

UNA EXTRAÑA EN LA PISTA DE CARRERAS. JACQUELINE EVANS Y LA CARRERA PANAMERICANA, 1950-1954

A stranger in the racetrack. Jacqueline Evans and the Carrera Panamericana, 1950-1954

Alejandro AVENDAÑO 

Universidad Iberoamericana (México)

Resumen

La Carrera Panamericana, celebrada en México entre 1950 y 1954, significó para el automovilismo mexicano un importante paso en su proceso de institucionalización dentro del país. El evento contribuyó al desarrollo de la industria de los espectáculos deportivos masivos, generó un punto de reunión para la comunidad automovilística nacional e internacional, pero también desarrolló a los pilotos que edificaron sobre sí mismos la narrativa fundacional del automovilismo deportivo mexicano.

Entre sus participantes se encontraba la actriz británica Jacqueline Evans, quien ya residía en México desde los años cuarenta. Alrededor de ella, se tejió una narrativa que contrastó los elementos nacionalistas de la sociedad mexicana, así como el contenido simbólico y cultural de la muerte a partir de la segunda mitad del siglo XX en México. Evans fue, en la historia de la Carrera Panamericana, la mujer extranjera (y extraña) "infiltrada" en una actividad peligrosa, que para la sociedad mexicana poco se vinculaba con su género: derivado de ello enfrentó una resistencia que se alcanza a apreciar nítidamente en los escritos periodísticos de la época. A pesar de ello, se convirtió en la única mujer (y una de las pocas personas) que participó en todas las ediciones de la Carrera Panamericana entre 1950 y 1954.

Por eso mismo, es importante recuperar y analizar su experiencia como parte de una serie de transformaciones en el fenómeno deportivo y automovilístico. Ello es más latente si consideramos la escasez de estudios académicos sobre este evento deportivo, pero también la falta de testimonios escritos que detallen sus participaciones en la Carrera Panamericana. De esta manera, el legado de Jacqueline Evans fue sepultado por una narrativa predominantemente machista y que debe rescatarse para la historia de la mujer dentro del deporte motor.

Palabras clave: Automovilismo deportivo, Feminización, Cultura machista, Género.

Abstract

The Carrera Panamericana, held in Mexico between 1950 and 1954, meant for Mexican motorsports an important step in its process of institutionalization within the country. The event contributed to the development of the mass sports entertainment industry, generated a meeting point for the national and international automotive community, but it also developed the drivers who built upon themselves the foundational narrative of Mexican motorsport.

Este es un artículo de acceso abierto distribuido bajo los términos de la licencia de atribución-no comercial-sin derivados de Creative Commons (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.es>), que permite la reutilización, distribución y reproducción no comercial en cualquier medio, siempre que se cite adecuadamente la obra original y no se altere, transforme o construya sobre ella de ninguna manera.

Among its participants was British actress Jacqueline Evans, who had been living in Mexico since the 1940s. Around it, a narrative was woven that contrasted the nationalist elements of Mexican society, as well as the symbolic and cultural content of death from the second half of the 20th century in Mexico. Evans was, in the history of the Carrera Panamericana, the foreign (and strange) woman “infiltrated” into a dangerous activity, which for Mexican society was little linked to her gender: As a result, she faced a resistance that was clearly seen in the journalistic writings of the time. Despite this, she became the only woman (and one of the few people) who participated in all the editions of the Carrera Panamericana between 1950 and 1954.

For this reason, it is important to recover and analyze her experience as part of a series of transformations in the sport and automobile phenomenon. This is more latent if we consider the shortage of academic studies on this sporting event, but also the lack of written testimonies that detail their participation in the Carrera Panamericana. In this way, the legacy of Jacqueline Evans was buried by a predominantly macho narrative that must be rescued for the history of women within the motorsport.

Keywords: Motorsports, Feminization, Macho culture, Gender.

Introducción

Es posible articular una reflexión sobre los procesos históricos de percibida feminización¹ del automovilismo deportivo² mexicano durante la segunda mitad del siglo XX a partir de la exposición de algunos puntos teóricos y empíricos. Especialmente a través del automovilismo de competición practicado en México, así como de las narrativas emanadas de la comunidad automovilística de la década de los años cincuenta del siglo XX. Particularmente, este texto se enfoca en la Carrera Panamericana, un evento significado como piedra fundacional para la institucionalización del automovilismo deportivo mexicano³ y que también fue ampliamente documentado por la prensa especializada en deportes, misma que fue un importante aliado comercial para los organizadores de ésta y otras competencias automovilísticas del momento.

Para lograr lo anterior, se recurre a una construcción teórica que pueda dar cuenta de la construcción, significación y operación de la dimensión genérica y corporal dentro del automovilismo deportivo. Así, se propone partir de nociones teóricas alrededor de los componentes de las competencias automovilísticas: el cuerpo atlético-máquina competidora, pero también utilizando el concepto de “tecnologías de género”, como una herramienta para el análisis de las relaciones entre el deporte y la sociedad a la luz de sus efectos en los cuerpos socializados de hombres y mujeres. Es a través de estos conceptos que, en las subsecuentes líneas, será importante tratar de dar cuenta de la transformación de las construcciones de género a lo largo del tiempo, pero particularmente a la luz de acontecimientos como la participación disruptiva de un personaje como Jacqueline Evans en un evento automovilístico como la Carrera Panamericana.

Resulta particularmente interesante trabajar con un deporte como el automovilismo, pues se estructura alrededor de la relación entre dos elementos que en otras disciplinas pueden, incluso, ser contrarios: el cuerpo humano y la máquina. Las carreras automovilísticas construyen su espacio simbólico a través de la unión entre un cuerpo atlético y una máquina competidora. Ambos elementos imprimen una parte importante de las significaciones impresas en la actividad de correr automóviles, así como pistas de las identidades que conforman proyectos de clase, género y hasta nacionales que pueden encontrarse en cada caso histórico particular del deporte (motor) a partir del siglo XX⁴.

¹ Michael Messner, “When bodies are weapons: Masculinity and violence in sport”, *International Review for the Sociology of Sport* 25, n.º 3 (1990): 204.

² A lo largo del presente escrito también se referirá a esta disciplina como “deporte motor”, “automovilismo de competición” o “carreras automovilísticas”.

³ Alejandro Avendaño, “‘A ver quién llega primero...’ Automovilismo deportivo y transformaciones de la sociedad mexicana entre 1950 y 1970” (Tesis de maestría, Universidad Nacional Autónoma de México, 2019), 71-96.

⁴ Hortensia Moreno, “La invención del cuerpo atlético”, *Revista de antropología Iberoamericana* 8, n.º 1 (2013): 51.

El cuerpo atlético rige la mitad de la lógica y estructura de las carreras automovilísticas. Como en otras disciplinas deportivas, el cuerpo atlético es una propuesta construida alrededor de la racionalización de la actividad física (de correr automóviles), y que genera una narrativa enfocada en la reproducción de sus ideales, a su vez construidos como la expresión más elevada de la física y moral del cuerpo humano⁵, pero que sólo adquiere sentido dentro de los límites de la propia actividad deportiva⁶.

