

**DEPORTE, MODERNIDAD Y DESARROLLO. EL IMPACTO DEL AUTOMOVILISMO
DEPORTIVO EN MÉXICO**

SPORT, MODERNITY AND DEVELOPMENT. MOTORSPORTS' IMPACT IN MEXICO

Hugo Alejandro Avendaño Santoyo

(sugus@comunidad.unam.mx)

*Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México
(México)*

Fecha envío: 16/06/2016

Fecha aceptación: 12/09/2016

Resumen: El presente artículo tiene como principal propósito describir las líneas generales del surgimiento y desarrollo del automovilismo deportivo en México. Además de la recuperación narrativa de los hechos deportivos más sobresalientes, que sin duda tienen un impacto a destacar en la institucionalización de la actividad automovilística mexicana, se hace un análisis simultáneo donde se exploran las condiciones sociales, económicas y políticas del país que ayudan a comprender el porqué de la existencia de una tradición automovilística mexicana y sus características más prominentes y entre las cuales podemos destacar la intermitencia en la práctica deportiva, derivada de una sociedad donde el conflicto parece siempre presente. El estudio inicia con la llegada del automóvil al país durante los inicios del siglo XX, promovido por las aspiraciones modernizadoras de la administración de Porfirio Díaz; para culminar en las primeras décadas del siglo XXI, marcado por otro importante impulso modernizador, en esta ocasión patrocinado por las necesidades de la iniciativa privada. Las conclusiones nos permiten entender al deporte mexicano, por lo menos hasta la década de los 70, como producto y productor de fuertes procesos de modernización e integración de la sociedad, para después perder su lugar frente a otras disciplinas deportivas, quizás en parte por ser incompatible con el ideario de equidad social, bandera característica de los gobiernos desarrollistas posrevolucionarios. Asimismo, hoy en día podemos ver un tímido resurgir del México deportivo, esta vez matizado por un afán de demostrar al interior y al exterior los resultados de las tan cuestionadas políticas económicas de los últimos 30 años.

Palabras clave: Deporte motor, automóvil, historia de México, modernización, industrialización.

Abstract: This article has as main purpose to describe the emergence and development of motorsports in Mexico. In addition to the narration of the outstanding sports event, that definitively have an important impact in the institutionalization of the Mexican automotive activity, we make a simultaneous analysis where we explore social, economic and political conditions that helps to understand the reasons for the existence of a Mexican automotive tradition and it's characteristics, where we can highlight the intermittent sport practice, derived from a society where the conflict seems ever present. The study begins with the advent of the automobile in the country during the early 20th Century, and promoted by the modernizing aspirations of the Porfirio Diaz' administration; culminating in the first decades of the 21st Century, marked by another important modernization impulse, in this time sponsored by the needs of the private sector. The conclusions allows us to understand the Mexican sport, at least until the 70s, as a product and a producer of strong modernization and social integration processes, then losing his seat to other sports, perhaps in part because for be incompatible with the ideals of social equity, a postrevolucionary governments' value. Furthermore, today we can see a timid resurgence of sports in Mexico, this time tinged by a desire to show, inside and outside, the results of the questionable economic policies of the last 30 years.

Keywords: Motorsport, automobile, Mexico history, modernization, industrialization.

1. Introducción

El presente texto se deriva de una investigación más amplia sobre la afición al automovilismo deportivo en México y el desarrollo de esta disciplina deportiva en el país. Dicha investigación tiene como propósito realizar una caracterización sociológica de la afición mexicana al automovilismo deportivo, a través del reconocimiento y exploración de los factores macro y micro sociológicos, que históricamente posibilitaron su configuración. La investigación histórica, parte importante del proceso de investigación, es retomada y ampliada en las siguientes líneas, explorando ahora como hipótesis de trabajo a la actividad automovilística como uno de los factores que influyeron en el proceso de modernización del país durante el siglo XX.

El estudio entrelaza la historia política, económica y social del país con la crónica del deporte del motor, explorando las dinámicas presentes en las dimensiones mencionadas y vinculándolas mediante las transformaciones nacidas de los procesos de industrialización, modernización y democratización mexicanos. Así, el texto se compone de tres apartados. El primero de ellos pretende servir como un antecedente general, que explora la historia del automóvil y el automovilismo deportivo a nivel internacional, y en el que se incluye un análisis de los procesos que lo llevaron a su consolidación institucional nivel global.

Dentro del segundo apartado, la atención se centra en la historia del automovilismo deportivo en México. Si bien la actividad automovilística mexicana, tanto en la industria como en el deporte, sólo empieza a adquirir mayor visibilidad hasta iniciar la segunda mitad del siglo XX, es muy importante reconocer sus primeros intentos de expansión que tuvieron cuna en la ideología modernizadora porfirista de principios de siglo, complejizando el recuento histórico de los hechos, pues se convierte en una revisión de poco más de 100 años de historia mexicana.

Metodológicamente, la revisión de un período temporal tan extenso requiere de su división en periodos más cortos, para facilitar el análisis, la comprensión y la explicación de los procesos que en ellos se puede dar cuenta. Por ello, se han propuesto 5 periodos, cuya delimitación obedece a las particularidades en cada uno de ellos. Así, en el primer periodo cubre los primeros 50 años del siglo XX, se puede observar un impulso modernizador interrumpido por la guerra civil y que después es reformado bajo nuevos ideales inspirados en el nacionalismo y la búsqueda de la paz y el orden negados desde la Independencia, tratando de acercar al país rápidamente al grupo de las naciones más poderosas.

Impulsados por ese espíritu modernizador, el segundo periodo propuesto, que abarca el tiempo entre 1950 y 1970, es testigo de las demostraciones del potencial económico mexicano, principalmente reflejado en la organización de la Carrera Panamericana, la construcción del entonces llamado Autódromo de la Ciudad de México¹ y la celebración del Primer Gran Premio de México de Fórmula 1², algunos de los primeros hitos del automovilismo deportivo mexicano, así como del deporte nacional.

Los vientos a favor menguarían conforme transcurría la década de los 70 con el agotamiento del Estado de bienestar, el mal manejo de la crisis económica surgida de las transformaciones en la política económica internacional y la imposibilidad del país para consolidarse como parte de los países líderes en el mundo. Una crisis política y social surgida de las carencias del presidencialismo mexicano y cuyo momento más simbólico es la matanza de estudiantes en Tlatelolco en 1968, contribuiría a una depresión generalizada de la sociedad; la escena automovilística no sería ajena, pues además del ambiente negativo se sufría la pérdida del Gran Premio de México debido a una serie de incidentes propiciados por faltas en la organización.

En el cuarto periodo, que aborda la década de los años ochenta, se observan los estragos de la crisis económica generalizada, que cedió ligeramente gracias a la presencia de las bonanzas petroleras. Paradójicamente, el deporte motor mexicano tendría algunos

¹ Llamado así desde su inauguración en 1959 y hasta la muerte de Ricardo Rodríguez en 1962, cuando se le renombró como "Autódromo Ricardo Rodríguez". Después del fallecimiento de Pedro Rodríguez, en 1971, adquirió su nombre oficial definitivo: "Autódromo de los Hermanos Pedro y Ricardo Rodríguez".

² "Gran Premio", nombre utilizado desde los inicios del deporte motor y que designa a una carrera como la máxima exhibición de las habilidades de un piloto. A partir de la creación del Campeonato Mundial de Fórmula 1, en 1950, todas las carreras que lo componen utilizan esta denominación.

destellos gracias a una fugaz visita de CART, la mayor categoría de autos tipo fórmula en Estados Unidos en ese momento³ y el regreso del Gran Premio De México.

