

DIPLOMACIA DEPORTIVA Y PROYECTOS DE NACIÓN A TRAVÉS DEL GRAN PREMIO DE MÉXICO DE FÓRMULA 1, REFLEXIONES SOBRE UN DEPORTE GLOBAL

Sports diplomacy and national projects through the Formula 1 Mexican Grand Prix, reflections on a global sport

Alejandro AVENDAÑO 

Instituto de Estudios Superiores de la Ciudad de México Rosario Castellanos (México)

Resumen

En tanto la actividad deportiva tiene la capacidad de llenarse de significaciones, así como sus múltiples expresiones fenomenológicas, podemos hablar de una importante complejización. Así, el deporte afecta incluso la construcción de las narrativas sociopolíticas de las sociedades modernas. Los espectáculos deportivos celebrados durante el siglo XX son un campo fértil para la comprensión de estos procesos históricos y sociopolíticos, así como de su influencia posterior, pues la institucionalización del deporte fomentó a su vez la proliferación de narrativas que reflejan proyectos globales y nacionales que entraron en interacción a través del fenómeno deportivo.

Puntualmente, la propuesta gira alrededor del análisis global figuracional de los periodos en los cuales se celebró el Gran Premio de México de Fórmula 1: 1962 a 1970, 1986 a 1992 y 2015 a 2019. Cada uno de estos periodos se considera en conjunto con procesos históricos que, según se ha rastreado, intervienen en su constitución: el "milagro mexicano" de la década de los años sesenta, el desarrollo del neoliberalismo de los años ochenta y la democratización de la segunda década del siglo XXI.

El objetivo de este ejercicio es explorar, a través de una revisión en la hemerografía especializada de cada momento histórico, la constitución ideológica hacia el interior y el exterior del Estado-Nación mexicano a través de la expresión deportiva, así como la interacción con la propuesta de orden global mediada también por el deporte espectáculo y un modelo de modernización global centrado en la figura del automóvil. La reflexión alrededor de cada periodo y su entrecruce con las coyunturas históricas antes mencionadas se realiza mediante dos elementos analíticos: la noción de la construcción de proyectos nacionales y la diplomacia deportiva. Como conclusión, es posible pensar en diferentes proyectos nacionales expuestos desde el automovilismo deportivo mexicano, con alcances limitados y objetivos claros en cuanto a su expresión diplomática, que estuvo mayormente orientada en el acercamiento a los bloques hegemónicos globales.

Palabras clave: automovilismo deportivo, espectáculo deportivo, deporte global, diplomacia deportiva.

Este es un artículo de acceso abierto distribuido bajo los términos de la licencia de atribución-no comercial-sin derivados de Creative Commons (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>), 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.

Abstract

While sporting activity has the capacity to be filled with meanings, as well as its multiple phenomenological expressions, we can speak of an important complexity. Thus, sport affects even the construction of the socio-political narratives of modern societies. The sporting spectacles of the twentieth century are a fertile field for understanding these historical and socio-political processes, as well as its subsequent influence through the institutionalization of sport and the consequent proliferation of narratives that reflect global and national projects in interaction.

On time, the proposal revolves around the global figurational analysis of the periods in which the Formula 1 Mexican Grand Prix was held: 1962 to 1970, 1986 to 1992 and 2015 to 2019. Each of these periods is considered in conjunction with historical processes that, as has been traced, intervene in its constitution: the "Mexican miracle" of the sixties, the development of neoliberalism in the 1980s and democratization in the second decade of the 21st century.

The objective of this exercise is to explore, through a review in the specialized hemerography of each historical moment, the ideological constitution towards the interior and the exterior of the Mexican Nation-State through sports expression, as well as the interaction with the global order proposal mediated by spectacle sport and a global modernization model focused on the figure of the automobile. The reflection around each period and its intersection with the mentioned historical junctures is carried out through two analytical elements: the construction of national projects and sports diplomacy. In conclusion, it is possible to think of different national projects exposed from Mexican motorsport, with limited scope and clear objectives in terms of diplomatic expression, which was largely oriented towards the approach to global hegemonic blocs.

Keywords: motorsports, sporting spectacle, global sport, sports diplomacy.

Sobre la perspectiva histórica global figuracional

En México, como en otras ciudades de América Latina, luego de la Segunda Guerra Mundial, las transformaciones relacionadas con el uso del automóvil, como los procesos de industrialización¹, se aceleraron como parte de una estrategia política económica que privilegió y protegió al mercado interno². Con ello, la industria automotriz, estimulada a través del proteccionismo estatal, propio del pensamiento económico de la época, y también incentivada indirectamente por la ampliación de las redes carreteras nacionales³, a su vez favoreció el uso recreativo en toda la región, todo ello en aparente concordancia con las nuevas dinámicas y tendencias existentes en el occidente de Europa y los Estados Unidos.

Ahora bien, este cúmulo de transformaciones estructurales alrededor del automóvil y su uso deportivo⁴ en América Latina pueden (y deben) (re)leerse a la luz de nuevos marcos de interpretación de la realidad, siempre en aras de refrescar las discusiones históricas. Así, en vista de lo anterior, y aprovechando también las aportaciones y vacíos historiográficos respecto a la historia del automovilismo deportivo en el continente, es posible plantear una perspectiva sociohistórica identificada, como global (y) figuracional, enfocada en hacer hincapié en coyunturas sincrónicas, excepciones, encuentros y desencuentros, desde los cuales se puedan dar cuenta de algunas aristas de especial interés histórico y sociológico.

¹ Luis Bértola y José Antonio Ocampo, *Una historia económica de América latina desde la independencia. Desarrollo, vaivenes y desigualdad* (Madrid: Secretaría General Iberoamericana, 2010), 167.

² Victor Bulmer-Thomas, *La historia económica de América Latina desde la Independencia* (México: Fondo de Cultura Económica, 2017), 256-58.

³ Bértola y Ocampo, *Una historia económica de América Latina*, 168.

⁴ A lo largo del presente, me referiré a la actividad deportiva que involucra el uso competitivo de automóviles sobre circuitos mayormente asfaltados como "automovilismo deportivo", pero también será referido como "competencias automovilísticas" o "deporte motor".

Pero ¿qué aportaciones se pueden hacer desde la perspectiva histórica global? Por la naturaleza de su propuesta, la historia global permite refrescar la mirada analítica acerca de los fenómenos históricos a través de la búsqueda de interconexiones entre hechos y sujetos, así como la descentralización del relato histórico⁵, especialmente cuando se trata de casos ubicados en coordenadas no occidentales. Al mismo tiempo, repensar y complejizar los acontecimientos históricos desde esta perspectiva permite también reflexionar y cuestionar los límites temporales⁶ y espaciales⁷ que las tradiciones historiográficas han asignado a los procesos más estudiados, dando cuenta de nuevas manifestaciones de las transformaciones históricas, ahora entendidas como interdependientes entre sí⁸.