La máquina competidora, por su parte, no aparece en el escenario deportivo por generación espontánea, sino que forma parte de un largo proceso histórico que se intensifica a partir de la industrialización capitalista. El desarrollo de la técnica, como semilla de la máquina industrial (y posteriormente también competidora), proviene de un proceso histórico de planificación, con consecuencias no calculadas sobre los otros elementos constitutivos de la sociedad⁷, desencadenando transformaciones basadas en la evolución de la propia técnica⁸, que a partir de la revolución industrial se vuelve cada vez más rápida y radical⁹. En este contexto surge la máquina como una prótesis que forma parte constitutiva de la humanidad¹⁰, así como de su desarrollo bio-psico-social, de manera que el ser humano y la máquina se vuelven cada vez más indisolubles, conformando un proceso autopoietico¹¹.

El cuerpo humano, pensado ahora como un conjunto inseparable de sus prótesis, conforma un movimiento derivado del progreso técnico que lo acerca a las promesas del progreso. Humano y máquina fijan nuevos límites a la movilidad, mismos que se hacen visibles a partir del registro de las actividades deportivas. Así, el individuo ya no es sólo un cuerpo biológico, sino que funciona en conjunto con prótesis¹² que interioriza en su proceso de constitución bio-psico-social.

De esta manera, las carreras automovilísticas representan otro punto culminante de la modernidad industrial del siglo XX, que logra la unión del cuerpo humano (atlético) y la máquina industrial¹³ (competidora). Como disciplinas deportivas, las competencias automovilísticas se rigen por la presencia de la dualidad cuerpo atlético-máquina competidora, optimizada para la competición y sujeta al perfeccionamiento metódico de la industria moderna.

Ahora bien, es importante señalar que la construcción del cuerpo atlético (incluyendo aquel que se une a la máquina competidora como prótesis) genera necesariamente una exclusión sistemática de los cuerpos que no cumplen con los estándares legitimados¹⁴ y delimitados por el propio cuerpo atlético¹⁵, imposibilitándolos para la práctica cotidiana, constituyendo también para sus portadores, un capital cultural susceptible de utilizar para afirmar su hegemonía¹⁶.

En este punto cabría preguntarse: ¿a quién excluye el cuerpo atlético, hegemónico? La otredad opuesta a la hegemonía atlética se configura como algo extraño, inferior, es desacreditada y estigmatizada¹⁷. En este momento, por lo menos en el proceso histórico de institucionalización de la

⁵ Moreno, "La invención del cuerpo atlético", 52.

⁶ Moreno, "La invención del cuerpo atlético", 53.

⁷ Bernard Stiegler, *La técnica y el tiempo. Tomo I. El pecado de Epimeteo* (Hondarribia: Hiru, 2003), 46-7.

⁸ Stiegler, *La técnica y el tiempo*, 53.

⁹ Stiegler, *La técnica y el tiempo*, 67.

¹⁰ Stiegler, *La técnica y el tiempo*, 80.

¹¹ Stiegler, *La técnica y el tiempo*, 213.

¹² Stiegler, *La técnica y el tiempo*, 222.

¹³ Eduardo Archetti, *El potrero, la pista y el ring. Las patrias del deporte argentino* (Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2001), 70.

¹⁴ Moreno, "La invención del cuerpo atlético", 60.

¹⁵ Moreno, "La invención del cuerpo atlético", 53.

¹⁶ Moreno, "La invención del cuerpo atlético", 60.

¹⁷ Moreno, "La invención del cuerpo atlético", 68.

mayoría de los deportes practicados en las naciones occidentales, se define al cuerpo femenino como un cuerpo no atlético, insuficiente para practicar cualquier actividad deportiva¹⁸.

La insuficiencia atlética del cuerpo femenino construida desde las valoraciones impuestas por el cuerpo atlético hegemónico implica que la actividad deportiva, como forma de reproducción social, emprende una sistemática restricción de las mujeres de cualquier tipo de competencia deportiva. Esta exclusión racionalizada se compone de múltiples elementos, entre los cuales se pueden encontrar las prohibiciones explícitas, la generación de códigos indumentarios y de prácticas, la estigmatización de las atletas y hasta el señalamiento a través de los medios de comunicación dedicados a la actividad deportiva¹⁹, sólo por mencionar algunos ejemplos.

De esta manera, se puede reflexionar sobre la actividad deportiva como una tecnología de género, es decir, una práctica sociocultural histórica, institucionalizada y generadora de discursos que significa la producción de los cuerpos físicos y sociales de hombres y mujeres. Así, en esta dimensión disciplinaria del deporte se incluyen todas las actividades que contribuyen a la estructuración de la actividad deportiva: entrenamientos físicos y mentales, regímenes alimenticios, el uso de ayudas físicas y químicas, etcétera²⁰.

Las tecnologías de género no sólo producen cuerpos masculinos y femeninos, sino que también naturalizan el cúmulo de relaciones sociales (marcadas por la desigualdad) entre hombres y mujeres²¹. Por lo tanto, pensar al deporte como una tecnología de género implica reconocer que las prácticas socioculturales que lo constituye están enfocadas en la segregación de los cuerpos femeninos, imposibles de amoldarse a los cánones del cuerpo atlético y cuyas interacciones dentro del campo deportivo requieren de otras construcciones teóricas que den cuenta de su condición de marginalidad.

El uso del concepto “tecnologías del género” en la reflexión sociohistórica de los deportes, abre dos posibilidades interesantes. Por un lado, sociológicamente, lleva a su comprensión más allá de su dimensión experiencial, identitaria y significadora. Por el otro, históricamente, trasciende su escritura, llevándola del plano narrativo y descriptivo, hacia derroteros más críticos, y que nos permiten entender a las actividades deportivas como expresiones complejas de las sociedades del pasado. Así, los deportes pueden analizarse como sistemas compuestos de múltiples dimensiones complejas e interconectadas, mismas que permiten explicar y analizar sus diferentes expresiones socioculturales: la generación de identidades, la construcción del cuerpo atlético, los espectáculos deportivos, la mercantilización²², etc.

Finalmente, cabe recuperar los objetivos que articulan el presente texto. El primero de ellos es recuperar la crónica de la experiencia de competencia de Jacqueline Evans durante la Carrera Panamericana entre 1950 y 1954. En segundo lugar, y a partir de la reconstrucción de esta narrativa apoyada en material periodístico y fuentes secundarias, se pretende analizar tres elementos simbólicos contenidos en la práctica del automovilismo deportivo mexicano de los años cincuenta: las construcciones de género enmarcadas en la práctica del automovilismo deportivo mexicano, la percibida feminización de esta disciplina durante la década de los años cincuenta y la recepción de la comunidad automovilística mexicana (especialmente los hombres) ante la participación femenina en la Carrera Panamericana.

¹⁸ Moreno, “La invención del cuerpo atlético”, 71.

¹⁹ Moreno, “La invención del cuerpo atlético”, 72.