La investigación finaliza en el periodo comprendido entre 1990 y 2015, momento marcado por nuevas crisis económicas, una caótica transición al neoliberalismo, la democratización del país opacada por el surgimiento de una partidocracia alejada de la sociedad y la integración de la misma a una comunidad global conectada a través de por Internet. El automovilismo mexicano también se ha transformado; superviviente de las crisis económicas y la desaparición de ídolos deportivos comparables a los Hermanos Rodríguez, ahora el deporte motor ha logrado cierta estabilidad gracias al desarrollo de figuras deportivas de talla internacional que mantienen la presencia de la actividad en los medios de comunicación y en la mente de aficionados y patrocinadores.

El texto cierra en su tercer apartado con una serie de reflexiones surgidas del análisis desplegado. De entre ellas, se puede adelantar el crecimiento en la importancia del automovilismo en la vida y transformación del país durante los últimos 100 años. El fortalecimiento de la industria automotriz, así como de la diversificación de los ingresos nacionales a raíz de la despetrolización de la economía, un proceso de democratización que surge desde la ciudadanía, así como la recuperación de la tradición automovilística mexicana, reflejada en la cada vez mayor actividad en las pistas y la mayor presencia en el imaginario de los mexicanos.

2. El automovilismo deportivo internacional

La historia del automóvil está íntimamente ligada con la del automovilismo deportivo. Al mismo tiempo, ambos relatos son, en buena medida, parte fundamental de la historia de la sociedad occidental del siglo XX, por lo que revisar estos acontecimientos siempre dará nuevas luces para comprender a las sociedades actuales.

El nacimiento del automóvil trajo consigo un sinnúmero de revoluciones en prácticamente todos los aspectos de la vida y la sociedad humanas. A partir de su aparición, el automóvil se volvió clave en muchos de los acontecimientos históricos posteriores. El proceso de perfeccionamiento de la tecnología automotriz, así como el uso deportivo del automóvil se convirtieron en reflejo y promoción del espíritu de competencia del modelo capitalista, impregnándose a su vez en el desarrollo cultural de la sociedad occidental. Al mismo tiempo, aspectos como la transformación espacial de los centros de población, la mayor y más barata conexión intercontinental terrestre y la contribución a la contaminación del planeta son otras importantes huellas de los más de 100 años de actividades automovilísticas en el mundo.

³ Surgida en 1979, por iniciativa del piloto norteamericano Dan Gurney. Derivado de un conflicto entre sus propietarios, coexistió con Indy Racing League desde 1996 y hasta la extinción del campeonato en 2007. También conocida como ChampCar, pues desde 2003 y hasta su desaparición utilizó este nombre, producto de una reorganización administrativa.

2.1 Historia del automóvil

Impulsados por la Revolución Industrial, y financiados por los aristócratas y su gusto por presentar en sus cortes los últimos avances tecnológicos del momento, los ingenieros europeos emprendieron entre estos años una carrera por crear y perfeccionar un sinfín de maquinarias pensadas para facilitar la vida diaria y de entre las cuales, las máquinas automáticas siempre tuvieron un lugar privilegiado en el gusto de los asistentes.

Además de cuestiones ornamentales, una de las temáticas más socorridas en los diseñadores de autómatas fue el transporte, por lo que las investigaciones rápidamente se concentraron en liberar a los vehículos de las limitaciones de la fuerza animal. En los consiguientes años, fuentes energéticas, como el viento, la dinamita, la electricidad, el vapor y la gasolina empezaron a ser utilizadas, siendo las dos últimas las más exitosas en Estados Unidos y Europa, respectivamente.

Los mayores pasos se dieron hasta el siglo XIX, primero con la aparición del motor a gas, y su descendiente: el motor a gasolina, desarrollado por Etienne Lenoir, Alphonse Beau y Nicolaus Otto, entre otros. Posteriormente, la aparición del primer coche a gasolina en 1885, de la mano de Karl Benz, Gottlieb Daimler y Wilhelm Maybach marcaría el inicio de una nueva etapa en el proceso de industrialización del mundo.

Las clases altas fueron las primeras promotoras en el uso del automóvil, debido principalmente a los altos costos de mantenimiento que exigían estas máquinas. La creciente popularidad, las mejoras en relación al rendimiento y la seguridad introducidas año con año por los fabricantes, la reducción de costos de producción y precios de venta, con el consecuente crecimiento del mercado inició un proceso de transformación espacial de los centro de población cuyo eje principal era la circulación de los automóviles, herramientas cada vez más eficientes e indispensables para el crecimiento de las sociedades industriales.

Sin duda, la masificación del automóvil no hubiera sido posible sin los avances tecnológicos que permitieron su perfeccionamiento. A su vez, dichas innovaciones fueron en gran medida producto de la competencia deportiva entre los todavía pequeños fabricantes de toda Europa, quienes, en el afán de demostrar el potencial del nuevo medio de transporte, empezaron a organizar carreras de enormes distancias, normalmente comprendidas entre dos o más ciudades donde se ponía a prueba la fortaleza de pilotos y máquinas.

De esta manera, el 22 de julio de 1894 se organizó la “Competición de Carruajes sin Caballos”, organizada por el diario francés “Le Petit Journal”. Dicho evento, del cual tomaron parte vehículos a gasolina y vapor y cuya lista de participantes se redujo de poco más de una centena hasta 21 competidores después de una serie de eventos clasificatorios, tuvo como ganador a un vehículo de vapor construido por el Marqués de

Dion, que recorrió la distancia pactada de 128 kilómetros en un promedio de velocidad de 20 km/h, en un lapso de 7 horas. El éxito del evento había encendido la chispa de una actividad que cambiaría por completo el desarrollo de la humanidad.

Desarrollo del automovilismo deportivo internacional

Pronto, las competiciones automovilísticas se hicieron más frecuentes, y la variedad de competidores más extensa. Sus reglamentos se volvieron más complejos y los obstáculos también se hicieron más difíciles. Algunas de las pruebas más importantes celebradas durante los primeros años del automovilismo deportivo fueron la París-Bourdeos-París de 1895, la París-Marsella-París de 1896, la París-Amsterdam de 1898 y la París-Viena de 1902.

Los resultados de estos laboratorios deportivos pronto se harían palpables en las velocidades máximas alcanzadas por los vehículos protagonistas. Los 24,48 km/h del Panhard cuatro CV serían superados pronto por un Panhard & Levasser y sus 45,55 km/h. Camille Jenatzy en un Jeantaud eléctrico rompería la barrera de los 100 km/h en 1899 para ser superado en 1902 por Leon Serpollet en un vehículo a vapor que alcanzó 120 km/h y posteriormente por un auto Gordon-Brilli y su velocidad máxima de 136 km/h.

Pronto la expansión del deporte motor daría lugar al nacimiento de organizaciones encargadas de la celebración de estas competiciones, unificándolas en campeonatos mediante reglamentos técnicos y deportivos. La Copa Gordon Bennet, celebrada en Europa Occidental, y la Copa Vanderbilt que encontraba su sede en Estados Unidos, se colocaban como los primeros y más importantes cuerpos de competición automovilística reglamentada y colocarían a ambas regiones de aquí en adelante como los principales escenarios automovilísticos en el mundo.

Siguiendo una constante en la historia de casi todas las disciplinas deportivas del mundo, el automovilismo, ahora organizado en decenas de organizaciones regionales y nacionales, encontraría su consolidación institucional a través de la creación de la Federación Internacional del Automóvil (FIA) en 1904. El principal objetivo de FIA: promover el desarrollo del deporte motor y la organización de campeonatos de carácter internacional, así como, en los últimos años, la promoción de la educación vial y de tecnologías automotrices más ecológicas. Al mismo tiempo, el deporte motor estadounidense mantendría su oposición respecto al Viejo Continente y consolidaría sus propias instituciones encargadas de la organización y promoción del automovilismo, teniendo en la Asociación Automovilística Estadounidense (AAA, por sus siglas en inglés), su más importante referente histórico.

El nacimiento de estas instituciones permitió la consolidación de la actividad automovilística en todo el mundo. La organización de los eventos se perfeccionó y los

cuerpos normativos establecieron parámetros comunes que lograron la expansión del automovilismo deportivo en gran parte del mundo.