En resumidas cuentas, es posible pensar en la perspectiva histórica global como una historia matriz (pero) no unificadora ni estructurante, correspondiente sólo a nuestro presente, sus particularidades y sus cuestionamientos. Dicha historia, además es posible sólo mediante el encadenamiento, sincronización, resonancia y retroalimentación de las disímiles trayectorias de los fenómenos sociohistóricos⁹. Se rechaza entonces la idea de una perspectiva totalizante, pero no así la idea de explorar hasta el último rincón y consecuencia de la globalidad en los fenómenos históricos examinados¹⁰.

Hasta aquí, se puede dar cuenta de las potencialidades y limitaciones de una perspectiva histórica global. Por su método, no es inusual que en su trabajo invoque una interdisciplinariedad que permita abordar la creciente complejidad que se nos revela a través del rastreo de conexiones e interdependencias entre los actores históricos. Son precisamente estos últimos elementos los que hacen relevante conjugar la propuesta histórica global con el análisis figuracional¹¹, propuesto a partir de un diálogo de dos vías entre la sociología y la historia.

Cabe mencionar que la figuración es una abstracción construida desde un punto de vista interdisciplinar, y de naturaleza sociohistórica para comprender los entramados relacionales entre factores y actores que resultan constitutivos de los fenómenos sociales. Así, lo social, montado sobre el cruce de las dimensiones espacial y temporal, se observa como una red de interdependencias entre actores¹² individuales y colectivos. Las acciones de éstos, de consecuencias no intencionadas¹³, desencadenan el continuo de los fenómenos sociohistóricos que posteriormente serán asequibles desde la narrativa histórica.

La construcción de figuraciones para la observación histórica también permite identificar la unicidad de los acontecimientos (ahora) sociohistóricos y sus consecuencias¹⁴ en las estructuras

⁵ Carlos Riojas y Stefan Rinke, “Repensar el mundo y la historia global desde América Latina”, en *América Latina en la historia global*, coordinado por Carlos Riojas y Stefan Rinke (Buenos Aires: CLACSO; México: Siglo XXI, 2022), 11-2.

⁶ Sebastian Conrad, “Enlightenment in Global History: A historiographical critique”, *American Historical Review* 117, n.º 4 (octubre 2012): 1001.

⁷ Conrad, “Enlightenment in Global History”, 1026.

⁸ Conrad, “Enlightenment in Global History”, 1005.

⁹ Hugo Fazio Vengoa, “De la globalización a la historia global: Hacia otra representación del mundo contemporáneo”, *Análisis Político*, n.º 61 (2007): 31.

¹⁰ Fazio, “De la globalización a la historia global”, 44.

¹¹ Durante los últimos años, la Sociología ha construido un amplio marco teórico alrededor de los fenómenos deportivos en las sociedades modernas. La razón de elegir la perspectiva figuracional eliasiana radica en la potencia del concepto para comprender a las actividades deportivas dentro de los variados y complejos contextos sociales en los cuales se desarrollan. La figuración actúa como un marco de lectura sociológica a través del cual es posible la comprensión de las interacciones de diferentes fenómenos y manifestaciones de lo social, pero también visibiliza las interacciones dentro de los niveles micro y macro de lo social, así como entre estos mismos niveles, una posibilidad analítica que, aunada a su explícita intención de construir puentes interdisciplinarios, no comparte con otras propuestas teóricas, igualmente valiosas pero de alcances diferentes.

¹² Ignasi Brunet y Antonio Morell, “Sociología e historia: Norbert Elias y Pierre Bourdieu”, *Sociológica*, n.º 4 (2001): 110-1.

¹³ Julieta María Capdevielle, “Los aportes de la teoría configuracional de Norbert Elias a las ciencias sociales”, *Question* 1, n.º 32 (2011): 4.

¹⁴ Ignasi Brunet y Antonio Morell, “Sociología e historia”, 116.

sociales, la distribución del poder y sus controles¹⁵ en una sociedad cuya trayectoria de transformación deja de tener una naturaleza lineal. Por otra parte, la observación de la red de interdependencias entre actores individuales y colectivos¹⁶ alienta a encontrar importantes puentes empíricos entre las dimensiones micro y macro de lo social.

Ahora bien, considerando el carácter constructivista de la propuesta figuracional, es posible pensar en la posibilidad creativa escondida en la multiplicidad de la escritura histórica que a su vez permita dar luz sobre los pasajes oscurecidos (paradójicamente) por el brillo de los protagonistas de las grandes historias, siempre que observemos a los pequeños actores y sus interdependencias. Sin embargo, contar con estas oportunidades requiere de un rigor metodológico y una actitud crítica, así como reconocer la existencia de intereses y problemáticas que son contemporáneos y directamente influyentes en el investigador sociohistórico¹⁷. Estos elementos se habilitarán durante la escritura, y en consecuencia, como una construcción social del tiempo a partir del tránsito entre pasado y futuro¹⁸, significando también su propia acción intelectual.

Al final, la postura de la historia global figuracional comprende una escritura de los fenómenos sociales habilitada por el tiempo e interpretable a través de las mismas construcciones sociales que dejan huellas archivísticas de cualquier tipo. La escritura sociohistórica es, también, un proceso dialógico entre las huellas de los individuos del pasado y aquellos del presente, en una acción de comprensión de los conceptos que son funcionales a una organización social específica y en el marco de su propia función estructurante¹⁹.

Desde esta perspectiva sociohistórica, parte (como posibilidad) la reflexión sobre uno de los muchos y variados procesos que conformaron al automovilismo deportivo mexicano. El interés radica en las interdependencias construidas alrededor de la expresión mercantil del deporte motor mexicano, especialmente con una de las organizaciones internacionales más importantes: el Campeonato Mundial de Fórmula 1, para, por lo menos, realizar un primer apunte sobre estas relaciones como potencial de objeto de estudio histórico. El caso de estudio está puntualmente acotado a la celebración del Gran Premio de México, el cual supuso una importante transformación dentro de la figuración del deporte en el país, pues para su celebración se construyó un inmueble especializado en la disciplina, algo no visto en los Juegos Centroamericanos de 1926 ni en los Panamericanos de 1955, ni vuelto a ver sino hasta los Juegos Olímpicos de 1968. Asimismo, en la organización del Gran Premio de México es posible vislumbrar el perfeccionamiento de los mecanismos de cooperación y financiación del Estado mexicano que también actuaron en la Olimpiada de 1968 y el Mundial de Fútbol de 1970. Finalmente, propongo analizar este espectáculo deportivo a través de una serie de conceptos aplicados en conjunto con la reflexión sobre los marcos políticos, económicos y sociales que condicionaron la organización de este evento en los momentos históricos en los cuales se organizó: 1962-1970, 1986-1992 y 2015-2019.