²⁰ Hortensia Moreno, “La noción de ‘tecnologías de género’ como herramienta conceptual en el estudio del deporte”, *Revista punto género*, n.º 1 (2011): 49-50.

²¹ Moreno, “La noción de ‘tecnologías de género’”, 51.

²² Moreno, “La noción de ‘tecnologías de género’”, 51.

Metodología

El trabajo de investigación que estructura este texto se concentra principalmente en la reflexión teórica de elementos sociohistóricos que salen a la luz luego de una revisión de parte del periodismo deportivo escrito de la época. Esta tarea resultó especialmente difícil por la escasez de la cobertura periodística hecha a la participación de Jacqueline Evans durante las antiguas Carreras Panamericanas de entre 1950 y 1954. Sin embargo, fue posible recurrir a cinco periódicos de circulación nacional: *El Nacional*, *El Universal*, *Excélsior*, *ESTO* y *Novedades*. Los dos primeros considerados (y por lo tanto seleccionados como fuentes) como unos de los más importantes del país por su historia y cobertura. En tanto, los últimos dos periódicos mencionados, fueron elegidos parte de las fuentes por haber sido parte de la Cadena García Valseca, empresa de comunicación presidida por José García Valseca, que hizo de la organización y patrocinio de espectáculos deportivos (entre ellos, la Carrera Panamericana) una de sus fuentes de ingresos más importantes²³.

Por otra parte, cabe mencionar las dificultades derivadas de las limitaciones físicas causadas por la emergencia sanitaria por el COVID-19. Considerando lo anterior, este texto se apoya también de una revisión de fuentes secundarias que complementan el relato histórico de la participación de Jacqueline Evans en las ediciones de la Carrera Panamericana de los años cincuenta²⁴.

El análisis de estos documentos se plantea para cumplir con tres objetivos: identificar y analizar las construcciones de género enmarcadas en la práctica del automovilismo deportivo en México y que, se entiende, están en un permanente refuerzo a través de eventos como la Carrera Panamericana. Asimismo, los escritos periodísticos de los años 50 del siglo XX dan pie a analizar la feminización de la disciplina automovilística, así como de la percepción de la comunidad automovilística respecto de la participación femenina en competencias como la Carrera Panamericana.

Antes de continuar, cabe señalar la estructura de los siguientes párrafos: en primer lugar, se abordará la construcción de la dualidad cuerpo atlético-máquina competidora como un expositor del discurso modernizador, así como del género. Este elemento, a su vez, nos permitirá empezar a analizar la Carrera Panamericana como caso empírico. En segundo lugar, la reflexión profundizará en la participación de Jacqueline Evans en este evento, así como los discursos de género creados desde esta disciplina y que conforman un ordenamiento específico.

“La Era de la Máquina”

El contexto histórico en el que se enmarca la carrera deportiva de Jacqueline Evans (y que, según los registros, sólo se limitó a una competencia en Suiza y cuatro más en México), se caracteriza por el “milagro mexicano” y la instauración del Estado de bienestar. Ello a su vez tiene como antecedente al gobierno de Lázaro Cárdenas (1934-1940) y su Primer Plan Sexenal, que además logró la síntesis institucional de la Revolución Mexicana, enarbolando el nuevo nacionalismo mexicano y sumando a su movimiento político el apoyo de las masas y de los intelectuales²⁵. Por otra parte, las transformaciones más importantes de la economía radicaron en la sustitución del sector agrícola por el industrial²⁶, como base de toda la estructura; además apoyada en la apertura de la economía nacional a la inversión de capitales, estimulando el crecimiento de sus rendimientos mediante beneficios fiscales y también mediante la construcción de infraestructura e inversión en el sector

²³ Enrique Cordero y Torres, “Cadena García Valseca (1943-1968)”, en *El periodismo en México. 500 años de historia*, ed. Luis Reed Torres y María del Carmen Ruiz Castañeda (México: Edamex/Club Primera Plana, 1995): 320-37.

²⁴ Es importante aclarar que, en 1988, 34 años después de la última edición de la Carrera Panamericana, un grupo de promotores deportivos y empresarios, encabezados por Pedro Dávila y Eduardo León se encargaron de organizar nuevamente la Carrera Panamericana, restringiendo la participación a automóviles producidos entre las décadas de los años cuarenta y sesenta, y manteniendo rutas muy parecidas al recorrido hecho en los años cincuenta.

²⁵ Sergio De la Peña y Teresa Aguirre, *De la Revolución a la industrialización* (México: UNAM/Océano, 2004), 289-91.

²⁶ De la Peña y Aguirre, *De la revolución*, 332.

energético, de telecomunicaciones y transportes²⁷. A su vez, el crecimiento de la actividad turística y la venta de servicios en general contribuyó a la minimización de la actividad agrícola²⁸.

Durante este periodo, los gobiernos también estimularon la desmovilización política²⁹, consolidando la idea de que esta aparente estabilidad era inherente a la cultura política mexicana, otorgando legitimidad al régimen³⁰, y acentuando las prácticas corporativistas. Dentro de esta (nueva) constitución ideológica de la nación mexicana, el nacionalismo y el liberalismo encontraron su mayor expresión narrativa en el propio “milagro mexicano”, encarnándose también en las ascendientes clases medias, económicamente empoderadas y que a su vez se conformaron como pilares fundamentales para toda la sociedad³¹. En la cultura, el también conocido por la historiografía mexicana como Estado posrevolucionario, difundió una cultura de la modernidad, caracterizada principalmente por una actitud favorable a los cambios generados por la industrialización del país³². Todos estos elementos estructuraron un nuevo orden social fundado en ideas libertarias y nacionalistas, sincronizadas con un cúmulo de transformaciones políticas y económicas guiadas por el Estado, todo afianzado en una armonía estructural donde se desarrolló la acción colectiva al servicio de una clase dominante, a través de la promoción disimulada de sus intereses, haciéndolas pasar como el interés colectivo³³.

Así, el fortalecimiento de la política económica proteccionista del Estado mexicano, y los diálogos entre el gobierno y el grupo empresarial nacional logró una integración total de este último al proyecto de nación posrevolucionaria, estableciendo una relación simbiótica en la que la industria mexicana gozó de una política proteccionista³⁴. La acción del Estado mexicano, orientada a reducir los riesgos y aumentar artificialmente las tasas de ganancia permitió el crecimiento agresivo de la economía, a pesar de las fluctuaciones en la balanza de pagos generadas por las condiciones del mercado externo³⁵. En estas condiciones económicas, políticas y socioculturales, comenzó la expansión del uso del automóvil, necesario también para el desarrollo del automovilismo deportivo en México.

En 1950, el crecimiento de las redes de comunicaciones y transportes se convirtió en una de las prioridades del proyecto modernizador elaborado por el Estado mexicano³⁶. La Carrera Panamericana tiene su génesis en las obras de infraestructura que moldearon una parte de la narrativa de esta modernidad mexicana auspiciada por el Estado de bienestar, más concretamente en la construcción de la Carretera Panamericana. Este camino transcontinental se proyectó en 1936 como base del panamericanismo estadounidense³⁷. La fase del proyecto de la cual fue responsable el gobierno mexicano fue una de las primeras en concluirse, un hecho que se comunicó al público en general como una muestra del desarrollo económico, la voluntad política y el potencial que la

²⁷ De la Peña y Aguirre, *De la revolución*, 328-9.