Al mismo tiempo, el crecimiento de la industria automotriz en Europa y Estados Unidos, apoyado por el crecimiento de las redes de caminos optimizadas para el tránsito vehicular, el abaratamiento de los costos de producción y las constantes mejoras en seguridad, comodidad y funcionalidad dieron otro impulso importante al deporte motor, que rápidamente se convirtió en una importante vitrina de exhibición para los fabricantes. Los éxitos deportivos y comerciales de algunos constructores, además de permitir la expansión de sus negocios, erigieron fuertes discursos mercadológicos e identitarios que fortalecerían la actividad automotriz en todos sus sectores.

Mientras la AAA⁴ consolidaba la tradición automovilística estadounidense apoyando la organización de campeonatos de calidad internacional altamente competitivos, corridos exclusivamente en suelo estadounidense, con pruebas tan prestigiosas y exigentes como las 500 millas de Indianápolis⁵, que además lograron llamar la atención de muchos pilotos europeos, FIA, en condiciones geopolíticas más propicias, logró una unificación del deporte motor en Europa a través de la creación del Campeonato Mundial de Fórmula 1⁶ en 1950.

La Fórmula 1 integró a los principales constructores de automóviles, que en aquel momento lograban mayoría en Europa, organizó las principales pruebas automovilísticas europeas en una sola estructura que les brindaría mayor estabilidad y a través de inversores, benefactores y otros interesados, acumuló un gran poder político y económico que la consolidaron como el principal referente del deporte motor y el ente rector del curso de la disciplina en el mundo. El objetivo de construir los autos de competencia con las mayores prestaciones tecnológicas posibles se convirtió en la punta de lanza de una organización deportiva que reunía a los sectores más exclusivos de la sociedad occidental y que aumentaría de manera exponencial su poder e influencia a partir de los años 70, de

⁴ La AAA suspendió sus actividades luego del “desastre de Le Mans” en 1955; un accidente ocurrido durante la edición de las 24 Horas de Le Mans de aquel año y en donde murió el piloto Pierre Levegh y 82 espectadores. Si bien no fue el primer accidente mortal en la historia del automovilismo, sí ha sido, hasta el momento, el más grave, y tuvo como consecuencia la prohibición de la celebración de carreras automovilísticas en los caminos públicos de varios países del mundo. A pesar de esto, la United States Automobile Club (USAC), retomó la dirigencia del deporte motor en Estados Unidos, para posteriormente ser sustituido, por Championship Auto Racing Teams (CART), a partir de 1980.

⁵ Celebrado a partir de 1911 y cuya 100ª edición será celebrada este 2016, debido a los recesos obligados por las dos guerras mundiales. Ha formado parte de los campeonatos de la AAA entre 1911 y 1955, de USAC entre 1956 y 1981, de CART entre 1982 y 1995, y de IndyCar a partir de 1996. Al mismo tiempo, fue una carrera puntuable para el Campeonato Mundial de Fórmula 1 entre 1950 y 1960, a pesar de que pocos pilotos tomaron parte de la carrera debido a su indisposición para hacer el largo viaje de Europa hasta América.

⁶ Abreviado como “Fórmula 1” o “F1” y también conocido como “la máxima categoría”.

la mano de Bernie Ecclestone⁷ y con agresivas estrategias comerciales y empresariales nunca antes vistas en el mundo del deporte.

A partir de este punto, el desarrollo del automovilismo deportivo en el mundo giraría en torno a dos polos con lógicas bien diferenciadas. Por un lado el automovilismo estadounidense, de gran calidad y prestigio, pero pocas veces completamente receptivo al ingreso de extranjeros; por otro lado el automovilismo europeo, impregnado de un ambiente de exclusividad pero con una influencia y poder político y económico que le ha hecho expandirse a regiones en momentos históricos que parecían no jugar a favor, como en los Grandes Premios de Sudáfrica 1960, Argentina 1971, Brasil 1973, México 1986, Hungría 1986, Argentina 1995, Bahrein 2010 y 2012 e India 2013, por nombrar algunos.

3. El automovilismo deportivo en México

Los inicios del automovilismo deportivo mexicano guarda muchas similitudes con los primeros pasos de la disciplina en Europa y Estados Unidos. La llegada del automóvil al país fue promovida por los impulsos modernizadores del gobierno encabezado por Porfirio Díaz y pronto los ingenieros mexicanos empezaron la misma carrera para perfeccionar el invento y ampliar el mercado. Desafortunadamente, la infértil economía mexicana y la agresividad del mercado externo, impedirían cualquier intento de industria automotriz que fuera más allá del ensamble.

Si bien poco a poco las competiciones automovilísticas se volvieron cada vez más populares, el inicio de la Revolución mexicana y la posterior recuperación suprimieron casi en su totalidad toda práctica deportiva. Sin embargo, los planes de modernización de los gobiernos posrevolucionarios lograron integrar al deporte motor como uno de los ejes de desarrollo del país, dándole una etapa dorada a partir de la mitad del siglo XX.

Las crisis económicas afectarían profundamente al automovilismo deportivo, deprimiendo su práctica a partir de los años 70. Las figuras que le habían hecho brillar a nivel internacional desaparecieron en trágicos accidentes y los programas y patrocinadores eran insuficientes para poder seguir exportando talentos a las pistas del mundo. Sólo hasta la mitad de la década de los 80 el deporte motor mexicano iniciaría una lenta recuperación a través de nuevas excursiones de volantes hacia los campeonatos europeos y estadounidenses. El regreso de competencias de carácter internacional se

⁷ La intervención de Ecclestone en la historia de la Fórmula 1 inicia durante la segunda mitad de la década, cuando, en su papel de dueño de un equipo participante del Mundial, crea la Formula One Constructors Association (FOCA), organización cuyo objetivo era maximizar los ingresos económicos de los equipos de F1 a través, principalmente, de las ganancias obtenidas de los contratos con las cadenas televisivas del mundo. En 1978 toma el mando de FOCA y posteriormente crea Formula One Management (FOM), un nuevo organismo dedicado a la administración económica del Mundial, repartiendo las mismas ganancias televisivas, así como las provenientes de la venta de cualquier otro producto relacionado con el Campeonato Mundial entre él, FIA y los equipos de Fórmula 1.

cristalizaría, después de un breve período entre 1986 y 1992, sólo hasta el inicio del siglo XXI. A pesar de las altas y bajas, queda claro que el principal ingrediente, la tradición y el gusto por las carreras de automóviles, siguen presentes en el público mexicano, por lo que el reto de la comunidad automovilística del país es solidificar la práctica y presencia en el escenario mundial del deporte motor.

La historia del automovilismo deportivo mexicano, como se pretende hacer ver en las próximas líneas, no es el producto de los deseos de las clases altas del país. El desarrollo del deporte motor en México va en realidad fuertemente enlazado con la historia económica nacional, los procesos de democratización tanto al interior de las instituciones como de la propia sociedad mexicana, el ascenso de la clase empresarial a las cúpulas del poder político y la construcción de la identidad del mexicano moderno.

3.1 Primeros pasos: 1908-1950

El automóvil llegó a México en 1902. Las transformaciones que impulsaba el nuevo invento en otras partes del mundo llamaron poderosamente la atención de las clases altas del país, que se encontraban en búsqueda de la modernización del país, premio justo después de haber vivido un siglo XIX lleno de guerras.

La paradójica popularidad que alcanzó una máquina que sólo algunos podían adquirir llegó a tal punto que al año siguiente se organizó un evento para presentar oficialmente al público la nueva tecnología. El Hipódromo de Peralvillo sería el escenario de la carrera de automóviles que marcaría el inicio del automovilismo deportivo mexicano.

Pronto, más competencias serían organizadas en espacios improvisados y en caminos con condiciones más o menos aceptables para este tipo de vehículos. En las ciudades, los pocos usuarios ya demandaban infraestructura más adecuada para las frágiles máquinas, exigencia que fue correspondida con la construcción de circuitos de paseo en las ciudades de México, Guadalajara y Monterrey, exclusivos para automóviles. Al mismo tiempo arrancó la construcción de carreteras de México a Puebla y de Iguala a Chilpancingo.