Ahora bien, cabe destacar la importancia del tema para la producción histórica, misma que se encuentra en que permite descentralizar el relato histórico para ampliar la perspectiva y los conocimientos en otras disciplinas deportivas más allá del fútbol y los deportes que forman parte del programa olímpico. De la misma manera, resalta las relaciones entre el fenómeno deportivo y las estructuras políticas, económicas, sociales y culturales de México durante el siglo XX. Todo ello sin considerar además el aporte a la narrativa histórica alrededor del automovilismo deportivo, que actualmente se compone mayormente por textos construidos desde el periodismo especializado.

El uso del automóvil, tanto en México como en el resto de los países industrializados (o en vías de industrialización) del mundo, generó una red de conexiones internacionales analizables a través de

¹⁵ Alexis Pinilla-Díaz, "Configuraciones eliasianas y conocimiento histórico", *Folios*, n.º 47 (2018): 69-79.

¹⁶ Helena Béjar, "La sociología de Norbert Elias: Las cadenas del miedo", *Reis: Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, n.º 56 (1991): 68.

¹⁷ Norbert Elias, *La sociedad cortesana* (Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 2012), 26.

¹⁸ Pinilla-Díaz, "Configuraciones eliasianas", 77.

¹⁹ Pinilla-Díaz, "Configuraciones eliasianas", 78.

las relaciones diplomáticas, a su vez asentadas en la dinámica de la práctica profesional que involucró a deportistas de distintas partes del mundo, así como el movimiento de capitales e intereses políticos de diferentes naciones. En el plano deportivo, la creciente magnitud de las competencias automovilísticas aumentó también los intereses involucrados en ellas, el interés de algunos gobiernos nacionales y de la iniciativa privada, que detectó una oportunidad de negocio en la organización de competencias automovilísticas como nuevos espectáculos para las masas urbanas. Así, la celebración de carreras de automóviles estuvo revestida de intereses económicos y políticos; si hacia el exterior podían generar una tribuna política aprovechable para el gobierno y sus intereses, hacia el interior también fueron utilizadas con propósitos políticos y económicos.

A partir de estos elementos, es posible empezar a entender el fenómeno del automovilismo deportivo mexicano (por lo menos en una de sus múltiples manifestaciones) a través de las interacciones entre Estados Nacionales que nos deja ver esta actividad deportiva. En primer lugar, se encuentra la diplomacia deportiva, que puede entenderse como el cúmulo de interacciones generadas a partir del automovilismo deportivo. Las acciones dentro de este campo están precisamente marcadas por la significación que le otorgan los actores a través de las identidades nacionalistas a las que se adscriban, impregnando de forma general, toda su actividad deportiva. En otras palabras, la diplomacia deportiva tuvo como resultado la especialización, explotación y mercantilización de las interacciones entre los Estados Nacionales²⁰ dentro de las actividades deportivas, y engloba el uso del deporte como instrumento de mediación y diplomacia pública para la consecución de objetivos políticos y económicos que trascienden a los ideales de la actividad deportiva²¹, y a través del empleo del *soft power*, es decir, la atracción ideológica²².

En segundo lugar, se encuentran las ideas de integración global y nacional, procesos de orden sociopolítico en los cuales es partícipe el deporte, al igual que otras expresiones de la vida social. Ambas pueden entenderse a partir, principalmente, de la dimensión narrativa e ideológica que otorga de sentido a las ideas de “nación” y “globalidad”, a través de las cuales se construye la política y cultura occidental moderna²³. Estas expresiones del fenómeno deportivo resultan ser dimensiones de una transformación histórica que da como resultado a la nación y (en última instancia) a la globalidad, ambas entendidas como comunidades políticas e imaginadas²⁴.

Finalmente, también es pertinente tomar en cuenta algunos elementos estructurales que, ya desde el recuento de los sucesos que provee la historiografía del automovilismo deportivo hecha (principalmente) por periodistas especializados como Carlos Jalife Villalón y Alejandro Rosas. Cada una de las etapas históricas del Gran Premio de México (parece), ha tendido estrechos lazos de interdependencia con otros procesos políticos y económicos, a saber: el milagro mexicano de la década de los años sesenta, la neoliberalización de la economía en los años ochenta y noventa, y la apertura democrática del siglo XXI. La razón de tomar en cuenta dichos factores, quiero aclarar, pretende brindar solo una posibilidad (de muchas) de reinterpretación del fenómeno deportivo y automovilístico en México, pero también pasa por un ejercicio de comprobación de hipótesis.

El análisis se hace principalmente a través de fuentes hemerográficas y especializadas de la época, que sirven para el rastreo de interdependencias, así como de discursos y significaciones, fuentes que fueron seleccionadas por tratarse de periódicos especializados en deporte o que, por tener circulación nacional, reportaron los acontecimientos alrededor de esta carrera. Al mismo tiempo, se nutre de escritos periodísticos posteriores, que sirven como referencias analíticas y explicativas. Todos estos elementos permiten generar una serie de figuraciones y sus correspondientes redes de

²⁰ Thierry Zintz, “El deporte, una poderosa herramienta para el entendimiento y el diálogo intercultural”, *Citius, Altius, Fortius* 12, n.º 2 (2019): 18.

²¹ Javier Sobrino de Toro, “Diplomacia deportiva, una disciplina por desarrollar”, *Revista de Derecho UNED*, n.º 27 (2021): 996.

²² Daniel Rodríguez Vázquez, “El deporte como estrategia diplomática en las relaciones diplomáticas”, *Documento de Opinión IEEE*, n.º 55 (2020): 8.

²³ Benedict Anderson, *Comunidades imaginadas. Reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo*, (México: Fondo de Cultura Económica, 1993), 21.

²⁴ Anderson, *Comunidades imaginadas*, 23.

interdependencias que las relacionan unas con otras a través de algunos ejes analíticos que muestran otras dimensiones de los fenómenos diplomáticos que aquí se tratan.

La nación global (1962-1970)

El momento histórico en el que la sociedad mexicana organizó por primera vez el Gran Premio de México se caracteriza especialmente por (entre otras cosas) encontrarse en la recta final del modelo de desarrollo estabilizador. Los resultados de las transformaciones desencadenadas por este modelo se convirtieron en parte de un discurso ideológico utilizado tanto hacia el exterior como hacia el interior. Hacia el exterior, el crecimiento económico se significó un ejemplo de éxito y vanguardia, a pesar de su inestabilidad y desigualdad²⁵. Por otra parte, en el interior del país se generó un discurso triunfalista que apeló a las “capacidades de los mexicanos”, y que acompañó estas transformaciones económicas y materiales. Al mismo tiempo, se estimuló la desmovilización y la relativa estabilidad política, elementos que construyeron la legitimidad del régimen²⁶.