²⁸ Enrique Cárdenas, “La economía mexicana en el dilatado siglo XX, 1929-2010”, en *Historia mínima de la economía mexicana 1519-2010*, coord. Sandra Kuntz (México: El Colegio de México, 2012), 248-9.

²⁹ Soledad Loaeza, “La sociedad mexicana en el siglo XX”, en *México a finales de siglo. Tomo I*, comp. José Joaquín Blanco y José Woldenberg (México, CONACULTA/Fondo de Cultura Económica, 1993), 119-20.

³⁰ Ricardo Pozas Horcasitas, *Los límites del presidencialismo en las sociedades complejas. México en los años sesenta* (México: Siglo XXI Editores/UNAM-Coordinación de Humanidades, 2014), 50-3.

³¹ Pozas, *Límites del presidencialismo*, 123.

³² Pozas, *Límites del presidencialismo*, 113.

³³ Carlos Tello, *La política económica en México 1970-1976* (México: Siglo XXI Editores, 1979), 31.

³⁴ Tello, *Política económica*, 32-4.

³⁵ Cárdenas, “La economía mexicana”, 253.

³⁶ Brian Freeman, “‘La carrera de la muerte’: Death, driving and rituals of modernization in 1950s Mexico”, *Studies in Latin American Culture* 29, (2011): 2.

³⁷ Víctor Manuel Gruel Sáñez, “La inauguración de la Carretera Panamericana. Turismo y estereotipos entre México y Estados Unidos”, *Estudios fronterizos* 18, n.º 36 (2017): 126-30.

sociedad mexicana había alcanzado en las últimas décadas, en suma, un hito en la integración del proyecto político y económico de la nación mexicana³⁸.

Dentro de esta narrativa, las élites económicas mexicanas, a través del Club Rhoda propusieron la celebración de una carrera automovilística que utilizara la nueva carretera, un evento que además sirvió como promoción de los logros de la presidencia de Miguel Alemán, quien fungió también como presidente honorario del comité organizador y promovió facilidades en las maniobras logísticas, beneficios aduanales y fiscales, así como una bolsa de premios en efectivo³⁹.

Así, el 5 de mayo de 1950 arrancó en Ciudad Juárez la primera edición de la Carrera Panamericana⁴⁰. Después de recorrer casi 3500 kilómetros cruzando algunas de las ciudades más importantes del país, el 10 de mayo, un pequeño contingente de automóviles llegó a la meta en Ciudad Cuauhtémoc, Chiapas⁴¹. Los ganadores fueron los estadounidenses Hersel McGriff y Ray Eliot, quienes completaron el recorrido en 27 horas y 34 minutos, recibiendo también un premio en efectivo de \$17,353 pesos⁴².

El éxito comercial de la Carrera Panamericana motivó a la Asociación Nacional Automovilística (ANA), liderada por Enrique Martín Moreno, Rómulo O'Farrill Jr., Antonio Cornejo y el general Ignacio Beteta, a organizar una segunda edición de la competencia en 1951. En esta nueva edición se modificó el reglamento para asegurar mayor equidad entre las máquinas competidoras, aumentaron la bolsa de premios y se registró el evento ante la Federación Internacional del Automóvil (FIA) para lograr respaldo institucional⁴³. Además, se cambió la orientación del recorrido para concluir la competencia en Ciudad Juárez y así facilitar el traslado de los participantes extranjeros, aprovechando la cercana infraestructura aeroportuaria de los Estados Unidos⁴⁴.

De esta manera, el 25 de noviembre de 1951 concluyó la segunda edición de la Carrera Panamericana, ganada por los italianos Piero Taruffi y Luigi Chinetti, quienes además redujeron seis horas el récord de los ganadores anteriores, deteniendo los cronómetros en 21 horas y 57 minutos⁴⁵.

Las ediciones 1952 y 1953 de la Carrera Panamericana continuaron con la tendencia de crecimiento en cuanto a pilotos participantes, así como de apoyos institucionales por parte del gobierno federal mexicano, que destinó personal de seguridad, exenciones aduanales y fiscales y un fondo de 300,000 pesos; en tanto, la FIA, incluyó a la competencia en el calendario de la temporada 1953 del Campeonato Mundial de Marcas⁴⁶.

Finalmente, en 1954 se celebró la última edición de la Carrera Panamericana, marcada, al igual que las anteriores, por múltiples incidentes de competidores, algunos de ellos mortales como los que se cobraron las vidas de Ford Robinson y Leopoldo Olvera⁴⁷. Dichos accidentes sumaron a las 27 víctimas mortales que contabilizó oficialmente la competencia⁴⁸, una suma escandalosa para la sociedad de la época, la cual logró convencer al gobierno del presidente Adolfo Ruiz Cortines de prohibir la celebración de carreras automovilísticas en los caminos federales a partir de 1955⁴⁹.

³⁸ José Alfredo Hernández Padilla, *Así fue... La Carrera Panamericana 1950-1954* (León: Multilibros, 2014), 23.

³⁹ Hernández, *Así fue... La Carrera Panamericana*, 24.

⁴⁰ Hernández, *Así fue... La Carrera Panamericana*, 24.

⁴¹ Hernández, *Así fue... La Carrera Panamericana*, 24-37.

⁴² Hernández, *Así fue... La Carrera Panamericana*, 37.

⁴³ Hernández, *Así fue... La Carrera Panamericana*, 77-80.

⁴⁴ Hernández, *Así fue... La Carrera Panamericana*, 78.

⁴⁵ Hernández, *Así fue... La Carrera Panamericana*, 126.

⁴⁶ Hernández, *Así fue... La Carrera Panamericana*, 189-90.

⁴⁷ Hernández, *Así fue... La Carrera Panamericana*, 290-1.

⁴⁸ Hernández, *Así fue... La Carrera Panamericana*, 363.

⁴⁹ Carlos Covarrubias, *El automovilismo deportivo en México, 1950-1960* (México: Editorial Memorias de El Buitre, 2015), 7-13.

La práctica del automovilismo deportivo implica en sí misma el reconocimiento de la dicotomía cuerpo atlético-máquina competidora. A su vez, esta dicotomía contiene espacios narrativos que otorgan características específicas a ambos elementos y que los configura como proyectos que establecen cánones de medición que tienden a desplazar a los otros cuerpos que no cumplen con ellos, imponiendo también un modelo de racionalidad específica que no admite otras posibilidades de solución en la realidad. El análisis de esta dicotomía da cuenta, por otra parte, de procesos de segregación que resaltan especialmente cuando se hace un análisis histórico de su desarrollo institucional.

