador de la afición automovilística no parece encontrarse en símbolos, valores o consumos y producciones comunes a todos los integrantes, sino en una condición afectiva por correr automóviles que, además de agruparlos, les permiten su participación en diferentes esferas, y a diferentes niveles, del deporte motor, un hecho que a su vez permite, primero la institucionalización y después la reproducción del automovilismo en México.

¹⁸ Equipo de redacción, *Los protagonistas*, revista FASTmag, Septiembre de 2014.

¹⁹ Equipo de redacción, *El Gran Premio de F1, récord en asistencia*, periódico *El Economista*, 1 de noviembre de 2015.

²⁰ Un caso excepcional se encuentra en el Autodromo Nazionale Di Monza, pista donde se celebra el Gran Premio de Italia de Fórmula 1, y donde el nacionalismo y la territorialidad, amparados principalmente en el apoyo que los aficionados italianos brindan incondicionalmente a la Scuderia Ferrari son la excepción a esta aseveración. Si bien el presente no tratará sobre este caso, sí es importante señalarlo principalmente por constituirse como un potencial problema de investigación.

1. Marco teórico y metodológico.

Dentro de este primer apartado se tratarán, por separado, las pautas teóricas y metodológicas más importantes en el proceso de construcción de esta investigación. El capítulo inicia con la revisión del marco teórico utilizado en este trabajo: la sociología figuracional de Norbert Elias.

A manera de breve introducción al concepto “figuración”, se puede adelantar que una de sus principales características es su capacidad para integrar los procesos de interacción entre los factores estructurales y los sujetos sociales, ya sean éstos individuales o colectivos. De esta manera, la figuración construye una imagen aproximada a la totalidad social, al poner especial énfasis en las uniones de los eslabones que la conforman.

Uno de los ejemplos de la operación de este concepto, que además está disponible dentro de la propia obra del autor, puede ser hallado dentro de sus estudios sobre el proceso civilizatorio occidental, un trabajo que

“se inscribe en la contra corriente de la Sociología de su tiempo, tendiente a romper con el evolucionismo del siglo XIX (...) [y que] se limita a constatar una evolución, una estructura inteligible del devenir de las sociedades humanas, sin que, sin embargo, la juzgue ni la relacione con una finalidad”²¹.

Este estudio de la evolución social humana, junto con aquel que refiere al surgimiento del deporte moderno en las sociedades actuales, son parte de la argumentación teórica de esta investigación, por lo que su revisión será incluida en el primer apartado de este capítulo.

El segundo apartado, por su parte, hace una descripción de las técnicas de investigación que se emplearon en el presente trabajo. También se muestran brevemente los sucesos más importantes que tuvieron lugar durante el proceso de investigación y cómo éstos influyeron en la decisión y el diseño de las herramientas empleadas para la obtención de la información, así como las características de las técnicas escogidas y las notas metodológicas pertinentes para explicar detalladamente el cómo éstas se ensamblaron para llegar a los resultados finales del estudio.

²¹ Heinich, Nathalie, *Norbert Elias. Historia y cultura en Occidente*, p. 31.

1.1 La sociología figuracional.

La figuración es uno de los pilares del marco teórico y metodológico desarrollado por Norbert Elias, en el cual podemos identificar su objetivo de romper con una falsa dualidad individuo-sociedad dentro de los estudios sociológicos, y que además es atendido desde la definición de su concepto, pues para Elias, 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”²².

Desde la figuración es que podemos también describir el pensamiento social de Elias,

“que funciona no por oposición de categorías exclusivas de uno u otro, sino por polaridades (...) A partir de ahí, no se puede razonar en términos de contradicciones lógicas (...) sino en términos de procesos evolutivos que admiten momentos de aceleración y regresión, de avances y de retrocesos, incluso de superposición de estados diferentes”²³.

Asimismo, es importante señalar que en la edificación de la figuración interviene un sentido de equilibrio de fuerzas entre los actores individuales y colectivos que la componen y que no se caracteriza por ser armonioso, sino por inclinarse hacia uno u otro extremo a lo largo de su desarrollo histórico.

La teoría y metodología figuracional es ampliamente utilizado en los estudios de Elias sobre el proceso civilizatorio, el cual a su vez es entendido como un fenómeno propio de Occidente, que consiste en la creación de instituciones que regulan la expresión de todo tipo de emociones humanas con el fin de evitar niveles de violencia que signifiquen una amenaza para la estabilidad de los grupos sociales. Desde un punto de vista histórico, el proceso de civilización corre en paralelo y de manera interdependiente a la formación del Estado moderno, la implantación del sistema capitalista y en general a la transición hacia las sociedades modernas.

Así, la construcción del concepto está dirigida, no en la pretensión de construir un método para la obtención de verdades absolutas, sino en “un enfoque social que reconoce las universalidades de las relaciones humanas abandonando las pretensiones

²² Montesinos, Rafael, “La construcción sociológica en Norbert Elias”, en Leyva, Gustavo, Héctor Vera y Gina Zabudovsky (Coords.), *Norbert Elias. Legado y perspectivas*, p. 116.

²³ Heinich, Nathalie, *Op. Cit.*, p. 47.

de constituirse en verdad absoluta que han de compartir realidades socio históricas distintas”²⁴. A través de la identificación de estas cualidades universales, el trabajo sociológico se centra en las especificidades históricas y estructurales de cada caso.

Una de las características más importantes de las figuraciones es el carácter dependiente de los participantes individuales y colectivos, así como sus acciones, guardan unos con respecto de otros; enlaces de interdependencia basado en las relaciones de poder entre los participantes de la figuración. Los miembros de la figuración se saben dentro de ella a través de un sistema compartido de símbolos que permite la identificación del “yo”, del “nosotros”, así como del “ellos”, pronombres que a su vez “no pueden ser entendidos por separado sino a la luz del conflicto que suscitan como polos de relaciones antagónicas”²⁵. Un excelente ejemplo de esta red de relaciones es el juego, donde todos los individuos están unidos por estos lazos de interdependencia que a su vez le dan sentido a sus acciones.

El uso de los pronombres antes mencionados, es el principio de un sistema que se construye y además posibilita el funcionamiento general de las figuraciones, así como su reproducción mediante la introyección de normas. De esta forma, el desarrollo y la generación de estas relaciones crea también un balance de tensiones que condiciona las posibilidades de acción y decisión de los participantes de las figuraciones en una lógica omnipresente de interdependencia entre los actores sociales, ya sean éstos individuales o colectivos y que a su vez, teóricamente, diluye la frontera entre lo individual y lo social, para establecerlos como procesos que se alimentan uno del otro y que no pueden comprenderse a través de una rotunda separación conceptual.

Las características más específicas de las figuraciones están determinadas, principalmente, por las formas en las que las relaciones de interdependencia se tejen entre los actores individuales y colectivos de la figuración. Además de estas redes, existen representaciones simbólicas de la realidad y sistemas de comunicación que son compartidas por aquellos que conforman a la colectividad, que dan forma a la figuración y que al mismo tiempo se expresan en otras cualidades de los sistemas sociales, como la disposición que hacen del espacio físico, donde “el tipo de su conformación del espacio es

²⁴ Montesinos, Rafael, “Los usos sociológicos de Norbert Elias”, en Varios autores, *Perspectivas teóricas contemporáneas de las ciencias sociales*, p. 425.

²⁵ Zabludovsky, Gina, *Norbert Elias y los problemas actuales de la Sociología*, p. 150.

la representación de su especificidad palpable y –en sentido literal- visible”²⁶. Todos estos factores hacen necesario, en el estudio de las figuraciones, una serie de análisis que dé cuenta también de las conexiones que hacen los actores con las condiciones estructurales del ambiente en el que se desarrollan.

Otra característica importante en las figuraciones es el equilibrio de tensiones que guardan los participantes. Esto en realidad “trata de equilibrios fluctuantes de poder que explican la naturaleza dinámica de la realidad social, y en esa misma lógica, sugiere la transformación continua de las diferentes figuraciones”²⁷, ya que las acciones de los actores estarán dirigidas a mantener el equilibrio, cuando les favorece, o cambiarlo a su favor, si es el caso contrario. Al mismo tiempo quiere decir que el análisis figuracional no ignora los procesos de promoción y consecuente cambio social²⁸ ocurridos en todos los colectivos que componen las sociedades, pues las posiciones relativas al poder que relaciona a los actores con los demás participantes de la figuración exige cierta correspondencia y congruencia respecto a las conductas, hábitos y objetos de consumo.

El análisis derivado del uso del concepto de figuración, le otorga importancia a todos los niveles detectados en los fenómenos sociales, ya sean éstos estructurales o de interacción cara a cara. Esto puede verse reflejado en el momento en que se caracteriza a la figuración como una forma social en la existen ritmos de transformación perpetua, derivadas del también fluctuante equilibrio de tensiones, muy variadas. Mientras la totalidad de la figuración puede estar inmersa en un ritmo de cambio bastante lento, donde las estructuras éticas y morales compartidas por los actores parecen no cambiar, o apenas hacerlo, al mismo tiempo, los individuos que la componen pueden a su vez estar inmersos en ritmos mucho más rápidos; cambios de corto y largo plazo que, al igual que el proceso de civilización, no tienen una dirección premeditada, pues en realidad surgen como resultado de las múltiples interdependencias entre los participantes de la figuración.

Tanto la reproducción como el cambio de las estructuras internas de los participantes de la figuración se vuelven posibles siempre a través del proceso de socialización en un proceso que, cabe mencionar, corre paralelamente al proceso de construcción biológica, o biogénesis, de los individuos y que a su vez se divide en dos: la psicogénesis y la

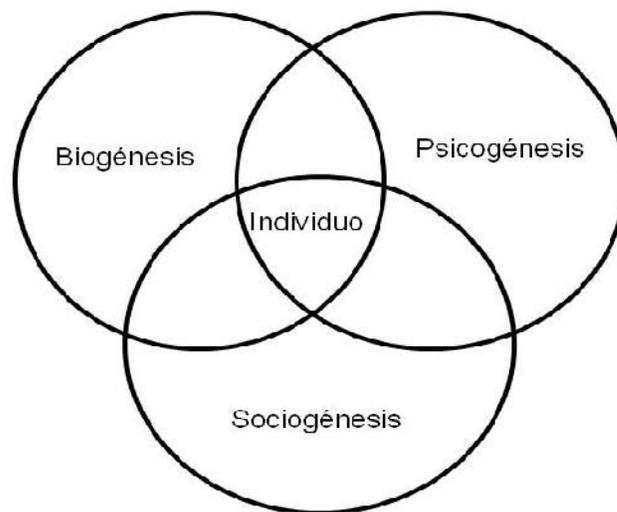
²⁶ Elias, Norbert, *La sociedad cortesana*, p. 62.

²⁷ Montesinos, Rafael, “La construcción sociológica en Norbert Elias”, *Op. Cit.*, p. 117.

²⁸ Procesos que se hacen evidentes en puntos cruciales de la historia humana, por ejemplo, el ascenso de la clase burguesa en los esquemas sociales de organización de todo el planeta, que a su vez deriva en el proceso civilizatorio.

sociogénesis. En el primero de ellos, la socialización del individuo se produce a través de la introyección de los valores generales de la sociedad en la que se desenvuelve, formando la personalidad del individuo. Al mismo tiempo, la sociogénesis representa la exposición de los valores de la sociedad a través de un marco omnipresente que constriñe las acciones, que algunos pueden identificar como “cultura”²⁹, pero que Elias reconoce como el proceso de civilización y que: 1) corre en una dirección indeterminada, por lo que puede presentar avances y retrocesos a lo largo del tiempo, 2) imprime en las instituciones, según su desarrollo, diferentes niveles de regulación emocional, y, 3) no constriñe del todo las emociones e instintos humanos, sino que edifica vías alternativas de expresión de los mismos.

Fig. 1 Génesis del individuo según Norbert Elias



Fuente: Elaboración propia

²⁹ Norbert Elias concibe a la socialización como un marco que guía las acciones de los individuos para permitir la reproducción de las colectividades sociales, además se refleja en las actividades de la vida cotidiana y las formas que adquieren los grupos sociales y sus productos. Las formas en que operan los procesos de psicogénesis y sociogénesis es similar a la forma en que opera el “malestar en la cultura” de Freud; concordancia que deriva del acercamiento real que mantuvo Elias con la teoría psicoanalítica y que puede verse con mayor claridad en las críticas a la racionalidad de los sujetos y el énfasis sobre el papel del inconsciente, los impulsos y los comportamientos en la vida cotidiana. (Para profundizar, se recomienda, entre otros: Zabudovsky, Gina, *Por una psicología sociohistórica: Norbert Elias y las críticas a las teorías de la racionalidad y la acción social*, en revista Sociológica, Año, 14, Número 40, mayo-agosto de 1999).

Al igual que las sociedades, cada persona pasa por su propio proceso civilizatorio. En este proceso, el individuo se configura como una creación de la interacción constante entre semejantes cuya consecución exitosa determina el futuro de la vida social del individuo constituyente, pues señala Elias

“el niño que no consigue alcanzar el grado de configuración emocional, socialmente exigida es considerado como ‘enfermo’, ‘anormal’, ‘criminal’, o simplemente ‘imposible’ en distintas gradaciones y siempre desde el punto de vista de una casta o clase determinadas de cuya vida, en consecuencia, queda excluido”³⁰.

Así, para el autor, la individualidad se construye a través de la colectividad y, una vez que está construida, contribuye a la construcción de la colectividad, las normas que se vuelven comunes para un grupo son procesos históricos, reformables por múltiples factores de todo tipo. Ambas esferas de lo humano están diferenciadas pero su existencia no se define mediante la división.

La complejidad de las figuraciones va creciendo conforme avanza el proceso civilizatorio y estas conexiones antes mencionadas van haciendo su aparición. Es entonces cuando “el concepto de individuo y el de sociedad se articulan como dos planos distintos e inseparables de la realidad social”³¹. Estos tejidos nos permiten, a la vez, analizar los fenómenos sociales mediante el examen de las unidades constituyentes, así como de la totalidad del conjunto. En otras palabras, comprendemos la forma de la cadena a través de la observación de las uniones de los eslabones que la componen.

Las figuraciones, además, tienen la capacidad de desarrollar articulaciones con otras figuraciones en múltiples niveles, tanto superiores como inferiores, deducibles y no deducibles, con relaciones de equilibrio de tensiones y de interdependencia, construyendo figuraciones globales a las que podemos comprender como conjuntos que explican la integración de la totalidad de los actores que se ven involucrados en una sociedad. Al mismo tiempo, el abordar los diferentes niveles de integración de estas figuraciones globales, también podemos encontrar “subfiguraciones”, que las conforman.

Las relaciones de interdependencia dentro de una figuración global o macrofiguración, a su vez jerarquizan a las figuraciones integrantes de acuerdo al nivel de integración y organización de las mismas, factores que determinan la capacidad de cada subfiguración

³⁰ Elias, Norbert, *El proceso de la civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas*, p. 182.

³¹ Montesinos, Rafael, “Los usos sociológicos de Norbert Elias”, *Op. Cit.*, p. 425.

para gobernar su propio destino, así como su influencia en el desarrollo de la figuración global. Es “en estos espacios [donde] se puede identificar la tensión que cada uno de los hilos del tejido social ejercen sobre el todo, pues sólo en la perspectiva de una totalidad es que se reconstruye la realidad social.”³² Esta forma de conocer a los actores de una figuración cualquiera nos permite ver, además de su organización general, las formas en que éstos establecen relaciones de poder e interdependencia en una situación de equilibrio caracterizado no por su armonía, sino porque le da forma a la sociedad.

Precisamente son las redes de figuraciones las que marca Elias como el objeto de estudio de la Sociología, pues

“todas las sociedades, hasta donde puede saberse, poseen las características generales de figuraciones estructurales compuestas por varios niveles de subfiguraciones, sólo una de las cuales está formada por los individuos en tanto que individuos. Organizadas en grupos, los individuos forman otras numerosas subfiguraciones”³³.

La figuración, entonces, nos permite comprender fenómenos sociales como derivados de la interacción entre una pluralidad de actores, que, no obstante, son interdependientes.

1.2 El método utilizado en la investigación.

Las técnicas y herramientas utilizadas para la recolección de datos pertinentes a la investigación que ahora se presenta fueron escogidas principalmente en función de los objetivos perseguidos por la misma, así como de las características de la teoría utilizada para explicar el fenómeno de la afición. Cabe recordar que los objetivos perseguidos por la investigación y, por consiguiente, de la metodología diseñada para la misma, están enfocados en reconocer los acontecimientos económicos, políticos y sociales que atraviesan la historia del automovilismo deportivo y sus aficionados en México, dando cuenta, principalmente, de la serie de transformaciones que sufrió el deporte motor mexicano desde su nacimiento y hasta la actualidad. Es por ello que se consideró la recolección de testimoniales como la mejor técnica para la obtención de dicha información, puesto que estos documentos permitirían un análisis de las transformaciones de los colectivos a lo largo de la historia, considerando que dichos procesos tienden a grabar su reflejo en las experiencias de los individuos.

³² Montesinos, Rafael, “La construcción sociológica en Norbert Elias”, *Op. Cit.*, p. 124.

³³ Elias, Norbert, *Compromiso y distanciamiento*, p. 45.

La construcción de un marco de interpretación donde se puedan identificar los puntos en los que la historia nacional y del deporte motor mexicano se unen, es el primer paso en la realización de la investigación, puesto que

“si es cierto que el estudio de los procesos sociales es el estudio de la transformación de figuraciones en interrelación, también lo es que el estudio figuracional carece de utilidad si no se tiene en cuenta la óptica procesual toda vez que cualquier figuración está siempre sometida a condiciones dinámicas y cambiantes”³⁴.

De esta manera, el marco histórico mencionado sólo fue posible a través de un ejercicio de investigación documental referente, principalmente, a la historia del automovilismo deportivo en México. Dicha búsqueda abarcó los datos almacenados tanto en formatos físicos como digitales, además de concentrarse en revistas y sitios especializados en el deporte motor, aunque, por supuesto, tampoco se descartó completamente el uso de medios audiovisuales y la búsqueda en sitios y bases de datos de corte académico.

Una vez construido este marco de interpretación, se recurrió a la construcción de testimonios emanados de los propios aficionados. Cabe señalar, a su vez, que en estos elementos se reflejan las posiciones asumidas por los actores dentro de la afición automovilística y de la sociedad mexicana, así como las dimensiones espacio-temporales desde las cuales se expresan; a pesar de ello, estas características permitirán dar cuenta del proceso de transformación del colectivo a estudiar, así como de algunas de sus principales características, puesto que “una vida individual puede dar cuenta de los contextos en los que le toca vivir a esa persona, así como de las épocas históricas que recorre a lo largo de su existencia”³⁵. Durante el diseño de la investigación se estimó un mínimo de 5 testimoniales, todos obtenidos de personas que tuvieran un papel activo dentro del automovilismo deportivo mexicano y su organización, además del papel de aficionado, como material suficiente para alcanzar un buen nivel de saturación³⁶. Finalmente, como actividad previa y parte de la preparación de las entrevistas que darían

³⁴ Ampudia de Haro, Fernando y Sánchez García, Raúl, *Tras la estela de Norbert Elias*, en revista Política y Sociedad, Vol. 50, No.2, p. 362.

³⁵ Blanco, Mercedes, *Autoetnografía: Una forma narrativa de generación de conocimientos*, en Andamios. Revista de Investigación Social, Vol. 9 No. 19, p. 54.

³⁶ Es decir, alcanzar un punto en el que el material cualitativo recolectado deja de aportar nuevos y relevantes datos.

lugar a los testimonios, se realizaron varias observaciones no participantes en algunas carreras celebradas en el AHR durante el segundo semestre de 2013.

Es importante señalar algunas de las dificultades metodológicas que surgieron durante la realización de la investigación, y que además tuvieron un impacto directo en el diseño de la misma, esto orilló a incluir otras técnicas que no habían sido siquiera previstas durante la etapa del diseño del estudio. Entre estos acontecimientos, quizá el más importante fue la serie de dificultades que se tuvieron que sortear para reunir la cantidad de testimonios necesarios para alcanzar el nivel de saturación deseado. Se debe destacar, a su vez, que estas dificultades surgieron de las características que se deseaba tuvieran los informantes y entre las cuales la más importante de ellas era el que estuvieran bastante cerca de la práctica profesional del automovilismo en México.

Estos obstáculos obligaron a considerar la posibilidad de recurrir a los aficionados para terminar y fortalecer las perspectivas incluidas en el estudio. De esta manera, se utilizaron las redes sociales virtuales, para localizar grupos de aficionados mexicanos que facilitaran la finalización de la recolección de testimoniales, una tarea que, en resumidas cuentas, arrojó resultados bastante satisfactorios, ya que se concertaron 4 entrevistas adicionales con aficionados al deporte motor, todos con experiencia profesional en automovilismo, ya sea como oficiales de pista, mecánicos o pilotos semi-profesionales; al mismo tiempo se aplicaron, vía electrónica, algunos cuestionarios básicos a contactos obtenidos de las redes sociales, además de que, con la ayuda de dos aficionados al rally³⁷, se construyó una crónica que explora brevemente los sentimientos de los asistentes a uno de estos eventos realizados en Guanajuato, México.

Finalmente, toda la información cualitativa generada se contrastó con lo obtenido de la investigación histórica en un proceso de doble comprobación, un proceso que además permitió dar cuenta de la conexión entre los factores estructurales y los actores, tanto individuales como colectivos, que configuran a la sociedad, así como sus respectivas transformaciones a lo largo del tiempo. Se conjuntaron, además, una serie de fichas que resumen los datos más importantes de las actividades de carácter cualitativo que formaron parte de este trabajo, así como comentarios sobre sus principales resultados, los cuales se incluyen como anexos al final del cuerpo de esta investigación.

³⁷ Competición automovilística que se disputa en carreteras que, salvo el día del evento, se encuentran normalmente abiertas al tránsito.

2. Desarrollo del deporte en el mundo moderno y el automovilismo deportivo.

Para poder empezar a entender a las aficiones deportivas, es necesario antes entender de manera general el desarrollo histórico del deporte moderno, entendiéndolo como el espacio donde se manifiesta la existencia de la afición. Por ello, el siguiente capítulo está centrado en la historia deportiva moderna a nivel global, donde se trata de comprender teóricamente los factores que influyen en su nacimiento y las dinámicas internas que en general se observan en todas las disciplinas deportivas, identificándose también las formas en que estas actividades se ensamblan en los diferentes niveles de la vida del hombre moderno. Asimismo, se podrá observar, aunque quizás sólo de una manera parcial, la conexión entre el fenómeno deportivo y la vida política, económica y social modernas. Por último, se incluye un apartado dedicado a la historia general del automovilismo deportivo a nivel mundial con similares objetivos.

2.1 El deporte en el mundo moderno.

Probablemente una de maneras más viables de entender el fenómeno del deporte dentro del mundo moderno es tomando en cuenta que “el descanso y el trabajo son compañeros fáciles más que opuestos en tensión”³⁸, dos figuraciones que coexisten como una dualidad que se intensifica a medida las sociedades transitan a lo largo del proceso civilizatorio y que a su vez nos provee de la sensación de que siempre “hay un tiempo y lugar para todo”³⁹. En otras palabras, podemos comprender sociológicamente al deporte si lo observamos como parte de las actividades que ocupan la vida cotidiana de los individuos. De la misma manera, este punto de vista nos permite definir al deporte “a partir de las características que lo distinguen de otras formas de ocio y de competencia, ya sean anteriores o concurrentes”⁴⁰, utilizando las condiciones históricas que enmarcan el nacimiento y desarrollo de estas actividades como marcos de referencia y caracterización.

El deporte moderno, de acuerdo con la propuesta teórica de Norbert Elias, tiene dos características fundamentales. La primera de ellas le otorga a la figuración del deporte

³⁸ Mills, Charles Wright, “La unidad del trabajo y del descanso”, en Mills, Charles Wright, “Poder, política, pueblo”, p. 275.

³⁹ Wouters, Cas, “Sobre la sociogénesis de una tercera naturaleza en la civilización de las emociones”, en Weiler, Vera, *Figuraciones en proceso*, p. 209.

⁴⁰ Heinich, Nathalie, *Op. Cit.*, p. 44.

una forma y lógica propias, y está relacionado con su carácter de “domesticador” de las emociones, que consiste básicamente en la creación de espacios exclusivos para su expresión y que denota una completa transformación, o civilización de las estructuras biológicas, psicológicas y sociales de los seres humanos. Esto a su vez implica que la actividad deportiva, gracias a un largo proceso de transformación no dirigida, se encuentra respaldada en instituciones que determinan sus dinámicas internas y le proveen de la capacidad para relacionarse con otras esferas de la vida moderna.

Por otro lado, el deporte también contiene una función desrutinizadora que, aunque en apariencia no se desarrolla en conexión directa con el trabajo efectivo y necesario para la reproducción de las sociedades, resulta crucial para el desarrollo efectivo del trabajo así como de muchas otras actividades humanas, puesto que permite al ser humano sobrellevar las presiones emocionales que conllevan los aspectos “más serios” de la vida cotidiana.

El tiempo de trabajo involucra actividades que forzosamente están vinculadas a la reproducción material de la sociedad, y entre las cuales el ejemplo más claro son las actividades económicas; en cambio, las actividades del tiempo libre están enfocadas en la liberación controlada de emociones, relegada a un espacio privado, cuyo principal objetivo es el de mantener estables las formaciones psicológicas y sociales en las colectividades, dándole a cambio al individuo, dosis de placer individual socialmente aceptado. En otras palabras, la diferencia entre estas actividades es que “en las actividades no recreativas la función para uno se subordina a la función para otros, mientras que en las actividades recreativas, la función para otros queda subordinada a la función para uno mismo”⁴¹, realizando saltos continuos entre la esfera de lo público y lo privado, entre lo individual y lo colectivo.

Las “rutinas”, son entendidas como “los canales recurrentes de acción, impuestos por la interdependencia de unos y otros, y que a su vez imponen sobre el individuo un alto grado de regularidad, constancia y control emocional en la conducta y que bloquean otros canales de acción”⁴², constituyen un producto secundario del trabajo, así como de todas las demás actividades realizadas por el ser humano. Por supuesto, es imposible decir que los controles emocionales presentes en las sociedades occidentales no están contruidos

⁴¹ Elias, Norbert y Dunning, Eric, “El ocio en el espectro del tiempo libre”, en Elias, Norbert y Dunning, Eric, *Deporte y ocio en el proceso de civilización*, p. 141.

⁴² Elias, Norbert y Dunning, Eric, “El ocio en el espectro del tiempo libre”, *Op. Cit.*, p. 125.

a conciencia, pues en realidad éstos tienen formas derivadas de los procesos históricos característicos de cada colectividad. A partir del avance en el proceso civilizador, las rutinas, especialmente aquellas derivadas de un proceso que podemos identificar con el nombre de “rutinización”, van invadiendo todas las esferas de la vida cotidiana, provocando en los individuos un sentimiento de monotonía; un malestar moderno para el cual el mismo proceso civilizador desarrolla una solución en cierta forma, institucionalizada: las actividades recreativas.

Las actividades recreativas desarrollan su función desrutinizadora a través de la creación de espacios y tiempos bien delimitados donde “la contención rutinaria de las emociones puede hasta cierto punto relajarse públicamente y con el beneplácito social”⁴³. Así, las actividades recreativas liberan en los individuos diferentes tipos de tensiones que, en otros espacios de la vida cotidiana, tendemos a evitar. Los efectos de las actividades recreativas, a su vez, garantizan la permanencia de las estructuras sociales, aunque esto no quiere decir, necesariamente, que sin las actividades recreativas las sociedades modernas llegarían a escenarios virtual o realmente apocalípticos.