Si bien hasta ese momento las competencias de automóviles gozaban de buena popularidad, su organización era extremadamente precaria, pues no se contaba con colectivos que las promovieran de mejor manera. Es hasta el 6 de enero de 1908, con la fundación del Automóvil Club de México, establecido en la que hoy es la Casa del Lago del Bosque de Chapultepec, que se inicia con el proceso de institucionalización del deporte motor. Pronto, otras ciudades como Guadalajara, Pachuca y Puebla también contaron con asociaciones que facilitaron la expansión de la disciplina en otros centros urbanos. Sin embargo, el estallido de la guerra civil en 1910 detendría prácticamente por completo

este y otros escenarios que formaban parte de la vida cotidiana en las ciudades de México.

La reconstrucción del país después de la guerra fue un proceso largo y en momentos sinuoso. Las instituciones nacionales y el poder político se reorganizaron mediante una serie de nuevos ideales que retomaron las ideas modernizadoras de Díaz, añadiendo la justicia social y la democracia como nuevos elementos discursivos. La economía del país, enfocada en el desarrollo y la estabilidad apoyada de forma cada vez más activa por el Estado mexicano aceleraba los procesos de transformación social y cultural de los principales centros urbanos.

La reorganización política y económica, aunque desigual e inacabada, permitió la masificación del automóvil, con una consecuente ampliación de la red carretera nacional. "Para 1925 en México aún no había carreteras, pero tres años después habían sido construidos 695 km llegando a 1426 km en 1930"⁸, poco después, "la red de carreteras (...) alcanzó unos 10000 km en 1940 para triplicarse en 1956"⁹.

El automovilismo deportivo se vio beneficiado de los tiempos de bonanza. A pesar de la inexistencia de instalaciones especializadas para su práctica, las carreras de automóviles se seguían celebrando con gran éxito a lo largo de todo el territorio nacional, aprovechando también la creciente red carretera. La variada orografía mexicana sería un sazoador adicional de estos populares espectáculos deportivos que reunían a todos los sectores de la sociedad mexicana.

3.2 La Carrera Panamericana y el Autódromo de la Ciudad de México: 1950-1970

Al iniciar la segunda mitad del siglo XX, la sociedad mexicana estaba en pleno proceso modernizador. La solidez económica y las positivas previsiones otorgaban estabilidad a un régimen político que, aunque pacificador, empezaba a distanciarse del ideal de democracia buscado durante la Revolución. "El crecimiento demográfico, la industrialización, la expansión de las ciudades, el predominio de la vida urbana y la transformación de valores que acarreó, mantuvieron el dinamismo de la sociedad, (...) el cambio se articuló en la elevación general del nivel de vida"¹⁰. La imagen del México moderno llenaba el imaginario colectivo, magnificando los avances y minimizando los retrocesos.

Una de las principales demostraciones del potencial de México se reflejó en el ambicioso proyecto de la Carretera Panamericana, un camino transcontinental que

⁸ Manuel Plana, "Las industrias, siglos XVI al XX", en *Historia económica de México*, Vol. 11 coordinado por Enrique Semo (México: UNAM, Océano, 2004), 108.

⁹ Plana, "Las industrias", 108.

¹⁰ Soledad Loaeza, "La sociedad mexicana en el Siglo XX", en *México a finales de siglo*, compilado por José Blanco y José Woldenberg (México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Fondo de Cultura Económica, 1993), 119.

permitiría la integración terrestre de América. La construcción exitosa del trayecto en territorio mexicano, era la muestra no sólo del impresionante desarrollo económico de los últimos años, sino también de la voluntad política y la capacidad organizativa de una sociedad que buscaba el reconocimiento del mundo. La joya de la corona sería la organización de un evento sin precedentes en la historia del país: La Carrera Panamericana.

La competencia, promovido por el Club Roda y con amplio patrocinio del gobierno mexicano gozó de gran éxito casi de inmediato, gracias a las amplias bolsas de premios, la diversidad de máquinas y pilotos convocados y la atractiva dificultad del recorrido, que conectaba las fronteras norte y sur del país. La comunidad automovilística internacional rápidamente la coronó con el reconocimiento como una de las competencias de distancia celebradas en carretera más importantes del mundo, compartiendo lugar con la Mile Miglia y la Targa Florio.

La Carrera Panamericana demostró la fuerza de la organización política y la estabilidad social que habían estado buscando los gobiernos posrevolucionarios. La organización de grandes eventos deportivos se convirtió en una oportunidad para demostrar el potencial del país; el desarrollo del deporte mexicano se sirvió positivamente de este buen momento histórico para empezar a despegar con fuerza. Al mismo tiempo, la masificación de la actividad deportiva empezaba a considerarse como una de las bases para el desarrollo de las poblaciones. En su conjunto, estos elementos sirvieron para forjar los nuevos discursos ideológicos de la sociedad mexicana, además de aportar imágenes y colores a la identidad nacional.

Esta expansión del espectáculo deportivo trajo además a los primeros héroes del deporte mexicano, cuya imagen lanzaba a la sociedad un poderoso mensaje: “los mexicanos somos tan buenos como los extranjeros”, elemento que contribuyó al fortalecimiento, cuando menos ideológico, de la modernización del país. Si bien el deporte motor mexicano no había carecido de figuras que conectaran con la pasión de los espectadores, es en este momento en el que empiezan a aparecer los primeros héroes de gran envergadura. Pilotos como Pedro y Ricardo Rodríguez, y Moisés Solana, se convirtieron en los pilares de la tradición automovilística nacional.

La creciente popularidad del deporte motor en México, la existencia de un grupo de pilotos con grandes habilidades, así como un evento de excepcional calidad deportiva como la Carrera Panamericana¹¹ habían puesto al país dentro del escenario automovilístico internacional. La estabilidad generalizada hacía de la década de los años 60 un momento propicio para coronarse como parte de los escenarios más importantes de la disciplina, por lo que el siguiente paso era organizar un Gran Premio de Fórmula 1.

¹¹ La Carrera Panamericana se convirtió en un evento tan importante para el automovilismo deportivo internacional que, a pesar de desaparecer a partir de 1954 debido al temor de otra catástrofe como en Le Mans y el poco afecto que sentían los políticos de ese entonces por el automovilismo deportivo, su prestigio todavía alcanzó a impulsar el automovilismo mexicano por un par de años posteriores a su desaparición.

El grupo de promotores contaron con el apoyo de Don Pedro Rodríguez, padre de los afamados hermanos Pedro y Ricardo Rodríguez, y empresario cuya carrera política y económica iba en ascenso, así como con el presidente Adolfo López Mateos, que ordenó modificar el plan maestro de la Ciudad Deportiva, creada por Jesús Martínez “Palillo”, para utilizar los caminos de comunicación internos y el trazo de una futura pista de canotaje para conformar el diseño del circuito, bautizado como “Autódromo de la Magdalena Mixhuca”. El entusiasmo de los involucrados consolidó un espacio con los más altos estándares de calidad de la época.

La pista se inaugura el 20 de diciembre de 1959 con una carrera de 500 kilómetros de duración y una asistencia de 100 mil personas. El saldo blanco del evento demostraba que la pista se encontraba técnicamente lista para recibir a vehículos de gran potencia y la organización y el público parecían suficientemente ordenados para un evento de corte internacional. Sin embargo, después de la carrera inaugural hubo muy poca actividad automovilística, debido a la falta de grupos con la experiencia necesaria para organizar un campeonato regional o nacional que permitiera mantener acciones. Otro factor en contra era el hecho de que la pista se encontrara en medio de un gran complejo deportivo, lo que obligaba a detener gran parte de las actividades de otros atletas para poder organizar una carrera de automóviles. Al igual que hoy en día, durante esta pausa, el Autódromo fue más bien lugar de entrenamiento para corredores y ciclistas.