El automovilismo de competición exhibe en sus formas un proyecto corporal propio de la modernidad, compuesto, como se ha dicho, por un cuerpo atlético y una máquina competidora de carácter protésico. En conjunto con otras actividades deportivas, mantiene una dimensión formadora (o pedagógica) de los cuerpos alineada con estatutos morales claros y exclusivos del proyecto modernizador.

Ya la dimensión protésica de la máquina competidora genera una desigualdad en tanto que no se exterioriza en todos los cuerpos⁵⁰, dadas las condiciones materiales de existencia en las que se desarrollan. A esto debe agregarse la segregación nacida de la existencia del cuerpo atlético, propuesto como la máxima expresión de las virtudes físicas, mentales y morales, denunciando la existencia de cuerpos incompletos, subdesarrollados, defectuosos y rechazables⁵¹. En última instancia, el cuerpo que compite en el automovilismo deportivo (distinto al que participa de otras disciplinas deportivas), es una expresión cultural institucionalizada que excluye⁵², pero también integra a través de procesos de identificación social⁵³:

“El perfeccionamiento cada vez mayor de las máquinas, que les permiten alcanzar espantosas velocidades, la destreza en aumento de los pilotos y los peligros que acechan en la ruta, ha convertido la Carrera Panamericana en exclusiva para hombres”⁵⁴.

El deporte, como otras actividades socioculturales, contribuye a una organización de carácter hegemónico de las relaciones sociales mediadas por el género. Éstos se estructuran a través de un equilibrio de poder, sobre el cual también descansan ideologías y valores que significan su interdependencia⁵⁵.

Es posible identificar en la actividad deportiva distintos procesos a través de los cuales contribuye al ordenamiento de las relaciones entre los géneros: 1) la creación de un campo de exclusividad masculina estrechamente vigilado, 2) la codificación e institucionalización de actividades y estilos diferenciados entre hombres y mujeres respecto a sus prácticas corporales para fomentar la masculinidad, 3) la producción de una serie de representaciones sociales del género enfocadas en la organización jerárquica de los géneros, mismos que estructura como extremos opuestos dentro de la dicotomía fuerza/debilidad⁵⁶. Cabe mencionar que estos mecanismos se activan principalmente cuando las mujeres cruzan las fronteras sociales impuestas para incursionar en el deporte, siendo objeto de juicios enfocados en su descalificación moral. En el caso de Evans, la prensa la descalifica y al mismo tiempo halaga su apariencia física:

⁵⁰ Stiegler, *La técnica y el tiempo*, 175-6.

⁵¹ Moreno, “La invención del cuerpo atlético”, 52.

⁵² Moreno, “La invención del cuerpo atlético”, 59.

⁵³ Moreno, “La invención del cuerpo atlético”, 70.

⁵⁴ ESTO, “Eso ya no es para señoras”, *ESTO*, 23 de noviembre de 1954, 11.

⁵⁵ Eric Dunning, “El deporte como coto masculino: Notas sobre las fuentes sociales de la identidad masculina y sus transformaciones”, en *Deporte y ocio en el proceso de civilización*, ed. Norbert Elias y Eric Dunning (México: Fondo de Cultura Económica, 1992), 325.

⁵⁶ Moreno, “La noción de ‘tecnologías de género’”, 50.

[Sobre Jacqueline Evans] “A veces parece ingenua, en ocasiones demasiado osada. Nadie puede precisar su pensamiento fijo, pero todos sienten una grata atracción hacia la personalidad de la intrépida corredora”⁵⁷.

El género, entendido como la representación de un cúmulo de efectos materiales de relaciones sociales⁵⁸, así como relaciones de clase⁵⁹, se convierte en una dimensión que determina todos los aspectos de la vida íntima de los seres humanos⁶⁰. A su vez, genera relaciones sociales que se encuentran inmersas dentro de un entramado de estructuras con las que también se encuentran interconectadas. De esta manera, la feminización de la sociedad, que en otras palabras podemos entender como la entrada de las mujeres a ámbitos y actividades socialmente designadas de forma exclusiva a los hombres, responde a procesos de cambio mucho más amplios⁶¹.

Estas transformaciones, por su parte, significan un rompimiento con los roles socialmente asignados a cada uno de los miembros de la dicotomía del género; al mismo tiempo, conllevan un cuestionamiento a la significación de la masculinidad y la femineidad, en tanto que están construidas como categorías universales, suplementarias y mutuamente excluyentes⁶². El sistema sexo/género, entonces, estructura una forma de ideología⁶³ que significa las relaciones sociales y que, como se ha mencionado, también cuenta con sólidos elementos de defensa ante el cambio, como las tecnologías de género. Por ello, los cambios sociales que están relacionados con la feminización de las sociedades resultan especialmente amenazadores para los hombres, dada la pérdida del poder y privilegios⁶⁴ que conlleva un reordenamiento de las construcciones sociales alrededor del género. De esta manera, los hombres echan mano de una serie de recursos de poder sobre las mujeres, posibilitando un estigma⁶⁵, que a su vez es reforzado por la propia narrativa de la actividad deportiva, generando un cúmulo de relaciones sociales que justifican la sistemática exclusión femenina.

“La inglesita”, Jacqueline Evans

Junto con H. R. Lammons y Andrea González, Jacqueline Evans fue una de las pocas mujeres que se inscribieron como competidoras en la I Carrera Panamericana en 1950; L. M. Warren y Marie F. Boone participaron como copilotas⁶⁶. Evans no contaba con mayor experiencia en el automovilismo deportivo, más allá de una carrera celebrada en Saint Moritz, Suiza, celebrada en 1946⁶⁷. Aún con ello, la también actriz se inscribió en la carrera utilizando recursos propios.

En la edición de 1951, figuró junto a Teresa Panini como las únicas mujeres en el contingente de competidores⁶⁸, pero de 1952 y hasta el final de la Carrera Panamericana en 1954, Evans fue la única mujer que participó de esta competencia automovilística⁶⁹; no obstante, otras mujeres intentaron competir, como el caso de Lucille Acevedo y Delia Borges. A pesar de ello, la prensa

⁵⁷ Excélsior, “Define Campeonato del Mundo”, *Excélsior*, 11 de noviembre de 1953, 21.

⁵⁸ Teresa de Lauretis, *Diferencias. Etapas de un camino a través del feminismo* (Madrid: Horas y horas, 2000), 35.

⁵⁹ De Lauretis, *Diferencias*, 38.

⁶⁰ De Lauretis, *Diferencias*, 36.

⁶¹ Michael Kimmel, “Men’s responses to feminism at the turn of the century”, *Gender & society* 1, n.º 3 (1987): 262.

⁶² De Lauretis, *Diferencias*, 38.

⁶³ De Lauretis, *Diferencias*, 42-3.

⁶⁴ Michael Kimmel, “Men’s responses to feminism”: 265-6.

⁶⁵ Olga Sabido Ramos, *El cuerpo como recurso de sentido en la construcción del extraño. Una perspectiva sociológica* (Madrid: Sequitur/Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Azcapotzalco, 2012), 109.

⁶⁶ José Alfredo Hernández Padilla, *Así fue...*, 395-98.