Este fenómeno de rutinización y desrutinización en la vida cotidiana más bien debe concebirse como una respuesta emocional de los seres humanos al desarrollo de las fuerzas productivas capitalistas y su incursión en todas las esferas de la existencia humana a través de la racionalización de las actividades diarias, que en última instancia puede estudiarse como parte del proceso civilizador que Elias observa en Occidente. Ahora bien, el que las actividades recreativas no hayan alcanzado antes un nivel de desarrollo similar al observado hoy en día, es en realidad un fenómeno derivado principalmente de las macro estructuras de las sociedades, pues “la fuerza y la estructura de las necesidades emocionales difieren según la etapa del proceso civilizador alcanzada por cada sociedad. En consecuencia, varían también los acontecimientos miméticos que satisfacen estas necesidades”⁴⁴.

Las actividades del tiempo libre incluyen a las actividades de la vida cotidiana que no están directamente vinculadas con la reproducción material de las sociedades. Al respecto, Norbert Elias y Eric Dunning desarrollan una tipología de las actividades que pueden catalogarse como de tiempo libre. Los autores denominan a su categorización

⁴³ Elias, Norbert y Dunning, Eric, “El ocio en el espectro del tiempo libre”, *Op. Cit.*, p. 126.

⁴⁴ Elias, Norbert y Dunning, Eric, “La búsqueda de la emoción en el ocio”, en Elias, Norbert y Dunning, Eric, *Deporte y ocio en el proceso de civilización*, 104.

como “espectro”⁴⁵, pues “al igual que los colores en el espectro del color, los diversos tipos de actividades del tiempo libre se matizan unos a otros; con frecuencia se traslapan y confunden. A menudo, combinan características de varias clases.”⁴⁶ Si bien esto podría impedir una división clara entre las diferentes actividades que componen el espectro, en realidad sí es posible hacer dos afirmaciones claras: 1) es cierto que todas las actividades recreativas son actividades del tiempo libre, pero no todas las actividades del tiempo libre son actividades recreativas, y 2) todas las actividades recreativas adquieren esta característica porque conllevan un escape controlado de las emociones reprimidas por el sistema normativo y de valores socialmente compartido.

Básicamente, el espectro del tiempo libre contiene 3 grandes categorías: las rutinas del tiempo libre, las actividades de autorrealización y las actividades recreativas. Cada una de ellas cuenta con sus respectivas subcategorías, que se conforman de acuerdo al fin que persiguen. En la primera de ellas, Elias y Dunning ubican a las llamadas “rutinas del tiempo libre”, actividades que están enfocadas principalmente a la satisfacción de necesidades biológicas elementales, así como del mantenimiento del hogar y convivencia diaria con la familia. La permanencia de estas necesidades a lo largo de la vida de los individuos, con su consecuente atención permanente es lo que les da el mayor carácter rutinizador de entre todas las actividades del tiempo libre.

En segundo lugar tenemos a actividades enfocadas en la autorrealización del sujeto en todas las dimensiones que se consideran parte de su desarrollo integral como ser humano. Ejemplos de las actividades que entran en esta categoría son el voluntariado, hobbies técnicos estrechamente vinculados con el auto aprendizaje, el coleccionismo, las actividades religiosas y la lectura.

Finalmente, encontramos a las actividades recreativas. Dentro de esta última sección en el espectro del tiempo libre, se clasifican las actividades completa o casi completamente sociales, así como actividades de juego más o menos organizadas, y otras actividades recreativas variadas, poco especializadas y altamente desrutinizadoras, como los viajes vacacionales.

⁴⁵ Para profundizar, véase Elias, Norbert y Dunning, Eric, “El ocio en el espectro del tiempo libre”, en Elias, Norbert y Dunning, Eric, *Deporte y ocio en el proceso de civilización*, pp. 123-125.

⁴⁶ Elias, Norbert y Dunning, Eric, “El ocio en el espectro del tiempo libre”, *Op. Cit.*, p. 122.

En las actividades recreativas, la esfera de la vida pública y su incidencia sobre el actuar del individuo se relajan hasta su mínima expresión, a pesar de que aún a través de ellas el individuo se integra en mecanismos de socialización e introyección de lo social⁴⁷. La búsqueda del placer que permite la salida de las emociones controladas por las normatividades sociales mediante mecanismos socialmente aceptados y la desrutinización que más o menos garantiza la estabilidad emocional de los individuos, “representan una esfera de la vida que ofrece a las personas más y mejores oportunidades para la elección individual”⁴⁸.

Son las actividades de juego son las que más interesan a los efectos de esta investigación; en ellas, la función desrutinizadora se logra a través del movimiento del cuerpo, aunque, por supuesto, no es la única manera en que éstas cumplen sus objetivos, ya que la gran mayoría de las actividades recreativas presentan ciertos grados de organización, por lo que la función desrutinizadora puede desarrollarse en cualquiera de los niveles de participación disponibles. Elias describe a los juegos, como “la figuración cambiante de los jugadores sobre el campo. Esto significa que no sólo es un aspecto de los jugadores. (...) Observando a los jugadores quietos y en movimiento sobre el terreno de juego en constante interdependencia, se puede ver realmente cómo forman una figuración en cambio constante”⁴⁹, en otras palabras, el juego es una figuración dinámica, que obedece a lógicas externas, comunes a todas las figuraciones, así como internas, enteramente propias.

A su vez, esta concepción del juego nos permite subir un peldaño en la complejidad de la actividad física recreativa, surgida principalmente de la profesionalización e institucionalización de la misma, que también podemos describir como “el resultado impensado de la trama de acciones volitivas de los miembros de varios grupos interdependientes a lo largo de varias generaciones”⁵⁰, y que introduce en el análisis la figura del espectador.

⁴⁷ Esto no niega la alta individualización característica de las sociedades modernas. La dualidad entre lo público y lo privado puede tratarse, al igual que muchos otros conceptos sociológicos y de la manera en la que lo hace Elias, como una relación interdependiente, con puntos de relativo equilibrio, pues tienden hacia uno u otro lado, dependiendo de las características esenciales del caso.

⁴⁸ Elias, Norbert y Dunning, Eric, “El ocio en el espectro del tiempo libre”, *Op. Cit.*, p. 126.

⁴⁹ Elias, Norbert y Dunning, Eric, “Dinámica de los grupos deportivos con especial referencia al fútbol”, en Elias, Norbert y Dunning, Eric, *Deporte y ocio en el proceso de civilización*, p. 240.

⁵⁰ Dunning, Eric, “La dinámica del deporte moderno: Notas sobre la búsqueda de triunfos y la importancia social del deporte”, *Op. Cit.*, p. 248

Como en muchas otras esferas de la vida cotidiana, el mundo moderno ha transformado las actividades y hoy, “de ser un privilegio de minorías, las actividades de ocio y de tiempo libre han pasado a ser un logro, y una necesidad de toda la población”⁵¹, insertándolas profundamente en el desarrollo de la vida cotidiana de los individuos; la complejización y la especialización de las actividades físicas dentro de las sociedades modernas han permitido derivar en otras actividades con dinámicas propias. El desarrollo histórico de estas actividades y su inclusión en su vida cotidiana les ofrece un papel relevante en las sociedades modernas, donde

“no están desligadas de lo social ni flotan libremente sin relación con la estructura más amplia de interdependencias sociales, sino que van entrelazadas, a menudo inextricablemente, con el tejido de la sociedad en general y, a través de éste, con la estructura de las interdependencias internacionales”⁵².

Para Norbert Elias, “el deporte ha sido (...) y continúa siendo un ejercicio de competición que excluye hasta donde es posible las acciones violentas que puedan lastimar seriamente a los competidores”⁵³; al igual que otras actividades recreativas, su principal función radica en la desrutinización de la vida cotidiana a través de un sistema de generación de tensiones placenteras, el cual, a su vez, se conforma por una figuración en proceso entrelazada con la sociedad que la alberga. “La pieza central de la figuración formada por un grupo de personas que realizan una actividad deportiva es siempre una lucha fingida, con las tensiones controladas que engendra y la catarsis –o liberación de la tensión- al final”⁵⁴. Esto nos hace pensar a la actividad deportiva como una actividad social que “permite a la mayoría de las personas admitir para ellos mismos y para los otros, experimentar estas emociones peligrosas e impulsos violentos o sexuales sin provocar vergüenza”⁵⁵, entendida ésta última como un mecanismo de autocontrol de los impulsos y emociones peligrosos derivado del proceso de civilización donde las sociedades son más interdependientes y pacíficas internamente y hacen que el individuo se vea a sí mismo como inferior cada vez que se acerca a una expresión violenta.

⁵¹ García Fernando, Manuel, *Aspectos sociales del deporte. una reflexión sociológica*, p. 65.

⁵² Dunning, Eric, “La dinámica del deporte moderno: Notas sobre la búsqueda de triunfos y la importancia social del deporte”, *Op. Cit.*, p. 249.

⁵³ Elias, Norbert, “Introducción”, en Elias, Norbert y Dunning, Eric, *Deporte y ocio en el proceso de civilización*, p. 36.

⁵⁴ Elias, Norbert, “Un ensayo sobre el deporte y la violencia”, en Elias, Norbert y Dunning, Eric, *Deporte y ocio en el proceso de civilización*, p. 195.

⁵⁵ Wouters, Cas, “Sobre la sociogénesis de una tercera naturaleza en la civilización de las emociones” *Op. Cit.*, p. 199.

Al mismo tiempo en el deporte las regulaciones sociales, sobre todo aquellas respectivas a las emociones e impulsos, que forman parte de la constitución básica del individuo, y que, previa o paralelamente son insertadas en él a través de la psicogénesis y la sociogénesis, son reforzadas a través de la participación de los individuos en estas actividades ya institucionalizadas en un proceso donde se crea primero un autocontrol de carácter restrictivo, o control emocional y luego un autocontrol de carácter permisivo o “decontrol” del control emocional. La existencia de ambos mecanismos tanto a nivel psíquico como social permite, en un primer momento del proceso civilizatorio, obtener un mejor control de los impulsos y emociones caracterizadas como “salvajes” para después desviarlos a planos cuyas dinámicas permitan su segura expresión dentro de la sociedad, como es el caso del deporte.

En las sociedades más civilizadas, y a través de instituciones como el deporte, “lo conciente se convierte en algo más permeado por los impulsos, y los impulsos se convierten en algo más permeado por la conciencia”⁵⁶; posibilitando a su vez la integración y emancipación del individuo en los planos psíquico y social, así como el dominio de los mecanismos de autocontrol de las emociones antes mencionados en un ambiente social que permanentemente se encuentra observando la expresión emocional de propios y extraños, en todo momento. El deporte permite, en otras palabras, crear un espacio bien diferenciado donde “el individuo se expresa como ser social que desarrolla una práctica, como parte de un grupo”⁵⁷, introyectando al mismo tiempo los marcos valorativos de su sociedad de forma individual y colectiva.

Sin embargo también es importante señalar que la elección que hacen las personas sobre las actividades recreativas que practican, incluyendo las actividades deportivas, depende en gran medida de las condiciones sociales en las que se desarrolla cada individuo. Para “crear” un aficionado al fútbol, por ejemplo, es necesario que sus condiciones materiales de existencia le permitan tener contacto con ese deporte, tanto a nivel profesional como amateur, sin embargo, el proceso puede potencializarse si además de esto, el “aficionado en formación”, se encuentre rodeado de actores cercanos emocionalmente y presentes en su vida cotidiana que faciliten el acercamiento a la actividad en cuestión, además de servir como “guías” en tal proceso de aprendizaje.

⁵⁶ Wouters, Cas, “Sobre la sociogénesis de una tercera naturaleza en la civilización de las emociones”, *Op. Cit.*, p. 205.

⁵⁷ García Avendaño, Pedro, *Aspectos Socio-Antropológicos del deporte: Historia y tendencias*, p. 45.

Lo que hace atractivo al deporte no es sólo la regulación de la conducta agresiva, sino además la creación y liberación de tensiones placenteras para los individuos. El sistema punitivo que, podría pensarse, contribuye a la regulación de las agresiones entre los participantes de un encuentro deportivo no es más que un eslabón de un sistema normativo más amplio que guía todo el desarrollo del juego.

A pesar de que la expresión social de los juegos deportivos es más evidente en el cuerpo físico de los participantes, su principal campo de acción se encuentra en la dimensión emocional de las personas. Mediante el deporte, las personas se acercan a la violencia y al peligro a través del control social y del autocontrol según se van desarrollando históricamente las actividades deportivas. Este acercamiento controlado se hace a partir de la capacidad del deporte para construir “fantasías socialmente estructuradas y comunicadas, fantasías que han cristalizado en una obra teatral, un cuadro, un partido de fútbol, una sinfonía, una carrera de caballos, un baile o una apuesta”⁵⁸ y que a su vez están construidas alrededor de las concepciones que los colectivos poseen sobre el peligro y la violencia, que además determinan los grados de aceptación o rechazo de los mismos en los diferentes escenarios de la vida cotidiana, así como de las actividades que componen el tiempo de trabajo, el tiempo recreativo y las conductas que, se espera, sean observadas por los miembros de las colectividades.

Conforme se desarrolla el proceso de civilización, el rechazo a la violencia se va haciendo más fuerte, siempre y cuando, además, ésta sea la tendencia principal en su desarrollo, sin embargo, es necesario indicar que las manifestaciones sociales de la violencia “parecen desaparecer progresivamente, siendo desterradas a zonas socialmente menos visibles”⁵⁹; además, este proceso suele ser acompañado por la creación de una visión negativa de la violencia, lo que, al final, nos hace caer en una doble falsa impresión consistente en dos enunciados básicos: el primero, que las sociedades modernas son menos violentas en comparación con las sociedades antiguas, y el segundo, que la violencia es, además, menos practicada. Un buen ejemplo se puede observar en las sociedades machistas, donde, la violencia ejercida sobre el género femenino generalmente es aceptada, mientras otras expresiones violentas, como las guerras o las revueltas internas, pueden pasar prácticamente desapercibidas por el grueso de la población.

⁵⁸ Elias, Norbert y Dunning, Eric, “El ocio en el espectro del tiempo libre”, *Op. Cit.*, p. 133.

⁵⁹ Ampudia de Haro, Fernando y Sánchez García, Raúl, *Tras la estela de Norbert Elias*, *Op. Cit.*, p. 354.

De esta manera, las sociedades permiten la práctica de la violencia a través de canales especializados en ello, ya sea que éstos se encuentren escondidos en las esferas de la vida cotidiana o que se erijan como medios institucionalizados. El deporte es un caso de este último camino, una opción donde la violencia y el peligro son aceptados, pero sólo a través de una regulación, cuyo principal objetivo es el de tratar de mantener la integridad de aquellos individuos que decidan ser partícipes de estas actividades.

Así, aunque el peligro y la violencia son elementos que vuelven atractivas las actividades deportivas, en ciertas disciplinas su presencia se vuelve mucho más notable; un factor que, a veces en conjunto con las condiciones materiales de existencia de las personas también influyen en los gustos y aficiones de los individuos, propicia que haya menos participantes activos. A pesar de la existencia de estos factores, los cuales, podría pensarse, limitan o contrarrestan la expansión en la práctica de los deportes más violentos y peligrosos, como el box o el automovilismo, sus propiedades como sistemas creadores de emociones placenteras compensan estas aparentes desventajas, creando así, aficionados, que se conectan con las disciplinas deportivas a través de los lenguajes simbólicos propios de cada deporte, sus formas figuracionales específicas y a través de una adhesión emocional a las formas en que se acercan al peligro o a la violencia, pues “participar como jugador y/o espectador en algunos deportes ha llegado a convertirse en uno de los principales medios de identificación colectiva en la sociedad moderna, así como en una de las principales fuentes de sentido común en la vida de numerosas personas”⁶⁰, un atractivo cuyo poder se magnifica cuando el deporte permite el acercamiento a través de múltiples frentes, además de la práctica directa.

Cabe resaltar que el deporte, como sistema creador y liberador de tensiones tiene la capacidad de adquirir muy variadas presentaciones, conectadas directamente a las formas que adquieren los juegos y actividades físicas y deportivas a través de los reglamentos operativos, los cuales, a diferencia de las normas morales centradas en las acciones del individuo, guían el desarrollo de las acciones del grupo involucrado en el juego y permiten a los jugadores crear marcos normativos propios que les guíen durante el desarrollo de la actividad, posibilitando la individualización de la técnica de juego y la formación de un deporte-espectáculo.

⁶⁰ Dunning, Eric, “La dinámica del deporte moderno: Notas sobre la búsqueda de triunfos y la importancia social del deporte”, *Op. Cit.*, p. 267.

En el deporte, los participantes, representados principalmente por los jugadores, quienes son los que tienen el papel más activo en el desarrollo normal y reglamentado de la figuración, se convierten en polos interdependientes, participantes en una tensión equilibrada y que definirá el tipo de emociones contenidas y liberadas a través de la resolución de las acciones dentro del campo de juego. Esto quiere decir que las características de los jugadores y sus respectivos repertorios de habilidades, determinarán victorias rápidas o producto de una intensa y dramática pelea; empates igualmente emocionantes o monótonos, así como derrotas con un mínimo margen o extremadamente trágicas, todos estos resultados, son formas más o menos efectivas de liberar tensiones placenteras y así surten efecto en todos los participantes de la figuración deportiva.

Por supuesto, los deportes no son productos acabados del proceso civilizatorio; “no es un fenómeno transhistórico, ha sufrido las modificaciones y adaptaciones de los cambios experimentados por la humanidad”⁶¹. Al igual que cualquier otro producto social, el deporte está en un continuo proceso de transformación, el cual, desde sus inicios está orientado a alcanzar, mantener y perfeccionar las formas garantes de la formación, contención y liberación de tensiones.

Si bien, al igual que con otros importantes puntos clave del proceso civilizatorio, no se puede señalar con exactitud el inicio del deporte moderno, sí se pueden enumerar algunas causas sociales que permitieron su desarrollo. Entre ellas encontramos:

“a) el desarrollo económico (...); b) la movilidad social, que imprime un dinamismo a la sociedad, creando [paralelamente] una sociedad del mérito, de la competitividad (...) [basada en] un principio de imparcialidad, de legalidad; (...) c) la ausencia de fuertes regionalismos que permite la dedicación a deportes comunes”⁶².

Así, este proceso en el cual se observa el surgimiento del deporte moderno es señalado por Elias con el nombre de deportización o deportivización⁶³. Sus características le dan forma a los deportes y entre ellas encontramos:

“la anulación de las diferencias sociales en provecho de la igualdad de oportunidades respecto de las competencias deportivas; la constitución de espacios dedicados al deporte

⁶¹ García Avendaño, Pedro, *Op. Cit.*, pp. 37-38.

⁶² Rodríguez López, Juan, *Historia del deporte*, p. 171.

⁶³ Según la traducción que se consulte.

(...) una temporalidad específica [match] (...); la estandarización de las reglas, que se unifican a nivel nacional e internacional (...); y, finalmente, la reducción de la violencia y la imposición de una ética de la lealtad que subordina la búsqueda de la victoria respecto de las reglas y del placer del juego”⁶⁴.

Cabe señalar también que los cambios históricos no sólo están influenciados por la búsqueda de la generación de tensiones, pues los actores involucrados en el desarrollo del deporte, así como el papel referencial adquirido por algunos actores como los héroes deportivos, también tienen un papel destacado, marcado por sus posiciones de poder dentro de la figuración, así como de la dependencia respecto de aquellos con los que comparten el medio. Además, el desarrollo de las figuraciones deportivas también se ve influenciado por los componentes de los marcos estructurales de las sociedades.

Todas estas características hacen de las actividades físicas recreativas figuraciones en proceso, con todas las características ya descritas en párrafos anteriores. El desarrollo de la actividad deportiva está “históricamente condicionado, de allí que su contenido y objetivos, tareas, formas y organización y métodos de utilización están subordinados a las leyes generales del desarrollo social y dependen en su totalidad del carácter de las relaciones sociales”⁶⁵, además de estar marcado y definido por la diferenciación entre las clases sociales más altas y las más bajas, así como sus necesidades de ocio y las condiciones materiales de existencia que las sociedades construyen y transforman a través del avance en el proceso civilizatorio. “El deporte aparece, así, como el lugar por excelencia de esta evolución ‘civilizadora’, que transforma en autocontrol las constricciones exteriores en vistas a encauzar la violencia”⁶⁶; una institución social creada para la administración de nuestros impulsos más violentos. De la misma manera, las formas figuracionales de las actividades físicas, los juegos y los deportes, imprimen en sus componentes, sus características más importantes en tanto que figuraciones.

2.2 El automovilismo deportivo internacional.

A lo largo de la historia de la humanidad, la capacidad para movilizarse dentro del territorio siempre ha representado un importante problema a resolver para así asegurar la supervivencia de los grupos humanos. El desarrollo de nuestra especie hizo más evidente

⁶⁴ Heinich, Nathalie, *Op. Cit.*, p. 44.

⁶⁵ García Avendaño, Pedro, *Op. Cit.*, p. 64.

⁶⁶ Heinich, Nathalie, *Op. Cit.*, p. 45.

la importancia de la movilidad en todas las esferas de la existencia material de las sociedades e impulsó nuestra creatividad e ingenio con el objetivo de inventar nuevas y cada vez mejores formas de desplazarnos, teniendo como primer hito comprobable en esta histórica carrera del transporte la invención de la rueda por los sumerios, hace aproximadamente 6000 años.

Posteriormente, y tal vez pensando en los contratiempos surgidos de la dependencia de bestias de carga para movilizar objetos y personas, Homero, en su célebre *Ilíada*, plantea la posibilidad de la existencia de vehículos “llenos de energía”, autopropulsados y que obedecían sólo a la voluntad de los dioses del Olimpo. La idea no volvería a aparecer en el imaginario sino hasta el siglo XV, gracias al gran genio de Leonardo Da Vinci, sin embargo, el sueño de un vehículo así empezaría a tomar forma en el siglo siguiente con la aparición de carruajes impulsados por el viento, de forma similar a los barcos. Los aristócratas europeos darían el siguiente impulso histórico al desarrollo del automóvil, derivado de su costumbre de presentar en sus cortes los últimos avances en la técnica y la ciencia, y de su especial predilección por los autómatas.

Al abandonar, principalmente por la falta de viabilidad, la idea de utilizar el viento como propulsor, los esfuerzos se concentraron en encontrar alternativas energéticas para la construcción de vehículos autómatas. Los primeros frutos de dichas investigaciones derivan en la aparición, en 1673, de una máquina impulsada por la fuerza de dinamita, cuyo pistón es uno de los más importantes antecedentes del motor de combustión interna de 4 tiempos.

Sin embargo, el primer éxito en la búsqueda de combustibles más eficientes para los automotores fue el vapor. El perfeccionamiento de la máquina de vapor por James Watts en 1768 sería la piedra angular que guiaría el desarrollo de muchos inventos cuyos conceptos giraban alrededor de este elemento; el mejor ejemplo de ello es la máquina de Cugnot, un vehículo diseñado en un principio para arrastrar cañones dentro del campo de batalla y que fue presentada al mundo en 1771. Las dificultades de su operación, pues los llamados “vapores” necesitaban de un bombero y un maquinista en cada viaje, y el constante riesgo de explosión de la caldera desalentó su uso en Europa; no obstante, el invento tuvo mejor suerte en Estados Unidos, donde incluso se llegaron a construir vehículos de competición propulsados por vapor durante muchos años.

Una tecnología que tendría mucho menos éxito, por lo menos hasta las primeras décadas del siglo XXI, sería la electricidad, pues las baterías utilizadas tenían una autonomía demasiado limitada, además de no ser recargables. Dentro de este escenario nacería el motor a gas, desarrollado, entre otros, por Etienne Lenoir, Alphonse Beau y Nicolaus Otto, el cual, además, sería el antecedente directo del motor a gasolina. La constante aparición de mejoras en los automóviles a gasolina llevaría finalmente a la aparición del primer coche de gasolina, construido por separado por Karl Benz, Gottlieb Daimler y Wilhem Maybach en 1885.

Los años posteriores estarían llenos de logros que significarían el posicionamiento del automóvil como una máquina confiable, capaz de resolver las necesidades de transporte de los habitantes de las grandes ciudades de todo el mundo, aunque con el extra de cambiar para siempre el paisaje urbano. Bertha Benz, esposa del inventor haría el primer viaje largo del automóvil y el más importante de su historia, recorriendo los 80 kilómetros que separan Mannheim de Pforzheim y demostrando el potencial del invento de su marido. Años posteriores se emitiría la primera licencia para conducir y se iniciaría por primera vez la producción en serie de un automóvil, el Velo-Benz, en 1888 y 1894, respectivamente⁶⁷.

La nueva tecnología adquiriría especial popularidad entre los estratos más ricos de las sociedades, sobre todo debido a que eran los únicos que podían invertir en un invento tan caro. Estos costos se elevaban cuando llegaba la hora de darle mantenimiento a la máquina, algo que ocurría con bastante frecuencia, sobre todo por los daños provocados por los caminos tan sinuosos. Ante estas y muchas otras problemáticas, las primeras innovaciones tecnológicas de la historia del automóvil tuvieron que desarrollarse pensando en estas dificultades; el principal método utilizado fue el mismo que le dio origen a esta máquina: la experimentación.

Seguramente influido en parte por la competencia económica e industrial existente entre los talleres europeos dedicados a la construcción de automóviles, las competencias de automóviles, casi de manera inmediata, se convirtieron en excelentes agentes de ventas para estas empresas en expansión, además de tomar un lugar privilegiado en el gusto de las masas. Precisamente pensando en demostrar el potencial del novedoso automóvil, aunque también influidas por la falta de infraestructura carretera adecuada,

⁶⁷ Font Mezquita, José, Dols Ruiz, Juan, *Tratado sobre automóviles*, España, 2001.

estas primeras competencias tenían como principal característica enormes distancias que tenían ser recorridas, normalmente entre dos o más ciudades europeas, a través de caminos llenos de obstáculos, todo planificado para así poner a prueba la resistencia de los hombres y sus máquinas. Así, las primeras carreras de automóviles en la historia, tuvieron lugar durante la última década del siglo XIX, algunas de las más destacables fueron la París-Bourdeos-París de 1895, la París-Marsella-París de 1896, la París-Amsterdam de 1898 y la París-Viena de 1902.

Sin embargo, la competición más importante en este lapso, fue la que se considera, inauguró formalmente al automovilismo deportivo. Dicha carrera fue la París-Rouen, llevada a cabo el 22 de julio de 1894, organizada gracias a un diario francés de nombre “Le Petit Journal”, cuyo nombre oficial fue “Competición de carruajes sin caballos”. El evento fue antecedido por una exhibición de vehículos propulsados por motores de gasolina y vapor, con capacidad para una, dos, tres y cuatro personas, además de algunos eventos clasificatorios. De poco más de una centena de participantes, sólo 21 autos tomaron la salida. La distancia total de la carrera, 126 kilómetros, fue recorrida con una velocidad media de 20 km/h y cubierta en un lapso de 7 horas, en el caso de los ganadores.

Como ya se mencionó, la importancia histórica de estas primeras carreras radica en que a partir de ellas se inició una larga carrera tecnológica, inacabada aún hoy en día, donde los principales armadores de vehículos tratarían de construir autos más veloces, seguros y fiables. Uno de los primeros resultados de esta competencia fue el triunfo del motor de combustión interna sobre los motores eléctricos y a vapor, curiosamente, y a pesar de que el vencedor virtual de la primera prueba automovilística de la historia fue un vehículo de vapor construido por el Marqués de Dion.

De la misma manera, estas carreras también sirvieron como pequeños laboratorios donde se desarrollarían ampliamente los componentes de los automóviles, especialmente los motores. Gran muestra de ello son las velocidades alcanzadas en las competencias, aunque pálidas ante las mostradas en las pistas internacionales de hoy en día, en su momento eran verdaderamente un logro en constante progreso: “la París-Burdeos fue

ganada por un Panhard cuatro CV a 24,48 km/h; pero tan sólo dos años después, en la París-Amsterdam, se llevaba asimismo el trofeo un Panhard & Levasser a 45,422 km/h.”⁶⁸

Los récords de velocidad punta lanzada también empezaron a caer, siempre gracias al afán de perfeccionamiento que caracterizó a esta primera etapa histórica del automovilismo mundial. Camille Jenatzy llegaría a los 100 km/h en 1899 a bordo de un Jeantaud de propulsión eléctrica, mientras que Leon Serpollet llegaría a 120 km/h en 1902 con un vehículo de vapor. Como ya se mencionó brevemente, las dificultades técnicas de los autos eléctricos y vapor beneficiaron a los propulsados por gasolina, los cuales empezaron a dominar también en los récords, como el Gobron-Brilli y sus 136 km/h.