Dentro de este clima político y económico, muchas de las acciones gubernamentales, así como acontecimientos de interés general (entre ellos los pertenecientes a la actividad deportiva), desarrollaron una estructura narrativa y de comunicación pública que regresaba constantemente al exterior, situándolo como el principal referente para las acciones de la vida nacional. El desarrollo previo del automovilismo deportivo mexicano, reflejado en el proceso de construcción de un autódromo²⁷ en la capital del país al final de la década de los años cincuenta, también compartió estos elementos narrativos.

Ya desde la proyección del inmueble, nacida de un estudiante universitario de la Universidad Nacional Autónoma de México, y recuperada por Gilberto Valenzuela cuando fue secretario de Obras y Servicios de la capital mexicana para cumplir el deseo del presidente Adolfo López Mateos de contar con un espacio especializado en el automovilismo deportivo, el lugar empieza a revestirse de esta narrativa²⁸. Óscar Fernández Gómez Daza presentó en 1955 su proyecto de titulación, en el que exponía la posibilidad de construir una pista para carreras de automóviles en algún lugar de México, con la intención de convertir al país en el puntero dentro del continente americano en cuanto a infraestructura automovilística se refiere, pues en ese momento no existían espacios con el nivel de especialización tan alto como el de su proyecto²⁹.

Incluso en el acto de inauguración del Autódromo de la Ciudad de México, se puede observar el movimiento de inclusión del país a un proyecto particular de movimiento deportivo global. El ritual del deporte automovilístico parecía tener la intención de igualar a todos los presentes, pues la anécdota centró su atención en la llegada del presidente Adolfo López Mateos, su secretario de gobernación (y sucesor), Gustavo Díaz Ordaz, y el regente del Departamento del Distrito Federal, Ernesto P. Uruchurtu, ocupaban sus asientos junto a los demás espectadores, un pueblo identificado como el único y mayor beneficiado por la inauguración del autódromo³⁰.

²⁵ Sergio de la Peña y Teresa Aguirre, *De la revolución a la industrialización*, (México: UNAM, 2004), 392-394.

²⁶ Ricardo Pozas Horcasitas, *Los límites del presidencialismo en las sociedades complejas. México en los años sesenta*. (México: Siglo XXI, 2014), 52.

²⁷ Desde las primeras etapas de desarrollo del automovilismo deportivo, se plantearon los autódromos como espacios exclusivos para la práctica de este deporte, sin embargo, compartieron protagonismo con espacios adaptados, como hipódromos, aeródromos, carreteras, caminos y calles urbanas, por lo menos hasta que el cálculo del riesgo alrededor de la actividad automovilística orilló a la transformación de las pistas de carreras en el mundo. Aunado al desarrollo de los espectáculos (automovilísticos) deportivos, particularmente a partir de la segunda mitad del siglo XX, la construcción de autódromos se aceleró, siendo prioridad para muchos de los involucrados en el automovilismo deportivo.

²⁸ Andrés Rodríguez, “Autódromo Hermanos Rodríguez: la pista que nació de una tesis de la UNAM y que Senna consideraba ‘un infierno’”, *El País*, 28 de octubre de 2022, <https://elpais.com/mexico/2022-10-28/autodromo-hermanos-rodriguez-la-pista-que-nacio-de-una-de-tesis-de-la-unam-y-que-senna-consideraba-un-infierno.html>.

²⁹ Óscar Fernández Gómez Daza, “Pista para carreras ‘Gran Premio’”(Tesis de licenciatura, Universidad Nacional Autónoma de México, 1955), 61.

³⁰ AEE, “ALM da banderazo en una carrera”, *El Porvenir*, 21 de diciembre de 1959, 8.

Con este acto, el presidente construyó una imagen de cercanía y simpatía con el deporte motor, mensaje que reforzaba constantemente en público, participando, por ejemplo, en pruebas de exhibición³¹. Por otra parte, para la narrativa del automovilismo deportivo mexicano, la construcción del autódromo en la capital del país fue un momento clave en el largo proceso de institucionalización del deporte, marcando una división generacional entre los pilotos mexicanos que se formaron en las Carreras Panamericanas de los años cincuenta y las nuevas camadas, que se pretendía se formaran a través del aprendizaje práctico en la pista profesional³². El propio López Mateos se encargó de estrechar sus lazos con la actividad deportiva, declarando su simpatía por la “viril competencia”, pero también prometiendo su apoyo para la internacionalización³³ a través de la celebración del Gran Premio de México, una prueba puntuable para el Campeonato Mundial de Fórmula 1.

Así, a través de la meta de llegada establecida en el Gran Premio de México, se puso en marcha la integración de la nación en un proyecto de orden global dictado por la modernidad automotriz; de ahí la importancia del evento (también) para la diplomacia deportiva, pues ponía al país en la mira del exterior modernizado, destacando al país como un potencial líder del continente en cuestiones relacionadas con el proyecto civilizatorio automotriz, sobre todo si se considera que una vez lograda la organización de la carrera, ésta se promocionaba como “el evento deportivo más importante de América”³⁴, o como la prueba automovilística más importante de América Latina³⁵, en resumen, un parteaguas que “ha despertado interés en todo el mundo”³⁶.

Incluso acciones de cooperación entre los organizadores mexicanos y otros miembros de la comunidad automovilística internacional se llegaron a significar como una señal inequívoca del progreso y liderazgo de la nación en este rubro; unos para su legitimación, otros en protocolaria señal de respeto y cordialidad. Así, durante la segunda edición del Gran Premio de México en 1963, miembros del United States Automobile Club visitaron la capital para conocer los pormenores de la organización de la carrera mexicana y así poder replicar sus aciertos en los Estados Unidos, no sin antes dejar elogios a los mexicanos, aprovechados por la prensa para justificar el logro de la inclusión de la prueba en el campeonato del mundo³⁷. La edición de esta carrera fue aún más significativa, pues se incluyó oficialmente en el Campeonato Mundial de Fórmula 1 luego de una primera edición que fungió solamente como exhibición y evaluación de la organización general. De esto también se hizo eco lo dicho por el futuro candidato presidencial, Gustavo Díaz Ordaz, quien calificó al evento como una ocasión para elevar el prestigio del país a nivel global³⁸.