⁶⁷ Bayardi, “Cortos de la carrera”, *Novedades*, 4 de mayo de 1950, 8.

⁶⁸ Hernández, *Así fue... La Carrera Panamericana*, 401-04.

⁶⁹ Hernández, *Así fue... La Carrera Panamericana*, 407-25.

deportiva mexicana dedicó pocos espacios a sus participaciones. En una de las pocas sus pocas entrevistas publicadas, Evans dejó claro su compromiso nacionalista:

“Yo soy mexicana⁷⁰... y tuve el deseo de representar a las mujeres de México en este evento [la Carrera Panamericana], pues supe que no se había inscrito ninguna”⁷¹.

“Mi mayor ambición sería lograr el triunfo siempre pensando que en esta competencia llevaré la representación de las mujeres de México”⁷².

Los resultados de Jacqueline Evans en la Carrera Panamericana fueron más bien discretos. En 1950 participó con un Chrysler Windsor 1947⁷³, con el que finalizó en el lugar 45 de 47 finalistas, marcando un tiempo de 35 horas y 50 minutos, ocho horas y 16 minutos más que el ganador Hersel McGriff⁷⁴. Este resultado fue significado como una hazaña, tanto mecánica como humana, una narrativa que fue expresada incluso por la propia piloto:

“Estoy muy contenta. Soy la mujer más feliz. Me siento orgullosa de haber terminado la carrera, llegando a las diecisiete horas sin más contratiempos que tener los brazos tostados por el sol”⁷⁵.

En 1951 compitió en un Chrysler Saratoga, con Sergio Díaz como copiloto⁷⁶, pero no concluyó la competencia al estrellar su auto en la etapa que partió de la ciudad de Oaxaca⁷⁷. Al año siguiente, repitió su participación con el Chrysler Saratoga, esta vez corriendo en solitario⁷⁸ y finalizando en el lugar 37, de 39 competidores que concluyeron la prueba y marcando un tiempo total de 26 horas y 34 minutos para recorrer la distancia de casi 3500 kilómetros⁷⁹. Aquel fue su mejor resultado en todas sus participaciones dentro de la Carrera Panamericana.

En la edición de 1953 condujo un Porsche 356⁸⁰ de su propiedad personal⁸¹, auto que en su tiempo fue famoso por protagonizar múltiples accidentes mortales a figuras del automovilismo internacional⁸². En la última Carrera Panamericana de 1954, utilizó un Porsche 356 SL⁸³.

Probablemente las actuaciones de Jacqueline Evans en la Carrera Panamericana fueron la excusa perfecta para el periodismo deportivo de la época (al final, otro elemento constitutivo del deporte como tecnología de género) para que emprendieran campañas de críticas negativas en contra de la participación de la anglo mexicana, y de las mujeres en general, dentro del automovilismo deportivo. Por otra parte, la presencia de Jacqueline Evans en un evento como la Carrera Panamericana no podía pasar desapercibido de ninguna manera, pues su cuerpo contrastaba con el ideal de cuerpo y mente (necesariamente masculinos) marcado por la actividad automovilística. Dicha diferencia era remarcada de forma negativa por los periodistas en repetidas ocasiones:

“¿Qué tienen que hacer las mujeres en la Panamericana? Amigo nuestro, hay un dicho español aplicable a este caso: Exactamente lo mismo que un perro en una conferencia filosófica. La

⁷⁰ Cabe aclarar que Jacqueline Evans era inglesa de nacimiento, pero luego naturalizada mexicana gracias a su matrimonio con el torero mexicano Fernando López.

⁷¹ Carmen Báez, “Desbordamiento de alegría y de mexicanidad”, *El Nacional*, 8 de mayo de 1950, 5.

⁷² Bayardi, “Cortos de la carrera”, 8.

⁷³ Covarrubias, *El automovilismo deportivo*, 24.

⁷⁴ Hernández, *Así fue... La Carrera Panamericana*, 431-32.

⁷⁵ El Nacional, “El Oldsmobile 52, Modelo 50, ganó el primer premio”, *El Nacional*, 11 de mayo de 1950, 5.

⁷⁶ Covarrubias, *El automovilismo deportivo*, 42.

⁷⁷ Daryl Murphy, *Carrera Panamericana: History of the Mexican Road Race, 1950-54* (iUniverse: Lincoln, 2008), 33.

⁷⁸ Covarrubias, *El automovilismo deportivo*, 63.

⁷⁹ Hernández, *Así fue... La Carrera Panamericana*, 440.

⁸⁰ Covarrubias, *El automovilismo deportivo*, 94.

⁸¹ Murphy, *Carrera Panamericana*, 75.

⁸² Jean François Bouzanquet, *Fast ladies: Female racing drivers 1888 to 1970* (Dorchester: Veloce Publishing Ltd, 2009), 116.

⁸³ Covarrubias, *El automovilismo deportivo*, 156.

Panamericana es cosa de hombres, lo cual no obsta para que en un autódromo se permita a una señorita, manejando un Topolino⁸⁴, que participe en la competencia. Pero de ahí a la Pana ¡ni hablar! Ojalá que las Jacquelines, las Delias⁸⁵ y otras señoras, se convenzan de una vez por todas, que no tienen nada qué hacer en este tipo de evento”. [sic]⁸⁶.

Puede observarse en los escritos periodísticos de la época que al hablar de ella, irremediamente se contrastan los atributos masculinos del automovilismo deportivo con aquellos que se identifican como femeninos, acentuados en ella debido a su profesión como actriz:

“Sigue Jacqueline Evans poniendo la delicada nota de fina belleza en la gran justa deportiva. A su paso levanta una estela de admiración por la fuerza de carácter que implica su exquisita femineidad en la lucha con los peligros que ofrece la interminable cinta de asfalto de la carretera al zigzaguear por las montañas mexicanas”⁸⁷.

Así, el automovilismo deportivo como tecnología de género contiene a su vez representaciones y acciones que producen sujetos que caen clasificados en una (obligada) dicotomía definida por una complementariedad supuestamente natural⁸⁸. Esto se ve reforzado continuamente a través de conductas mediadas por el habitus de la comunidad⁸⁹ (automovilística) deportiva, transformando su arbitrariedad en naturalidad⁹⁰.

El deporte ensalza a un cuerpo atlético mayormente identificado de atributos que a la par se revisten de una segunda identidad que los marca como exclusivos de la masculinidad⁹¹, algo que a su vez contribuyó a la proliferación de expresiones simbólicas del machismo⁹², reforzadas también por las múltiples intersecciones que tiene la actividad deportiva con otros aspectos de la vida en sociedad. Así, la prensa no puede evitar la excepcionalidad que significaba un cuerpo femenino en competencia directa con cuerpos masculinos en actividades “naturalmente” masculinas:

“Ahora [Jacqueline Evans] afrontará la gran aventura de lanzarse como una flecha por la carretera disputando la victoria a hombres avezados en el manejo del volante”⁹³.

“Jacqueline Evans consumó la hazaña de realizar el recorrido desde Tuxtla Gutiérrez a Ciudad Juárez sin copiloto. Hazaña decimos por tratarse de una dama, la única que tomó parte en la competencia”⁹⁴.