La complejización y la diversificación de las tecnologías automotrices llevaron al deporte motor a una paralela expansión de especialidades. Al mismo tiempo, la negativa de muchos gobiernos naciones a permitir la práctica de un deporte tan peligroso en sus infraestructuras carreteras constriñó la celebración de carreras a espacios bien diferenciados, con personal y equipo también cada vez más especializados. Las federaciones y asociaciones dedicadas al automovilismo consolidarían sus estructuras organizacionales y modificarían las reglas y dinámicas del deporte para mantener el espíritu de competencia característico de los tiempos olímpicos modernos; productos destacables de lo anterior son la Copa Gordon Bennet y la Copa Vanderbilt como los primeros y más importantes cuerpos de competencias reglamentadas celebradas en Europa y Estados Unidos, respectivamente.

Poco después, la tendencia fortalecedora de las federaciones y asociaciones nacionales de automovilismo las guiaría a unirse en una entidad encargada de coordinar la práctica del deporte motor a nivel mundial. De este proceso histórico del deporte motor es que nace la Federación Internacional del Automóvil en 1904, con la principal misión de promover el desarrollo del deporte motor y la organización de campeonatos de carácter internacional, así como, en últimos años, la promoción de la educación vial y de tecnologías de transporte auto motor más ecológicas.

No pasó mucho tiempo después del inicio del despunte del deporte motor en Europa para que otras naciones iniciaran su propio camino dentro del automovilismo, principalmente motivadas por el gran momento histórico que también vivían las industrias en el mundo. Estados Unidos, a partir del inicio del siglo XX, se convirtió en el segundo

⁶⁸ Angelucci, Enzo, *Automóviles ayer, hoy y mañana*, p. 16.

gran escaparate de la modernidad, en clara avanzada hacia lo que sería su posición como potencia mundial a partir de la segunda mitad de dicho siglo. La llegada del automóvil y la espectacularidad propia de las carreras, incentivada en parte por lo novedoso que resultaba el invento, atraía mucho a las personas. Así, “a partir de 1905 se había iniciado la deserción masiva del público del ciclismo hacia el automovilismo.”⁶⁹ La evolución en los autos y los reglamentos también impulsaría el nacimiento de otras modalidades de competencia, como el nacimiento de los autos fórmula, vehículos especialmente contruidos para la competición y de sólo una plaza, así como el traslado parcial de las carreras de automóviles de las carreteras a los primeros autódromos. Si bien el automovilismo fue desde siempre un deporte cuya práctica era más accesible para las clases altas, la pasión por la velocidad se expandía a todos, sin importar estas diferencias de clase.

La consolidación del deporte motor como una disciplina organizada no fue una condición que tuviera que cumplirse para que surgieran los primeros héroes deportivos creados por estas competiciones. Si bien la Fórmula 1, el campeonato considerado como el de mayor nivel de competición en cuanto a automovilismo de velocidad se refiere, surgió hasta 1950; desde 1886 muchos personajes, entre ellos, pilotos, autos y equipos, marcaron su propia huella en la historia del automovilismo. Personajes como Felice Nazzario, Rudolf Caracciola, Bernd Rosemeyer o Tazio Nuvolari quizá no resuenen en las mentes de muchos entusiastas del automovilismo, pero su importancia radica en que son los hombres que, a través de sus actuaciones deportivas, terminaron de definir la estructura y dinámica interna del deporte motor y consolidaron a los grupos que conformaron en su momento a lo que podemos llamar la figuración del automovilismo deportivo.

Como ya se había expresado, en prácticamente todos los deportes, las reglas que dirigen las acciones de los atletas carecen de un carácter regulativo, pues en realidad son guías en los cursos de acción tomados por los participantes de las competencias. Una vez que los deportistas dominan las técnicas básicas utilizadas en el deporte, éstos pueden desarrollar un estilo propio en su ejecución, así como su manera general de competir, aunque siempre contenidos por las normas del juego. La espectacularidad y la teatralidad propias de los eventos deportivos, también alentadas por los reglamentos previamente

⁶⁹ Mandell, Richard, *Historia cultural del deporte*, p. 199.

establecidos, propician el desarrollo de técnicas personales en los participantes, facilitando a todos, especialmente a los espectadores, crear a los héroes deportivos.

Los héroes deportivos destacan a través de sus técnicas para la competición, una virtud que en el caso del automovilismo deportivo se vuelve evidente a través de la existencia de un tercer involucrado en el juego: el auto. Su existencia les otorga a los aficionados un factor más que fortalece aquella vinculación emotiva que provee de sentido a todos los actores, individuales y colectivos, así como a sus acciones. Además de las emociones propias de correr automóviles, se encuentra la espectacularidad técnica que surge de los pilotos provistos con talento natural para hacer esta actividad, así como las propias formas estéticas de los bólidos y el valor sentimental que crea la existencia de un doble vencedor entre hombre y máquina.

En esta primera etapa de la historia del automovilismo deportivo internacional también es importante señalar el papel cumplido por las grandes casas constructoras de automóviles que se establecieron a largo de Europa y América, principalmente asentadas en Inglaterra, Francia, Italia y los Estados Unidos. Los éxitos deportivos y comerciales de sus creaciones les permitieron no sólo expandir sus respectivos negocios, sino también construir un discurso mercadológico e identitario que fortalecería la actividad automotriz en todos sus sectores. Los equipos de competición adquieren, entonces, un papel similar al de los pilotos que se convierten en figuras para los aficionados gracias a un discurso mercadológico y de identidad con ciertos valores estéticos como la elegancia, la calidad o la “tradicición”, así como el éxito deportivo.

El último punto en el proceso de consolidación histórica del deporte motor se desarrolla con el nacimiento de instituciones encargadas de la regulación deportiva de las competencias. Si bien en su principio este tipo de organizaciones sólo actuaban en una escala nacional o regional, no pasó mucho tiempo para que se conformaran en un solo bloque con legitimación y capacidad de acción a nivel global. De esa manera, se conforma la Federación Internacional del Automóvil, cuya base de operaciones se estableció en Francia e hizo de su principal objetivo la organización del automovilismo de velocidad a nivel mundial; una actividad que poco a poco se expandiría a otras disciplinas del automovilismo deportivo.

Si bien es cierto que las carreras denominadas “Grandes Premios”, ya existían desde 1906, fecha en la que se organiza el primero de la historia en la comunidad francesa de

Le Mans, y que además éstos se celebraban en por lo menos 18 países en el mundo, no fue hasta 1947 que la FIA comienza a barajar la posibilidad de crear una competencia única a nivel mundial que representara el pináculo del automovilismo deportivo. Dicho proyecto se consolida hasta 1950, año en el que, con la celebración de un Gran Premio en el circuito de Silverstone, en Inglaterra, se inauguraba el primer Campeonato Mundial de Fórmula 1. Con el paso del tiempo, y debido al poder económico y político de los participantes, este campeonato se constituiría como el principal referente del deporte motor a nivel mundial.

El nombre “Fórmula 1” no es gratuito. La palabra “fórmula” nombra a la serie de disposiciones técnicas que rigen la construcción de los automóviles que pueden participar en los Grandes Premios, normativas que, evidentemente, están orientadas completamente hacia la construcción de autos con las más altas prestaciones tecnológicas disponibles, introduciendo además la noción del espectáculo en el deporte. Al mismo tiempo, el “1”, denota que es el campeonato más importante del mundo motor, organizado por el ente rector del deporte en el planeta.

Las primeras tres décadas de la Fórmula 1 se caracterizan por ser un crecimiento constante de la actividad deportiva, posibilitado, como ya se ha insistido, gracias a la fortaleza económica de los fabricantes de automóviles y el espectáculo deportivo, que a estas alturas ya es un elemento importante en la vida del deporte motor y el nacimiento y consagración de héroes deportivos, factor que sirve de enganche para la formación de una afición deportiva. Por otra parte, inclusión de tecnologías de comunicación, cada vez más sofisticadas, que permitían la comunión del deporte con la afición, serían el último eslabón de la cadena que convertiría al automovilismo deportivo en uno de los deportes más vistos y más influyentes económicamente hablando.

La Fórmula 1 es el primer ejemplo de ello y se observa con mayor claridad en la segunda mitad de los años 70, cuando Bernie Ecclestone, en su papel como dueño de un equipo de F1, crea la Formula One Constructors Association, (FOCA), cuyo objetivo era maximizar los ingresos económicos de los equipos participantes en la categoría, ganancias provenientes principalmente, de los contratos televisivos. Ya en 1978, Ecclestone toma el mando de FOCA y crea otro organismo dedicado a la administración económica del Mundial, para repartir las ganancias televisivas entre él, la FIA y los equipos de Fórmula 1.

De esta manera, Bernie Ecclestone empezaría no sólo a amasar una gran fortuna, sino también a través de sus habilidades de mercadeo, se convirtió en un importante actor para el desarrollo de la F1, dándole un importante papel en la política de la categoría. A través de su administración iniciaría un enorme proceso de expansión económica de la Fórmula 1, vigente hasta nuestros días, así como del automovilismo deportivo mundial.

Hasta aquí se observa que el desarrollo del automovilismo a nivel mundial adquirió las características del deporte profesional moderno, para continuarlas perfeccionando durante la última mitad del siglo XX. La organización de las competencias a través de organismos nacionales y supranacionales, el respaldo técnico y económico de grandes compañías, la internacionalización de la práctica deportiva, la progresiva profesionalización de los pilotos, en gran parte apoyada por la imposibilidad práctica de que las masas practiquen el deporte, y el nacimiento de héroes deportivos, así como de una afición sólida con valores compartidos, son las evidencias más importantes de todo este proceso de desarrollo. Al mismo tiempo, cabe destacar que todos ellos se encuentran interconectados a través de un apego emocional a la actividad de correr automóviles, un común denominador que además construye un lenguaje simbólico universalmente compartido.

La Fórmula 1 no representa toda la historia del automovilismo deportivo en el planeta, pues, por ejemplo, Estados Unidos es el otro gran punto de expansión de esta actividad, y para efectos de esta investigación, la superficial revisión de su historia sí representa el mejor ejemplo del crecimiento de la actividad automovilística en el mundo, además de permitirnos ubicar dentro de ella los factores que constituyen al automovilismo como una actividad deportiva moderna susceptible de crear un grupo de aficionados conectados por vínculos emocionales importantes.

3. El automovilismo deportivo en México y su afición.

A lo largo de este capítulo se hará un recorrido de la historia general del automovilismo deportivo mexicano, aunque con especial énfasis en lo ocurrido dentro de la Ciudad de México, pues históricamente y debido a que su condición de capital del país le permite ser el punto de reunión de múltiples dinámicas políticas, económicas y sociales, se ha consolidado como el principal escenario de las transformaciones ocurridas en prácticamente todas las esferas de la vida nacional y de la cual la actividad automovilística, tanto en su ramo industrial como deportivo, no es la excepción.

Por ello, más que hacer un recuento de acontecimientos deportivos, o de la construcción de una historia política o económica de México, el propósito de los siguientes párrafos es entender las dinámicas estructurales que han posibilitado el desarrollo del automovilismo deportivo, en otras palabras, se trata de enlazar las dimensiones políticas, económicas, sociales y deportivas, para posteriormente recuperarlas en su relación con la figuración de la afición mexicana al automovilismo deportivo.

Como ya se ha indicado, se abarcan 100 años de historia en 5 periodos distintos. La extensión de cada uno de ellos se encuentra determinada por acontecimientos deportivos que, además de su simbolismo, también indican el inicio y término de tendencias identificadas en cuanto a la práctica y difusión del deporte motor mexicano. A pesar de todo, la periodización propuesta no pretende convertirse en paradigmática para el estudio del automovilismo en México, sino únicamente facilitar la comprensión de los sucesos históricos que influyeron en la afición automovilística.

Así, el primero de los periodos propuestos inicia en 1908, con la llegada de los primeros automóviles a territorio nacional, finalizando en la década de los años 50, y que se encuentra marcado principalmente por la institucionalización del deporte motor en México, así como de la consolidación deportiva de los primeros referentes dentro del automovilismo mexicano: Pedro y Ricardo Rodríguez. En el segundo periodo se observa el crecimiento del automovilismo deportivo mexicano, cuya referencia más importante es la propia carrera de los hermanos Rodríguez, culminando en 1970, fecha en la que se disputó por última vez, dentro de su primera etapa histórica, el Gran Premio de México de Fórmula 1.

La década de los años 70 constituye un tercer periodo, donde acontecimientos tales como la desaparición de los hermanos Rodríguez, así como del Gran Premio de México llevan al automovilismo mexicano a una caída en cuanto a su popularidad. El cuarto periodo, que abarca la década de los años 80 y la mitad de la década siguiente, se encuentra definido por el contraste: en un principio por las crisis económicas que mermaron la práctica del deporte motor, mientras que al final encontramos un repunte importante derivado del regreso de la F1 al país.

De manera similar a su antecedente, el quinto periodo inicia en un momento de sequía, debido al fin de la segunda etapa histórica de la Fórmula 1 en el país, para posteriormente ser testigo del renacimiento del deporte motor, esta vez de la mano de una amplia

camada de pilotos que sentarían sus bases en los campeonatos norteamericanos más importantes como CART y Grand-Am⁷⁰.

3.1 Inicios del automovilismo deportivo mexicano: 1908-1950.

Como se mencionó en apartados anteriores, los primeros intentos exitosos de construcción de un vehículo cuya movilidad no dependiera de la fuerza física de los hombres o las bestias de carga, lograron cristalizarse en las últimas décadas del siglo XIX, después de largos siglos llenos de ejercicios imaginativos y ardua experimentación, asimismo, el uso competitivo de estas máquinas inicio su historia de manera paralela al surgimiento de las mismas, un esquema que se repetiría en cada una de las nuevas tierras en las que este invento llegaría con el pasar de los años.

México no sería ajeno a la expansión de la novedosa máquina. En 1902 empezaron a circular los primeros automóviles por los, entonces, caminos de la Ciudad de México. Si bien los primeros automóviles eran de manufactura completamente extranjera, en pocos años se pudieron observar recorriendo los caminos algunas máquinas construidas por talleres totalmente mexicanos, “con innovaciones tecnológicas similares a los que al mismo tiempo se desarrollaban 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”⁷¹, que en un primer momento impidieron el despunte en el consumo de estos productos, para después impedir la colocación de la mercancía mexicana, en beneficio de las grandes constructoras extranjeras que lograrían extender fuertes raíces en la nación. Evidentemente, sólo destacados porfiristas tenían la capacidad económica para adquirir un automóvil, y debido a la gran fascinación que causaban estas máquinas en los transeúntes que las veían pasar, se decidió organizar una “presentación oficial” de la nueva tecnología mediante una competencia en el Hipódromo de Peralvillo en 1903, un evento que suele considerarse como el inicio del automovilismo deportivo mexicano.

⁷⁰ Surgido a finales de los años 90, Grand-Am fue un campeonato estadounidense de carreras de resistencia, es decir, carreras con un mínimo de 2 horas de duración, donde cada auto es pilotado por dos pilotos quienes toman sus respectivos turnos durante la competición. En 2014 se unifica con el campeonato American Le Mans Series (ALMS), de iguales características para dar origen al campeonato United SportsCar Championship (USCC).

⁷¹ Jáuregui, Luis, “Los transportes, siglos XVI al XX”, en Semo, Enrique, *Historia económica de México*, p. 100

A pesar de que eran pocas las personas que podían adquirir un automóvil en México, las competencias con estas máquinas como protagonistas adquirieron gran popularidad entre los diferentes estratos de la sociedad mexicana, quienes hacían de este tipo de eventos más un espectáculo que un deporte:

“es el circo para el pueblo. No había venta de boletos, sino que simplemente se decía: ¡”Va a haber una carrera aquí! Los rurales o la policía montaban guardia alrededor de lo que era la pista, la gente llegaba y pues, era un día de campo viendo autos”⁷².

La fascinación era tal que en ese tiempo, “las calles adoquinadas y empedradas de las ciudades de México, Guadalajara y Monterrey contaban ya con (...) trayectos de paseo a los alrededores”⁷³. Pronto el automóvil demandaría la modernización de los caminos mexicanos, siendo las carreteras de México a Puebla y de Iguala a Chilpancingo las primeras en ser construidas exclusivamente pensando en el nuevo medio de transporte.

Sin embargo, podemos situar históricamente el inicio del proceso de institucionalización del deporte en México hasta el 6 de enero de 1908, cuando se fundó el Automóvil Club de México, cuya sede se encontraba en lo que hoy es la Casa del Lago del Bosque de Chapultepec. No pasó mucho tiempo para que otros clubes surgieran y organizaran competencias en otras ciudades del país como Guadalajara, Pachuca y Puebla.

Estos primeros eventos deportivos tenían la capacidad de mezclar, a pesar de los conflictos entre ellas, a las diferentes clases sociales de la época en un mismo espacio. Si bien eran los más acaudalados los que tenían automóviles, muchas veces recurrían a choferes privados para conducirlos, quienes regularmente provenían de las clases con menos recursos económicos. De esta manera las pistas mexicanas enfrentaban a ricos y pobres, tanto en la pista como en las gradas. Un buen ejemplo de ello fue la rivalidad deportiva entre Amauri Muñoz y Agustín Cassaux.

La incipiente actividad automovilística se mantuvo de manera estable hasta el estallido de la Revolución mexicana, conflicto que, evidentemente, suprimiría prácticamente la totalidad de este tipo de eventos, aunque, por otro lado posicionaría al automóvil en el imaginario colectivo como una herramienta eficiente, con un potencial igual o tal vez mayor al del ferrocarril. Una vez terminado el conflicto armado, los esfuerzos se

⁷² Entrevista con Carlos Jalife Villalón, Ciudad de México, 27 de febrero de 2014.

⁷³ Jáuregui, Luis, “Los transportes, siglos XVI al XX”, *Op. Cit.*, p. 100.

encaminaron a la reconstrucción del país, incluyendo a la escena deportiva, sin embargo, el resurgimiento de la actividad automovilística tampoco fue fácil. El primer factor condicionante fue el proceso de reconstrucción económica, política y social del país que siguió a la guerra civil. Si bien la industria petrolera, además de otras más relacionadas con el automóvil, florecieron entre 1910 y 1921, la crisis económica mundial de 1929 frenaría parcialmente el crecimiento nacional, debido principalmente a que el país en ese momento todavía mantenía una economía fundamentalmente agrícola.

Los gobiernos surgidos una vez concluida la Revolución mexicana se empeñaron en la monumental tarea modernizadora que había dejado inconclusa Porfirio Díaz, pero la unidad ideológica no fue suficiente para llegar a la meta pues “el proceso de modernización de la sociedad mexicana no ha sido lineal ni acumulativo; ha avanzado de manera irregular, marcado por sobresaltos y periodos de relativo estancamiento”⁷⁴ derivados, en la mayor parte de los casos, de graves errores en la política económica nacional.

La segunda mitad del siglo XX se posiciona en la historia mexicana como una etapa de consolidación económica, al sentar una gran parte de las bases de la moderna sociedad mexicana. “Las diversas medidas de política económica puestas en práctica van configurando un programa de modernización industrial que consiste en promover el crecimiento y la estabilidad económicos, bajo la dirección de la iniciativa privada y con una amplia participación del Estado.”⁷⁵, al mismo tiempo, se consolidaba una estructura organizativa política y social, basada primero en la figura del caudillo, para posteriormente concretarse en el presidencialismo, que permitió sostener ideológicamente la meta de modernizar a México.

A partir de la implementación de nuevas medidas económicas, alineadas todas en el mismo plan de modernización del país, la inversión pública y privada, así como el desarrollo y modernización de los diferentes sectores productivos se vieron seriamente afectados, entrando en un proceso de desequilibrio que es visible incluso hoy en día. México pasó de ser un país predominantemente agrícola a ser un país donde el sector de servicios y las grandes urbes centralizadas compondrían el paisaje social y económico. Es cierto que la industria ocuparía en primera instancia el lugar más importante dentro del

⁷⁴ Loeza, Soledad, “La sociedad mexicana en el Siglo XX”, en Blanco, José y Woldenberg, José, *México a finales de siglo*, p. 109.

⁷⁵ Gracida, Elsa, “El desarrollismo”, en Semo, Enrique, *Historia económica de México*, p. 13.

esquema de desarrollo mexicano, pero ésta poco a poco pasaría al segundo lugar, mientras que el campo enfrentaría a una crisis derivada de su sistemático abandono.

Por otro lado, y a pesar de las dificultades económicas, el automovilismo deportivo siempre estuvo dentro de las preferencias del público. Muestra de ello fueron las temporadas automovilísticas organizadas en el Hipódromo de la Condesa, que tuvieron éxito continuo hasta aproximadamente los años 20, donde volvería a caer precipitadamente la actividad.

Paralelamente, en la reorganización política y económica, algunos de los factores que propiciaron la redistribución de los ingresos y el ascenso de nuevas clases sociales, permitieron que el automóvil se masificara; “si hacia 1930 había 25 mil automotores; en los años sesenta serían casi medio millón y en los ochenta alrededor de cuatro millones. Obviamente esto produjo una multiplicación de calles, avenidas y ejes viales (...) [los cuales] han sido motivo de incesante destrucción de la ciudad”⁷⁶, un proceso urbano ya antes experimentado en Europa y los Estados Unidos.

Derivado del evidente crecimiento económico, y gracias también al aumento de automóviles circulantes en territorio nacional, “las autoridades se percataron de que con una infraestructura menos costosa que la ferroviaria se podía integrar geográficamente a la nación”⁷⁷, lo que colocaba al automóvil en una posición estratégica envidiable. En un proceso paralelo a la popularización del automóvil, se empezaron a construir más carreteras, parcialmente también demandadas por los usuarios, así, la red carretera, “sólo en parte asfaltada, alcanzó unos 10 000 km en 1940 para triplicarse en 1956”⁷⁸. Esta expansión de los caminos igualmente benefició la práctica del automovilismo deportivo, que hasta ese momento se realizaba sobre las carreteras, caminos y zonas urbanas, debido a la falta de instalaciones especializadas.

Una de las principales vías construidas durante ese mismo periodo, la Carretera Panamericana, sería no sólo la muestra más importante del desarrollo económico del país así como del crecimiento de la popularidad del automóvil, sino que también sería muestra de la voluntad y la capacidad de organización política y social que hacían posible todas las proezas que sólo podían lograr las sociedades modernas del mundo. La construcción

⁷⁶ González Rodríguez, Sergio, “La Ciudad de México y la cultura urbana”, en Blanco, José y Woldenberg, José, *México a finales de siglo*, p. 261.

⁷⁷ Jáuregui, Luis, “Los transportes, siglos XVI al XX”, *Op. Cit.*, p. 127.

⁷⁸ Plana, Manuel, “Las industrias, siglos XVI al XX”, en Semo, Enrique, *Historia económica de México*, p. 108.

de este camino transcontinental significaba para los mexicanos la búsqueda exitosa de un lugar dentro de la sociedad mundial; el hecho no pasaría desapercibido en ningún lugar del mundo y para continuar con la demostración de fuerza del pueblo mexicano se celebraría una carrera de proporciones nunca vistas en el país: la Carrera Panamericana.

Este evento, promovido por el general Ignacio Beteta y Enrique Martín Moreno, fundadores también del Club Roda, casi de inmediato se convertiría en uno de los pilares más importantes del automovilismo mexicano y uno de los eventos automovilísticos más grandes del mundo, al nivel de otras competencias como la Mille Miglia o la Targa Florio; esto fue posible gracias a que, en primer lugar se posibilitó a pilotos aficionados y profesionales la práctica del automovilismo deportivo, además de la gran bolsa de premios disponibles, y en segundo lugar por la amplia respuesta que tuvo la convocatoria, a pesar de que ésta también fue promovida por el gobierno mexicano, que inscribió autos patrocinados por distintas entidades gubernamentales, gobiernos estatales y otras dependencias. El evento finalmente arrancararía el 5 de mayo de 1950, promoviendo el espíritu nacionalista y de fiesta en cada localidad por la que pasaría dentro de su recorrido de miles de kilómetros entre Ciudad Juárez y la frontera sur entre México y Guatemala.

La Carrera Panamericana, desde la construcción misma de la Carretera, fue un ejercicio para fortalecer la organización política en la que también habían trabajado ampliamente todos los gobiernos post revolucionarios. Ya en este momento, el gobierno mexicano había descubierto que la organización de eventos deportivos de amplia magnitud no sólo reflejaba la profundidad del proceso de modernización económica del país, sino que se convertían al mismo tiempo en una excelente oportunidad para fortalecer la modernización de las organizaciones políticas y sociales, así como de los nuevos discursos ideológicos que darían forma a la sociedad mexicana del siglo XX.

La Carrera Panamericana evidenciaría también que los pilotos mexicanos se encontraban en el mismo nivel deportivo que los pilotos del resto del mundo, además de otras disciplinas deportivas se encontraban en un nivel similar. La gente, una vez que se ha dado cuenta de este hecho, los adopta como los primeros ídolos deportivos mexicanos e inicia una fuerte expansión del deporte:

“Y es justo el mismo momento, si te fijas, olímpico. ¿Qué viene después de la Posguerra? Mariles gana en 48. ¡Es el mejor caballista del mundo! ¡Y el segundo mejor es Uriza! Entonces, 48, 52 y 56, ¿quién es el mejor clavadista del mundo? Joaquín Capilla. Es (...)”

el momento en que México despierta. Sí, “despiertas” y ya eres un país moderno, (...) pero también es el despertar de la afición: de concebir que un mexicano puede ser el mejor del mundo”⁷⁹.

Al mismo tiempo la práctica del deporte baja sus costos y surgen más practicantes profesionales y amateurs, sobre todo de las nacientes clases medias.

México entraba, entonces, en todas las esferas del escenario internacional con bombo y platillo con la aparición en la escena deportiva de los hermanos Pedro y Ricardo Rodríguez y Moisés Solana, pilotos que por su alto nivel se convertirían, junto con la Carrera Panamericana, en pilares de la tradición automovilística mexicana. En el caso de los Rodríguez, pronto serían apreciados ya no sólo dentro del entorno mexicano, sino también por la comunidad del deporte motor en Europa y Estados Unidos, sobre todo una vez que inician sus incursiones en todo tipo de categorías, primero en el vecino del norte y después del otro lado del Atlántico.

Mientras que Pedro, al convertirse en campeón mundial de carreras de resistencia con la marca Porsche, sería uno de los protegidos de la marca alemana al destacarse por su habilidad para correr bajo la lluvia, que algunos consideran superior a las de otros pilotos de gran talento en tales condiciones como Ayrton Senna; Ricardo Rodríguez se encontraba en la mira de la casa italiana Ferrari, en espera de convertirse en uno de los más grandes pilotos de Fórmula 1 en la historia. El carisma de los dos jóvenes pilotos, la acumulación de éxitos deportivos, además del peso simbólico que les otorgó el hecho de que provinieran de una familia en franco ascenso social, los convertirían en ídolos nacionales, que junto a Moisés Solana, llevaban sobre sus hombros el prestigio del automovilismo deportivo mexicano.

En cuanto a Moisés Solana Arciniega, cabe decir que ha sido otro de los pilares del automovilismo deportivo mexicano de los últimos 50 años, además de ser quizás el representante más importante de la dinastía Solana, una familia que ha participado desde hace mucho tiempo dentro del automovilismo deportivo nacional en todas sus facetas, incluyendo éstas sus papeles como preparadores, armadores de autos y pilotos. Moisés fue un hombre extremadamente atlético, que brilló con igual intensidad en el automovilismo deportivo y como delantero de Jai-alai, sin embargo, su proyección internacional se vio parcialmente truncada debido a que apreciaba el correr automóviles

⁷⁹ Entrevista con Carlos Jalife Villalón, Ciudad de México, 27 de febrero de 2014.

más como un pasatiempo, invirtiendo más tiempo en sus compromisos en el Jai-alai; aunque nada de esto logra sembrar dudas de su gran talento tras el volante, pues llegó incluso a vencer en algunas ocasiones a los Rodríguez.