La inclusión de México en la discusión deportiva global obligaba a apresurar otras transformaciones relacionadas con el disfrute de los espectáculos deportivos. Si bien durante estas décadas la prensa continuó siendo relevante para el acercamiento de los espectadores a las actividades deportivas, el advenimiento de la televisión ya empieza a generar afectaciones. Así, la prensa toma una postura defensiva, mencionando y cuestionando al mismo tiempo la presencia de la tecnología televisiva para cubrir el evento en aras de los espectadores que no pudieron hacerse de un boleto³⁹, o para criticar el posterior desempeño de la misma transmisión, cuya falta de información relevante, excesivos comerciales y fallas técnicas en general evidenciaban la novatez del

³¹ “El presidente inaugurará el domingo el autódromo local”, *El Nacional*, 17 de diciembre de 1959, 6.

³² “El C. López Mateos inaugurará mañana el autódromo de la ciudad de México”, *El Nacional*, 19 de diciembre de 1959, 6.

³³ R. González Machado, “El Sr. Presidente presenció la justa”, *El Nacional*, 21 de diciembre de 1959, 6.

³⁴ Automex, “III Gran Premio de México”, *ESTO*, 19 de noviembre de 1964, 10.

³⁵ “El piloto italiano Baghetti, llegó ya”, *El Nacional*, 16 de octubre de 1963, 9, 11.

³⁶ “¡Hoy entrenan los bólidos!”, *El Nacional*, 25 de octubre de 1963, 11.

³⁷ “Interés por el Gran Premio”, *El Nacional*, 8 de octubre de 1963, 9.

³⁸ “Eventos como el de ayer elevan nuestro prestigio”, *El Nacional*, 28 de octubre de 1963, 9.

³⁹ “Transmitirán por TV el premio de automovilistas”, *El Nacional*, 19 de octubre de 1967, 5.

medio audiovisual, pero también estar en medio de un cambio respecto de las formas de comunicación de estos espectáculos⁴⁰.

Pero la ocasión también alcanzaba para homenajear al presidente de la nación, ritual obligado en un régimen presidencialista como el mexicano. Así, la alianza entre la comunidad automovilística, el presidente y los intereses nacionalistas mutuos se refrendaban una vez que el mandatario se hacía presente junto con su comitiva para presenciar los espectáculos automovilísticos⁴¹, o al recibir un trofeo como reconocimiento a su apoyo al automovilismo mexicano⁴², claros elementos de la alianza que posicionó al Gran Premio como una herramienta política para el interior y el exterior.

La celebración del Gran Premio de México, como otros espectáculos deportivos celebrados en América Latina durante la segunda mitad del siglo XX, fue producto de la unión de intereses de las clases políticas y económicas mexicanas. Una muestra de ello está en la relación política que sostuvo Adolfo López Mateos durante su presidencia con Pedro Rodríguez Quijada, un hombre que se enriqueció a través de sus negocios con Pemex y otras dependencias estatales⁴³. Rodríguez Quijada, al igual que el presidente, era un entusiasta del automovilismo deportivo, pero también padre y principal patrocinador de los jóvenes pilotos Pedro y Ricardo Rodríguez de la Vega. Mediante su amistad, convenció al presidente de construir un autódromo donde se pudieran celebrar competencias internacionales, y que también sirviera como lugar de entrenamiento para sus hijos⁴⁴.

Los jóvenes Rodríguez competían profesionalmente desde 1957⁴⁵, y para el inicio de la década de los años sesenta eran importantes figuras dentro de la esfera automovilística nacional e incluso internacional. La entrada de Ricardo Rodríguez a Fórmula 1 en 1961 motivó a un grupo de inversionistas a buscar la celebración de una carrera de este campeonato y aprovechar el furor alrededor del piloto. El gobierno de López Mateos brindó apoyo a los organizadores⁴⁶, quienes lograron acordar con la Federación Internacional del Automóvil (FIA) celebrar una carrera de exhibición a finales de 1962⁴⁷.

Así, se eligió el primer fin de semana de noviembre, coincidente con las fiestas del Día de Muertos, para la celebración del evento, una decisión que probablemente tenía tintes mercadológicos y diplomáticos más que nacionalistas. Sin embargo, durante las prácticas que tuvieron lugar días previos a la carrera, Ricardo Rodríguez tuvo un accidente mortal en la última curva del circuito⁴⁸. A pesar de ello, el evento no fue cancelado, y el día de la carrera se dedicó un minuto de silencio a la memoria del piloto fallecido⁴⁹.

A partir de 1962 y hasta 1970 se celebró de forma ininterrumpida el Gran Premio de México, el cual fungió como una vitrina de exhibición internacional. Junto con los Juegos Olímpicos de 1968 y el Mundial de Fútbol de 1970, el país se exhibió a través del deporte como una nación moderna, utilizando los medios de comunicación como la principal vitrina. En dichas narrativas se encuentran ideas destacables: la integración del país a un naciente orden global y la penetración de las disposiciones civilizatorias de dicho orden global en su población.

La edición que cerró esta primera etapa se celebró en 1970, y estuvo marcada por un incidente con los cuerpos de seguridad que no fueron capaces de contener a una aglomeración que invadió el

⁴⁰ Eduardo Barceló, "El Gran Premio fue nuevamente un éxito", *El Nacional*, 29 de octubre de 1963, 9, 11.

⁴¹ Luis Bustamante, "Homenaje al señor presidente", *El Nacional*, 30 octubre de 1963, 9.

⁴² "Trofeo al jefe del país por impulsar al automovilismo", *El Nacional*, 26 de octubre de 1964, 9.

⁴³ Carlos Jalife Villalón, *Los hermanos Rodríguez*, (México: Scudería Editores, 2015), 36-37.

⁴⁴ Jalife, *Los hermanos Rodríguez*, 117.

⁴⁵ Jalife, *Los hermanos Rodríguez*, 66-74.

⁴⁶ Jalife, *Los hermanos Rodríguez*, 234-35.

⁴⁷ Alejandro Rosas, *Héroes al volante. La Fórmula 1 en México* (México: Planeta, 2015), 38.

⁴⁸ Jalife, *Los hermanos Rodríguez*, 298-300.

⁴⁹ Rosas, *Héroes al volante*, 48.

autódromo para presenciar la carrera⁵⁰, deteniendo el desarrollo de ésta por la carencia de las garantías de seguridad para participantes y espectadores⁵¹. Este accidente no pudo pasar desapercibido para la FIA, que inicialmente reprendió a los organizadores mexicanos, argumentando que iniciaría un trabajo en conjunto para evitar nuevos accidentes. Al mismo tiempo, tranquilizaron al medio automovilístico mexicano declarando que el futuro de la carrera no estaba en riesgo⁵², sin embargo, terminó cancelando el evento a partir de la temporada 1971. Sin embargo, es importante no perder de vista la posibilidad de que, aun sin la intervención del organismo rector del automovilismo deportivo a nivel global, el final de la primera etapa histórica del Gran Premio de México no fuera inevitable, dado el agotamiento y reinención del modelo estabilizador, el corporativismo y de la exclusividad del presidencialismo como ente hegemónico en la dirección del país, procesos que se expresaron a lo largo de la década de los años setenta⁵³.