Sin embargo, la racionalización del cuerpo hecha por el deporte aún contiene la posibilidad de existencia de los cuerpos femenino. En su calidad de tecnología de género, el deporte está estructuralmente facultado para reaccionar ante lo que se percibe como una amenaza al orden establecido, por lo que se ponen en funcionamiento herramientas y estructuras de la propia configuración deportiva ya sea para masculinizar u obstaculizar el avance de los cuerpos extraños (mayormente femeninos).

Jacqueline Evans fue objetivo de los ataques de la prensa deportiva que cubrió los acontecimientos de la Carrera Panamericana. Fue la única participante que fue juzgada

⁸⁴ Hace referencia al Fiat 500 A, apodado Topolino (“ratoncito”, en italiano), un auto de pequeñas dimensiones, que alcanzaba una velocidad máxima de 70 kilómetros por hora, de tamaño pequeño y diseñado para la movilidad en las ciudades.

⁸⁵ Se refiere a Delia Borges, corredora argentina que intentó inscribirse a la Carrera Panamericana de 1954, sin éxito debido a la falta de recursos económicos.

⁸⁶ Héctor Cárdenas, “Respuestas azules”, *Esto*, 26 de noviembre de 1954, 6-7.

⁸⁷ Bayardi, “Cortos de la carrera”, *Novedades*, 10 de mayo de 1950, 1.

⁸⁸ Moreno, “La noción de ‘tecnologías de género’”, 51.

⁸⁹ Moreno, “La noción de ‘tecnologías de género’”, 50.

⁹⁰ Moreno, “La noción de ‘tecnologías de género’”, 51.

⁹¹ Moreno, “La noción de ‘tecnologías de género’”, 58-9

⁹² Dunning, “El deporte como coto masculino”, 331.

⁹³ Bayardi, “Cortos de la carrera”, *Novedades*, 4 de mayo de 1950, 8.

⁹⁴ Héctor Cárdenas, “Karl Kling, el vencedor”, *ESTO*, 24 de noviembre de 1952, 8.

negativamente por sus resultados deportivos, una clara muestra de la acción de las tecnologías de género dentro del campo de la comunicación:

“A final de cuentas, sólo Jacqueline empezó la carrera, si puede dársele ese calificativo a los escasos kilómetros que tripuló su Porsche antes de reventarlo. Con todo el respeto que nos merece esta dama, nos alegramos que Jacqueline no haya pasado siquiera el primer trago de la dura prueba... Las mujeres son buenas para muchas otras cosas”. [sic]⁹⁵.

Es en este punto en el que lo femenino, que podríamos considerar como contraposición de lo masculino en los términos en los que se estructura la propia sociedad que los genera, se reviste en el deporte como un cuerpo extraño, deshumanizado. Aquí entran figuras como Jacqueline Evans, quienes no pueden masculinizar su imagen exterior por la propia estructura de la práctica automovilística, dejando como única posibilidad su conversión como extraña.

Es así como las mujeres deportistas se convierten (dentro del campo deportivo) en extrañas, significadas como inferiores, atrapadas en relaciones de interdependencia marcadas por un balance de poder que las perjudica directamente al reforzar a través de la repetición en los procesos comunicativos, los estigmas puestos sobre ellas.

Pero ¿qué es una extraña? La socióloga Olga Sabido desarrolla esta sugerente figura para poder nombrar formas de relaciones humanas invisibilizadas por las estructuras sociales. De esta manera, se puede concebir a las y los extraños como una forma de interacción anclada en un cuerpo⁹⁶ inmerso en una relación de reciprocidad asimétrica⁹⁷, y cuya interacción está marcada por una desigualdad en la balanza de poder que a su vez margina y degrada a las extrañas⁹⁸. Por otra parte, la existencia de la extraña afirma discursivamente la superioridad de su contraparte, hegemónica⁹⁹.

Todo lo anterior genera un proceso de naturalización, justificación y validación de la inferioridad y exclusión del otro¹⁰⁰, explícitamente expresado en los procesos de comunicación. A pesar de su récord en participaciones, Jacqueline Evans termina siendo excluida de la escena automovilística mexicana, pues no vuelve a participar de ninguna competencia luego de la última Carrera Panamericana celebrada en 1954. Una frase atribuida a ella da cuenta de la exclusión que sufre, y el confinamiento al que es condenado su espíritu por los instrumentos inquisidores del orden de género: “Para capturar el triunfo en la Panamericana, hay que correr. Para capturar marido, hay que dejar de correr”¹⁰¹.

Conclusiones

El siglo XX ha sido testigo de un cúmulo de transformaciones estructurales que, entre otras cosas, han contribuido a una reorganización de las sociedades, permitiendo a las mujeres su incursión en numerosas actividades típicamente asociadas con la masculinidad. A su vez, este proceso de feminización de la sociedad ha desencadenado por su parte una crisis de la masculinidad, misma que vuelve visible una serie de mecanismos de resistencia cultural, así como relaciones sociales caracterizadas por la desigualdad y la violencia.

Ahora bien, cada uno de estos mecanismos de resistencia puede analizarse como parte de un sistema social que ordena las interacciones de los cuerpos humanos a través de dicotomías que naturalizan las desigualdades y violencias propias de su orden material. Como estructuras racionales construidas alrededor de las nociones socializadas del sexo, estas tecnologías del género aparecen en todos y cada uno de los rincones de la sociedad, contribuyendo al ordenamiento de género, pero

⁹⁵ ESTO, “Eso ya no es para señoras”, 11.

⁹⁶ Sabido, *El cuerpo como recurso*, 177.

⁹⁷ Sabido, *El cuerpo como recurso*, 179.

⁹⁸ Sabido, *El cuerpo como recurso*, 180-1.

⁹⁹ Sabido, *El cuerpo como recurso*, 181.

¹⁰⁰ Sabido, *El cuerpo como recurso*, 115.

¹⁰¹ Mofle, “Mofle”, *ESTO*, 23 de noviembre de 1954, 4.

también generando los bastiones de resistencia que responden a la aparición de las mujeres en las arenas públicas y privadas. Cada una de ellas cuenta con mecanismos particularizados, pero que comparten fines comunes: la marginación o exclusión de todos aquellos cuerpos (mayormente femeninos) que intentan entrar y mezclarse con los cuerpos masculinos en actividades reservadas para éstos. La naturalidad que imprimen a estos procesos de exclusión a través de sus mecanismos ideológicos esconde las tragedias individuales y colectivas que derivan de esta marginación sistemática.

Quizá el deporte sea una de las tecnologías de género más poderosas de las sociedades occidentales. A través del ordenamiento moral del cuerpo se normaliza la exclusión no sólo de cuerpos deficitarios, sino también de todos aquellos que no encajan con el patrón hegemónico de la masculinidad. Pero la actividad deportiva, en tanto que también contiene una dimensión histórica, se transforma y complejiza. A partir de su tecnologización, el cuerpo atlético adquiere una dimensión prostética, incorporando dentro de su ordenamiento a la máquina competidora, fortaleciendo la búsqueda interminable del perfeccionamiento.