El despunte de la actividad automovilística en el país, el crecimiento del sector de aficionados a este deporte y los tiempos de bonanza económica, acompañados por el impulso de voluntad para llegar a esa sociedad moderna por venir promovida por los gobiernos mexicanos, habían tomado forma durante casi 10 años y con la llegada de los años 60 se evidenciaba cada vez más la necesidad de tener un autódromo de primer nivel para aprovechar el flujo económico comprobado de un evento deportivo internacional. A partir de este momento el objetivo de los esfuerzos era la Fórmula 1.

3.2 El Autódromo Hermanos Rodríguez y la Fórmula 1: 1950-1970.

Como ya se había señalado en párrafos anteriores, México no contaba con lugares especializados en la práctica del automovilismo de velocidad. Los circuitos eran trazados sobre las carreteras, dentro de poblados importantes, en hipódromos y en pistas de aeropuertos, entre otros lugares aún más improvisados. “Entonces dicen: ‘Oye, pues ya, México ya pertenece, ya estuvo la Panamericana, ya estamos teniendo pilotos que están saliendo, pues vamos a hacer algo’.”⁸⁰El apoyo del gobierno federal fue una de las piezas clave para cristalizar la construcción de un autódromo en México y afortunadamente para la comunidad automovilística, el presidente Adolfo López Mateos era gran aficionado al deporte motor, además de tener una buena amistad con Don Pedro Rodríguez, padre de los Hermanos.

El deporte mexicano en general también experimentaba un buen momento, y estaba empezando a ser considerado como parte esencial de las acciones necesarias para alcanzar una buena calidad de vida, por lo que los gobiernos, gracias en parte también a la presión de actores sociales que luchaban por mejores condiciones de vida para las personas, como Jesús Martínez “Palillo”, empezaban a incluir al deporte en los planes de bienestar social ofrecidos en las ciudades en crecimiento. Un resultado importante del movimiento de Martínez fue la construcción de la Ciudad Deportiva de la Magdalena

⁸⁰ Ídem.

Mixhuca, que albergaría espacio para un gran número de disciplinas deportivas y consolidaba a una sociedad mexicana moderna.

La Ciudad Deportiva acababa de ser inaugurada por el presidente saliente, Adolfo Ruiz Cortines, mientras, se buscaba un terreno adecuado para construir el futuro Autódromo de la Ciudad de México, el presidente Adolfo López Mateos y Don Pedro Rodríguez tienen la idea de utilizar los caminos de intercomunicación como puntos de acceso, mientras que un trazado ideado en el plan original de “Palillo” Martínez para ser una pista de canotaje se convertiría en la pista del nuevo autódromo. El presidente facilitaba la construcción del inmueble, cuando

“Don Pedro mete su cuchara y dice: ‘Oye, que sea Monza, que es muy bonito... que el peralte... y que mis hijos... que un óvalo para traer carreras como los gringos... como en Indianápolis...’ (...) se hace todo. Se hace el circuito, se inaugura el 20 de diciembre de 1959. 100 mil personas para la primera carrera”⁸¹.

A pesar del éxito en taquilla de las carreras de autos, la pista, bautizada hasta ese momento como “Autódromo de la Magdalena Mixhuca”, no se usaba más que para prácticas y el entrenamiento de corredores y ciclistas. La segunda carrera en la historia del autódromo capitalino se celebró hasta enero de 1961, pues en México no había gente con la experiencia necesaria para armar un campeonato nacional o regional que pudiera mantener actividad constante en la pista. Existía, además, otro problema: al ser el Autódromo parte de un gran centro deportivo, cuyo trazado prácticamente cruza todos los rincones del mismo, siempre que se decidiera celebrar una carrera, por motivos de seguridad, se tenían que cerrar las canchas de fútbol, básquetbol, béisbol, voleibol y de otras especialidades, adyacentes a la pista. En otras palabras, para que 200 pilotos tengan actividad, mientras 40 mil personas observan el espectáculo, 50 mil deportistas pierden un día de competencia:

“tienes que pensar en la promoción del deporte en general. ¿Cuántos van a ser pilotos? Muy pocos. ¿Cuántos van a patear el balón? Pues millones. (...) Era [además] un sistema corporativo, entonces, a todo el mundo le tenías que dar su pedacito.”⁸²

Aún con la inactividad en la capital, el talento de los Rodríguez seguía intacto, sobre todo porque hacía mucho tiempo que sus calendarios de actividades se centraban en el

⁸¹ Ídem.

⁸² Ídem.

extranjero. El júbilo llenaría a los mexicanos cuando por fin los dos Rodríguez, primero Ricardo y después Pedro, logran entrar a Fórmula 1. Después de haberse mostrado como lo mejor en México y haber vencido en numerosas pruebas a lo largo del mundo, el sueño para los dos pilotos y sus miles de seguidores se había cumplido. La fórmula del éxito se había completado: una pista de calidad internacional, con pilotos de calidad internacional, sólo hacía falta una carrera del mismo calibre.

El momento más esperado por el automovilismo deportivo mexicano finalmente se cristalizaría en 1962, con la celebración del primer Gran Premio de México, una fecha no puntuable, cuyo objetivo era permitirle a la FIA evaluar las capacidades organizativas de los inversores mexicanos que ya habían boicoteado un intento liderado por otro grupo de inversores de origen extranjero. La fiesta declarada en el Autódromo de la Magdalena Mixhuca duró poco, pues durante las pruebas de clasificación Ricardo Rodríguez tendría un accidente fatal mientras intentaba arrebatarse el mejor tiempo de clasificación a John Surtees. Ricardo se impacta contra el muro en la Curva Peraltada⁸³ y muere en la ambulancia rumbo al hospital; los otros pilotos mexicanos invitados, su hermano Pedro y Moisés Solana, declinaron su participación, en señal de duelo. En contraste con la desgracia acaecida, el evento pasó la prueba de FIA y se declaró puntuable a partir de 1963.

La muerte de Ricardo Rodríguez tuvo un grave impacto en el automovilismo mexicano y su afición. El deporte perdía a una de sus mayores promesas; la gente lloraba la falta de uno de sus máximos ídolos deportivos; la pista de la Ciudad de México cambiaría su nombre, por el de “Autódromo Ricardo Rodríguez”. Anécdotas de la época describen a las multitudes que lloraban a uno de los “Hijos de México”, lanzando rosas al paso del cortejo fúnebre y que se encontraba acompañada por otras personalidades, incluido el presidente Adolfo López Mateos.

Un fenómeno interesante surge después de la muerte de Ricardo tal es que las madres de familia miran con malos ojos al automovilismo:

“antes, todo mundo quería que sus hijos fueran como los Rodríguez. Pero cuando se mata uno de los Rodríguez, como que las mamás empiezan a decir: ‘¡Ajá! Yo no quiero que mi

⁸³ También conocida como “La Peraltada”, es la última curva del circuito capitalino, caracterizada por su dificultad técnica. El peralte, de donde toma su nombre, se refiere a la inclinación que tiene la curva con la finalidad de permitir a los autos transitarla con mayor velocidad.

hijo se mate. Este es un deporte peligroso, mejor que sea futbolista, o basquetbolista o clavadista o de los que no se matan”⁸⁴.

En resumen, la muerte de Ricardo Rodríguez fue un golpe devastador, psicológicamente hablando, para una sociedad que hasta ese momento, quizá no había adquirido total conciencia de la naturaleza del deporte motor.

El hermano de Ricardo, Pedro, también lo resintió, retirándose temporalmente de las pistas, sin embargo, la popularidad del deporte motor se mantiene, en parte por el trabajo de los pilotos que seguían creciendo deportivamente:

“Pedro mantiene el nombre, Moisés gana carreras y en México es imbatible, y empieza como que a sacar otras cosas: vienen pilotos gringos, el Gran Premio se vuelve una fiesta anual (...), después del Gran Premio de México, que es el primer evento deportivo grande que hay en México, (...) los Juegos Olímpicos, se consigue la Copa del Mundo de Fútbol”⁸⁵.

Esta expansión del automovilismo deportivo llegó, además, acompañada de un periodo de bonanza para la industria automotriz en México, la cual ya había podido cristalizar una pequeña base durante los años 50, enfocada casi exclusivamente en el ensamblaje dentro de talleres muy pequeños y con elevados costos, a la que después se le uniría la producción de autopartes.

Económicamente hablando, los años comprendidos entre 1962 y 1964 se pueden caracterizar como un periodo donde “termina por conformarse el esquema del desarrollo estabilizador. En este tiempo, a la estabilidad cambiaria y de precios (...), se adiciona la credibilidad de los empresarios y el control de los movimientos [sociales]”⁸⁶. La armonía económica generalizada garantizaría el crecimiento de las industrias y eso se vería reflejado en las políticas adoptadas por los gobiernos federales. A partir de 1964, por ejemplo, mediante un decreto presidencial emitido dos años antes, todos los automóviles destinados al mercado interno empezaron a ser construidos, al menos en un 60%, dentro del país. Esta decisión impactaría en gran medida el futuro del sector automotriz mexicano. Por un lado, se marcaba una firme distinción entre la industria terminal y la de autopartes, al establecer lazos tecnológicos más fuertes entre la primera y las grandes

⁸⁴ Entrevista con Carlos Jalife Villalón, Ciudad de México, 27 de febrero de 2014.

⁸⁵ Ídem.

⁸⁶ Gracida, Elsa, “El desarrollismo”, *Op. Cit.*, p. 50.

casas productoras del resto del mundo, por el otro, la medida prácticamente sentenciaba la dependencia del sector a las directrices marcadas por el capital y la tecnología de las compañías extranjeras.

De esta manera inició la apertura de nuevas y más grandes plantas de producción de automóviles en diferentes puntos del país, entre los que destacan Puebla, Toluca y Cuernavaca; la estrechez del mercado interno, pese a su notable crecimiento anual, motivó a las empresas a utilizar equipo de segunda mano así como el empleo de menores niveles de mecanización en el proceso de producción. Estas deficiencias en la cadena de producción y la presencia de un gran número de armadoras que producen un fenómeno conocido como “fragmentación productiva”, características compartidas con otras grandes economías de América Latina, se constituyeron como las causas principales de los problemas de este sector económico.

El gran defecto del modelo desarrollista del país yacía en la capacidad de manejo del malestar financiero mediante la manipulación de los fenómenos mercantiles e inflacionarios que impedía observar el desequilibrio estructural natural del modelo. La falta de acciones para la corrección de las bases del modelo y la creciente dependencia de la entrada de los cada vez más escasos capitales extranjeros, que pudieran sostener los altos niveles de crecimiento termina por mermar la efectividad de las acciones emprendidas dentro de la política económica; “la misma racionalidad que permitió el crecimiento con estabilidad económica y política, ahora es su principal freno”⁸⁷. Durante la década de los setenta, empezó a hacerse evidente el proceso de degradación del modelo económico, e incluso político, un modelo que además de nefastas consecuencias, “generó profundos desequilibrios entre la Ciudad de México y el resto del país, entre regiones y grupo sociales, el campo y la ciudad”⁸⁸. Aquí nos podemos dar cuenta de que “si México y su capital son desiguales es porque históricamente se propusieron serlo.”⁸⁹

3.3 El vacío de los años 70.

Cabe decir que el “vacío” de los años 70 referido en el título de este apartado, pretende referirse casi exclusivamente a la pérdida de la presencia internacional que sufrió el automovilismo deportivo mexicano a raíz de la cancelación del Gran Premio de México y

⁸⁷ Gracida, Elsa, “El desarrollismo”, *Op. Cit.*, p. 64.

⁸⁸ Loaeza, Soledad, “La sociedad mexicana en el Siglo XX”, *Op. Cit.*, p. 121.

⁸⁹ González Rodríguez, Sergio, “La Ciudad de México y la cultura urbana”, *Op. Cit.*, p. 265.

las muertes de los Hermanos Rodríguez y Moisés Solana. Otro golpe importante acontecido durante este periodo fue la cancelación de carreras celebradas en calles y carreteras del país.

El primero de los desafortunados accidentes de la década de los 70 que afectarían negativamente al automovilismo mexicano y su afición sería la celebración del último Gran Premio de México en 1970, con su posterior cancelación para la temporada 1971. Aquel fin de semana coincidieron el Gran Premio y la Vuelta de la Juventud, una competencia ciclista celebrada en las calles de la Ciudad de México y cuya meta estaba localizada en el Velódromo Olímpico, ubicado a aproximadamente medio kilómetro de la pista capitalina.

Un aproximado de 100 mil personas, entre aficionados y competidores, se habían dado cita para el evento ciclista, cuya hora de finalización, además, se encontraba muy cercana al inicio de la carrera, por lo que esa multitud se unió a los 100 mil espectadores que ya se encontraban dentro del Autódromo de la Magdalena Mixhuca, abarrotándolo por completo.

Las barreras que dividían la pista de la zona destinada a los aficionados ceden a la presión de los asistentes, quienes al verse liberados, invaden la pista, ocupando lugares ubicados justo en el borde de la misma. Los pilotos se niegan a correr y entonces interviene Javier Velázquez, uno de los organizadores de la competencia:

“¿No van a correr? Ok, denme 5 minutos.’ Le dicen: ‘¿Para qué?’ Contesta: ‘Porque aquí va a haber una revolución, para que me pueda yo ir, porque a ustedes los van a matar.’ (...) Velázquez les dice: ‘Corran como siempre, traten de no salirse porque si se salen se van a llevar a 500’.”⁹⁰

Algunos pilotos, entre ellos Pedro Rodríguez, tratan de convencer a las personas para que salieran de la zona de peligro y se pueda correr de forma segura la carrera, sin embargo, los esfuerzos de Rodríguez, y de los policías, de por sí insuficientes debido a la escasa capacidad de control que ejercían sobre la población, pero que era la única opción disponible al no ser viable el utilizar al ejército mexicano debido a los recientes acontecimientos en Tlatelolco, encargados de velar por el orden durante el evento, fueron en vano. El problema se agrava justo cuando

⁹⁰ Entrevista con Carlos Jalife Villalón, Ciudad de México, 27 de febrero de 2014.

“hay mucha gente que llega, y que no son aficionados y entonces se vuelve un relajó entre los que no conocen, que vienen a divertirse, que vienen a aventar botellas para que se ponchen las llantas y los carros se volteen, con los que sí fuimos a ver las carreras”⁹¹.

El desastre es inminente y evidente. El ganador de la prueba, Jacky Ickx tuvo la fortuna de ver eliminado a su rival, Jackie Stewart eliminado por un perro callejero⁹²; FIA enfurece por todo lo sucedido y cancela la prueba para el año entrante. Se calcula que 200 mil personas estuvieron presentes aquel día.

Después de la desaparición de su hermano y de la resolución de su propio duelo, Pedro Rodríguez se mantuvo en las competencias, corriendo sobre todo en carreras de resistencia, ganando carreras y campeonatos, “manteniendo a flote” la pasión de los mexicanos por el automovilismo deportivo. Sus apariciones exitosas en Fórmula 1 incluyen su primera victoria en un Gran Premio en 1967, repitiendo la dosis en 1970, pero apagándose la llama de su vida en 1971 durante una carrera celebrada en Alemania. En México, y también Europa, pues Pedro era conocido y apreciado en el Viejo Continente, lloraron entonces por la muerte del mayor de los Rodríguez; mientras tanto, el circuito capitalino volvía a cambiar su nombre: “Autódromo de los Hermanos Pedro y Ricardo Rodríguez”.

Si bien llama la atención la negativa de las madres mexicanas ante el automovilismo después de la muerte de Ricardo Rodríguez, resulta doblemente interesante observar que esta posición se repitió apenas murió Pedro Rodríguez:

“las mamás decían: Ok, un Rodríguez fue casualidad. ¿Dos Rodríguez? (...) Se cae la pasión por el automovilismo, entonces los papás que quieren llevar a sus hijos al Autódromo ya enfrentan la “rebelión” de las madres. ¡Te lo digo porque a mí me pasó! Yo quería ir a las carreras y mi mamá: -‘¿Sí? ¿Vas a las carreras? No, no tienes permiso”⁹³.

La parte más oscura del deporte motor haría también que la afición deplorara la falta del público femenino y aunque quizá esto no afectara considerablemente la práctica y la afición por el automovilismo, no cabe duda que la muerte de ambos Rodríguez desestabilizaría al grupo, aunque al mismo tiempo también le daría bases simbólicas con las que ahora se cuenta.

⁹¹ Ídem.

⁹² Jalife Villalón, Carlos, *Los 16 Grandes Premios de México corridos*, en revista FASTmag, versión electrónica disponible en: <http://fast-mag.com/2014/09/historica-los-16-grandes-premios-de-mexico-corridos/>

⁹³ Entrevista con Carlos Jalife Villalón, Ciudad de México, 27 de febrero de 2014.

Campeonatos organizados con autos importados o con autos libremente modificados permitieron mantener el entusiasmo popular por el deporte motor durante esta década, además de continuar con la generación de pilotos mexicanos de alto nivel que compensaría parcialmente la pérdida de presencia nacional en el escenario internacional. Desafortunadamente, a pesar de que no se perdía la capacidad para generar talento, la exportación de volantes mexicanos también cesaría, dejando toda la actividad cercada por las fronteras mexicanas. La afición también disminuiría su volumen, haciendo que el automovilismo en el país pasara de ser un deporte de masas a un deporte de minorías, apabullado por las multitudes que ahora también seguían otros espectáculos como la lucha libre, el boxeo, el fútbol y la tauromaquia.

Al mismo tiempo, la estabilidad económica se reflejaba en los niveles de producción de la industria automotriz, que se estaba consolidando gracias a los impulsos gubernamentales. “La producción global de vehículos en México aumentó en la segunda mitad de los años sesenta para llegar a 136 712 en 1970, creciendo en el transcurso de la década hasta un máximo de 355 497 unidades en 1981”⁹⁴, paralelamente, y en un proceso que igualmente iba a la alza, la exportación de vehículos pasó “de 2000 unidades en 1972 y a 20 141 en 1973 para disminuir hasta 1977, año en que volvieron a aumentar alcanzando en 1985 la cifra máxima de 58 423 unidades”⁹⁵. El éxito del esquema de exportación propiciaría que marcas japonesas, alemanas y estadounidenses establecieran fábricas en el territorio nacional que abastecerían tanto el mercado interno como otros mercados estratégicos.

El gran crecimiento del sector terminal de la industria motivó al gobierno a proteger, sobre todo a partir de 1972, a las empresas nacionales dedicadas a la producción de autopartes. Históricamente, este hecho coincidió con un proceso de reestructuración de la industria automotriz, así como los cambios en el mercado internacional y la transformación en el modelo económico mexicano, factores que a su vez propiciaron una integración entre las industrias mexicana y estadounidense, aumentando la especialización de las fábricas establecidas en territorio nacional, además del fortalecimiento a través de la creciente automatización, del mercado de autopartes. Así, “el nivel de integración vertical y horizontal de las grandes empresas transnacionales ha favorecido, pues, formas de coinversión y, al mismo tiempo, ha inducido a crear

⁹⁴ Plana, Manuel, “Las industrias, siglos XVI al XX”, *Op. Cit.*, p. 112.

⁹⁵ Plana, Manuel, “Las industrias, siglos XVI al XX”, *Op. Cit.*, pp. 112-113.

maquiladoras o plantas gemelas de ensamble de autopartes”⁹⁶, introduciendo a su vez nuevas relaciones de trabajo y anteponiendo los intereses de la producción al bienestar de los trabajadores.

De manera simultánea, el automovilismo deportivo y la economía en México vivieron entre 1970 y 1988 un gran momento de esplendor, aunque seguido de caídas y procesos de deterioro durante la siguiente década que nunca antes se habían experimentado. El debilitamiento de la moneda nacional a partir de 1976, la pérdida del nivel real de los salarios de los trabajadores, y la depresión en la actividad productiva del país fueron síntomas de políticas estabilizadoras emanadas de gobiernos que, además, se encontraban en constante conflicto, ya sea con el sector empresarial, sobre todo a partir de la nacionalización de la banca en 1982, o con las clases populares, a raíz de la violenta represión de movimientos sociales y la falta de democracia en las instituciones estatales.

La administración federal cambiaba su objetivo de perpetuar la expansión económica por uno más conservador, que minimizara los efectos de la inestabilidad generado por el agotamiento del modelo económico y la llegada de nuevos paradigmas dentro del sector. El fracaso del débil proyecto estabilizador de Luis Echeverría traería además cambios importantes en el país; en lo político, por ejemplo, se observaría la entrada de nuevos actores a las altas esferas, además de una apertura democrática de proporciones considerables respecto a los partidos de oposición mediante la implementación de una reforma electoral.

Ambos escenarios, probables derivados de las crisis políticas y sociales de 1968 y 1971, representaban “el rompimiento de las contradicciones estructurales cimentadas a profundidad en el proceso de construcción del Estado desde 1917”⁹⁷. Mientras tanto, la esfera económica observó cómo el gobierno pierde el control de la clase empresarial, la cual, al hacerse consciente de esta situación reclama una cada vez mayor participación en el proceso de toma de decisiones que obedece también a la entrada del modelo neoliberal a escala global. Además, el carácter centralizador de la organización política y social mexicana frenaría la expansión de la actividad automovilística a otras plazas, consolidando a su vez las ya existentes, como el AHR.

⁹⁶ Plana, Manuel, “Las industrias, siglos XVI al XX”, *Op. Cit.*, pp. 115-116.

⁹⁷ Basáñez, Miguel, *El pulso de los sexenios. 20 años de crisis en México*, p. 28.

3.4 Los años 80 y el regreso de la Fórmula 1.

La caótica década de los 80 acabaría con casi todas las categorías del deporte motor en México. Los esfuerzos por mantener campeonatos avalados por FIA o de gran calidad deportiva y de espectáculo, fueron truncados por las continuas crisis económicas que golpeaban el que quizá es el soporte más débil de este deporte: el financiamiento. La escalada de los precios y la recesión económica, el fin de la bonanza petrolera, así como la crisis fiscal y el desplome bursátil dificultaron la estabilidad económica y por supuesto, el crecimiento de la actividad automovilística en todo el país.

Nuevos espacios comienzan a abrirse dentro de las altas esferas de la economía y la política mexicanas. La competencia entre varios actores colectivos aspirantes a la dirección del país, junto con los desaciertos constantes de las administraciones de Luis Echeverría y José López Portillo, acentuarían la crisis generalizada.

“A principios de los años ochenta, el fracaso del programa reformador, hecho evidente en 1982 con el estallido de la crisis más profunda experimentada por el país desde la década de 1930, aunado a las nuevas tendencias dominantes en el sistema internacional, abren el camino para el ascenso, primero; y para el predominio, después, de la estrategia neoliberal en el país”⁹⁸.

El nuevo plan de estabilización, que en segundo lugar también estaría enfocado a preparar el terreno para la implantación del nuevo modelo económico liberal, trataría de establecer un sistema monetario estable, además de mantener el flujo de capitales extranjeros y una relación deficitaria de las exportaciones respecto a las importaciones, que desde la nueva visión económica se veía con mejores ojos.

“En este sentido el FMI y el BM impusieron garantías para sus créditos a largo plazo, restringiendo sus préstamos al cumplimiento de programas de estabilización que fueron supervisados por esos organismos (...) la nueva política convirtió al Estado en un estorbo para el crecimiento económico, por lo cual era necesario que se replegara”⁹⁹.

Las últimas décadas del siglo XX serían testigo del empoderamiento de la clase empresarial mexicana, un grupo cada vez más integrado con el mundo, cuyos intereses

⁹⁸ Gracida, Elsa, “El desarrollismo”, *Op. Cit.*, p.21.

⁹⁹ González Chávez, Gerardo, “La crisis actual y el Estado neoliberal”, en Ortiz Wadgymar, Arturo, *México: Pasado, presente y futuro. Del proteccionismo a la integración/Apertura y crisis de la economía*, p. 107.

pasaron de ser un voto dentro del proceso de toma de decisiones, a ser parte integral del proyecto de nación.

El modelo neoliberal otorgaría suma importancia a la capacidad del mercado para regularse a sí mismo; dicha idea incorporaría un retroceso en la participación pública y privada dentro de las economías nacionales, fortaleciendo la última a través de la desregulación interna y externa, apertura de la inversión pública a privados y la privatización de bienes y servicios públicos; paralelamente, el Estado mexicano reduciría su participación en lo económico a simplemente proveer infraestructura básica y establecer programas sociales de atención laboral, médica y educativa dirigida a los sectores más pobres de la población. Las nuevas políticas económicas nacerían de las disposiciones establecidas por los organismos internacionales, así como de las grandes potencias mundiales, acciones que en la mayoría de los casos, no tomarían en cuenta las características materiales esenciales de los territorios donde se implementan.

En cuanto a la industria automotriz, ésta también pasó por tiempos difíciles durante la década de los 80. A pesar de que el consumo siempre encontró salidas en el mercado interno o externo, en realidad el sector vivió un periodo de estancamiento a partir de 1982, seguido de varios ciclos recesivos hasta 1989. Asimismo, la reorganización económica mundial dirigió los esfuerzos hacia el desarme del mercado interno para entrar en el comercio internacional, un proceso que si bien debilitó a ciertos sectores como el textil, fortaleció enormemente a otros, como el caso del automotriz.

Cabe destacar dos factores que lograron mantener a flote el automovilismo mexicano y que abrirían el espacio para el crecimiento del mismo una vez que hubieran pasado los tiempos difíciles. El primero de ellos sería el surgimiento de la Fórmula K, en 1984, un campeonato de autos fórmula compuesto por varios equipos de competición mexicanos que lograron sobrevivir a la crisis económica. Haciendo un sinnúmero de maniobras para mantener la sostenibilidad económica de la competencia, la organización pudo mantenerse como una vitrina de exhibición para los mejores pilotos de México, además de las jóvenes promesas. La espectacularidad se convertiría, como usualmente pasa en este deporte, como el principal atractivo para los patrocinadores. Precisamente de este campeonato saldría Adrián Fernández, quien se posicionaría como el principal impulsor del automovilismo deportivo mexicano durante el siguiente periodo.

El otro factor que mantendría la tradición automovilística en el país sería la organización del Gran Premio de México, en una segunda época histórica, promovida por los hermanos José y Julián Abed, quienes en 1984 hicieron la petición formal a FIA para la organización del evento; el organismo internacional, a través de su entonces presidente, Jean-Marie Balestre, daría el visto bueno al año siguiente, para que la carrera se corriera finalmente en 1986 sobre un remodelado Autódromo Hermanos Rodríguez. El júbilo llenaba otra vez a los aficionados del automovilismo, quienes ahora estaban acompañados por nuevas generaciones. Los titulares entonces rezaban:

“Dieciséis años después vuelve a México el Gran Premio automovilístico de Fórmula Uno y, con él, mujeres bonitas, champaña, burguesía y una inversión aproximada de 1, 000 millones de dólares, el uno por ciento de la deuda externa de México.”¹⁰⁰

México reingresaba al concierto internacional de la Fórmula 1 en un contexto completamente diferente al que había conocido durante la época de los Hermanos Rodríguez. La administración económica había cambiado sustancialmente y sus características como negocio multimillonario se hacían cada vez más evidentes a través del reparto de utilidades y beneficios recibidos de las transmisiones televisivas, herencia del trabajo de Bernie Ecclestone. Los esfuerzos por expandir al deporte ya lo estaban llevando a mercados impensables, de entre los cuales el más destacado era la entonces Hungría comunista.

Si bien siempre ha estado presente tanto en la Fórmula 1 como en el automovilismo en general, en el momento en que México reingresa a las vitrinas de “la máxima categoría”, la tecnología ha invadido prácticamente la totalidad de la práctica del deporte. Autos cada vez más cargados de invenciones únicas que, posteriormente, se aplicarían de manera efectiva en los productos ofrecidos por la industria automotriz; profesionalización brutal de cada uno de los participantes en el deporte, desde pilotos hasta mecánicos, jefes de equipo, bandereros¹⁰¹ e incluso jueces también estaban dispuestos a tomar más fuerza y forma. Atrás quedaban los tiempos en que los pilotos pasaban la mayor parte del tiempo en fiestas con grandes cantidades de alcohol y mujeres.