La nación que sigue en pie (1986-1992)

La década de los años ochenta, especialmente a partir del Consenso de Washington de 1986, marcaron en México el inicio del proceso de neoliberalización de la economía⁵⁴. Esta configuración de la política económica global surgió como respuesta a la crisis de sobreacumulación de la década de los años setenta, obligando a las naciones a abrir sus fronteras y construir nuevos flujos de capital y mercancías, pero al mismo tiempo minimizando la participación del Estado en los asuntos económicos y del desarrollo⁵⁵.

Desde la década de los años setenta, el país vivió una reestructuración de su economía, subordinada más a los intereses de los capitales nacionales e internacionales y al mismo tiempo cada vez menos sujeta a los proyectos particulares de la clase política nacional, todo en un evidente proceso de cooperación entre ambas élites. Así, las nuevas disposiciones políticas en materia económica se enfocaron en garantizar la rentabilidad mediante la flexibilización y desregulación, guardando también la sintonía con las nuevas políticas económicas alrededor del globo⁵⁶. La reestructuración se significó discursivamente en todo momento como un proceso necesario para el bienestar de la población, en el que además se armonizaba con el resto del globo en un nuevo orden global de paz y desarrollo, producto de las narrativas militares cosechadas durante la Guerra Fría.

En cuanto a los espectáculos automovilísticos (y particularmente el Gran Premio de México), éstos también se reestructuraron alrededor de nuevos esquemas de negocio. En 1984, los hermanos José y Julián Abed, propietarios de la cadena de hoteles Aristos, e inversionistas en múltiples campeonatos automovilísticos mexicanos, encabezaron un grupo de inversión que tenía por objetivo volver a celebrar el Gran Premio de México⁵⁷. Con el apoyo (político, económico y logístico) del gobierno mexicano⁵⁸ y la remodelación y modernización del autódromo de la Magdalena

⁵⁰ Rosas, *Héroes al volante*, 84-8.

⁵¹ “La victoria de Jacky Ickx no será la última”, *Mañana*, 7 de noviembre de 1970, 181.

⁵² “Victoria de Jacky Ickx”, 185.

⁵³ Horcasitas, *Los límites del presidencialismo en las sociedades complejas*, 54-5.

⁵⁴ Ada García Cabrera, “Industria manufacturera y crecimiento económico en México: Los efectos de la liberalización económica en la estructura productiva”, en *Crisis neoliberal y alternativas de izquierda en América Latina II*, José Valenzuela Feijóo, José Manuel Ortega Herrera, Samuel Ortiz Velázquez y Lourdes Carolina Hernández Calvario, coordinadores (México: El Barzón, 2015), 89.

⁵⁵ García, “Industria manufacturera y crecimiento económico en México”, 90.

⁵⁶ Abelardo Mariña Flores y Sergio Cámara Izquierdo, “Las especificidades de la crisis mundial en México. Una historia de integración subordinada a la globalización neoliberal”, en *Crisis neoliberal y alternativas de izquierda en América Latina II*, José Valenzuela Feijóo, José Manuel Ortega Herrera, Samuel Ortiz Velázquez y Lourdes Carolina Hernández Calvario, coordinadores (México: El Barzón, 2015), 24.

⁵⁷ Rosas, *Héroes al volante*, 93.

⁵⁸ Javier Carmona Solís, “El ‘Gran Circo’ ya está aquí”, *ESTO*, 6 de octubre de 1986, 25.

Mixhuca⁵⁹, con miras a convertirla en la mejor pista del mundo⁶⁰, condiciones exigidas como garantía por parte de Bernie Ecclestone. El empresario y ex piloto británico en ese momento era dueño de los derechos comerciales de la Fórmula 1⁶¹. Ecclestone hizo su compra durante la década de los años setenta, aprovechándola para enriquecerse, estableciendo mecanismos de repartición de ganancias comerciales entre los participantes, así como un esquema de coinversión pública y privada para la celebración de las carreras pertenecientes al campeonato, un elemento que se volvió cada vez más característico de los espectáculos deportivos (y no únicamente de las carreras de automóviles) a nivel global durante las últimas décadas.

Los hermanos Abed y sus socios comerciales lograron su cometido en 1986, año en el que se volvió a celebrar el Gran Premio de México en la capital del país. El evento en general se significó como una demostración de que el país “seguía en pie” no obstante la aguda crisis económica y el terremoto que destruyó la capital mexicana el 19 de septiembre de 1985⁶², así como la respuesta a la idea de la incapacidad del país para organizar este tipo de espectáculos, particularmente luego de los acontecimientos de 1970⁶³. La organización del evento lo comunicó también como una “contribución a la superación” en el país⁶⁴, una fuente de ingresos económicos que a su vez eran prueba de la fuerte (y necesaria) conexión entre la economía mexicana y la economía global⁶⁵, mientras que la FIA condecoró al evento como el mejor organizado durante la campaña 1986⁶⁶.

La carrera se celebró nuevamente de forma ininterrumpida hasta 1992. En esta ocasión, su cancelación estuvo vinculada con un coctel de razones políticas, económicas y deportivas, que es interesante analizar. En primer lugar, se encuentran las más técnicas, pues los pilotos se quejaron de los hundimientos de varios sectores de la pista, un fenómeno característico y casi inevitable del suelo de la capital mexicana. Por otra parte, cabe mencionar la presión de grupos ambientalistas, quienes denunciaban la crisis de la calidad del aire en la ciudad de México, vinculada principalmente con el tamaño de la plantilla de automóviles circulantes en la urbe, así como las nulas regulaciones técnicas dirigidas a la paliación de sus emisiones contaminantes⁶⁷.

Estos grupos argumentaron en contra de la competencia, señalándola como algo superfluo y que denotaba una grave falta de compromiso por parte del gobierno local con la crisis ambiental. La presión política movilizó al Jefe del Departamento del Distrito Federal, que trató de conciliar a los manifestantes junto con las intenciones de Fórmula 1 por celebrar la carrera bajo pena de registrar pérdidas económicas significativas⁶⁸. Los organizadores incluso recibieron multas por violaciones a los procedimientos de seguridad⁶⁹. Al final, el gobierno local retiró su apoyo al evento, mientras que las exigencias de los pilotos para remodelar el trazado, una acción que implicaba una inversión de dinero imposible para los organizadores mexicanos, fue el “pretexto”⁷⁰ con el que Ecclestone y la FIA decidieran eliminarlo del campeonato a partir de la campaña 1993⁷¹.

⁵⁹ NXT, “Terminan remodelación”, *El Porvenir*, 4 de octubre de 1986, 51.