Este proceso también fortalece la marginación promovida por los cánones morales dictados por la actividad deportiva. En conjunto con los mecanismos de comunicación e ideología de las tecnologías de género, las narrativas deportivas crean estigmas aplicados a todos los cuerpos que no cumplen con los dictámenes que arbitrariamente ordenan a la actividad deportiva. Así, los cuerpos extraños señalan, degradan y marginan a sus portadores, integrándolos, aunque sea de manera caótica, en el ordenamiento moral del cuerpo propuesto por el deporte.

La articulación de los conceptos descritos a lo largo del presente texto da pie a la reflexión sobre el caso de Jacqueline Evans dentro del automovilismo deportivo mexicano. Aunque su figura ha sido recuperada en los escritos conmemorativos generados luego de la última edición de la Carrera Panamericana, éstos se limitan a convertirla en un dato estadístico, vacío de significado; más aún, invisibilizan la exclusión sufrida por el aparato comunicativo que se desarrolló alrededor de esta competición, enfocado en la neutralización de la amenaza que significaba para el orden masculino dentro del automovilismo deportivo. De esta manera, y en conjunto con el análisis histórico, es posible pensar en la recuperación de la memoria de una extraña dentro de las competiciones automovilísticas en el México de los años cincuenta del siglo XX.

Referencias

- Archetti, Eduardo. *El potrero, la pista y el ring. Las patrias del deporte argentino*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2001.
- Avendaño, Alejandro. “‘A ver quién llega primero...’ Automovilismo deportivo y transformaciones de la sociedad mexicana entre 1950 y 1970”. Tesis de maestría, Universidad Nacional Autónoma de México, 2019.
- Avendaño, Alejandro. “La Carrera Panamericana y la transformación de la sociedad mexicana en la década de los años cincuenta”. En *El fenómeno deportivo en México, 1875-1968. Ensayos sobre su historia social, cultural y política*, coordinado por María José Garrido Asperó y Regina Hernández Franyutti, 193-221. Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2021.
- Báez, Carmen. “Desbordamiento de alegría y de mexicanidad”, *El Nacional*, 8 de mayo de 1950.
- Bayardi. “Cortos de la carrera”, *Novedades*, 4 de mayo de 1950.
- Bayardi. “Cortos de la carrera”, *Novedades*, 10 de mayo de 1950.
- Bouzanquet, Jean François. *Fast ladies: Female racing drivers 1888 to 1970*. Dorchester: Veloce Publishing Ltd., 2009.
- Cárdenas, Enrique. “La economía mexicana en el dilatado siglo XX, 1929-2010”. En *Historia mínima de la economía mexicana 1519-2010*, coordinado por Sandra Kuntz, 232-302. México: El Colegio de México, 2012.
- Cárdenas, Héctor. “Karl Kling, el vencedor”, *ESTO*, 24 de noviembre de 1952.
- Cárdenas, Héctor. “Respuestas Azules”, *ESTO*, 26 de noviembre de 1954.
- Cordero y Torres, Enrique. “Cadena García Valseca (1943-1968)”. En *El periodismo en México. 500 años de historia*, editado por Luis Reed Torres y María del Carmen Ruiz Castañeda, 309-56. México: Edamex/ Club Primera Plana, 1995.

- Covarrubias, Carlos. *El automovilismo deportivo en México, 1950-1960*. México: Editorial Memorias de El Buitre, 2015.
- De la Peña, Sergio y Teresa Aguirre. *De la Revolución a la industrialización*. México: UNAM/Océano, 2004.
- De Lauretis, Teresa. *Diferencias. Etapas de un camino a través del feminismo*. Madrid: Horas y horas, 2000.
- Dunning, Eric. “El deporte como coto masculino: Notas sobre las fuentes sociales de la identidad masculina y sus transformaciones”. En *Deporte y ocio en el proceso de civilización*, editado por Norbert Elias y Eric Dunning, 323-42. México: Fondo de Cultura Económica, 1992.
- ESTO. “Eso ya no es para señoras”. *ESTO*, 23 de noviembre de 1954.
- El Nacional. “El Oldsmobile 52, modelo 1950, ganó el primer premio”. *El Nacional*, 11 de mayo de 1950.
- Excélsior. “Define Campeonato del Mundo”. *Excélsior*, 11 de noviembre de 1953.
- Freeman, Brian. “La carrera de la muerte’: death, driving and rituals of modernization in 1950s Mexico”. *Studies in Latin American Culture* 29, (2011): 2-23.
- Gruel Sánchez, Víctor Manuel. “La inauguración de la Carretera Panamericana. Turismo y estereotipos entre México y Estados Unidos”. *Estudios fronterizos* 18, n.º 36 (2017): 126-50.
- Hernández Padilla, José Alfredo. *Así fue... La Carrera Panamericana 1950-1954*. León: Multilibros, 2014.
- Kimmel, Michael. “Men’s responses to feminism at the turn of the century”. *Gender and Society* 1, n.º 3 (1987): 261-83.
- Loeza, Soledad. “La sociedad mexicana en el siglo XX”. En *México a finales de siglo. Tomo I*, compilado por José Joaquín Blanco y José Woldenberg, 108-29. México: CONACULTA/Fondo de Cultura Económica, 1993.
- Messner, Michael. “When bodies are weapons: masculinity and violence in sport”. *International Review for the Sociology of Sport* 25, n.º 3 (1990): 203-20.
- Mofle. “Mofle”. *ESTO*, 23 de noviembre de 1954.
- Moreno, Hortensia. “El boxeo como tecnología de la masculinidad”. *La Ventana*, n.º 33 (2011): 152-96.
- Moreno, Hortensia. “La invención del cuerpo atlético”. *Revista de Antropología Iberoamericana* 8, n.º 1 (2013): 49-81. <https://doi.org/10.11156/aibr.080103>.
- Moreno, Hortensia. “La noción de ‘tecnologías de género’ como herramienta conceptual en el estudio del deporte”. *Revista Punto Género*, n.º 1 (2011): 41-62.
- Murphy, Daryl. *Carrera Panamericana: History of the Mexican Road Race, 1950-54*. Lincoln: iUniverse, 2008.
- Pozas Horcasitas, Ricardo. *Los límites del presidencialismo en las sociedades complejas. México en los años sesenta*. México: Siglo XXI Editores/UNAM-Coordinación de Humanidades, 2014.
- Sabido Ramos, Olga. *El cuerpo como recurso de sentido en la construcción del extraño. Una perspectiva sociológica*. Madrid: Sequitur/Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Azcapotzalco, 2012.
- Stiegler, Bernard. *La técnica y el tiempo. Tomo I. El pecado de Epimeteo*. Hondarribia: Hiru, 2003.
- Tello, Carlos. *La política económica en México 1970-1976*. México: Siglo XXI Editores, 1979.

ORCID

Alejandro AVENDAÑO  <https://orcid.org/0000-0002-9507-5536>