El primer Gran Premio de México llegaría hasta 1962, como una fecha no puntuable para el Campeonato Mundial de Fórmula 1, pero que serviría como prueba final para los organizadores y cuyo resultado definiría el futuro inmediato de la carrera. La fiesta estaría principalmente animada por Ricardo Rodríguez, el mejor piloto mexicano del momento y que además ya se había consolidado como una estrella joven con una carrera en ascenso dentro de la F1. Al joven volante lo acompañaban su hermano Pedro y Moisés Solana.

Desgraciadamente, el júbilo se interrumpió cuando Ricardo tuvo un choque fatal en la Curva Peraltada, peligrosa, veloz y última curva del circuito, mientras se encontraba en un duelo amistoso contrarreloj con John Surtees. El luto nacional opaca el gran evento y los otros pilotos mexicanos inscritos declinan su participación, en señal de respeto. La sociedad mexicana lloraba la pérdida de uno de sus hijos más ilustres y se dan cuenta por primera vez del factor peligro que es parte omnipresente de esta disciplina. Ese primer Gran Premio de México dejó una huella imborrable: por un lado, la pérdida del hijo pródigo y por el otro, el éxito de la prueba, en todos sus aspectos, le valió al año siguiente un lugar asegurado en el Campeonato Mundial de Fórmula 1 1963.

A pesar el duro golpe emocional que significó la desaparición de Ricardo, el deporte motor mexicano se mantiene en lo alto, principalmente gracias a la presencia del Gran Premio de México y los buenos resultados internacionales que aún cosechaban los pilotos mexicanos. Adicionalmente, la industria automotriz mexicana seguía en expansión, cobijada por una política económica de carácter proteccionista que la dirigió hacia la

producción de autopartes y el armado de automóviles sujeto a los flujos de capital de las empresas extranjeras. La paz política también era un escenario que finalmente se había vuelto cotidiano en la vida nacional, “aunque el régimen no se tentaba el corazón contra ciertos opositores que ponían en entredicho la paz social”¹²; el “milagro mexicano” estaba en su máximo esplendor.

3.3 Los años 70

El modelo desarrollista, que había logrado una relativa estabilidad en la economía mexicana, con un aceptable ritmo de crecimiento, entró en un período de marcada decadencia durante la década de los 70. “A partir de entonces, la evolución del país se torna menos dinámica y más fluctuante”¹³. La incapacidad de la política económica de prever la emergencia debido a la constante manipulación de los fenómenos mercantiles, así como la cada vez mayor dependencia de los capitales extranjeros para sostener el crecimiento, llevó al país a una crisis generalizada, inmune a las acciones correctivas del gobierno federal y que terminaría desembocando en un abrupto cambio de paradigma económico.

La crisis engullía casi al mismo tiempo a las estructuras políticas del país. El crecimiento desigual, la marginación, el autoritarismo y la falta de democracia motivaron el descontento generalizado en la población, que protestaba en las calles y se proponía a transformar la política del país. “En realidad, el movimiento de 1968 representaba el rompimiento de las contradicciones estructurales cimentadas a profundidad en el proceso de construcción del Estado mexicano desde 1917”¹⁴ y que precedían a un nuevo y largo proceso de democratización. Los constantes incidentes violentos entre integrantes de movimientos sociales y grupos militares y paramilitares no mejoraban el ambiente.

El automovilismo deportivo también entró en tiempos convulsos. La cancelación del Gran Premio de México en 1971, a raíz de los desastres provocados el año anterior por una muchedumbre que superó a los cuerpos de seguridad pública, quienes además se encontraban mermados por la imposibilidad de reforzarse con elementos del Ejército mexicano debido a las tensiones políticas que aumentaron vertiginosa mente a partir de la masacre de estudiantes en 1968, fue uno de los golpes más duros para la disciplina. Al mismo tiempo, las muertes de Moisés Solana en 1969 y la de Pedro Rodríguez en 1971, acaecidas durante competencias celebradas en Valle de Bravo y Núremberg, respectivamente, pondrían el luto de nuevo en el automovilismo deportivo mexicano.

¹² Alejandro Rosas, *Héroes al volante. La Fórmula 1 en México* (México: Planeta, 2015), 36.

¹³ Elsa Gracido, “El desarrollismo”, en *Historia económica de México*, Vol. 5 coordinado por Enrique Semo (México: UNAM, Océano, 2004), 19.

¹⁴ Miguel Basáñez, *El pulso de los sexenios. 20 años de crisis en México* (México: Siglo XXI Editores, 1990), 28.

Las nubes negras cercaban al deporte motor en México. La celebración de campeonatos nacionales con autos importados y la generación de pilotos talentosos mantuvieron a flote la práctica automovilística en el país por un tiempo. Sin embargo, las crisis económicas dificultaron la organización de competencias e impidieron el viaje de los nuevos volantes mexicanos al extranjero. También disminuyeron los aficionados, convirtiendo al automovilismo en un deporte de minorías, superado por deportes como la lucha libre, el boxeo, el fútbol y la tauromaquia, que ganaban la simpatía de las multitudes, ensombrecido también por la difícil situación económica que fortalecía su negativo estigma de “deporte exclusivo para ricos”.

El debilitamiento del modelo económico orilló a un cambio de paradigma en la estructura de producción nacional. El mercado internacional y la clase empresarial se estaban fortaleciendo y exigían al gobierno mexicano la integración de la economía al flujo mercantil mundial. La industria automotriz mexicana, por ejemplo, inició un proceso de integración respecto a la estadounidense, que aumentó el número de fábricas establecidas en territorio nacional y desapareciendo las normas proteccionistas impuestas por anteriores administraciones, así como la mayor parte del aparato rector de los flujos económicos y mercantiles que ahora se consideraban como un lastre para un proceso de modernización que en realidad seguía estancado en una zona de promesas.

Las administraciones federales de la década perdieron poder por el mal manejo de la crisis económica y por la creciente presión derivada de los conflictos con la clase empresarial y la sociedad en general que demandaban la liberación del mercado y la democratización del país, respectivamente. El cambio de objetivo, emprendido a partir del fracaso de los intentos de estabilización emprendidos por Luis Echeverría comprendió una leve apertura democrática, creciente a lo largo de la década siguiente y vencida dramáticamente durante las elecciones federales de 1988, así como la entrada tímida al modelo neoliberal, acompañada de múltiples crisis económicas y consolidada efectiva y simbólicamente por el TLCAN en 1994.

3.4 El regreso de la Fórmula 1

El estancamiento económico de las décadas de los 70 y 80, producto de los desaciertos de los programas estabilizadores que conservaban parte de las premisas del Estado de bienestar, así como la brusca implementación del modelo neoliberal debilitó profundamente la práctica automovilística en México, pues actuaron sobre una de sus bases más importantes: el financiamiento.

Asimismo, el crecimiento del poder e influencia de la clase empresarial mexicana y la presión ejercida por el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial (BM), empujaron la política económica hacia un sistema monetario estable, con un creciente flujo de capitales extranjeros, una relación deficitaria de las exportaciones respecto a las

importaciones, la eliminación de las regulaciones estatales del mercado y el retiro parcial o total de la inversión estatal de los servicios e infraestructura básicos, todas, condiciones mínimas de bienestar según el nuevo paradigma neoliberal. Esto y otros factores externos como la caída en los precios del petróleo y el alza de las tasas de interés propiciaron de nuevo la crisis económica generalizada.

La falta de solución a los problemas estructurales del país, sus propias contradicciones, derivadas de la historia de su desarrollo económico y la pasividad extrema de la política económica, no mejoraron el panorama. “Los signos del grave desequilibrio de la actividad económica fueron el desmedido déficit público, el alarmante deterioro del sector externo, -incluyendo una gran fuga de divisas- la inflación, la caída del producto interno bruto nacional y una lenta desintegración financiera, entre otros.”¹⁵ Al igual que otras industrias mexicanas, la automotriz entró en un periodo de estancamiento entre 1982 y 1989. La posterior reorganización económica, además de fortalecer a los fabricantes extranjeros, cambiaría las estrategias de producción para incorporarse al mercado externo, remodelando al mismo tiempo, el rostro de la producción automotriz mexicana.