⁶⁰ UNIV, “‘La carrera del futuro’: Prost”, *El Porvenir*, 9 de octubre de 1986, 46.

⁶¹ Rosas, *Héroes al volante*, 112.

⁶² Rosas, *Héroes al volante*, 96.

⁶³ “Hay capacidad para F-1 en México”, *El Porvenir*, 4 de abril de 1986, 45.

⁶⁴ “Los héroes: los hermanos Abed”, *ESTO*, 11 de octubre de 1986, 35.

⁶⁵ Javier Carmona Solís, “El Gran Premio dejó muchos beneficios”, *ESTO*, 25 de octubre de 1987, 2.

⁶⁶ “Retornó Gran Premio de México en 86”, *El Porvenir*, 30 de diciembre de 1986, 51.

⁶⁷ Rosas, *Héroes al volante*, 125-6.

⁶⁸ Rosas, *Héroes al volante*, 126-7.

⁶⁹ “Muchas multas generó el Gran Premio de México”, *El Informador*, 29 de marzo de 1992, 31.

⁷⁰ UPI, “Sigue el suspenso del Gran Premio de México”, *El Informador*, 4 de julio de 1992, 30.

⁷¹ Rosas, *Héroes al volante*, 122-127.

Hacia nuevos horizontes (2015-2019)

Contrario a lo prometido por la política económica neoliberal, las décadas subsecuentes a la apertura de la estructura productiva nacional tuvieron como resultados la acumulación del ingreso, el aumento de la pobreza, la disminución de la población en el sector de ingresos y la informalidad y pauperización generalizada⁷². Así, el resultado de las elecciones presidenciales mexicanas de 2018 fue, en buena medida, un mensaje social de descontento con los resultados políticos, económicos y sociales del modelo neoliberal, acelerados durante los doce años previos⁷³. Pero también se explica por el desgaste ideológico de este modelo, que abrió la puerta a nuevas formas, si no de estructuras políticas y económicas, sí de nuevas formas de interpretación de las mismas, encarnadas por los sectores más institucionalizados de las izquierdas mexicanas.

Desde la campaña, la propuesta política del posteriormente presidente Andrés Manuel López Obrador se centró en la idea de una transformación profunda de las estructuras políticas y económicas del país⁷⁴. El proyecto del nuevo presidente mexicano pareció fortalecerse dada la hegemonía del nuevo partido en el poder y que significó también un nuevo reto para la transición democrática del país⁷⁵. Sin embargo, a pesar de la narrativa del propio presidente López Obrador, así como de sus opositores, el nuevo gobierno de izquierda no ha plasmado en sus acciones un cambio sistémico radical, sino una agenda que más bien puede identificarse como reformista⁷⁶, con diferencias notables en la profundidad de sus transformaciones en los diferentes temas de la vida pública nacional.

Muchas de estas transformaciones se relacionaron con un distanciamiento ideológico (cuando menos llevado a la práctica discursiva) respecto al modelo neoliberal, que implicó el retiro parcial o total del Estado de algunas funciones, como la protección de capitales nacionales y extranjeros, así como el fortalecimiento de su presencia en otras áreas, como la regulación de la actividad económica. Así, la financiación de espectáculos deportivos previamente pactado como el Gran Premio de México, se volvió un tema importante en la agenda de transición del lopezobradorismo⁷⁷.

A partir de este momento, cabe explicar algunos elementos contextuales importantes para entender la tercera etapa del Gran Premio de México. Desde 2011, algunos pilotos mexicanos volvieron a competir en Fórmula 1, algo que se advirtió como una oportunidad para generar un atractivo de orden comercial y que desembocara en la celebración de una nueva edición del GP de México. Alejandro Soberón Kuri, a través de su empresa Corporación Interamericana de Entretenimiento (CIE), reunió a un nuevo grupo de inversionistas para que, en conjunto con una inversión del Gobierno federal mexicano, adquirieran el permiso de FIA para volver a organizar el Gran Premio de México a partir de 2015⁷⁸.

La promoción del evento se enfocó mayormente en el pasado de éste, así como de otros elementos culturales que evocaban discretamente el proyecto nacional construido por el que fue el

⁷² García, “Industria manufacturera y crecimiento económico en México”, 100.

⁷³ Francisco Javier Aparicio y Rodrigo Castro Cornejo, “Elecciones 2018. Una coyuntura histórica en México”, *Política y gobierno* XXVIII, n.º 2 (2020): 11-12.

⁷⁴ Rebecka Villanueva Ulfgard y César Villanueva, “The power to transform? Mexico’s ‘Fourth Transformation’ under President Andrés Manuel López Obrador”, *Globalizations* 17, n.º 6 (2020): 1029-1030.

⁷⁵ Aparicio y Castro, “Elecciones 2018”, 3.

⁷⁶ Villanueva y Villanueva, “The power to transform?”, 1035.

⁷⁷ Es posible definir al lopezobradorismo como el proyecto que el político mexicano defiende como alternativa frente a las propuestas del Partido Revolucionario Institucional y el Partido Acción Nacional. En síntesis, puede plantearse como el refuerzo del poder político en contraposición al poder económico (encarnado en los intereses empresariales), la lucha contra la corrupción, la austeridad del gobierno federal y políticas sociales que buscan contrarrestar los efectos de las políticas neoliberales impuestas desde finales del siglo XX. Por supuesto, este proyecto significó, desde la victoria de López Obrador en las elecciones presidenciales de 2018, una serie de transformaciones principalmente institucionales, con efectos variados en las diferentes dimensiones de la vida nacional, incluido el deporte. Para ampliar la discusión sobre la postura lopezobradorista, recomiendo el artículo de Rebecka Villanueva Ulfgard y César Villanueva, “The power to transform? Mexico’s ‘Fourth Transformation’ under President Andrés Manuel López Obrador”.

⁷⁸ Iván Pérez, “CIE, la empresa que apostó 150 mdd a la Fórmula 1”, *Forbes México*, 29 de octubre de 2015, <https://www.forbes.com.mx/cie-la-empresa-que-aposto-150-mdd-a-la-formula-1/>.

partido político hegemónico durante la mayor parte del siglo XX. El éxito económico de la primera edición de la carrera en 2015, que empezó a detectarse incluso semanas antes de la competencia, motivó a los organizadores a realizar continuos cambios año con año, con el objetivo de mejorar la experiencia de los espectadores y consolidar la carrera “como una ventana del país para el mundo”⁷⁹, es decir, un estimulante de la actividad turística y promotor de los productos culturales mexicanos⁸⁰.