¹⁰⁰ Ponce, Francisco, *Automóviles, beldades, champaña... Mi millones de dólares invertidos en el Gran Premio*, en revista Proceso, 5 de octubre de 1986.

¹⁰¹ Situados en puestos estratégicos a lo largo de todo el circuito, son los encargados de señalar con banderas a los pilotos sobre lo ocurrido en la competencia: neutralizaciones de carrea, reinicios, inicio y final de la carrera, etc.

Este nivel de profesionalización dentro del deporte motor requeriría un esfuerzo mayor de los organizadores mexicanos, quizá superior al que en su momento mostraron quienes cristalizaron la primera época de Fórmula 1 en el país. La capacitación de oficiales de pista y la construcción de todo un aparato que permitiera el libre flujo de toda la estructura de la Fórmula 1 fueron una pequeña muestra de ello, y fue algo que, por supuesto, también dejaría una profunda huella en los aficionados y voluntarios que vivieron este episodio histórico.

Por supuesto el Gran Premio de México daría al país dos grandes impulsos. Uno en la cuestión económica, producido principalmente por los ingresos derivados del turismo y la inversión directa e indirecta de públicos y privados, pero el más importante, el nuevo crecimiento de la actividad automovilística en el país, algo que no tardó en ser evidente:

“en cuatro años y ocho meses, desde que se reanudó el Gran Premio de México, Fórmula Uno, el automovilismo deportivo en nuestro país creció 20% con respecto a 1990 y produce una derrama económica de 30, 000 millones de pesos al año que dan sustento a unas 10, 000 familias.”¹⁰²

Asimismo,

“el crecimiento es tal, que este año se efectuarán –incluido el Gran Premio de México F-1-221 competencias, en 17 autódromos, cinco pistas para karts¹⁰³ y once eventos en estadios, de los denominados “off road”¹⁰⁴.”¹⁰⁵

Números impresionantes que llenaban el ambiente de optimismo.

3.5 El nuevo milenio: 1990-2015.

Una vez que la Fórmula 1 abandonara territorio mexicano, debido principalmente a problemas técnicos con la pista, el automovilismo deportivo entró en una etapa de compresión. La situación se comprometería con las crisis económicas de los últimos años de la década de los ochenta, así como una muy lenta recuperación de la economía

¹⁰² Ponce, Francisco, *Explosivo crecimiento del automovilismo en México: 221 competencias en 17 autódromos*, en revista Proceso, 9 de junio de 1991.

¹⁰³ Pequeños vehículos monoplazas sin carrocerías. El kartismo suele ser la primera escuela de todos los pilotos profesionales del mundo.

¹⁰⁴ Se refiere a carreras celebradas en caminos rurales sin pavimentar, donde se dificulta el tránsito de vehículos comunes.

¹⁰⁵ Ponce, Francisco, *Explosivo crecimiento del automovilismo en México: 221 competencias en 17 autódromos*, Op. Cit.

mexicana, producto todavía del proceso de implementación del modelo neoliberal en México y que dificulta, aún en nuestros días, la expansión de cualquier actividad deportiva, incluyendo el automovilismo mexicano, pues además no se han contado con apropiadas políticas públicas al respecto.

Por otra parte, la entrada del gobierno de Carlos Salinas de Gortari ratificó desde el principio la continuidad del modelo neoliberal, cuyas prioridades, además del retiro gubernamental de las finanzas nacionales, el crecimiento sostenido de la economía mexicana, así como la reestructuración de la deuda externa.

“La política de los pactos permitió reducir la inflación a partir de 1988 y se alcanzó el saneamiento de las finanzas públicas en 1991, pero a costa de aumentar el desequilibrio productivo, de mantener alta liquidez financiera, creciente desempleo y déficit del sector externo”¹⁰⁶;

paralelamente, se aceleró el proceso de venta de las empresas estatales, cuyos presupuestos de mantenimiento y operación se redirigieron a grandes programas sociales, entre los cuales, el más importante fue el Programa Nacional de Solidaridad (Pronasol).

Otra de las grandes dificultades sorteadas por el automovilismo deportivo en México, incluyendo a su afición, son las múltiples tentativas de cierre del AHR a manos de algunos gobiernos delegacionales y capitalinos. A esto hay que sumarle las agresiones físicas que ha sufrido, traducidas éstas en la conversión de gran parte de sus terrenos originales en espacios para escuelas, estaciones de policía, instalaciones del sistema de agua de la Ciudad de México y otras edificaciones, que dicho sea de paso, no deberían estar ahí. La parcial destrucción del Autódromo, incluyendo a las instalaciones de la Ciudad Deportiva y de muchos otros complejos deportivos en la ciudad son producto de la falta de visión de algunos gobernantes en la Ciudad de México, quienes, utilizando la etiqueta que el deporte motor tiene de ser “un deporte para ricos”, fácilmente lo dejan fuera sin el apoyo de los programas gubernamentales enfocados en el deporte profesional:

“obviamente, como es un deporte de ricos ‘¿Cómo vamos a apoyar ese deporte? ¡Que los ricos se compren sus carros y que les cueste a ellos!’ ¡Démonos de santos que no han podido cerrar el Autódromo! ¡Pero ganas no les han faltado! El delegado de Iztacalco,

¹⁰⁶ González Chávez, Gerardo, “La crisis actual y el Estado neoliberal”, *Op. Cit.*, p. 111.

Quintero, se mochó la Horquilla¹⁰⁷, después de que vino el Papa (...), dice: 'No, ese es un deporte de ricos, aquí vamos a hacer un parque ecológico, para aprovecharlo mejor...' (...), todo lo de atrás, Raúl González lo mochó para las escuelas deportivas, (...) le han mochado de donde han podido (...) realmente al deporte del automovilismo nunca le han dado la importancia debida."¹⁰⁸

Otro suceso importante fue la construcción del Foro Sol en el interior de la Curva Peraltada, que la convirtió en una curva ciega de alta velocidad y que además aumentó significativamente su peligrosidad.

No obstante, una de las bases más importantes del automovilismo mexicano en este periodo, es la carrera profesional de Adrián Fernández, quien logró abrir puertas internacionales que después de la aventura internacional protagonizada por los Rodríguez, Rebaque y Garza, parecían cerradas a los pilotos nacionales. La carrera deportiva de Fernández logró regresarle un poco de brillo al automovilismo deportivo de anteriores épocas, además de que fomentó también el crecimiento del sector de aficionados a este deporte en México. Si bien su carrera inició en los años ochenta, su internacionalización, llevada a cabo entre la segunda mitad de los años noventa y la primera década del siglo XXI, es el periodo donde su influencia dentro del deporte motor nacional e internacional cobró mayor fuerza.

Fernández tuvo la oportunidad de aprovechar el gran nivel de competitividad que en ese momento se podía encontrar en los campeonatos mexicanos. El gran talento, pulido con la experiencia que sólo se podía adquirir compitiendo con los mejores volantes del país, pronto le fue posicionando como el principal referente del deporte motor en México, sin embargo, a pesar de su éxito en las pistas nacionales, los deseos de Adrián por triunfar fuera de México, lo llevaron fuera del país.

Ciertamente el camino no fue fácil. Factores fuera del control del piloto como la falta de patrocinadores fuertes, las crisis económicas que vivió el país durante el periodo y la relativa avanzada edad¹⁰⁹ fueron las dificultades más importantes enfrentadas por Adrián Fernández. Después de una fallida excursión en Europa y un breve regreso a las pistas mexicanas, también truncado por el error de diciembre de 1995 y que acabaría de paso

¹⁰⁷ En el trazado original, ésta era la curva situada en la parte sur del circuito. Se trataba de una curva muy lenta con un giro de 180° que conectaba con la penúltima parte del circuito, conocida como "las eses".

¹⁰⁸ Entrevista con Carlos Jalife Villalón, Ciudad de México, 27 de febrero de 2014.

¹⁰⁹ Una avanzada edad relativa para la Fórmula 1, donde los pilotos se forman en las categorías cercanas o pre estelares desde al menos los 15 años.

con la Fórmula 3 Internacional, Fernández encontraría en las categorías estadounidenses la fórmula más adecuada a su perfil para continuar en su carrera ascendente dentro del deporte motor.

El campeonato Indy Lights sería el escogido para la continuación de la aventura internacional, si bien los problemas de patrocinio seguían acechándolo, la primera victoria del piloto en 1991, en Phoenix, hizo que el país entero volteara a verlo. De esta manera, el interés surgido en los aficionados pronto se expandiría hacia personas que no estaban vinculadas con el deporte motor, para después llegar hasta los patrocinadores, quienes armarían una estrategia comercial y deportiva que sería bastante exitosa para Fernández:

“Y empieza a ganar y entonces: ‘¡Ah! ¡Oye un mexicano ganador y que la Indy¹¹⁰ es tan rápida como los Fórmula 1¹¹¹!’ (...) Pero se vende bien y lo aprovechan Tecate, Quaker State y Telmex. Que son los patrocinadores, te acuerdas que el auto era tricolor. Blanco el alerón trasero, que era Telmex, rojo, de Tecate, y verde, Quaker State ¡Los colores de México! ¿Qué más quieres?”¹¹²

No obstante la curva ascendente que seguía la carrera de Fernández en Estados Unidos, el automovilismo deportivo mexicano, en cambio, vivía momentos desesperantes, donde el gran número de categorías que se corrían en ese momento y que habían logrado sobrevivir a las tormentosas décadas de los 80 y 90, enfrentaban una serie de problemas que ponían en serios riesgos su existencia. La primera de ellas era la falta de patrocinadores, algunos de ellos retirados simplemente por falta de interés en el automovilismo, otros porque en 1998 resultaba mucho más redituable invertir en publicidad para el Mundial de Fútbol en Francia, mientras que los más fuertes, que en ese momento eran las tabacaleras, se retiraron por la campaña mundial contra el tabaco. En segundo lugar se encuentra un exceso de promotores de este deporte, según lo explicó en su momento Michel Jourdain Sr.: “ahora hay una competencia demasiado grande para

¹¹⁰ Se le conoce tradicionalmente como “IndyCar” al campeonato estadounidense de monoplazas tipo fórmula que incluye entre sus pruebas oficiales a las 500 millas de Indianápolis. El nombre oficial de CART, hasta antes de la división entre los dueños y que diera origen a Indy Racing League, fue “CART IndyCar World Series”, sin embargo, derivado de la pelea legal entre ambas organizaciones, impidió que ambas usaran la denominación, imposibilitando también a CART de celebrar competencias en Indianápolis. La tradición del nombre “IndyCar” se retomó sólo hasta la unificación de ambos campeonatos en 2008.

¹¹¹ El campeonato IndyCar, prácticamente desde sus inicios, suele promocionarse como el campeonato con los autos más rápidos del mundo, pues las máquinas podían alcanzar casi 400 kilómetros por hora, sin embargo, esta era sólo la velocidad punta que podían alcanzar en los óvalos, un valor que disminuía, evidentemente, si se corría en circuitos.

¹¹² Entrevista con Carlos Jalife Villalón, Ciudad de México, 27 de febrero de 2014.

las posibilidades del automovilismo mexicano. Existen demasiadas categorías (...) para los pocos patrocinadores (...) la poca cantidad de participantes, los pocos ingenieros y mecánicos buenos”¹¹³; una situación que provoca la baja en el nivel de espectáculo ofrecido por los campeonatos y la consecuente falta de interés del público.

A partir del subcampeonato en CART obtenido por Fernández en el 2000, y fortalecido además por la mayor presencia de México en los campeonatos de monoplazas en los Estados Unidos, más baratos para los patrocinadores y más espectaculares para los aficionados que la propia Fórmula 1, se pudo abrir un mercado suficientemente atractivo en México para los inversores de CART. Una vez que se colocaron pilotos competitivos en una categoría de proyección internacional, además de posicionar a los campeonatos mexicanos como plataformas enfocadas a enviar pilotos a los seriales de promoción de los Estados Unidos, el siguiente paso lógico sería aprovechar la base de aficionados y la cada vez mayor popularidad de deporte en el país para celebrar un evento del campeonato en territorio mexicano.

Al mismo tiempo, y sólo a través de la observación de la popularidad creciente del nuevo automovilismo deportivo en el país, muchos inversores mexicanos, o parcialmente mexicanos, se interesarían en este deporte, creando programas de desarrollo de pilotos basados en ejemplos exitosos de Europa y Estados Unidos y utilizando como principales plataformas la escalera institucional ya marcada por CART en competencias menores. Si bien algunos proyectos se llevaron a buen término, colocando en la escena internacional a talentos como Mario Domínguez y Michel Jourdain Jr., otros no corrieron con la misma suerte y sucumbieron ante los altos costos de la competición, administraciones deficientes y condiciones económicas adversas.

Así pues, el Parque Fundidora en Monterrey sería la sede para el regreso de CART a México¹¹⁴. El éxito del evento, a pesar de las dificultades en su organización, llevarían al campeonato a celebrar dos fechas en el país: una en Monterrey y la segunda en la Ciudad de México, sin embargo, conflictos entre CART y su principal rival comercial, IndyCar, llevarían al primero a una difícil situación económica, cuyo primer y más certero

¹¹³ Becerril, Sandra, *Demasiados campeonatos y pocos participantes. Subdesarrollo del automovilismo en México por envidias, golpes bajos, escasez de patrocinadores y exceso de promotores*, en revista Proceso, 23 de agosto de 1998.

¹¹⁴ 20 años antes se habían corrido un par de carreras del mismo campeonato en el AHR.

golpe fue la mudanza de equipos y pilotos a IndyCar, incluido Fernández, que consumiría al campeonato lentamente, hasta llevarlo a la bancarrota en 2008.

Este debilitamiento de las competencias de autos fórmula en Estados Unidos también deprimiría el entusiasmo de patrocinadores, la participación de pilotos mexicanos y el interés del público en las carreras de automóviles. La atención se distribuiría entre otras categorías de peso internacional que llegarían casi al mismo tiempo, como NASCAR, además de las competencias que ya empezaban a posicionarse dentro del automovilismo deportivo mexicano. El retiro deportivo de Adrián Fernández, después de competir algunos años en autos fórmula y probar suerte en NASCAR y carreras de resistencia, fue un golpe que pudo resistir el deporte motor mexicano sin mayores contratiempos, pues su actividad previa permitió el posicionamiento permanente de muchos volantes nacionales en todo el mundo.

Asimismo, un pilar importante de la consolidación de la actividad automovilística lo conforma la empresa OCESA, un corporativo internacional especializado en la organización de eventos masivos y que, gracias a que ganó varias concesiones para operar los principales recintos enfocados en el ocio dentro de la Ciudad de México, pudo emprender una expansión del automovilismo deportivo, así como de otras actividades de entretenimiento. La empresa sería copartícipe de la llegada de CART a las pistas mexicanas, así como de la creación de NASCAR México, un serio intento para capitalizar la tradición automovilística mexicana como una fuente estable de ingresos económicos.

Una vez que Fernández lograra instalarse en las competencias de autos tipo fórmula de los Estados Unidos, el mercado automovilístico de ese país abriría sus puertas al mercado mexicano de pilotos, aprovechando también la excelente oportunidad que representa la comunidad mexicana residente en ese país¹¹⁵. El éxito de los pilotos mexicanos consolidaría la presencia de este campeonato en las pantallas de televisión en territorio nacional de tal manera que el siguiente paso lógico era la celebración de una carrera del campeonato estadounidense en el país.

El proyecto se cristalizaría hasta 2002, un año después de haberse celebrado una carrera en Monterrey, tras una remodelación prácticamente completa en el AHR y a través

¹¹⁵ Cabe destacar que esta expansión del mercado automovilístico estadounidense no sólo abarcó a México. CART, el principal campeonato en ese momento, entró a los mercados de Canadá, Brasil, Asia y Europa a través de pilotos y carreras en esas partes del mundo que promovieron al campeonato.

de la cooperación del gobierno mexicano, iniciativa privada, accionistas del campeonato y los pilotos y equipos participantes. La carrera se celebraría anualmente hasta 2007 y representaría, en su momento, el punto máximo de la presencia internacional del automovilismo mexicano de ese momento. La presencia de CART en el AHR llamaría la atención a otros mercados, especialmente NASCAR, quienes pronto buscarían un hueco para celebrar sus propias competencias en el trazado capitalino.

Sin embargo, “el momento CART” llegaría a su final una vez que las dificultades económicas comprometieran seriamente al campeonato estadounidense. Cabe decir que estos obstáculos nacieron, en un primer momento, de la división entre los grupos de inversionistas del campeonato y que sería el punto de partida para un nuevo serial de monoplasas en Estados Unidos, la IndyCar, competición que se convertiría en un poderoso competidor que terminaría por agravar la situación financiera de CART.

La bancarrota del campeonato complicaría la situación del deporte motor mexicano a nivel internacional, pues el grupo de pilotos mexicanos que habían encontrado una base de operaciones sólida en Estados Unidos terminaría por migrar a otras categorías. Los patrocinios, buscando pilotos y campeonatos más rentables para sus respectivas marcas, también se dispersaron e hicieron casi insostenible la oferta de eventos internacionales del país. En su momento, Fernández destacó el surgimiento de pilotos y la falta de competiciones en México:

“Yo veo que en el automovilismo mexicano están surgiendo nombres nuevos y eso es bueno. A nivel internacional lo veo un poco problemático ya que con tantas categorías son muchos los eventos en un año. Al final, son los mismos patrocinadores.”¹¹⁶

Fernández también apunta:

“En México hacen falta varios ídolos, no sólo uno. ¿Cuántos ídolos tiene la NASCAR? Muchos. Se va uno y hay muchos más que pueden ocupar su lugar. Tienen un monstruo que hace que llegue alguien desconocido, les gane a todos, y rápidamente llegue a la gente. El deporte en México no tiene que depender de Adrián Fernández”¹¹⁷.

La dependencia del automovilismo respecto a las figuras de la época Champ Car, provocó que en cuanto cayeran en un bache deportivo, en general ocasionado a su vez

¹¹⁶ Boubet, Fernando, *Adrián Fernández. Gran piloto y empresario*, en Revista Puesta a Punto, No. 13, Abril 2006, México, p. 41.

¹¹⁷ Ídem.

por mantenerse fieles al serial norteamericano a pesar de las claras evidencias de su pronta desaparición, la gente, especialmente los nuevos aficionados, se alejaron de las pistas y se truncó la consolidación de una afición que mantuviera la rentabilidad de los nuevos eventos internacionales en el país.

Asimismo, el final de la Champ Car evidenció una de las mayores fallas del automovilismo deportivo mexicano de la época: “lo que necesitamos en México es una serie constante y que siga creciendo, que pueda promocionar a los pilotos, como lo fue la CART en su momento.”¹¹⁸ La celebración de algunas carreras de un proyecto automovilístico internacional llamado A1 Grand Prix¹¹⁹, donde los equipos y pilotos participantes representarían a sus respectivos países de origen, asemejando el campeonato a un Mundial de Fútbol, intentaría recuperar, sin éxito, el nicho mercadológico que había abierto CART, sin embargo, la tormenta pronto se disiparía, a través de la construcción de un campeonato nacional con proyección profesional e internacional que aprovechara al mismo tiempo a la larga tradición automovilística nacional y con un sólido bloque de aficionados al deporte motor.

La carta más fuerte en esta nueva etapa de desarrollo del deporte motor en nuestro país estaría fuertemente ligada a lo que se conocería primero como Desafío Corona, a su vez una derivación de un campeonato de pick ups nacido en 2002, con el apoyo de la promotora SELCA. El Desafío Corona representaría, como ya se trató en la introducción de esta investigación, un acercamiento más serio a las carreras de stock cars organizadas por NASCAR en Estados Unidos, competiciones caracterizadas principalmente por utilizar automóviles de corte comercial que son especialmente para la alta competición, realizada mayormente en pistas ovaladas, donde se alcanzan altas velocidades y que a su vez, significaba para el campeonato estadounidense, entrar a un mercado con grandes posibilidades de crecimiento como lo es el mexicano.

Además, Desafío Corona representaba un inteligente movimiento de supervivencia de las series de competición unimarca¹²⁰ que en ese momento se encontraban divididas en todo el país, por lo que la integración de todas ellas en un solo campeonato era un golpe

¹¹⁸ Ídem.

¹¹⁹ Abreviada también como A1GP o simplemente como A1.

¹²⁰ Es decir, aquellos campeonatos donde todos los competidores utilizan autos fabricados por un solo proveedor.

estratégico con el objetivo de garantizar la supervivencia de un importante sector del automovilismo deportivo en México. Así,

“antes de que NASCAR unificara en México los “stock racing”¹²¹ teníamos la Copa Mustang, la Copa Neón, la Copa X, Y, etc. Campeonatos unimarca ¿Sí? Entonces, cada uno tenía un promotor. Tú como aficionado, no puedes ir a todas, a menos de que tengas suficiente poder adquisitivo, no puedes ir a todas. Entonces, ¿Por cuál te decides? Y además, los pilotos se pelean por ir a unas, por ir a otras... Cada campeonato tiene 3 o 4 buenos pilotos, tiene equipos dominadores y al final se están comiendo entre todos, hasta que se unen, y ven el beneficio de tener 20 pilotos buenos en 20 coches competitivos donde cualquiera puede ganar.”¹²²

Lo anterior es un buen ejemplo, nos recuerda que “la unión hace la fuerza”.

De esta manera, los primeros pasos de este acercamiento se dieron a través de la creación del campeonato Desafío Corona, con características similares a las divisiones nacionales de NASCAR y con el claro objetivo de no sólo profesionalizar las competencias automovilísticas del país, sino de, además, convertirlo en un deporte de masas, apelando principalmente a la espectacularidad de las carreras de autos stock en óvalos y circuitos. A la posterior consolidación del serial y el cumplimiento de sus objetivos primarios, siguió la construcción de una estructura de subcategorías que permitieran el desarrollo de pilotos mexicanos especializados en este tipo de automóviles, así como de una infraestructura cada vez más especializada en este tipo de competencias. De la misma manera, a partir de la dirección general de Edgar Matute, se logró la homologación del campeonato con las autoridades de NASCAR en Estados Unidos, consolidando un puente deportivo y comercial entre ambos países alrededor de las carreras.

Si bien no fue posible la consolidación de una fecha fija de cualquiera de las divisiones nacionales de NASCAR de Estados Unidos, debido quizá al error de utilizar un circuito y no un óvalo, hábitat natural de estos autos, el establecimiento de una empresa como NASCAR México, con un concepto innovador, mercadológicamente hablando, así como un flujo de inversiones capaz de transformar la infraestructura automovilística del país, y que a su vez fortalecería la práctica de este deporte en territorio nacional, así como las

¹²¹ “Stock racing”, “stock cars”, o “autos stock”, términos que se refieren a autos de producción que son modificados especialmente para las carreras en pistas con forma de óvalos. El campeonato más representativo de esta especialidad es NASCAR.

¹²² Entrevista con Omar Jalife, 22 de febrero de 2014.

estructuras económicas y sociales de las plazas donde se presentaría, esto último derivado del hecho de que los asistentes empezaron a construir tejidos sociales alrededor de una renovada tradición automovilística que históricamente no había tenido un acercamiento tan favorecedor para este tipo de competencias.

Cabe, además, destacar que “la experiencia NASCAR” trajo como efecto secundario la exploración de las carreras de resistencia, otro tipo de competencias que no habían figurado tanto en el currículum del deporte motor mexicano desde que los hermanos Rodríguez probaran suerte en ellas. De la mano primero de Luis “Chapulín” Díaz, y posteriormente de Guillermo Rojas Jr., México empezaría a tener excelentes exhibiciones del talento producido en sus pistas, sin embargo, también hay que destacar que, salvo por las 24 horas de México y otras competiciones, esta disciplina no tiene mucha presencia en el automovilismo mexicano, ni en el imaginario colectivo de la afición automovilística en la actualidad.

Finalmente, hay que decir que el último gran salto del automovilismo deportivo mexicano es la llegada de Sergio Pérez a Fórmula 1, fruto de un esfuerzo conjunto entre patrocinadores y el propio piloto, quienes se trazaron un objetivo claro desde el principio. De esta manera, la expectativa generada por el deporte en la sociedad mexicana crece y aunque las reacciones son casi las mismas que cuando los Rodríguez o Rebaque hicieron la misma hazaña, no todo fue lo mismo:

“Y es cuando empieza a surgir de nuevo en México: ‘¡Oye, pues el Checo!’ Y en 2012 mucho más porque acuérdate que Checo gana 3 podios. (...) A las mamás ya se les olvidó que los pilotos se matan, porque además los pilotos no se matan. (...) El último que se mató, grande, fue Senna en 1994 y de eso ya hace ¡20 años! (...) La memoria colectiva acuérdate que es muy corta. (..) Y ahora sí ves a todas las mamás entusiasmadas con: ‘¡Que mi hijo sea piloto!’”¹²³

Evidentemente, este repunte trae muchos cambios a nivel nacional e internacional, prueba de ello son las remodelaciones del período 2014-2015 al AHR y el reto ahora es mantenerlo,

¹²³ Entrevista con Carlos Jalife Villalón, Ciudad de México, 27 de febrero de 2014.

“el chiste es que no vuelva a haber algo de que nos vamos y ya no vuelve a haber mexicanos en 30 años y se caiga de nuevo el deporte. Y esto va a ser muy sintomático porque vamos a realmente ver qué tan buenos somos los mexicanos...”¹²⁴

4. La actual afición al automovilismo deportivo en la Ciudad de México.

A lo largo del presente escrito se ha propuesto entender sociológicamente al deporte como una institución social producto de un proceso donde se construye un control decontrolado de las emociones más peligrosas inherentes a todos los seres humanos y que a su vez permite a los individuos que conforman a la sociedad la libre e inocua expresión de las emociones peligrosas al aliviar la tensión emocional que generan las actividades de la vida cotidiana.

El automovilismo, como parte de las actividades deportivas desarrolladas por los seres humanos, puede ser conceptualizado a su vez como una figuración, es decir, un grupo de actores individuales y colectivos que se encuentran vinculados, en este caso, por una condición afectiva por correr automóviles, misma que le otorga forma y sentido a sus acciones. Históricamente hablando, la afición automovilística permite la práctica del deporte motor, primero de una manera desorganizada, para después apoyarse en instituciones encargadas de regular los aspectos normativos y técnicos de esta actividad, complejizándola y solidificando su existencia.

La complejización antes mencionada se encuentra al exterior y al interior de la figuración del automovilismo deportivo. Al exterior podemos observar relaciones de interdependencia entre el deporte motor y los ambientes sociales, políticos y económicos del país, así como su contexto histórico general. En el interior se encuentran relaciones similares, aunque ahora entre las subfiguraciones que componen al automovilismo deportivo: promotores, competidores, aficionados, periodistas, etc.

Diferenciamos, entonces, dos figuraciones distintas. La primera, corresponde al automovilismo deportivo y contiene a un número mayor de subfiguraciones, que están identificadas a su vez con promotores, competidores, aficionados y periodistas, entre otros, que comparten un vínculo afectivo por correr automóviles, pero se distinguen por los papeles que cumplen en el desarrollo del automovilismo deportivo mexicano. En

¹²⁴ Ídem.

cambio, la segunda pertenece a la afición automovilística, la cual, además de formar parte del equilibrio de tensiones propias de la figuración mayor a la que pertenece y mantener sus propias relaciones dinámicas con otras figuraciones así como su ambiente social externo, da sustento al automovilismo deportivo al conformarse como el mayor contenedor de la afección por correr automóviles.

La interpretación sociológica a desarrollarse en las próximas líneas está dividida en tres partes. La primera de ellas analiza la condición afectiva como el eje articulador de la figuración del automovilismo deportivo en México a través, principalmente, de la afición al automovilismo deportivo. Cabe destacar, además, que la atención estará especialmente centrada en la forma en que las condiciones afectivas surgidas del correr automóviles influyen en el desarrollo y conductas de la afición mexicana al automovilismo.