El automovilismo deportivo mexicano no pasaría mejores momentos por la combinación de los eventos antes mencionados. Campeonatos en su mayoría de corta vida administrativa, compuestos por los equipos que lograban sobrevivir a las crisis económicas lograron mantener a flote la actividad automovilística y desarrollar algunos talentos que apenas pudieron asomarse a las pistas extranjeras. De entre estos casos el más sobresaliente sin duda es Adrián Fernández, joven piloto que durante la segunda mitad de la década de los 80 empezó a acumular experiencia en las categorías nacionales mexicanas, para posteriormente emigrar hacia Estados Unidos después de una corta temporada en Europa.

Otro importante factor que jugó a favor del deporte motor mexicano fue el regreso de la Fórmula 1 al país. Con una economía que parecía repuntar gracias al auge bursátil impulsado por el gobierno federal a partir de 1983 y que disfrazó brevemente el sentido negativo de la economía, un grupo de inversionistas, comandados por los hermanos José y Julián Abed, hicieron en 1984 la petición formal a la FIA para la organización del evento. El organismo aprobaría la solicitud al año siguiente, para que la carrera se celebrara en 1986, después de algunos trabajos de remodelación del Autódromo Hermanos Rodríguez.

Dieciséis años después de su última edición, un Gran Premio de Fórmula 1 se celebraba de nuevo en México. Sin embargo, el contexto era completamente al de aquel entonces. El paradigma económico había cambiado sustancialmente; la estructura política se estaba abriendo a un difícil proceso de apertura democrática y los acontecimientos de los últimos 20 años habían fortalecido a los sectores más organizados de la sociedad.

¹⁵ Miguel Basáñez, *El pulso de los sexenios*, 70-71.

El deporte motor también había experimentado profundos cambios desde la última visita de la F1 a México. La carrera tecnológica y la revolución de la electrónica habían invadido por completo a la disciplina y cada vez eran más los inventos que migraban de las pistas de carreras a los autos de calle, incluso a otros cuadros de la vida cotidiana como la medicina, la informática y otros deportes. Dentro del automovilismo, una mayor profesionalización de todos los involucrados y la mejora constante de las medidas de seguridad, se habían convertido en el pan de cada día. Al mismo tiempo, la administración del campeonato, revolucionada por Bernie Ecclestone multiplicaba las ganancias y expandía a la organización hacia nuevos mercados.

La nueva etapa del Gran Premio de México pareció darle un impulso al país, tratando de demostrar que la crisis económica se estaba superando. Pero la degradada realidad mexicana hizo su aparición en cada una de las ediciones de la nueva etapa mediante sus vicios más típicos: compadrazgos, corrupción, precios estratosféricos y abusos generalizados. “Un reportero escribía: ‘Estos precios no son reflejo de un país en desarrollo como el nuestro’ (...) Otro periodista preguntaba, con cierta ingenuidad: ‘¿Pues en qué país estamos?’, al contar que varios granaderos designados para velar por la seguridad dentro del autódromo (...) ‘vendían’ los espacios de las aceras para los automovilísticas que buscaban dónde estacionarse.”¹⁶

3.5 Nuevo automovilismo mexicano: 1990-2015

El Gran Premio de México finalizó su segunda etapa en 1992. Ni la logística ni la organización general del evento fueron el tema de discusión esta vez. Problemas políticos internos desatados por declaraciones negativas de Ayrton Senna¹⁷ hacia la pista, piloto con gran poder dentro de la categoría y que nunca pudo adaptar su manejo al trazado capitalino. Al mismo tiempo, los organizadores, encabezados por José Abed, soportaron las presiones de los grupos ambientalistas que acusaban a la categoría de emitir demasiados contaminantes, justo en un momento donde la contaminación del aire era un tema en boga para los habitantes de la Ciudad de México. Al mismo tiempo, la falta de apoyo del entonces jefe del Departamento del Distrito Federal, Manuel Camacho Solís, quien retiró su apoyo oficial al evento, para concentrar sus energías en la búsqueda de la candidatura a la presidencia de la república de mano del PRI y generar simpatía política con los grupos ambientalistas.

Las promesas de desarrollo y estabilidad del cambio de paradigma económico que emprendió el gobierno federal a partir de 1988 se convirtieron en creciente desempleo, desequilibrio productivo, una crisis de deuda externa y la devaluación de la moneda,

¹⁶ Alejandro Rosas, *Héroes al volante...*, 115.

¹⁷ Tres veces ganador del Campeonato Mundial de Fórmula 1 y, a decir de muchos aficionados, de los mejores pilotos en la historia. Su carisma y espectacularidad en la pista le hicieron ganar muchísimos seguidores y sus éxitos deportivos le otorgaban gran poder político dentro de la F1.

afectando directamente la estabilidad de la actividad automovilística en México. El proceso de modernización económica al estilo neoliberal transformaba el paisaje urbano con la construcción de grandes centros comerciales y de negocios, mientras el movimiento democrático nacional trataba de consolidar la alternancia.

Paralelamente, el espacio más significativo para esta disciplina también empezó a sufrir, con mayor frecuencia, tentativas de cierre definitivo por parte de los gobiernos delegacionales y de la Ciudad de México. La imagen del automovilismo como un deporte de élite, poco compatible con el deseo general de igualdad social y estabilidad económica, así como las tendencias ecológicas que juzgaban a la actividad automovilística con una evidente carencia de conocimientos, jugaron en contra de la disciplina, que al final fue sepultada por las acciones populistas del entonces regente de la Ciudad de México.

La presión política de grupos ecologistas, actos vandálicos orquestados por algunas organizaciones, el uso de parte de los terrenos originales para la construcción de escuelas, estaciones de policía, instalaciones del sistema de aguas de la ciudad y hasta un estadio de Béisbol, así como la exclusión del deporte motor de los pocos programas gubernamentales para el deporte profesional provocaron daños, aún palpables, en la práctica automovilística en el país.

Paradójicamente, Adrián Fernández se consolidaba en el automovilismo de monoplazas de Estados Unidos, preparando el terreno para otro despegue de la disciplina en México que tendría lugar justo al iniciar el nuevo milenio. Aprovechando la experiencia acumulada en los campeonatos nacionales, Fernández tomó el lugar como el principal referente del deporte motor en el país, una posición que irremediamente lo tenía que empujar fuera de las fronteras. La falta de patrocinadores, derivado del tormentoso ambiente económico, frustraron sus excursiones en Europa, hasta que decidió mirar hacia Estados Unidos.

Indy Lights¹⁸ sería el escenario escogido para el piloto mexicano, pues sus costos más bajos y la cada vez más grande comunidad latina presente en EU eran factores a favor que fácilmente podía explotar para conseguir patrocinadores. Su talento, que pronto convirtió en victorias, atrajo la atención de empresarios que construyeron un proyecto alrededor de su figura y que con el tiempo se convertiría en la nueva base económica del automovilismo mexicano.

La entrada de Adrián a CART, campeonato de monoplazas también celebrado principalmente en pistas estadounidenses, abrió las puertas a nuevos y jóvenes volantes mexicanos. Posteriormente, en 2001 y 2002, respectivamente, la categoría organizaría carreras en Monterrey y la Ciudad de México, eventos exitosos en su principio, pero que desaparecieron junto con la bancarrota que hundió al campeonato en 2008.

¹⁸ Campeonato de monoplazas celebrado en Estados Unidos, cuyo principal propósito era el de formar a los jóvenes pilotos que competirían en CART. Precisamente por su carácter formativo, Indy Lights utiliza autos más pequeños y menos potentes que la hermana mayor.