En el segundo apartado se dará cuenta de los actores, individuales y colectivos, que componen la figuración de la afición, así como sus características, comportamientos y formas de interrelación. De la misma manera, se podrá dar cuenta a través de los testimonios recolectados para esta investigación y otras fuentes documentales especializadas en el automovilismo deportivo, de las formas en las cuales la figuración de la afición interactúa con las demás subfiguraciones que conforman al automovilismo deportivo mexicano, entre ellas los entes rectores del deporte, la administración del autódromo capitalino, deportistas, periodistas, etc.

Para finalizar, el tercer apartado tratará brevemente sobre las características fundamentales de la afición automovilística, sus relaciones figuracionales y los escenarios futuros, los cuales constituyen las conclusiones de este trabajo.

4.1 La condición afectiva como articulador de la figuración de la afición.

Anteriormente se ha definido a la figuración como un conjunto estructurado mediante relaciones de interdependencia de actores individuales y colectivos, todos ellos comunes a un contexto espacial y temporal definido previamente por acontecimientos históricos específicos. En el caso de la afición al automovilismo deportivo en México, se puede agregar además un poderoso elemento de cohesión identificado en el placer de correr automóviles, que además encuentra espacios que le permiten manifestarse dentro de las prácticas y actividades comunes a los aficionados y posibilitan la existencia de un grupo

donde si bien las diferencias en la extracción socioeconómica de los mismos marcan de una u otra manera el comportamiento de los aficionados, éstas no llegan a componer la base de conflictos importantes entre los aficionados.

Generalmente se describe al automovilismo deportivo como una actividad que facilita la convivencia familiar y pacífica:

“en esencia, la Fórmula Uno es un deporte familiar. Es un deporte que integra, que permite prolongar la sobremesa ad infinitum, que fomenta la competencia, pero honorable, sin los aspavientos teatrales de sus participantes cada medio minuto como en el deporte popular de una pelota”¹²⁵.

Esto último es quizás en parte influenciado por la dificultad para practicarlo, lo cual a su vez orilla a que los primeros roces con este deporte en la vida de la mayoría de los aficionados suelen ser a través del círculo familiar ampliado y durante la niñez; típicamente dibujados en escenarios de relajación y cuyos recuerdos suelen ser de los más arraigados en la mente y que salen a flote de formas bastante nostálgicas:

“En esos lances finales de la carrera, con ambos McLaren, el Ferrari del asturiano [Fernando Alonso] y el actual poseedor del título [Sebastian Vettel, campeón 2013], por unos momentos, volví a mis primeros años de afición (...) Porque disfrutaba de aquellos “trenecitos” de cuatro o cinco monoplazas luchando por posición. Recuerdo que si no había un Renault (...) o un Ferrari (...) animaba al coche más bonito. ¿Qué infantil, verdad? Pero es como realmente aprendes a amar este deporte, descubriendo poco a poco que unos pilotos tienen mejores manos que otros (...) Cuando empiezas a preguntarte el porqué de esas diferencias pero aún no te obsesionas con los tiempos por vuelta o la distancia en segundos del piloto que precede a tu favorito, cuando no sabes lo que es la aerodinámica y apenas entiendes cómo funciona un motor de explosión.”¹²⁶

A partir de esto, podemos describir el papel decisivo que tiene el entorno de los más cercanos al individuo en los primeros recuerdos, experiencias y acercamientos de las personas al automovilismo deportivo, y al deporte en general:

“todos los niños crecemos con autos de carreras y con autos que, aunque no sean de carreras, siempre ves cuál es más rápido. Ahora, esto independientemente de si tu papá

¹²⁵ Jalife Villalón, Carlos, *Mi Gran Premio de México 3.0*, en revista FASTmag, versión electrónica disponible en <http://fast-mag.com/2014/09/desde-los-fosos-mi-gran-premio-de-mexico-3-0/>

¹²⁶ Amelia “La Gata”, *En un bar de Castilla de cuyo nombre no quiero acordarme...*, en Virutas F1, disponible en: <http://virutasf1.com/2014/08/viru-en-un-bar-de-castilla-de-cuyo-nombre-no-quiero-acordarme/>

es aficionado o no a las carreras: siempre te van a dar carritos. El chiste es cómo llevas ese gusto que tienes, desde chiquito, a volverlo un “fanatismo”, digamos, y que te gusten las carreras. (...) Entonces, ahí es qué tanto el papá pueda fomentar, un poco, este tipo de deportes en los hijos. Y luego, el otro factor es que tú tengas, como niño, el acceso a las carreras.”¹²⁷

Es cierto que el medio en donde se desarrollan las personas define el tipo de acceso que tienen a estos espectáculos deportivos, pero los verdaderos catalizadores del afecto por correr automóviles son los familiares, que transmiten los valores y las prácticas de los aficionados.

Cuando volteamos a ver a los aficionados en las tribunas de los autódromos podemos notar que, a diferencia de otros colectivos en otros deportes,

“no son tan organizados, lo cual a mí se me hace padre porque hace que sea más mezclado y al ser más mezclado estamos sentados “rivales”, digamos, sabiendo que cada quien le va a piloto diferente pero juntos y conviviendo. Igual, si vemos un rebase bueno lo vamos a festejar los dos: “Oye ¡Qué buen rebase! Rebasaste a mi piloto.” O chance y ya eliminaron a los nuestros, pero disfrutamos del rebase.”¹²⁸

En este sentido, y como ya se había tratado en anteriores páginas, el autódromo funge más bien como un lugar neutro, con condiciones adversas que actúan en contra de todos los participantes de la competición en partes iguales, sin favoritismos. Un lugar donde “tú puedes ver al rival de al lado y lo puedes ver como un aficionado al deporte, no al equipo o a la persona”¹²⁹, donde las simpatías, las creencias y las opiniones dividen al grupo, pero que se borran al margen del gusto por correr automóviles común a todos.

El desarrollo natural de cualquier evento atrae a las personas a través del ambiente y de su capacidad para crear en ellos recuerdos basados en poderosas experiencias sensoriales. Para ejemplo:

“Yo creo que la afición crea un ambiente sano. Puede ser seguidora de algún piloto, equipo o simplemente en el momento apoyar a cualquier piloto, pero el aficionado no es agresivo; pocas veces hay desmanes y esto hace un ambiente sano. Con toda tranquilidad puede alguien llevar niños sin preocupaciones de ningún tipo. Además, por todo lo que rodea a un fin de semana de carrera, los aficionados pueden engancharse fácilmente:

¹²⁷ Entrevista con Omar Jalife, 22 de febrero de 2014.

¹²⁸ Ídem.

¹²⁹ Ídem.

salen de un autódromo con muchísimos souvenirs, fotos, experiencias con pilotos, coches, etc.”¹³⁰

Si bien es cierto que no todos los aficionados al automovilismo deportivo pueden dedicarse, siquiera de tiempo parcial a la práctica de este deporte, lo que sí es cierto es que existe un sinfín de medios para acercarse a la emoción del correr automóviles, y que en realidad se han derivado de la afición en un proceso similar al del deporte motor, convirtiéndose, en realidad, en otras formas del control decontrolado de la emoción por correr automóviles. Videojuegos, cámaras a bordo de los vehículos, experiencias prácticas a través de pruebas, demostraciones, simuladores virtuales, entre otros, pueden ser consideradas como formas más complejas derivadas de la afición para disfrutar del correr automóviles

Así como existen otros medios que difunden la información de maneras novedosas y atractivas para el público, tales como plataformas informativas interactivas, gráficas disponibles en las transmisiones de televisión y espacios de tertulia en medios de comunicación y redes sociales virtuales, permiten a los aficionados mantener, reproducir y ampliar su interés por el deporte motor, sin que necesariamente lo practiquen de forma regular, ampliando también el atractivo de esta actividad.

Al mismo tiempo, esta enorme oferta de experiencias ha dejado una huella muy importante en la mente de los aficionados, sobre todo en los más grandes, que en ocasiones parecen mirar con nostalgia las formas de vivir la afición que a ellos les tocó experimentar, ahora transformadas por los nuevos flujos de información de la sociedad moderna:

“Hay una afición que conoce la F1 desde un videojuego y no con el olor y sonido que deja un coche. Hay más información, tienen la opción de saber lo que sucede en tiempo real con los equipos y las distancias, al menos para obtener información se han reducido al mínimo. Nosotros teníamos que esperar el periódico para saber qué novedad traían los cables noticiosos, siempre esclavizados al editor y su gusto por el automovilismo. Ahora hay opciones y hasta transmisiones en vivo de las prácticas se pueden ver.”¹³¹

Por otro lado, también se encuentran muchos aficionados, especialmente los jóvenes, que reciben esta transformación con buenos ojos: “con el impacto de las redes sociales y

¹³⁰ Entrevistas con Héctor Carrillo, Ciudad de México, julio y agosto de 2014.

¹³¹ Entrevista con Jesús Eslevan Enríquez, julio de 2014.

el Internet hacen que no me pierda ningún detalle de alguna competencia o noticia del automovilismo al estar enterado siempre de todos los pormenores”¹³².

Sin embargo, el flujo de información disponible para aquellos que disfrutan del automovilismo deportivo no es lo único que ha cambiado a raíz de la aparición de las redes sociales virtuales. La multiplicidad de herramientas y plataformas surgidas del Internet, además de la relativa facilidad con la que las personas pueden volverse usuarios habilidosos de las mismas, ha propiciado el nacimiento de comunidades virtuales relacionadas con este deporte. Espacios de análisis deportivo, discusión entre aficionados, obtener material audiovisual e incluso para aprender sobre mecánica automotriz aplicada a las carreras de autos y técnicas de manejo para conductores en ciudad y en pista son algunos de los ejemplos de estas plataformas de expansión de los aficionados.

Asimismo, el incremento en la cantidad de la información que llega a los aficionados ha cambiado sustancialmente la experiencia de estar en un autódromo presenciando cualquier carrera.

“No es lo mismo toda la información que te llega hoy en día en un autódromo, como puede ser con el mismo celular o con las pantallas que tienes para ver y escuchar la Fórmula 1, que te esté llegando el radio de cada piloto y tienes también la pantalla enfrente, a hace 50 años que estabas parado en una curva y pasaba quien pasaba y más o menos tú ibas llevando el control de la carrera y si alcanzabas a escuchar el sonido local.”¹³³

Si bien la mayor experiencia en la vida de un aficionado es estar en la pista observando una competencia, poco a poco ésta práctica está siendo igualada con la experiencia ofrecida por los medios de comunicación y las nuevas tecnologías.

Por supuesto, tal y como se puede observar a partir de los párrafos anteriores, estas plataformas virtuales no sólo cambian la forma en que se informan las personas, sino también generan comunidades más amplias, donde la territorialidad, de por sí debilitada en el desarrollo natural del automovilismo deportivo, pierde casi por completo su papel como factor constructor de la afición.

“Ahora con las nuevas tecnologías creo que ha sido más sencillo, porque con grupos de Facebook te puedes identificar (...) todos opinando de un cierto tema (...) Ser seguidoras,

¹³² Entrevista con Rubén Zavala, julio de 2014.

¹³³ Entrevista con Carlos Jalife Ruz, Ciudad de México, 15 de abril de 2014.

varias personas, de un mismo canal, ya sea de una escudería o del mismo serial, entonces te puedes sentir más identificado con otras personas.”¹³⁴

Comunidades del deporte motor cuya actividad se incrementa de manera impresionante durante las competiciones celebradas a lo largo del año:

“Es impresionante cuando te metes en Twitter a ver una carrera de Fórmula 1, la cantidad de comentarios que se están generando al momento, como si estuvieras en un bar o en algún lado con mucha gente platicando del mismo tema (...) y vas conociendo gente (...) en 20 mil lugares. Tú puedes estar interactuando con ellos y ni siquiera estar en el mismo país.”¹³⁵

Las comunidades virtuales también han podido sortear con mayor facilidad obstáculos que los aficionados de épocas anteriores seguramente encontraban y vivían de formas muy diferentes. En México, así como en otras partes de América Latina, es común encontrar a los aficionados despiertos a altas horas de la madrugada, viendo las carreras de Fórmula 1. Esto a su vez se convierte en una práctica común a todos los miembros del colectivo que refuerza, en cierta medida, la identificación con sus semejantes. Uno de nuestros informantes clave da cuenta de esto:

“yo tengo amigos de esas épocas que, como dice Omar Jalife en su blog “La Desmañanada”, siguen “la religión de la Fórmula 1”: los que se despiertan temprano los domingos para ver las carreras que se corren en Europa o más temprano, en la madrugada, para ver las que se corren en Asia, porque de las 19 fechas que tiene el campeonato, muy pocas están en un horario relativamente decente para México.”¹³⁶

En este caso, las redes sociales virtuales y demás herramientas del mismo tipo permiten a los aficionados sortear una importante dificultad que en otras condiciones, o en otro momento de la historia, pudieron haber dificultado o condicionado el fortalecimiento de una comunidad de aficionados al automovilismo deportivo.

Al mismo tiempo, esta gran variedad de elementos constructores de afición disponibles a través de las nuevas tecnologías genera también múltiples formas de disfrutar el automovilismo deportivo. Entre estas nuevas formas surgidas de la tecnología se

¹³⁴ Ídem.

¹³⁵ Ídem.

¹³⁶ Entrevista con Eduardo Ramírez, Ciudad de México, 17 de julio de 2014.

encuentran las retransmisiones, flujos de información que permiten alargar el disfrute del automovilismo o extenderlo más allá de las fronteras típicas del espacio y el tiempo.

En los aficionados, sus prácticas y posturas es donde se puede observar mejor el efecto de la aparición de nuevas tecnologías aplicadas al deporte motor, a los canales de información y a los medios de comunicación. De entre todos ellos lo común es la capacidad y la voluntad de disfrutar el correr automóviles: “cuando me encuentro algo sobre automovilismo generalmente no me importa mucho la categoría ni quien corra ahí, lo que me importa es apreciar el hecho de ver autos en una pista compitiendo entre sí”¹³⁷. En palabras más románticas, “podría tratarse también de un escape a tus instintos, el ir a bordo de un auto a toda velocidad enmarca un deseo de sentirse afortunado por romper la barrera de tus límites.”¹³⁸

Cabe decir también que una de las características más importantes de las nuevas comunidades de aficionados al automovilismo deportivo, surgidas principalmente de la existencia de herramientas virtuales, es el efectivo empoderamiento, entendido éste como la mayor capacidad que obtienen los aficionados para participar del deporte motor, respecto de los demás actores que conforman la figuración del automovilismo deportivo, es decir, pilotos, equipos, organizadores, promotores, etcétera, tanto en México como en todo el mundo. Claro está que este empoderamiento tiene ciertos alcances, pues “difícilmente verás a un grupo de personas paradas afuera de una escudería o plantarse en un evento de una escudería y gritar: “¡Queremos la cabeza de Domenicali!” (...) De ese tipo de cuestiones creo que todavía estamos muy lejos.”¹³⁹ El alcance de este incremento en el poder de la afición respecto a los demás actores con los que interactúa dentro del medio más bien está relacionado con el hecho de tener un mayor impacto las decisiones y opiniones que la gente tiene respecto a sus preferencias y percepciones sobre el automovilismo deportivo y su “deber ser estético”, por ejemplo, expresiones que son fácilmente medibles a través de los medios de comunicación disponibles en la actualidad y que quizá quedaban sepultados en épocas anteriores:

“la afición [en el automovilismo deportivo] ciertamente ha tenido algo de injerencia, más en la forma de expresarse a través de medios, hoy en día hay muchos blogs, muchas páginas personales, y a final de cuentas, una forma de expresión son los ratings. Creo que a través

¹³⁷ Entrevista con Christian Liberato, julio de 2014.

¹³⁸ Entrevista con Jorge Luis Nava, julio de 2014.

¹³⁹ Entrevista con Carlos Jalife Ruz, Ciudad de México, 15 de abril de 2014.

de estos medios es más fácil la injerencia de los aficionados y tengan esa interacción para ser escuchados y generar un deporte que, a final de cuentas sea lo que unos aceptan dar y lo que otros aceptan recibir”¹⁴⁰.

Aunque en realidad no se tenga influencia directa con su definición como parte de la afición automovilística, pues hay que recordar, la emoción por correr autos es lo que los convierte en aficionados, y una de las diferencias más evidentes entre los espectadores es la forma en que se puede alentar su consumo: “Está la afición que nunca se va, la afición que está viendo el deporte motor siempre, y la afición que necesita de ciertas imágenes o de ciertos héroes a los cuales seguir y entonces estar más al pendiente de [ello]”¹⁴¹, en otras palabras, son aficionados cuya permanencia depende en gran medida de las formas en que se publiciten en los medios de comunicación cada uno de los campeonatos celebrados a lo largo del mundo. Otros factores, además de grandes imanes publicitarios como pilotos o grandes marcas, también suelen seguir el deporte cuando cumple con otros requisitos como la estética o la exclusividad del mismo, esto último reflejado en los precios de los artículos publicitarios o de las entradas a las carreras: “igual y hablar de Fórmula 1 te da cierto nivel, aunque no tengas idea, pero ya el decir: (...) ‘Yo fui a tal Gran Premio...’”¹⁴².

Ahora, si bien los aficionados fueron los primeros en adoptar las herramientas virtuales para la “práctica de su afición”, también los campeonatos empezaron a utilizarlas para facilitar la circulación de la información referente a sus eventos, aunque también para aumentar y fortalecer las comunidades de aficionados cercanas a sus seriales, apelando a que lo atractivo del deporte motor recaer en las múltiples formas en las que los aficionados pueden disfrutar de él:

“Eso de las encuestas en vivo durante las transmisiones, todo ese tipo de detallitos son más hacia generar mayor empatía y mayor sentido de pertenencia entre los actores del deporte, que podemos definirlos como escuderías y pilotos, y los aficionados.”¹⁴³

De manera simultánea y similar a lo que seguramente ocurre con las aficiones de muchos otros deportes, se pueden observar diferentes escalas en las formas de los aficionados para ver, vivir y sentir el deporte, una característica que incluso ellos mismos

¹⁴⁰ Ídem.

¹⁴¹ Ídem.

¹⁴² Ídem.

¹⁴³ Ídem.

perciben y son capaces de percibir: “puedo decir que de entre los aficionados hay analíticos, que observan los factores mecánicos o estadísticos del automovilismo y hay otros que lo disfrutan más”¹⁴⁴. Por supuesto, esta variedad en las formas de ver el deporte influye directamente en las maneras en que los aficionados reciben los cambios necesariamente derivados del avance del tiempo. Esto último puede percibirse mejor en los aficionados de mayor experiencia, que suelen ser descritos de la misma forma arquetípica: “la afición de antes es más romántica, purista, crítica a más no poder, (...) son más duros para aceptar un cambio.”¹⁴⁵

Probablemente el caso que mejor ilustre lo antes mencionado sea el reciente cambio en la normativa técnica que rige las características de los autos utilizados en Fórmula 1. Dicho cambio incluyó, entre otras cosas, la reducción de la cilindrada de los motores utilizados, pasando de 8 a 6 cilindros y reduciendo ligeramente la potencia, para compensarlo con el desarrollo de un motor híbrido cuyo funcionamiento se basa en la recuperación de energía gastada por toda la maquinaria cuando se cumple el ciclo de 4 tiempos propio del motor de combustión interna.

El problema se hizo evidente cuando se conocieron los nuevos autos, notablemente más silenciosos que los anteriores, algo que llamó poderosamente la atención de los aficionados, que en su mayoría no vio con buenos ojos el cambio en las motorizaciones, pues “ha sido tanto el ruido de la afición, de los mismos actores y de algunos sectores de los medios, de que cambien los motores porque “no es bonito el sonido”, que se está trabajando en ello.”¹⁴⁶ Sin embargo, la problemática tuvo más que ver con la estética de los autos que con su rendimiento efectivo en pista, pues

“cuando se cambia la cilindrada de V12 a V10, de V10 a V8, no hubo tanto problema porque los coches seguían sonando a Fórmula 1. Ahora mucho el clamor es: ‘¡No suenan a Fórmula 1!’ No suenan a lo que los aficionados creen que deberían de sonar un Fórmula 1. Entonces, creo que es (... el factor del cambio y (...) de la percepción del deporte.”¹⁴⁷

Pero la accesibilidad de los espacios de opinión, característica fundamental de las herramientas derivadas del Internet también puede crear conflictos importantes con otros actores de la figuración de la afición y del automovilismo deportivo: los periodistas y los

¹⁴⁴ Entrevista con Christian Liberato, julio de 2014.

¹⁴⁵ Entrevista con Jorge Luis Nava, julio de 2014.

¹⁴⁶ Entrevista con Carlos Jalife Ruz, Ciudad de México, 15 de abril de 2014.

¹⁴⁷ Ídem.

comentaristas deportivos, quienes pueden sentir su actividad “usurpada”, ya sea por la facilidad con la que una persona puede emitir comentarios a manera de opinión profesional y fundamentada: “Ahorita cualquier tipo sube sus “tuits”, tiene seguidores y “opina” cualquier cosa. Y no sabe.”¹⁴⁸; o porque la cantidad de información disponible puede hacer creer a algunas personas que el tener acceso a ella les otorga cierto papel como comunicadores o comentaristas deportivos profesionales: “Todo el mundo cree en Wikipedia: ‘¡Ay sí! En Wikipedia lo leí’ ¿A poco eso te hace ser experto?”¹⁴⁹ En otras palabras, el empoderamiento que le da a la afición la existencia de espacios masivos de expresión representa también un conflicto con otros actores, principalmente a través del desvanecimiento de las barreras entre los papeles de unos y otros: “Todos creen que saben y todos creen que pueden opinar. No, opinar, es como tener derechos y responsabilidades. Para tener ciertos derechos tienes que tener ciertas obligaciones y ciertas responsabilidades.”¹⁵⁰

Para finalizar con este apartado, parece pertinente mencionar brevemente el impacto del regreso de la Fórmula 1 a México, un evento actual que puede considerarse como uno de los sucesos más importantes para el automovilismo deportivo mexicano y su afición:

“Primero, porque el hecho de que un evento de este calibre genera mucha atención de los medios. Dos, porque las compañías locales de alguna manera se involucraron en el soporte del evento, del patrocinio del evento y eso genera difusión. Tres porque mucha gente no conoce bien el medio y toda esta ola de información al respecto hace que se conozca más, y la otra, la asistencia realmente fue muy alta, eso fue un gran reto.”¹⁵¹

Así, el potencial de este evento, como se puede apreciar, radica en su capacidad para generar más aficionados al automovilismo, así como para aumentar la variedad de formas de expresión para los aficionados ya existentes, un impulso que podrá capitalizarse mejor si se incluye en una estrategia de expansión conjunta con el propio deporte.

4.2 Los actores de la figuración.

Podemos, siguiendo parte de la argumentación expuesta en capítulos anteriores, concebir al automovilismo deportivo como una figuración que contiene varias

¹⁴⁸ Entrevista con Carlos Jalife Villalón, 27 de febrero de 2014.

¹⁴⁹ Ídem.

¹⁵⁰ Ídem.

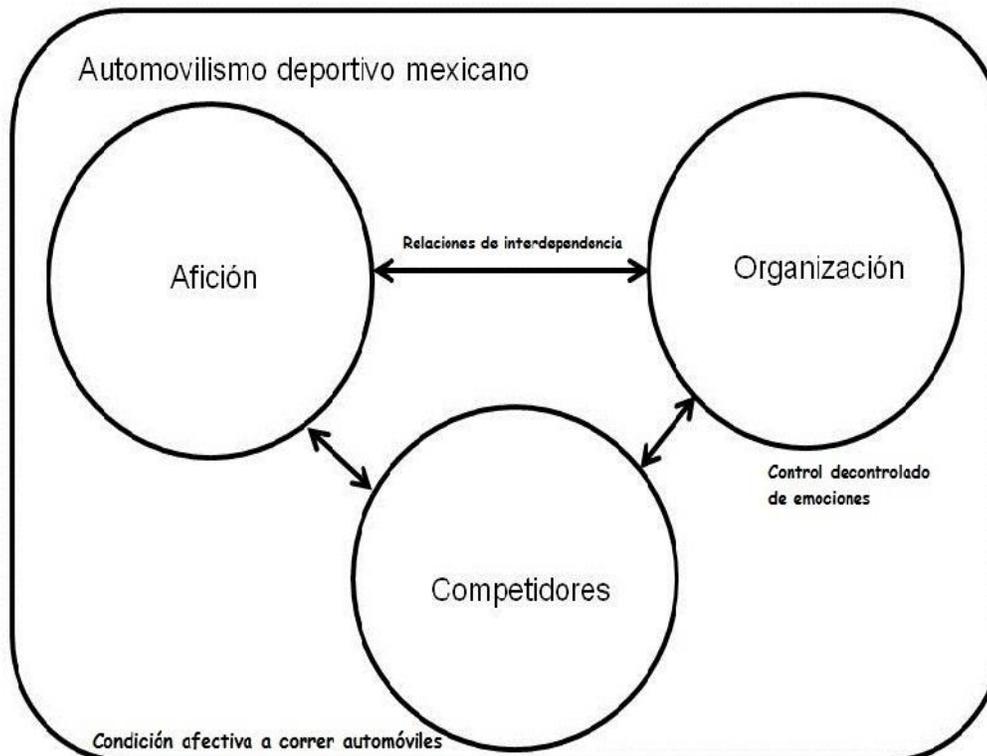
¹⁵¹ Entrevista con Eduardo Ramírez, Ciudad de México, 17 de julio de 2014.

subfiguraciones, es decir, grupos de actores individuales y colectivos con intereses comunes, todas enlazadas dinámicamente a través de conexiones espacio-temporales, así como por la condición afectiva a correr automóviles y que en última instancia le otorgan sentido a la figuración mayor que las contiene, es decir: el automovilismo deportivo. Al mismo tiempo, cada una de estas partes diferenciadas una de otra mediante el papel que cumplen en el desarrollo de este deporte dentro y fuera del país, como subfiguraciones en una constante interacción, donde sus acciones se encuentran determinadas parcialmente por los lazos de interdependencia.

Si bien es importante destacar las relaciones propias del medio interior de la figuración del automovilismo deportivo, también es importante mencionar que existen relaciones que la conectan con el contexto estructural del medio en donde se desarrolla. En otras palabras, lo que pasa dentro del automovilismo deportivo en México, incluidos los grupos que a su vez lo componen, se encuentra en conexión directa con lo que pasa en los marcos estructurales del país y viceversa.

Asimismo, una breve revisión a pasajes específicos de la historia del automovilismo mexicano, pueden verse reflejadas parcialmente las interacciones entre las subfiguraciones que lo componen, además de proveer de ideas generales sobre las estructuras internas de cada una de las subfiguraciones y sus relaciones de interdependencia. De la misma manera, esta revisión de la figuración del automovilismo deportivo, puede darnos una idea del papel de la afición de este deporte dentro del reciente desarrollo histórico del mismo, sus relaciones dinámicas y de retroalimentación con otros actores, así como con el ambiente social en el que se desarrollan, una vez que pudimos observar la estructura interna de este grupo de actores.

Fig. 2 Relaciones figuracionales al interior del automovilismo deportivo



Fuente: Elaboración propia.

Nota: Este esquema tiene como propósito servir como herramienta gráfica para realizar una primera interpretación sociológica simplificada de la afición automovilística. Por supuesto los actores involucrados, así como sus relaciones son mucho más complejas. Por tanto, la idea es que la condición afectiva por correr automóviles otorga forma y sentido a los actores individuales y colectivos, así como a sus acciones y productos sociales, institucionalizando un control decontrolado de emociones (el deporte motor) cuyo desarrollo histórico se enlaza con las relaciones entre los componentes de la figuración.

A estas alturas ya no es una novedad el decir que uno de los principales pilares de la actividad automovilística en México se encuentra en las condiciones económicas de los patrocinios que hacen posible la práctica de este deporte. Patrocinadores y promotores, es decir, inversores dedicados al financiamiento de campeonatos de carreras de automóviles, son los principales actores dentro de este rubro. Evidentemente la posición que adquieren derivado de la importancia de su papel para el desarrollo del deporte motor, otorga un gran poder dentro de la figuración, algo que a su vez se traduce muchas veces en problemáticas específicas. El poder de los patrocinadores, en este sentido, se vuelve político y económico, pues “en muchas ocasiones ejercen presión sobre los promotores para obtener otros beneficios dentro de las competencias.”¹⁵² Aunque claro está, los promotores también se encuentran en situaciones ventajosas, pues tienen

¹⁵² Becerril, Sandra, *Demasiados campeonatos y pocos participantes. Subdesarrollo del automovilismo en México por envidias, golpes bajos, escasez de patrocinadores y exceso de promotores*, en revista Proceso, 23 de agosto de 1998.

grandes cotos de poder dentro de las organizaciones que sancionan los campeonatos que utilizan cuando los resultados deportivos no son benévolos con el espectáculo y las ganancias. Por ejemplo, Josele Garza declaró alguna vez que

“Promotodo [empresa propiedad de Michel Jourdain Sr.] es un monopolio que siempre trata de ayudar al que cree más conveniente, y perjudica a quien se le está rebelando. A ningún promotor le gusta que un equipo gane todas las carreras porque no es espectáculo.”¹⁵³

Es evidente entonces el uso del poder político y económico de ciertos actores dentro de la figuración para conseguir aquello que conviene a sus propios intereses, muchas veces a costa de los intereses deportivos.

Asimismo, el clima económico juega un papel muy importante cuando se trata de decidir si invertir o no en patrocinios deportivos. Como lo explica Héctor Carrillo, “en general cuando los inversionistas no tienen confianza o hay poca certidumbre económica, es más difícil conseguir patrocinadores”¹⁵⁴. Por lo tanto, una vez que la inestabilidad económica se hace presente, se observa un doble efecto negativo, por un lado

““mata” (...) al aficionado en el sentido en que, si mantengo los precios y los costos de ir al autódromo, pasa a un segundo plano, el entretenimiento deja de ser una prioridad cuando tienes una crisis económica. Y por otro lado, los equipos, pues, yo he escuchado a varios contadores, que dicen que el patrocinio es lo último que tienes que hacer. ¿Por qué? Porque lo ven como un gasto más que como una inversión”¹⁵⁵;

así, una falta de patrocinios deportivos deviene irremediablemente en una baja en la cantidad y la calidad de los competidores y el espectáculo que ofrecen a los aficionados, perdiendo estos últimos el interés por el automovilismo.

Además de lo económico, también es importante tener en cuenta el desarrollo del deporte motor también requiere de elementos de orden político que también estén dedicados a facilitar la práctica de esta disciplina deportiva. Por ejemplo, Carlos Jalife señala claramente cuál es uno de los factores políticos que más ayuda a la promoción del deporte motor, y por consiguiente, del crecimiento de la afición al mismo:

¹⁵³ Ídem.

¹⁵⁴ Entrevistas con Héctor Carrillo, Ciudad de México, julio y agosto de 2014.

¹⁵⁵ Entrevista con Omar Jalife, 22 de febrero de 2014.

“Que al presidente en turno le guste el deporte o no. Ese es uno de los grandes problemas, si el presidente en turno llega y no le gusta el deporte se acaba todo. A la hora de hacer el presupuesto: “-¿Al deporte? ¿Cuánto sobra? –Mil. –Ah, pues denle 800 y dejamos 200 en reserva.” Es decir, lo ponen al final. Si al presidente le gusta el deporte, como a López Mateos”¹⁵⁶,

es más fácil la promoción, y dentro de este último ejemplo, cabe recordar que la construcción del AHR se logró también gracias a la intervención del presidente, un conocido aficionado de este deporte. Aunque claro está, este no puede ser el único facilitador; Jalife también nos señala que es importante que los gobernantes, sobre todo los presidentes sean

“gente que sepa de deporte. Porque tienes el problema, te voy a decir en específico, de López Portillo: no tenía dónde poner a su consuegro, a Pascualito Ortiz Rubio, hijo de don Pascual, que había sido presidente, y lo manda a la CODEME. ‘Pues él ve fútbol todos los domingos. Sabe de deporte.’ ¡No! ¡Eso no es saber deporte! Pero tampoco el otro extremo: ¿Ana Guevara qué sabe de deporte? Nada. Corrió, pero es muy distinto correr a saber de deporte. Y ya vemos el papelazo que hizo”¹⁵⁷.

Este ejemplo histórico proporcionado por nuestro informante clave es bastante ilustrativo, sin embargo, la expansión del deporte motor en México también depende de la existencia de un ambiente interno que la propicie, algo difícil de encontrar si tomamos en cuenta las declaraciones de Jimmy Morales, destacado piloto y preparador, sobre el automovilismo deportivo mexicano:

“Es muy difícil encontrar en este medio alguien dispuesto a ayudar. Se cierran las puertas y eso afecta el desarrollo de los nuevos pilotos porque los que ya llegaron no quieren que nadie los baje y se ponen en el plan de no querer dar información.”¹⁵⁸

Se puede observar entonces que las comunidades formadas al interior de las figuraciones garantizan su permanencia y expansión a lo largo del tiempo.

Uno de los más importantes factores que propician la incorporación de más aficionados al automovilismo deportivo y que además se relaciona con los actores que forman parte

¹⁵⁶ Entrevista con Carlos Jalife Villalón, 27 de febrero de 2014.

¹⁵⁷ Ídem.

¹⁵⁸ Becerril, Sandra, *Demasiados campeonatos y pocos participantes. Subdesarrollo del automovilismo en México por envidias, golpes bajos, escasez de patrocinadores y exceso de promotores*, en revista Proceso, 23 de agosto de 1998.

de la figuración de este deporte, está vinculado con la capacidad de los espectáculos deportivos no sólo para generar de manera eficiente una cantidad tal de emociones que satisfaga la búsqueda de los espectadores¹⁵⁹, sino también que provean de experiencias que adicione o extiendan las emociones ya encontradas en las propias competencias, por ejemplo, el que creen lazos con los aficionados; que garanticen el consumo del producto por un largo periodo de tiempo.

“Parte importante de los deportes es que tú puedas sentirte parte de él o sentir la cercanía con el deporte en sí. ¿A qué me refiero? Tú vas ahorita al Autódromo y aunque el Campeonato Autódromo Hermanos Rodríguez¹⁶⁰ no tenga a los pilotos estelares, tú sientes la cercanía de pasearte por los pits¹⁶¹, ver a los pilotos de cerca, que festejen contigo, aunque tú estés en la tribuna. No es lo mismo, que verlo en la tele.”¹⁶²

Así, la posibilidad de experimentar sensaciones semejantes a las de los participantes, tener la sensación de ser escuchados por los entes rectores de los campeonatos o la presencia de deportistas, los cuales pueden o no representar a grupos específicos en el terreno de juego son importantes elementos que permiten la expansión de la afición y del deporte motor al mismo tiempo.

Cabe recordar aquí uno de los factores más importantes que permiten la expansión de los aficionados al automovilismo deportivo, tal es la posibilidad de ver estos espectáculos, especialmente en vivo, un factor que potencializa la identificación de los aficionados con el deporte, sobre todo si el desarrollo natural del juego lo permite. Cuando un campeonato importante llega a una plaza nueva tiene la oportunidad de atraer bastante público que a su vez está impulsado por el espectáculo novedoso para la mayoría. Una vez pasada esta “emoción por lo nuevo”, el reto consiste en encontrar figuras deportivas con las que se

¹⁵⁹ Un buen ejemplo de esto es el “efecto Schumi” en Fórmula 1, llamado así por Michael Schumacher, quien, junto a la Scuderia Ferrari, logró dominar por completo la categoría en los primeros años del nuevo milenio, lo que provocó que el deporte perdiera su dinámica, y por lo tanto aficionados, que al ver predecibles los resultados de las competencias ven al mismo tiempo mitigada su capacidad para generar emoción y emprenden, en consecuencia, la búsqueda de ésta en otros frentes, ya sea dentro o fuera del automovilismo deportivo.

¹⁶⁰ Campeonato creado en 2011 y conformado por dos categorías, la Súper Turismos y la Copa TC2000, divididas cada una a su vez en dos subcategorías. Los pilotos utilizan autos tipo turismo, autos comerciales que sufren modificaciones enfocadas a la competición. En el 2013 se convierte en el Campeonato Mexicano de Súper Turismos. En el 2014 las categorías del campeonato se convierten en Súper Turismos 1 Y 2, así como Súper Turismos Light 1 y 2. Dos años más tarde, el campeonato cambió de nombre a Copa FICREA.

¹⁶¹ Es decir, las zonas donde se le da servicio a los autos durante las competencias. También conocidos como “fosos” o “garajes”.

¹⁶² Entrevista con Omar Jalife, 22 de febrero de 2014.

puedan identificar las personas y permitan se siga consumiendo el producto. En el caso de México este fenómeno es más claro cuando campeonatos internacionales llegaron a celebrar fechas en el país. Si bien ya tenían un público que consumía el producto sin la necesidad de atracciones especiales, existía otro sector que necesitaba de un aliciente extra para mantener su interés, en este caso serían los pilotos mexicanos que participaban en dichos campeonatos.

“Lo que estamos viendo ahorita es, más bien, son los aficionados que seguían la Champ Car y cuando ya no había mexicanos ya no siguieron la Champ Car; tampoco seguían la Fórmula 1 por que no había mexicanos, y ahorita que están “Checo” y Esteban decidieron: “¡Ah! Mira, aquí hay un mexicano” y empezaron a hablar del mexicano y a ver cómo le está yendo.”¹⁶³

Mientras tanto, el otro sector de aficionados más apegados al deporte, ante la falta de pilotos mexicanos en los campeonatos que consumen habitualmente, simplemente

“se dispersa en sus pilotos favoritos. Los mexicanos tendemos a irnos hacia la cultura latina: brasileños; y ves a mucha gente que le va a Massa, a Senna, a los brasileños en general, a Helio Castroneves en el caso de CART. O, en el caso de Fórmula 1, no había antes, pero a Alonso le empezaron a ir muchos porque es español.”¹⁶⁴

Asimismo, este elemento nacionalista puede modificar las preferencias que los aficionados ya tienen respecto a los equipos deportivos que siguen. Un buen ejemplo lo encontramos cuando Sergio Pérez entró al equipo McLaren, pues:

“el 50% de los aficionados de Fórmula 1 le van a Ferrari, eso es casi un hecho. (...) ¿Qué pasa cuando Checo se va a McLaren?, ¿Qué pasa con todos esos aficionados que le van a Ferrari? (...) La gente en Twitter me contestaba ‘Pues le vamos a ir a “Checo”, me vale que esté en McLaren. Yo mexicano le voy al mexicano.’ (...) ¿Qué pasa en los momentos donde vemos a un mexicano? ‘No me importa con qué equipo esté, yo lo apoyo.’”¹⁶⁵

Otro episodio donde se puede observar el surgimiento espontáneo de entusiasmo por el automovilismo deportivo, que a su vez está articulado más por cuestiones mercadológicas que por una verdadera “tradición automovilística” o “pasión por el automovilismo”, es la llegada de la segunda división nacional de NASCAR. Como lo relata David Sánchez,

¹⁶³ Ídem.

¹⁶⁴ Ídem.

¹⁶⁵ Ídem.

“No hay más que mencionar que los contactos, y no tanto la tecnología que estos autos presentan, fueron el verdadero imán de taquilla. Hay que decir que para el aficionado en general, NASCAR ha sido un buen show, aunque para aquel que ama los “fierros”, estos autos no aportan nada adicional para aumentar su pasión por el automovilismo. La tecnología es rudimentaria y lo único que les puede llamar la atención es para satisfacer el morbo al observar los accidentes con varios vehículos involucrados.”¹⁶⁶

En este tipo de episodios el héroe deportivo multiplica su peso simbólico y abona al fenómeno mercadológico. Para la primera edición de la carrera referida, celebrada en 2005, Jorge Goeters había logrado el mejor tiempo en la sesión de clasificación, lo que le daba el derecho de arrancar en la delantera del pelotón de competidores. El hecho se volvía histórico, pues era el primer mexicano en lograr una hazaña así y parecía que el fin de semana seguiría entintado con este tipo de heroísmo y patriotismo, poderosos imanes de atención para propios y extraños, que además ensanchan el peso del evento en cuestiones económicas y sociales. El héroe que nacía del nombre de Goeters podía ser el primer enganche necesario para que los novatos en la materia iniciaran una aventura personal como aficionados al deporte motor.

Desafortunadamente el momento se disipó rápidamente, en parte por malos resultados deportivos y falta de mayores oportunidades reales de competición equitativa dentro de NASCAR, así como la falla en la estrategia para hacer ingresar a las carreras de esta categoría en el gusto del público hispanoamericano. Si bien posteriormente otros nombres como Juan Pablo Montoya, Milka Duno, Adrián Fernández y Michel Jourdain Jr. probaron suerte, la entrada exitosa al mercado de habla hispana no ha llegado. Y a pesar de ello, la consolidación de NASCAR México y jóvenes promesas como Daniel Suárez y Germán Quiroga, que cuentan con programas de desarrollo deportivo y mercadológico más avanzados que sus antecesores, podrían llegar al objetivo.

De la misma manera, y así como fue mencionado en párrafos y capítulos anteriores, el éxito de una actividad deportiva, especialmente si ésta es una actividad profesional cuya existencia depende en gran medida del consumo de sus productos masivos, como las transmisiones televisivas de sus competencias, depende también de su capacidad para crear emociones a lo largo del desarrollo del juego que cumplan con el objetivo desrutinizador y de producción de emociones común a este tipo de actividades del tiempo del ocio. Peleas por la victoria extremadamente breves o la repetición constante de ciertos

¹⁶⁶ Sánchez, David, *Mexican Show*, Revista Automóvil Panamericano, No. 123, p. 96.

resultados son ejemplos de situaciones que no facilitan esta labor. En el caso del automovilismo deportivo está claro, pues lo mejor es tener competidores con habilidades semejantes, que se disputarán siempre la victoria haciendo al mismo tiempo más difícil el predecir al ganador, sin embargo, la dificultad radica en evitar un escenario más frecuente, es decir, aquel donde se tienen pocos equipos que dominan por completo todas las competencias.

Asimismo, la administración de las pistas mexicanas, incluido el AHR también juega un papel muy importante dentro del desarrollo del automovilismo deportivo nacional, pues de ellas depende la práctica del mismo. Al final de la década de los noventa, la administración de la pista se encontraba en serios problemas, por una parte, las fuertes inversiones, sumadas a los cargos de renta del inmueble que cobra el Gobierno del Distrito Federal a los dueños de la concesión de operación del Autódromo, dificultaban la organización de eventos que pudieran recuperar en poco tiempo todo el dinero invertido. Dicha problemática se agravaba principalmente debido a dos elementos. El primero de ellos era la alta de asistencia del público a los escasos eventos automovilísticos disponibles en la pista capitalina; el segundo, la falta de eventos automovilísticos en el calendario anual del inmueble, eventos que, además, eran sustituidos por otro tipo de espectáculos deportivos gratuitos que también impedían la recaudación de dinero.

Durante este mismo periodo se registró un conflicto que también afectó directamente a la administración del AHR. El principal problema radicaba en la molestia de los miembros de la agrupación “Amigos de la Ciudad Deportiva”, por no haber sido incluidos en un plan de reorganización de la Magdalena Mixhuca, trazado con el objetivo principal de resolver las problemáticas que presentaba este espacio en esos momentos. Así, a pesar de que la organización del Autódromo llegó un acuerdo para reforestar las áreas verdes de la pista, aunque sólo en las zonas que no representaran un problema de seguridad para los pilotos, dicho colectivo se dedicó a sembrar árboles a las orillas de la pista, claramente incumpliendo el acuerdo previo y poniendo en peligro los distintos tratos comerciales con el campeonato estadounidense CART, que buscaba organizar una carrera en el circuito capitalino. Las declaraciones del entonces director del Autódromo dan cuenta de la tensión generada por este conflicto:

“Mi preocupación es que si viene alguien de CART puede decir ¿Cómo vamos a correr en un autódromo donde plantan árboles a la orilla del circuito? A lo mejor argumentan que es

inseguro y que ellos no van a quitar los árboles. Tal vez es eso lo que quiere esta gente, que no haya carreras de coches, que no haya automovilismo”¹⁶⁷.

Así, vemos que los factores que intervienen en el desarrollo del deporte motor provienen del interior y del exterior de la misma figuración.¹⁶⁸

Un evento que también pone en evidencia las tensiones entre los actores que conforman la figuración del automovilismo deportivo en México es la muerte del piloto Carlos Pardo en una competencia de NASCAR México celebrada en Puebla, durante el año 2009. Dicho accidente, como fue probado después por las investigaciones que emprendieron las autoridades del campeonato mexicano, estuvo relacionado con la falta de medidas de seguridad adecuadas dentro del autódromo poblano. En este sentido,

“Carlos Jalife duda de las palabras de Matute y Sánchez Jassen [entonces presidentes de la Femadac¹⁶⁹ y NASCAR México, quienes aseguraron que se trabajaría con mayor energía en la seguridad de todos los pilotos que corren en México]. Recuerda que las mismas promesas fueron hechas en 1996 cuando el piloto Abel Zorrilla murió en el Autódromo Hermanos Rodríguez, al impactarse en una cuchilla que prácticamente rebanó su auto en el serial Reto Neón.”¹⁷⁰

Jalife, mediante estas declaraciones recogidas por la revista Proceso, da cuenta de los intereses de ciertos actores, la forma en que operan para ver cumplidos los mismos y cómo es que la estructura social y política del país ha permeado en la actividad automovilística mexicana, siendo visible a través de las acciones de los actores:

“El automovilismo es parte del mal social que existe en México: compadrazgo, tráfico de influencias, corrupción. Aquí todos son juez y parte. ¿Qué le va a decir Sánchez Jassen a Julián Abed de su autódromo si en público lo llama patrón? La federación no tiene libertad. ¿Quién le va a decir algo a los Abed si son los representantes de FIA en México... si Max

¹⁶⁷ Becerril, Sandra, *Demasiados campeonatos y pocos participantes. Subdesarrollo del automovilismo en México por envidias, golpes bajos, escasez de patrocinadores y exceso de promotores*, en revista Proceso, 23 de agosto de 1998.

¹⁶⁸ Para saber más al respecto se recomienda el artículo de Sandra Becerril, *Demasiados campeonatos y pocos participantes. Subdesarrollo del automovilismo en México por envidias, golpes bajos, escasez de patrocinadores y exceso de promotores*, disponible en revista Proceso, 23 de agosto de 1998.

¹⁶⁹ Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo.

¹⁷⁰ Pereyra, Beatriz, *El muro de la muerte*, en revista Proceso, 28 de junio de 2009.

Mosley ([entonces] presidente de la FIA) les hace favores con tal de que los países chiquitos que no tienen Fórmula 1 voten por él para que se reelija?”¹⁷¹

Con esto se vuelve más clara la forma en que la estructura permea y se refleja en las organizaciones sociales y los individuos que las conforman.

Finalmente, es importante resaltar que para el aficionado es cada vez más fácil adentrarse en el automovilismo deportivo, de manera en que la experiencia desrutinizadora y de generación de emociones, se vuelve más completa y tiene a su vez un papel más importante en la vida de estas personas. Para el aficionado de la capital mexicana los medios de comunicación no son el único medio disponible para volverse parte de este deporte, pues

“hoy en día hay muchas formas de participar en el deporte motor, algunas más a fondo que otras, pero que igualmente te permiten aprender muchísimas cosas. Eso también provoca que existan muchas formas de vivir tu afición por el automovilismo.”¹⁷²

Al mismo tiempo, también ha permitido el fortalecimiento de una comunidad de aficionados que tienen papeles cada vez más activos en el desarrollo de la actividad automovilística. Vemos entonces que la afición es una comunidad latente, que encuentra escape en las diferentes opciones de expresión que ha construido históricamente el automovilismo deportivo.

5. El futuro de la afición automovilística. Conclusiones.

El juego siempre ha sido una parte fundamental del desarrollo del ser humano, tanto a nivel individual como colectivo, sin embargo, el desarrollo de las sociedades a lo largo de la historia ha llevado al juego a extraordinarios niveles de complejidad. De entre estos niveles se puede extraer un fenómeno que ha cambiado radicalmente a las sociedades humanas: el deporte.

Como ya se ha expresado, el deporte, al igual que otras actividades derivadas del juego, permite, además de la reducción de las tensiones provocadas por la vida cotidiana, la introyección en el individuo de las normas que rigen en la sociedad en la que se desenvuelve, así como el estatus del proceso civilizatorio en el que se encuentra en ese momento. Dichas normas están relacionadas con un control decontrolado de emociones

¹⁷¹ Ídem.

¹⁷² Entrevistas con Héctor Carrillo, Ciudad de México, julio y agosto de 2014.

peligrosas que permite la supervivencia del individuo y de las estructuras colectivas que forman parte de su sociedad. La búsqueda y la generación de emociones peligrosas por un grupo específico de actores le dan forma y sentido al deporte, en este caso, al automovilismo.

La constante búsqueda del peligro, así como la construcción de formas que permitan a los individuos acercarse al mismo, con el máximo de seguridad posible concluye, hablando en términos históricos, por institucionalizar al deporte, regulándolo a través de complejas organizaciones que regulan sus dinámicas internas, aunque también en un diálogo dinámico sostenido con otros grupos vinculados a la actividad deportiva y que podemos identificar como aficionados, competidores, periodistas especializados, árbitros o jueces, etc.

La propia historia del deporte da cuenta del proceso de institucionalización antes descrito. En el caso del automovilismo deportivo, la celebración de carreras en diferentes escenarios adaptados va creando una primera base de aficionados a correr automóviles que perpetúan la práctica de esta actividad. Aquí se observa una búsqueda de nuevos escenarios y reglamentaciones que a su vez irán constituyendo nuevas disciplinas, las cuales serán parte del deporte motor: las carreras en pistas ovaladas muy del gusto de los norteamericanos; el uso de caminos precarios en Europa, o el uso de calles, aeropuertos e hipódromos, son ejemplos de esta primera etapa de experimentación en el deporte motor que terminaría por imprimirle una dinámica propia donde la búsqueda de la emoción generada por correr automóviles proveería de sentido a las acciones de los involucrados.

La organización de este deporte, generada por su constante práctica e impulsado por la afición, permitiría pasar de carreras aisladas y casi sin conexión entre sí, a campeonatos, primero de carácter regional, hasta llegar a la internacionalización, que irían dando formas más acabadas al deporte. Su creciente complejización y el crecimiento de los vínculos dinámicos entre diversos actores, tanto al interior como al exterior del deporte motor, también es un aspecto muy relevante, el cual permite entender la trascendencia que ahora tiene la actividad automovilística en la sociedad.

En México, la lectura histórica del crecimiento del deporte motor brinda nuevos puntos a considerar, la cual además permite entender las particularidades de la actividad automovilística en nuestro país.

Así pues, el arribo del automóvil al país estuvo enmarcado por un proceso de industrialización potenciado por el Estado mexicano. Este proceso, primero caracterizado como una muestra del poder económico de la protegida clase empresarial nacional y después reformado como un instrumento modernizador que poco respondía a las exigencias más relevantes de la sociedad mexicana y que la orillaría a una polarización entre sus sectores más ricos y pobres, permitió la llegada de muchos avances tecnológicos vinculados con el automóvil, aunque sin alentar la innovación propia.

La Carrera Panamericana representa el primer logro de este modelo de desarrollo patrocinado por el Estado. La demostración del poder político y económico fue seguida de una respuesta favorable de la sociedad mexicana, y, en el ámbito deportivo, del descubrimiento del potencial competitivo de los atletas mexicanos. La construcción de la primera pista específicamente diseñada para la práctica del automovilismo y la organización de un Gran Premio de Fórmula 1 serían a su vez la culminación de la institucionalización del deporte motor mexicano.

A partir de este momento, y derivado en gran parte del hecho de que el éxito de la actividad automovilística está muy vinculado con las condiciones económicas de las sociedades que la alberga, la historia del automovilismo en México estuvo marcada por una constante irregularidad en su desarrollo como actividad deportiva. Llegadas y salidas de campeonatos nacionales e internacionales, así como períodos de apogeo y decadencia en la infraestructura deportiva condicionaron su popularidad en los diversos sectores de la sociedad mexicana.

Regularmente se dice que el gran peso de la tradición automovilística en el país fue la que ha permitido la continuidad de la actividad a nivel nacional, así como el sobrellevar los periodos más difíciles que le ha tocado a lo largo de los años, sin embargo parece más propio hablar de una afición automovilística que, gracias a su constante afección y búsqueda por las emociones generadas al correr automóviles, ha permitido la reproducción del deporte motor en el país, y de la cual aquella llamada “tradición automovilística”, es sólo la evidencia más importante de su existencia.

Esto nos lleva a pensar a las aficiones deportivas en términos un tanto diferentes de las concepciones teóricas que los consideran como parte de un grupo con valores y símbolos comunes, con patrones de comportamiento y de consumo y producción cultural y material, así como de perfiles sociales más o menos definidos. Aunque tampoco hay

que caer en el radicalismo, pues la afición automovilística contiene en cierta medida este tipo de características, pero no es lo que la define ya que este papel lo cumple la condición afectiva por correr automóviles que sí es común a todos los componentes de la afición.

Dicho de otro modo, los aficionados al automovilismo no lo son porque compartan vínculos territoriales, símbolos, valores o tendencias de consumo, sino que lo son porque comparten la emoción generada por correr un automóvil, así como comparten una búsqueda incesante de este estímulo por diferentes medios. Un conocedor de Fórmula 1, una persona que eventualmente corre en eventos de ¼ de milla y un experto videojugador de simuladores de carrera comparten la misma afición automovilística, a pesar de todas las diferencias que podamos encontrar entre ellos.

Otro aspecto relevante es el que el desarrollo histórico del deporte motor, así como de las sociedades, han creado una gran diversidad de formas en las que los aficionados pueden “practicar su afición” de diversas maneras: desde la más típica como espectador, hasta la participación activa en el deporte como competidor, promotor, organizador, voluntario, incluyendo también otras formas de acercamiento derivadas de la tecnología, como los simuladores o la participación en el vasto flujo de información de Internet. A su vez, y como se ha podido dar cuenta, precisamente el ser aficionado, en cualquiera de las formas descritas o imaginadas, alimenta la existencia del automovilismo en México, aunque su práctica efectiva en las pistas nacionales, así como en la capital, se haya visto mermada a lo largo de diferentes momentos de la historia. En otras palabras, la presencia y ausencia del automovilismo deportivo mexicano esconde una latencia permanente de la afición automovilística que se expresa en numerosos frentes.

¿Qué podemos esperar, entonces, del futuro de la afición automovilística mexicana? En parte, como también se ha visto, está sujeta a las dinámicas propias de las estructuras políticas, económicas y sociales, en las que se encuentra enclavada, condicionando a su vez su expresión más vistosa a través del automovilismo deportivo mexicano. A menos de que el país muestre perturbaciones significativas en su estabilidad general, el deporte motor permanecerá y crecerá, y este positivo escenario es el que parece aguardar en el corto y el mediano plazo gracias al regreso de la Fórmula 1. Hay que recordar, igualmente, que la gran variedad de experiencias relacionadas con el deporte motor, que también aumentarán su presencia gracias a la presencia de “la máxima categoría” facilitan

la tarea de ampliar la base de aficionados a este deporte y con ello su capacidad de crecimiento.

La afición al automovilismo deportivo ha logrado insertarse de tal manera en un sector de la sociedad mexicana, y se ha convertido en parte esencial de la identidad del mexicano; de eso no cabe duda y tampoco parece que pueda virar hacia el extremo opuesto. Sus expresiones le permiten fluir hacia el sinfín de posibilidades que hoy en día representan las tecnologías de la información y la comunicación, así como de la propia evolución del automóvil, pues cabe recordar que hoy en día nos encontramos en el principio de una transición a vehículos con combustibles más limpios y eficientes y que, junto a la constante tarea de mantener formas que permitan el desfogue de las emociones, se constituyen como los retos actuales de la actividad automovilística en México y el mundo. Quizá mientras la tarea de los involucrados en el deporte motor sea esta búsqueda de nuevas formas de explorar la emoción por el correr automóviles, la tarea de la Sociología del deporte será entender y explicar el flujo de las emociones en los aficionados.