A pesar del panorama interno, los promotores mexicanos continuaron con la expansión hacia el mercado norteamericano, y carreras de Grand-Am¹⁹, NASCAR²⁰ y A1 Grand Prix²¹ se unieron al calendario de competiciones en la Ciudad de México entre los años 2002 y 2008. Al mismo tiempo, un lento proceso de recuperación económica y relativa estabilidad política y social alentaron la recuperación de la actividad automovilística nacional.

Sin embargo, el ciclo de mayor acercamiento al automovilismo en Estados Unidos fue mermando en su intensidad a partir de 2008 y como producto de la quiebra de CART/Champ Car y el éxodo de la mayoría de pilotos y equipos a IndyCar, una categoría con poco interés en su proyección más allá de las fronteras estadounidenses, así como la desaparición del campeonato A1 GP, el abandono de NASCAR de sus proyectos de expansión internacional y la reorganización de Grand-Am y la American Le Mans Series en un nuevo campeonato denominado como United SportsCar Championship. Un par de años de incertidumbre sobre el futuro del deporte motor antecedieron a una gran variedad de nuevos proyectos que apuntaban a todos los escenarios y disciplinas del automovilismo mundial, derivado quizá de la globalización.

El repunte del automovilismo deportivo mexicano en el siglo XXI puso sobre la mesa la idea de otro regreso de la Fórmula 1 al país. El proyecto de un grupo de empresarios internacionales mexicanos logró la firma de los acuerdos necesarios y con la ayuda del gobierno mexicano emprendió una gran remodelación al Autódromo Hermanos Rodríguez, para cristalizar de nuevo el sueño en 2015.

Si bien el Gran Premio de México sobrevivió en su edición 2015 a la prueba del mercado mundial de espectáculos deportivo, aún faltan las pruebas que conforma el resto de este primer ciclo de 5 años, después del cual ya se podrá pensar con mayor tranquilidad a mediano plazo. Desafortunadamente, aún también le resta superar la prueba que ha impuesto la crisis institucional y deportiva de la Fórmula 1, que pone en duda parte de los ideales que han conformado a esta disciplina desde su creación: la conjugación hombre y máquina, el reto de la máxima velocidad y, por supuesto, la competencia. Por ello la importancia de pensar al automovilismo deportivo mexicano como un conjunto que debe avanzar de forma uniforme.

¹⁹ Campeonato de carreras de resistencia, fundada en 1998, promovida como alternativa a los campeonatos de la misma disciplina, IMSA GT y la American Le Mans Series.

²⁰ Nacida como organización en 1947 y teniendo sus orígenes en las carreras organizadas por los pilotos que trabajaban para los traficantes de alcohol de Estados Unidos. Es el segundo campeonato de automovilismo más importante en el mundo.

²¹ Un campeonato organizado por el jeque de Dubai: Maktoum Hasher Maktoum Al Maktoum, de vida corta y cuya premisa principal era la de erigirse como la Copa Mundial del Automovilismo Deportivo, cuyos pilotos representarían a sus países de origen, apoyados por equipos de carreras provenientes de todo el mundo.

4. Conclusiones

La lectura científica del deporte, sin importar la disciplina desde la cual se aborde, siempre brindará nuevos puntos para la reflexión y la discusión. La comprensión multidisciplinaria del fenómeno deportivo permite a su vez la exploración a fondo de nosotros mismos, así como la comprensión más integral de nuestras sociedades. En este caso, la unión de las crónicas deportivas con las biografías de los actores más importantes del deporte motor mexicano y con la reflexión histórica del México de los siglos XX y XXI ha servido para dimensionar el impacto que esta actividad ha tenido en el desarrollo de la sociedad mexicana moderna y tratar de comprenderla un poco más.

Como ya se mencionó, la introducción del automóvil y el posterior impulso a su producción en territorio nacional por parte de privados extranjeros, fue parte importante de los proyectos de modernización y desarrollo económico de los gobiernos federales a partir de Porfirio Díaz, sin excepción. Primero como parte de una estrategia para conectar las regiones del país con menores costos respecto a los ferrocarriles, y posteriormente, una vez que se instalaron las armadoras europeas y estadounidenses, como importantes fuentes de ingreso y empleo. Casi al mismo tiempo, la actividad automovilística deportiva también empezó a producir efectos positivos en la industria automotriz y en la economía mexicana, al proveer de mejoras tecnológicas atractivas para la primera y patrocinadores que, atraídos por el espectáculo deportivo, ponían su dinero a disposición de organizadores, pilotos y equipos participantes.

La sociedad mexicana siempre ha sido gran apasionada del deporte motor. Desde sus inicios en los improvisados escenarios que aprovechaban ya fuera una ruta, la pista de aterrizaje de un aeropuerto, incluso hipódromos y avenidas citadinas, el público poco faltado a los eventos automovilísticos. Al mismo tiempo, se puede reconocer que los primeros ídolos deportivos abrazados por las multitudes emergieron del automovilismo deportivo. Principalmente los triunfos internacionales de los Hermanos Rodríguez ayudaron a insertar en la ideología de los mexicanos la consciencia de poder competir, en cualquier campo, contra los mejores del mundo. Al mismo tiempo, la historia particular de la familia Rodríguez, proveniente del interior del país y que gracias al ingenio de Don Pedro Rodríguez para hacer negocios y vincularse con gente poderosa, en cierta forma demostraba las posibilidades de ascenso social en las grandes ciudades.

Quizá el periodo donde el automovilismo tuvo mayor influencia en el resto de las esferas de la vida diaria del país fue durante el mandato de Adolfo López Mateos, gran aficionado e impulsor de la disciplina mientras estuvo en la presidencia. La influencia del político mexiquense le dio al país el primer autódromo de clase mundial, así como el primer Gran Premio de México de Fórmula 1. Desafortunadamente, después de su

mandato el apoyo político al deporte motor fue mermando pues ya no había políticos mexicanos con un interés igual al de López Mateos, además de que el estigma de “deporte para ricos” no ayudó para ganarse simpatías políticas que preferían estandartes más acordes con la lucha contra la desigualdad social.

El final de este periodo de bonanza puede situarse con la muerte de Pedro Rodríguez. Y es que si bien el automovilismo mexicano no carecía de volantes con talento, ninguno con las habilidades ni la capacidad económica que disfrutó el último de los Rodríguez. A partir de esto, la disciplina tuvo que aferrarse al apoyo empresarial, que también escaseó a medida se cruzaba por las múltiples crisis económicas vistas a partir de la segunda mitad de la década de los 60.

La llama del deporte motor parecía apagarse. La inestabilidad generalizada jugaba en su contra, y aunque la iniciativa privada se aventuró contra toda lógica al volver a organizar el Gran Premio de México, la fiesta automovilística no duró demasiado gracias a la infértil economía nacional y las presiones políticas, que prefirieron campos más fértiles para la obtención de la simpatía del voto popular y la opinión pública. Fue sólo hasta los años 90, gracias a la excursión de Adrián Fernández, otro gran piloto mexicano, y en un ambiente cada vez más impregnado del fenómeno globalizador, que la actividad automovilística empezaría un largo camino de recuperación.

Hoy en día, el automovilismo deportivo mexicano se encuentra en una etapa de franca expansión, tanto en el interior del país como en el escenario internacional. Una combinación de éxitos deportivos, así como el apoyo económico y político en diferentes escenarios han desembocado en un escenario que parece positivo para la disciplina. La introducción de la industria turística en las prioridades de la política económica mexicana ha propiciado el mantenimiento de atractivos espectáculos deportivos, incluidas las carreras de autos, que empiezan a posicionarse como importantes fuentes de ingresos para el gobierno mexicano, en sus tres niveles.