Por lo tanto, el estudio de otros deportes y sus aficiones permite a la Sociología un mejor entendimiento del deporte como un fenómeno social derivado del desarrollo de las sociedades modernas. Desde el lado práctico de esta investigación, la apertura a este tema tiene el potencial para contribuir al impulso de la actividad automovilística en el país y esto a su vez puede aprovecharse como un estímulo económico para diferentes sectores, además de su capacidad para posicionarse como un elemento constructor de identidad y como estabilizador en momentos de crisis social. Por supuesto, hay que insistir que estos resultados sólo se alcanzarán con el esfuerzo constante por realizar de parte de los interesados, desde sus respectivas trincheras.

Mientras el autor escribe las líneas que componen este texto, grandes cambios se viven en el automovilismo deportivo nacional e internacional. El regreso de los motores turbo a los autos de la Fórmula 1 después de varias décadas de ausencia, la introducción de nuevas tecnologías ecológicas al mundo de la competición, el acercamiento de este deporte a la educación vial a nivel mundial, la esperanza de un nuevo y anhelado repunte de la actividad automovilística en México, así como la expansión generalizada del deporte motor son algunos de los cambios que están tomando su lugar en el desarrollo histórico del deporte motor y están marcando lo que en el futuro podrá ser considerado como la entrada a una nueva era.

Fuentes.

100 years of automobile, dirección Michael Schoemann, Ute Koll, Alemania, 1985.

Amelia “La Gata”, *En un bar de Castilla de cuyo nombre no quiero acordarme...*, en Virutas F1, <http://virutasf1.com/2014/08/viru-en-un-bar-de-castilla-de-cuyo-nombre-no-quiero-acordarme/>, consultado el 1 de septiembre de 2014.

Ampudia de Haro, Fernando y Sánchez García, Raúl, *Tras la estela de Norbert Elias*, en revista Política y Sociedad, Vol. 50, No. 2.

Angelucci, Enzo, *Automóviles ayer, hoy, mañana*, Librería Editorial Argos, España, 1965.

Arfuch, Leonor, *El espacio biográfico. Dilemas de la subjetividad contemporánea*, Fondo de Cultura Económica, Argentina, 2002.

Arfuch, Leonor, *Sujetos y narrativas*, en Revista Acta Sociológica, No. 53, Septiembre-Diciembre de 2010, Centro de Estudios Sociológicos, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, México.

Balán, Jorge (Comp.), *Las historias de vida en Ciencias Sociales. Teoría y técnica*, Ediciones Nueva Visión, Argentina, 1974.

Basáñez, Miguel, *El pulso de los sexenios. 20 años de crisis en México*, Siglo XII Editores, México, 1990.

Becerril, Sandra, “Demasiados campeonatos y pocos participantes. Subdesarrollo del automovilismo en México por envidias, golpes bajos, escasez de patrocinadores y exceso de promotores”, en revista Proceso, 23 de agosto de 1998, México.

Béjar, Helena, *Norbert Elias, retrato de un marginado*, en Revista Española de Investigaciones Sociológicas, No. 65, Enero-Marzo de 1994, Centro de Investigaciones Sociológicas, España.

Bertaux, Daniel, *El enfoque biográfico. Su validez metodológica, sus potencialidades*, en Revista Acta Sociológica, No. 56, Septiembre-Diciembre de 2011, Centro de Estudios Sociológicos, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, México.

Blanco, José y Woldenberg, José (Comps.), *México a finales de Siglo*, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Fondo de Cultura Económica, México, 1993.

Blanco, Mercedes, *Autoetnografía: Una forma narrativa de generación de conocimientos*, en Andamios. Revista de Investigación Social, Vol. 9, No. 19, Mayo-Agosto, 2012, Universidad Autónoma de la Ciudad de México, México.

Bouza, Fermín, *Debatiendo con Norbert Elias: Entre el yo y el nosotros*, en revista R Española de Investigaciones Sociológicas, No. 65, Enero-Marzo de 1994, Centro de Investigaciones Sociológicas, España.

Bobuet, Fernando, *Adrián Fernández. Gran piloto y empresario*, en Revista Puesta a punto, No. 13, Abril 2006, México.

Brohm, Jean-Marie, *Sociología política del deporte*, Fondo de Cultura Económica, México, 1982.

Carmona Torres, Rafael, *I GP de México. 50 aniversario*, en revista FASTmag, versión electrónica, <http://fast-mag.com/2012/10/igp-de-mexico-50-aniversario/>, consultado el 2 de julio de 2014.

Castellá, Carlos, *NASCAR. Los inicios. Un poco de historia*, disponible en: <https://carloscastella.wordpress.com/2010/06/24/03-%E2%80%93-nascar-los-inicios-un-poco-de-historia/>, consultado el 14 de noviembre de 2015.

Champ Car World Series LLC, *We are Champ Car*, Champ Car World Series LLC, Estados Unidos, 2005.

Córdova, Arnaldo, *La formación del poder político en México*, Ediciones Era, México, 1974.

Dunning, Eric y Mennell, Stephen (Comps.), *Norbert Elias*, SAGE Publications, Gran Bretaña, 2003.

Elias, Norbert, *Compromiso y distanciamiento*, Ediciones Península, España, 1990.

Elias, Norbert, *El proceso de civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas*, Fondo de Cultura Económica, México, 1989.

Elias, Norbert, *La sociedad cortesana*, Fondo de Cultura Económica, México, 1982.

Elias, Norbert, *La sociedad de los individuos*, Ediciones Península, España, 2000.

- Elias, Norbert, *Sociología fundamental*, Gedisa, España, 1982.
- Elias, Norbert, *Teoría del símbolo. Un ensayo de Antropología cultural*, Ediciones Península, España, 1994.
- Elias, Norbert y Dunning, Eric, *Deporte y ocio en el proceso de civilización*, Fondo de Cultura Económica, México, 1996.
- Equipo de redacción, *El Gran Premio de F1, récord en asistencia*, en periódico El Economista, 1 de noviembre de 2015, México.
- Equipo de redacción, *El regreso de la F1 a México*, en revista FASTmag, versión electrónica, <http://fast-mag.com/2014/09/el-regreso-de-la-f1-a-mexico/>, consultado el 1 de septiembre de 2014.
- Equipo de redacción, *Escuderos de motores*, en revista Cambio, 5 de octubre de 2003, México.
- Equipo de redacción, *Los protagonistas*, en revista FASTmag, versión electrónica, <http://fast-mag.com/2014/09/los-protagonistas/>, consultado el 14 de septiembre de 2014.
- Equipo de redacción, *NASCAR Corona Series Temporada 2007*, en revista Grand Prix Magazine, Año, 9, No. 50, México, 2007.
- Feixa Pámpols, Carles, *La imaginación autobiográfica*, en Revista Perifèria, No. 5, Diciembre de 2006.
- Font Mezquita, José y Dols Ruiz, Juan, *Tratado sobre automóviles*, Alfaomega Editorial, Universidad Politécnica de Valencia, España, 2001.
- García Avendaño, Pedro, *Aspectos Socio-Antropológicos del deporte. Historia y tendencias*, Ediciones del Instituto Nacional de Deportes, Venezuela, 2002.
- García Fernando, Manuel, *Aspectos sociales del deporte. Una reflexión sociológica*, Alianza Editorial, Consejo Superior de Deportes, España, 1990.
- Goudsblom, Johan, *Fuego y civilización*, Editorial Andrés Bello, Chile, 1992.
- Hazaña. El deporte vive. Adrián Fernández. Sueños de asfalto*, canal Galavisión, Clío TV-Televisa, México, 2010.

Hazaña. *El deporte vive. Pilotos de acero*, canal Galavisión, Clío TV-Televisa, México, 2010.

Heinich, Nathalie, Norbert Elias. *Historia y cultura en Occidente*, Ediciones Nueva Visión, Argentina, 1997.

Hernández, David, *¿Por qué se llama a la Fórmula 1 “El Gran Circo”?*, en Virutas F1, <http://virutasf1.com/2014/01/viru-porque-se-llama-formula-1-gran-circo/>, consultado el 2 de julio de 2014.

Herrera, César, *Autódromo Hermanos Rodríguez: Una versión mejorada*, en Diario Récord, versión electrónica, <http://www.record.com.mx/articulo/noticias/RECORD-431221/todo-menos-futbol/autodromo-hermanos-rodriguez-una-version-mejorada-431221>, consultado el 2 de julio de 2014.

Ibarrola Jiménez, Javier, *La entrevista*, Ediciones Gernika, México, 1986.

Jalife Ruz, Carlos Ahmed, *El Gran Premio de México 3.0*, en Notiauto, <http://www.notiauto.com/app/n/i/2834>, consultado el 2 de julio de 2014.

Jalife Villalón, Carlos, *El cambio del 2002 en el Autódromo Hermanos Rodríguez*, en SportCar, <http://www.sporcar.com/scuderia/historica/001.asp>, consultado el 2 de julio de 2014.

Jalife Villalón, Carlos, *La F1 por décadas*, en revista FASTmag, versión electrónica, <http://fast-mag.com/2014/09/la-f1-por-decadas/>, consultado el 1 de septiembre de 2014.

Jalife Villalón, Carlos, *Los 16 Grandes Premios de México corridos*, en revista FASTmag, versión electrónica, <http://fast-mag.com/2014/09/historica-los-16-grandes-premios-de-mexico-corridos/>, consultado el 1 de septiembre de 2014.

Jalife Villalón, Carlos, *Mi Gran Premio de México 3.0*, en revista FASTmag, versión electrónica, <http://fast-mag.com/2014/09/desde-los-fosos-mi-gran-premio-de-mexico-3-0/>, consultado el 1 de septiembre de 2014.

Jalife, Omar, *Gran Premio de México 201?*, en blog La Desmañanada, <http://ladesmanianada.blogspot.mx/2013/06/gran-premio-de-mexico-201.html>, consultado el 2 de julio de 2014.

Kim, Suk-Kyu, Byon, Kevin, Yu, Jae-Gu, Zhang, James y Kim, Chong, *Social motivations and consumption behavior of spectators attending a Formula One motor-racing event*, en revista Social Behavior and Personality, No. 41, 2013.

Larraya, Juan, *Historia del auto*, Vergara, España, 1963.

Leyenda urbana. Los hermanos Rodríguez, canal Proyecto 40, Tv Azteca, México, 2014.

Leyva, Gustavo, Vera, Héctor y Zabudovsky, Gina, (Coord.), *Norbert Elías. Legado y perspectivas*, Universidad Iberoamericana Puebla, UAM-I, UNAM, México, 2002.

Mandell, Richard, *Historia cultural del deporte*, Ediciones Bellatierra, España, 1986.

Meynaud, Jean, *El deporte y la política*, Editorial Hispano Europea, España, 1972.

Mills, Charles Wright, *Poder, política, pueblo*, Fondo de Cultura Económica, México, 1964.

Montero, Jonatan, *Tal día como hoy, en 1894, se disputó la primera carrera de la historia entre París y Rouen*, en Virutas F1, <http://virutasf1.com/2014/07/tal-dia-como-hoy-en-1894-se-disputo-la-primera-carrera-de-la-historia-entre-paris-y-rouen/>, consultado el 24 de julio de 2014.

OCESA Automovilismo, *Autoanuario 2005*, Promociones Forum, México, 2005.

OCESA Automovilismo, *Autoanuario 2006*, Promociones Forum México, 2007.

OCESA, GRAND, *Programa Oficial del Gran Premio de México 2003 Telmex-Gigante, presentado por Banamex y Visa*, Editorial Leto, México, 2003.

Ortiz Wadgymar, Arturo, *México: Pasado, presente y futuro. Del proteccionismo a la integración. Apertura y crisis de la economía*, Siglo XXI Editores, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, México, 1996.

Pardinas, Felipe, *Metodología y técnicas de investigación en Ciencias Sociales*, Siglo XXI Editores, Colombia, 1980.

Pereyra, Beatriz, *El muro de la muerte*, en revista Proceso, 28 de junio de 2009, México.

Ponce, Francisco, *Automóviles, beldades, champaña... Mil millones de dólares invertidos en el Gran Premio*, en revista Proceso, 5 de octubre de 1986, México.

Ponce, Francisco, *Explosivo crecimiento del automovilismo en México: 221 competencias en 17 autódromos*, en revista Proceso, 9 de junio de 1991, México.

Ponce, Francisco, *Los organizadores del Gran Premio pagan las diferencias entre FIA y FOCA*, en revista Proceso, 26 de octubre de 1986, México.

Piña, Carlos, *Sobre las historias de vida y su campo de validez en las Ciencias Sociales*, Documentos de trabajo, No. 319, Programa FLACSO, Chile, Octubre de 1986.

Rasureros, Jesús, *¿Cuántos ingresos se obtienen por la venta de entradas en una carrera de F1?*, en Virutas F1, <http://virutasf1.com/2014/06/viru-cuantos-ingresos-se-obtienen-por-la-venta-de-entradas-en-una-carrera-de-f1/>, consultado el 2 de julio de 2014.

Rasureros, Jesús, *La marca Fórmula 1*, en Virutas F1, <http://virutasf1.com/2014/06/viru-la-marca-formula-1/>, consultado el 2 de julio de 2014.

Rodríguez López, Juan, *Historia del deporte*, INDE Publicaciones, España, 2000.

Rojas Soriano, Raúl, *Guía para realizar investigaciones sociales*, Plaza y Valdés Editores, México, 2005.

Sánchez, David, *Mexican Show*, en Revista Automóvil Panamericano, No. 123, Abril 2005, México.

Sánchez Rosaldo, Héctor, *¿Cuánto cuesta correr autos?*, en revista Car Magazine, Noviembre 2006, México.

Semo, Enrique (Coord.), *Historia económica de México*, UNAM, Océano, México, 2004.

Solana, Joaquín, *Autódromo de la Ciudad de México (Historia e inauguración)*, en Automovilismo deportivo de Joaquín Solana, <http://www.jsolana.com.mx/pista.html>, consultado el 2 de julio de 2014.

Solana, Joaquín, *Historia de las carreras de autos en el mundo*, en Automovilismo deportivo de Joaquín Solana, <http://www.jsolana.com.mx/primcar.html>, consultado el 2 de julio de 2014.

Solana, Joaquín, *Historia de las carreras de autos en México*, en Automovilismo deportivo de Joaquín Solana, <http://www.jsolana.com.mx/histmex.html>, consultado el 2 de julio de 2014.

Solanes, Jonathan, *El aficionado de la F1, gran indicador del estado actual del Gran Circo*, en Virutas F1, <http://virutasf1.com/2013/10/viru-el-aficionado-de-la-f1-gran-indicador-del-estado-actual-del-gran-circo/>, consultado el 2 de julio de 2014.

Tarrés, María Luisa (Comp.), *Observar, escuchar y comprender. Sobre la tradición cualitativa en la investigación social*, FLACSO, El Colegio de México, Miguel Ángel Porrúa Grupo Editorial, México, 2001.

Torres, Jonathan, *A mil por hora*, en revista Expansión, Edición 920, 20 de julio de 2005, México.

Varios, *Perspectivas teóricas contemporáneas de las Ciencias Sociales*, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, México, 1999.

Waldman, Gilda, *Imaginaciones autobiográficas. Voces, tiempos y espejos en las autobiografías de mujeres*, en Revista Acta Sociológica, No. 53, Septiembre-Diciembre de 2010, Centro de Estudios Sociológicos, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, México.

Weiler, Vera, *Figuraciones en proceso*, Fundación Social, Colombia, 1998.

Zabludovsky, Gina, *Norbert Elías y los problemas actuales de la Sociología*, Fondo de Cultura Económica, México, 2007.

Zabludovsky, Gina, *Por una psicología sociohistórica: Norbert Elías y las críticas a las teorías de la racionalidad y la acción social*, en revista Sociológica, Año 14, Número 40, mayo-agosto de 1999, México.

Anexos.

	Observaciones de campo
<i>¿Cómo?</i>	Observaciones no participantes con archivo fotográfico y diario de campo
<i>¿Cuándo?</i>	20 de octubre, 1 y 10 de noviembre de 2013
<i>¿Dónde?</i>	Autódromo Hermanos Rodríguez, Ciudad de México
<i>¿Por qué?</i>	Constituye el primer acercamiento a la afición automovilística
<i>¿Para qué?</i>	Identificar con mayor claridad a los aficionados y cómo se comportan
<i>Preguntas clave</i>	¿Cómo son los aficionados? ¿Qué hacen durante un evento deportivo? ¿Se agrupan de alguna manera? ¿Qué lenguajes simbólicos utilizan?

	Entrevista
<i>¿Quién?</i>	Carlos Jalife Villalón
<i>¿Cuándo?</i>	Febrero de 2014
<i>¿Qué hace?</i>	Biógrafo de los Hermanos Pedro y Ricardo Rodríguez, miembro de la Scuderia Rodríguez, sociedad de honor del deporte motor mexicano
<i>¿Por qué?</i>	Su conocimiento sobre la historia del deporte motor fue clave para empezar a hacer una reconstrucción histórica del mismo, así como para validar en doble comprobación los resultados arrojados de la investigación documental
<i>Guía de entrevista</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1) ¿Existe un “antes” y un “después” en la afición, respecto a la construcción del Autódromo Hermanos Rodríguez? 2) ¿Cómo podríamos caracterizar la relación entre la afición y el Autódromo Hermanos Rodríguez? 3) ¿Cuál fue el impacto en la afición antes y después de la primera etapa de la Fórmula 1 en México (1962-1970)? 4) ¿Cuál fue el impacto en la afición cuando se construye el complejo Moisés Solana y el Recorte Gran Premio (1985-1986)? 5) ¿Cuál fue el impacto en la afición antes y después de la segunda

	<p>etapa de la Fórmula 1 en México (1986-1992)?</p> <p>6) ¿Cuál fue el impacto en la afición antes y después de la llegada de campeonatos como Champ Car, Grand-Am, NASCAR y A1 GP (2002-2008)?</p> <p>7) En el plano social, ¿qué eventos podríamos señalar como de alta significación para la afición en el DF?</p> <p>8) En el plano económico, ¿qué eventos podríamos señalar como de alta significación para la afición en el DF?</p> <p>9) En el plano político, ¿qué eventos podríamos señalar como de alta significación para la afición en el DF?</p> <p>10) ¿Cómo podemos caracterizar a la afición de hoy en día en el Distrito Federal?</p> <p>11) ¿En qué se diferencia de la afición de antaño?</p>
--	---

	Entrevista
¿Quién?	Omar Jalife
¿Cuándo?	Febrero de 2014
¿Qué hace?	Periodista especializado en el deporte motor
¿Por qué?	Sus conocimientos en la historia del deporte motor, así como su participación activa en el periodismo deportivo proveen de un marco histórico y de prospectivas importantes para analizar a la afición
<i>Guía de entrevista</i>	<p>1) Desde su experiencia como periodista y como aficionado, ¿cómo caracterizaría usted a la afición capitalina al automovilismo deportivo de hoy en día? Es decir, ¿quiénes son? ¿dónde se encuentran? ¿cómo se organizan? ¿hay divisiones o conflictos de intereses?</p> <p>2) A grandes rasgos, ¿qué eventos políticos, económicos y sociales han marcado a la afición al automovilismo deportivo en la capital del país?</p>

	<ol style="list-style-type: none"> 3) ¿Qué otro tipo de eventos ha marcado a la afición automovilística? 4) El AHR ha pasado por varias remodelaciones, tanto de la pista como de la infraestructura general ¿hay alguna influencia de la afición en estos procesos de remodelación? ¿qué tanto se toma en cuenta a la misma para la toma de decisiones? 5) ¿Qué tan cercanos se sienten los aficionados al AHR? ¿Hay una relación profunda como el aficionado de otros deportes como el fútbol o el béisbol a su estadio? 6) ¿Es diferente la afición que vio por televisión a Adrián Fernández a la que está viendo por televisión a Sergio Pérez y Esteban Gutiérrez? 7) ¿Qué tanto cambia la afición cuando llega un campeonato internacional a México (por ejemplo, Grand-Am, NASCAR, CART)? ¿Hay diferencia alguna si está compitiendo un piloto mexicano? ¿Qué pasa en la afición cuando hay un mexicano que empieza a darse a notar en el extranjero? 8) A lo largo de la historia del deporte motor en México, diferentes especialidades han tenido momentos en que tienen un mayor auge, como los prototipos, los autos fórmula o los stock ¿está de alguna manera relacionada con los gustos de la afición? ¿la afición cambia con ellos? ¿los pide? ¿se adapta? ¿abandonan? 9) ¿Qué tan diferentes son las experiencias de haber ido a una carrera en el AHR hace 20, 10, 5 años y hoy? ¿En qué son diferentes? 10) En su experiencia personal ¿cree que ha cambiado su forma de ser aficionado al automovilismo deportivo?
--	---

	Entrevista
¿Quién?	Carlos Jalife Ruz
¿Cuándo?	Abril de 2014
¿Qué hace?	Periodista especializado en el deporte motor
¿Por qué?	Sus conocimientos en la historia del deporte motor, así como su participación activa en el periodismo deportivo proveen de un marco histórico y de perspectivas importantes para analizar a la afición
<i>Guía de entrevista</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1) ¿Cómo podemos describir a la afición al automovilismo deportivo en la Ciudad de México? ¿Está organizada de alguna manera? ¿Quiénes son los que la integran? ¿Qué clase de dinámicas se desarrollan en su interior? 2) ¿Existe alguna relación entre los aficionados y los demás grupos o actores que integran el deporte motor (federaciones, pilotos, equipos, directivos de los campeonatos, personal de pista, etc.)? De ser así, ¿cómo podríamos caracterizarla? 3) ¿Cómo se vive la afición al automovilismo deportivo hoy en día? ¿Existen diferencias respecto a la manera de vivir la afición de otras épocas? 4) ¿Qué eventos de la vida política, económica y social nacional han influido en la afición al automovilismo? ¿Han cambiado estos eventos la forma de ser aficionado? 5) En cuanto a los acontecimientos que forman parte de la historia del automovilismo mexicano ¿qué eventos han influido en la afición? ¿Han cambiado estos eventos la forma de ser aficionado? 6) ¿Estos eventos cambiaron tu forma personal de ser aficionado al automovilismo? ¿De qué otras formas crees que ha cambiado tu forma de ser aficionado al automovilismo deportivo? 7) Una de las cualidades de las disciplinas del deporte motor es que algunas personas tienen la

	oportunidad de integrarse a las diferentes áreas que las integran; una misma personas en diferentes momentos de su vida puede ser piloto, periodista, dueño de equipo, etc., ¿cómo afecta esto a las formas de ser aficionado? ¿Cómo ha influido esto en tu forma de ser aficionado?
--	--

	Entrevista
¿Quién?	Eduardo Ramírez
¿Cuándo?	Julio de 2014
¿Qué hace?	Aficionado al automovilismo deportivo, ex oficial de pista
¿Por qué?	Su experiencia de vida, tanto al interior como al exterior de la actividad automovilística profesional otorga información valiosa para interpretar el pasado y presente de la afición
<i>Guía de entrevista</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1) ¿Cómo fue que inició tu afición al automovilismo deportivo? 2) ¿Has podido desarrollar alguna actividad, profesional o de voluntariado, que te haya podido acercar al automovilismo deportivo? ¿Cambió tu forma de ser aficionado esta experiencia? 3) ¿Podrías identificar algún evento de la vida nacional que haya influido en alguna manera la forma de ser aficionado al automovilismo deportivo en la Ciudad de México? 4) ¿Crees que la afición de hoy en día es diferente a la afición de antes? ¿En qué ha cambiado? 5) ¿Vives tu afición de manera diferente a como lo hacías antes? ¿En qué ha cambiado? 6) ¿Cómo podrías caracterizar a la afición que conociste cuando empezaste a seguir el automovilismo deportivo y a la afición que encuentras hoy en día?

	Entrevista
¿Quién?	Héctor Carrillo
¿Cuándo?	Julio y agosto de 2014

<i>¿Qué hace?</i>	Mecánico del Tame Racing, equipo que participa en los campeonatos México Pro Series y NASCAR México Series, entre otros
<i>¿Por qué?</i>	Su experiencias de vida, tanto al interior como al exterior de la actividad automovilística profesional otorgan información valiosa para interpretar el pasado y presente de la afición
<i>Guía de entrevista</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1) ¿Cómo fue que inició tu afición al automovilismo deportivo? 2) ¿Has podido desarrollar alguna actividad, profesional o de voluntariado, que te haya podido acercar al automovilismo deportivo? ¿Cambió tu forma de ser aficionado esta experiencia? 3) ¿Podrías identificar algún evento de la vida nacional que haya influido en alguna manera la forma de ser aficionado al automovilismo deportivo en la Ciudad de México? 4) ¿Crees que la afición de hoy en día es diferente a la afición de antes? ¿En qué ha cambiado? 5) ¿Vives tu afición de manera diferente a como lo hacías antes? ¿En qué ha cambiado? 6) ¿Cómo podrías caracterizar a la afición que conociste cuando empezaste a seguir el automovilismo deportivo y a la afición que encuentras hoy en día?

	Entrevista conjunta
<i>¿Quiénes?</i>	Gerardo Sosa y Leo Gómez
	Agosto de 2014
<i>¿Qué hacen?</i>	Ex oficial de pista y piloto en la Copa Mothers, respectivamente. Ambos aficionados al automovilismo deportivo
<i>¿Por qué?</i>	Su experiencia de vida, tanto al interior como al exterior de la actividad automovilística profesional otorga información valiosa para interpretar el pasado y presente de la afición
<i>Guía de entrevista</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1) ¿Cómo es que las personas se inician en la afición al automovilismo deportivo? 2) ¿Cómo el deporte motor fortalece el

	<p>sentido de pertenencia en los aficionados?</p> <p>3) ¿Qué eventos de la vida nacional afectan o han afectado al aficionado?</p> <p>4) ¿Ha cambiado la forma de ser aficionado al deporte motor a lo largo del tiempo?</p> <p>5) ¿Cómo ha cambiado la forma de ser aficionado al automovilismo en la Ciudad de México?</p> <p>6) ¿Cuál es el futuro de la afición al automovilismo deportivo?</p>
--	---

	Questionarios
<i>¿Quiénes?</i>	Rubén Zavala, Christian Liberato, Jesús Eslevan Enríquez, Jorge Luis Nava, Jorge Yui
<i>¿Cuándo?</i>	Julio de 2014
<i>¿Qué hacen?</i>	Aficionados al automovilismo deportivo
<i>¿Por qué?</i>	Sus experiencias de vida como aficionados otorgan información muy importante sobre el presente y el futuro de la afición al automovilismo deportivo
<i>Questionario</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Desde tu experiencia personal, ¿cómo caracterizarías a la afición al automovilismo deportivo? 2) ¿Cómo fue que adquiriste el gusto por el automovilismo deportivo? 3) ¿Has podido desarrollar alguna actividad, profesional o como voluntario, relacionada con el automovilismo deportivo? ¿Esto cambió de alguna manera tu manera de ser aficionado? 4) ¿Crees que pudieras remarcar algún evento, ya sea social, político, económico o deportivo que haya marcado tu forma de ser aficionado al automovilismo deportivo? ¿Por qué crees que la haya marcado y cómo es que vives tu afición después del mismo? 5) ¿Crees que la afición de hoy en día es diferente a la afición de antes? ¿En qué ha cambiado? 6) ¿Vives tu afición de manera diferente a como lo hacías antes? ¿En qué ha cambiado?

	Crónica
<i>¿Quién?</i>	Magui Zalazar
	Noviembre 2014
<i>¿Qué hace?</i>	Aficionada al automovilismo deportivo
<i>¿Cómo?</i>	Se le pidió al informante que redactara una crónica sobre su experiencia personal en los eventos que componen el Rally México 2013
<i>¿Por qué?</i>	Fue importante para poder contar con una visión de la afición desde la misma afición
<i>¿Para qué?</i>	Complementar las observaciones realizadas con la visión de un aficionado sobre su propio grupo