Al mismo tiempo, la popularidad de la disciplina va en constante aumento. Con organizaciones regionales que mantienen cierta actividad en las pistas de la república, así como campeonatos de formación que representan un primer paso importante para la exportación de pilotos, se puede contar con una importante base de aficionados que, además, encuentran en los medios de comunicación otro importante enlace experiencial con el deporte. Sin embargo, aún falta ese último impulso que pueda elevar significativamente la calidad de las instalaciones y la capacidad de los campeonatos nacionales para continuar con la tradición automovilística mexicana.

Referencias bibliográficas:

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

- Autor. "Configuración de la afición al automovilismo deportivo en la Ciudad de México: 2011-2013" Tesis de Licenciatura, UNAM, 2015.
- Basáñez, Miguel. *El pulso de los sexenios. 20 años de crisis en México*. México: Siglo XXI Editores, 1990.
- Becerril, Sandra. Demasiados campeonatos y pocos participantes. Subdesarrollo del automovilismo en México por envidias, golpes bajos, escasez de patrocinadores y exceso de promotores. *Proceso*, Agosto 23, 1998.
- Blanco, José y José Woldenberg, comps. *México a finales de Siglo*. México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Fondo de Cultura Económica, 1993.
- Bobuet, Fernando. Adrián Fernández. Gran piloto y empresario, *Revista Puesta A Punto*, Abril, 2006.
- Brohm, Jean-Marie. *Sociología política del deporte*. México: Fondo de Cultura Económica, 1982.
- Carmona Torres, Rafael. "I GP de México. 50 Aniversario". *Fast Mag*, 2012. Consultado Julio 2, 2014. URL: <http://fast-mag.com/2012/10/igp-de-mexico-50-aniversario/>
- Champ Car World Series LLC. *We are Champ Car*. Estados Unidos: Champ Car World Series LLC, 2005.
- Córdova, Arnaldo. *La formación del poder político en México*. México: Ediciones Era, 1974.
- Elias, Norbert y Eric Dunning. *Deporte y ocio en el proceso de civilización*. México: Fondo de Cultura Económica, 1996.
- Equipo de redacción. "El regreso de la F1 a México". 2014. Consultado Septiembre 1, 2014. URL: <http://fast-mag.com/2014/09/el-regreso-de-la-f1-a-mexico/>
- Equipo de redacción. "Escuderos de motores", *Cambio*, 2003.
- Equipo de redacción. "Los protagonistas". Consultado Septiembre 14, 2014. URL: <http://fast-mag.com/2014/09/los-protagonistas/>
- Equipo de redacción, "NASCAR Corona Series Temporada 2007", *Grand Prix Magazine*, 2007.
- Front Mezquita, José y Juan Dols Ruiz. *Tratado sobre automóviles*. España: Alfaomega Editorial, Universidad Politécnica de Valencia, 2001.
- Galavisión y Clío TV-Televisa, *Hazaña. El deporte vive. Adrián Fernández. Sueños de asfalto*. México, 2010.
- Galavisión y Clío TV-Televisa, *Hazaña. El deporte vive. Pilotos de acero*. México, 2010.
- García Avendaño, Pedro. *Aspectos Socio-Antropológicos del deporte. Historia y tendencias*. Venezuela: Ediciones del Instituto Nacional de Deportes, 2002.

- García Fernando, Manuel. *Aspectos sociales del deporte. Una reflexión sociológica*. España: Alianza Editorial, 1990.
- Hernández, David. “¿Por qué se llama a la Fórmula 1 “El Gran Circo”?”. Consultado Julio 2, 2014. URL: <http://virutasf1.com/2014/01/viru-porque-se-llama-formula-1-gran-circo/>
- Herrera, César. “Autódromo Hermanos Rodríguez: Una versión mejorada”. Consultado Julio 2, 2014. URL: <http://www.record.com.mx/articulo/noticias/RECORD-431221/todo-menos-futbol/autodromo-hermanos-rodriguez-una-version-mejorada-431221>
- Jalife Ruz, Carlos Ahmed. “El Gran Premio de México 3.0”. Consultado Julio 2, 2014. URL: <http://www.notiauto.com/app/n/i/2934>
- Jalife Villalón, Carlos. “El cambio del 2002 en el Autódromo Hermano Rodríguez”. Consultado Julio 2, 2014. URL: <http://www.sporcar.com/scuderia/historica/001.asp>
- Jalife Villalón, Carlos. “La F1 por décadas”. Consultado Septiembre 1, 2014. <http://fast-mag.com/2014/09/la-f1-por-decadas/>
- Jalife Villalón, Carlos. “Los 16 Grandes Premios de México corridos”. Consultado Septiembre 1, 2014. URL: <http://fast-mag.com/2014/09/historica-los-16-grandes-premios-de-mexico-corridos/>
- Jalife Villalón, Carlos. “Mi Gran Premio de México 3.0”. Consultado Septiembre 1, 2014. URL: <http://fast-mag.com.2014/09/desde-los-fosos-mi-gran-premio-de-mexico-3-0/>
- Jalife, Omar. “Gran Premio de México 2013”. Consultado Julio 2, 2014. URL: <http://ladesmanianada.blogspot.mx/2013/06/gran-premio-de-mexico-201.html>
- Larraya, Juan. *Historia del auto*. España: Vergara, 1963.
- Mandell, Richard. *Historia cultural del deporte*. España: Ediciones Bellatierra, 1986.
- Meynaud, Jean. *El deporte y la política*. España: Editorial Hispano Europea, 1972.
- Montero, Jonatan. “Tal como hoy, en 1894, se disputó la primera carrera de la historia entre París y Rouen”. Consultado Julio 24, 2014. URL: <http://virutasf1.com/2014/07/tal-dia-como-hoy-en-1894-se-disputo-la-primera-carrera-de-la-historia-entre-paris-y-rouen/>
- OCESA Automovilismo. *Autoanuario 2005*. México: Promociones Forum, 2005.
- OCESA Automovilismo. *Autoanuario 2006*. México: Promociones Forum, 2007.
- OCESA y GRAND. *Programa Oficial del Gran Premio de México 2003 Telmex-Gigante, presentado por Banamex y Visa*. México: Editorial Leto, 2003.

- Ortiz Wadygmar, Arturo. *México: Pasado, presente y futuro. Del proteccionismo a la integración. Apertura y crisis de la economía*. México: Siglo XXI Editores, Instituto de Investigaciones Económicas-UNAM, 1996.
- Pereyra, Beatriz. "El muro de la muerte", *Proceso*, Junio 28, 2009.
- Ponce, Francisco. "Automóviles, beldades, champaña... Mil millones de dólares invertidos en el Gran Premio", *Proceso*, Octubre 5, 1986.
- Ponce, Francisco, "Explosivo crecimiento del automovilismo en México: 221 competencias en 17 autódromos", *Proceso*, Junio 9, 1991.
- Ponce, Francisco. "Los organizadores del Gran Premio pagan las diferencias entre FIA y FOCA", *Proceso*, Octubre 26, 1986.
- Rasureros, Jesús. "La marca Fórmula 1". Consultado Julio 2, 2014. URL: <http://virutasf1.com/2014/06/viru-la-marca-formula-1/>
- Rodríguez López, Juan. *Historia del deporte*. España: INDE Publicaciones, 2000.
- Rosas, Alejandro. *Héroes al volante. La Fórmula 1 en México*. México: Planeta, 2015.
- Sánchez, David. "Mexican Show.", *Automóvil Panamericano*, Abril, (2005).
- Schoemann, Michael (dirección) *100 years of automobile*, Alemania: Ute Koll, 1985.
- Semo, Enrique, coord. *Historia económica de México*. México: UNAM, Océano, 2004.
- Solana, Joaquín. "Autódromo de la Ciudad de México (Historia e inauguración)". Consultado Julio 2, 2014. URL: <http://www.jsolana.com.mx/pista.html>
- Solana, Joaquín. "Historia de las carreras de autos en el mundo". Consultado Julio 2, 2014. URL: <http://www.jsolana.com.mx/primcar.html>
- Torres, Jonathan. "A mil por hora.", *Expansión*, Julio 20, 2005.