Sin embargo, también fue una realidad la creciente exclusividad de éste⁸¹, elemento en sintonía con las crecientes desigualdades vividas en el país, las mismas que motivaron protestas de los vecinos del autódromo por las distintas problemáticas que para ellos significaba la presencia del evento automovilístico, como la escasez de agua⁸². Por su parte, desde las narrativas del espectáculo automovilístico trataban de contrarrestar exponiendo a las personalidades que asistían utilizando el transporte público de la capital mexicana, haciendo, de paso, una positiva propaganda para el gobierno local⁸³. Así, en los medios de comunicación no se vislumbra una confrontación directa entre el nuevo gobierno y los empresarios deportivos detrás de la carrera, pero sí se advierte una tensión por la intención del Gobierno mexicano de intervenir para cambiar el modelo de negocio del evento.

Al final, la administración de López Obrador determinó retirar los fondos público federales que habían estado a disposición de los organizadores, dinero que era indispensable para financiar al evento. A nivel local, la gobernadora de la ahora Ciudad de México⁸⁴, Claudia Sheinbaum, giró en una dirección similar, pero mantuvo disposición para encontrar alternativas de financiamiento para los organizadores. Dado lo anterior, los organizadores determinaron transformar el modelo de negocios para el evento, ahora basado en el uso de un fideicomiso privado y el apoyo exclusivamente logístico y promocional del gobierno de la Ciudad de México. Por ello, tras la pausa obligada por la pandemia de COVID-19, el evento empezó a comercializarse en 2021 como “Gran Premio de la Ciudad de México”⁸⁵, manifestación del cambio y reorganización de los involucrados en este espectáculo deportivo.

La diplomacia deportiva del Gran Premio de México

A partir de la década de los años cincuenta, la nación mexicana se alineó con parte de los lenguajes impuestos por el orden político global surgido luego de la Segunda Guerra Mundial, (re)posicionando al país en la cadena global de producción de bienes y servicios, con un sector industrial cada vez más fortalecido. Los trabajos de reconstrucción en Europa y la confirmación de la hegemonía estadounidense fueron factores apuntalaron este proceso. Esto marcó la estrategia de la diplomacia mexicana durante el resto del siglo.

Este contexto tuvo su repercusión en la diplomacia deportiva mexicana, particularmente si la consideramos como un complejo influenciado por los procesos políticos y económicos nacionales, regionales y globales, y llenado de significaciones propiamente deportivas, utilizadas para propósitos

⁷⁹ Alejandro Rodríguez, “Exposición mediática del país con el GP”, *El Universal*, 1 de noviembre de 2015, D10.

⁸⁰ Víctor Macín, “La importancia política y económica del Gran Premio”, *ESPN*, 3 de octubre de 2015, https://www.espn.com.mx/noticias/nota/_/id/2491306/la-importancia-politica-y-economica-del-gran-premio-de-mexico.

⁸¹ Marisol Rojas, “El GP de México no es un negocio para todos”, *El Financiero*, 27 de octubre de 2016, <https://www.economista.com.mx/deportes/El-GP-de-Mexico-no-es-un-negocio-para-todos-20161027-0167.html#:~:text=A%20los%20comercios%20que%20est%C3%A1n,se%20ha%20prohibido%20el%20ambulante>.

⁸² Diana Delgado, “Amenazan con boicotear Fórmula 1”, *El Universal*, 28 de octubre de 2015, C3.

⁸³ Ariel Velázquez, “El metro, lo mejor”, *El Universal*, 1 de noviembre de 2015, D5.

⁸⁴ En 2016, el Distrito Federal, capital del país, dejó su denominación para convertirse en la Ciudad de México, siendo el estado número 32 en unirse a los Estados Unidos Mexicanos. Esta transformación política y administrativa estuvo motivada, entre otros factores, por la búsqueda de la autonomía administrativa y de desarrollo de la entidad, así como de su población.

⁸⁵ José Andrés Díaz López, “100 empresarios, los responsables de mantener la F1 en México hasta 2022; gobierno se ahorrará 40 mdd”, *Mediotiempo*, 8 de agosto de 2019, <https://www.mediotiempo.com/automovilismo/f1/formula-1-fideicomiso-privado-mantendra-gp-mexico-gobierno-ahorra-40mdd>.

mayormente nacionalistas, pero principalmente a través de la construcción de significaciones de mayor o menor relevancia narrativa. Los cambios en la esfera diplomática (y diplomática deportiva), también tuvieron consecuencias en todas las etapas del Gran Premio de México, aún a pesar de que ninguno de los participantes u organizadores tuvo cargos oficiales dentro del cuerpo diplomático mexicano. Así, en la narrativa de la primera etapa (1962-1970), es posible advertir la significación del evento como una prueba superada en el largo camino de la modernización prometida por los gobiernos posrevolucionarios, un espectáculo deportivo que confirmaba la integración a un nuevo orden político y económico.

La segunda época de este espectáculo deportivo se significó hacia el exterior como un resurgimiento de la nación luego de la crisis del modelo de desarrollo estabilizador. Como sucediera anteriormente, la reestructuración política y económica abrió nuevamente la posibilidad de albergar espectáculos deportivos, que a su vez confirmaban la reentrada del país a un orden global, ahora de carácter neoliberal.

Finalmente, la tercera época del Gran Premio de México se encuentra marcada por un horizonte global amenazado por múltiples crisis, pero también por múltiples propuestas. En este escenario, la celebración de un espectáculo deportivo como éste también marca la existencia de una propuesta de globalidad continuista del modelo neoliberal instaurado a finales del siglo XX. Por otra parte, su cambio de denominación, nombrando a la Ciudad de México, también puede leerse como una expresión de lo local dentro del orden deportivo global, con las múltiples consecuencias que ello conlleva, es decir, una posible alternativa que consiste en cierto grado de conciliación entre los intereses políticos y económicos de los Estados y los entes privados alrededor de la celebración de espectáculos deportivos.

El uso de los espectáculos deportivos como herramienta diplomática en este contexto sociohistórico no contuvo siempre el mismo mensaje, ni los mismos objetivos, ni alcance, ni resultados. Tampoco resultó un revulsivo en las relaciones diplomáticas mexicanas, pues más bien se enfocó en la perpetuación de relaciones desiguales⁸⁶. De esta manera, el Gran Premio de México pasó de ser una prueba de modernización e industrialización en los años sesenta, a ser un pase de integración económica global en los años ochenta y también durante el inicio del siglo XXI, su transformación, por tanto, puede pensarse como un modelo alternativo ante los cambios políticos registrados (particularmente) en América Latina.

El proyecto de nación del Gran Premio de México

A partir del establecimiento de los gobiernos posrevolucionarios, fue importante para los mismos el uso de aparatos ideológicos que dieran cohesión política y social. Así, los mensajes de unificación fueron recurrentes en los productos socioculturales en el México del siglo XX, incluidos los deportes.

El Gran Premio de México se significó hacia el interior como un logro de la revolución defendida por el partido que mantenía la hegemonía política desde 1930. Como otras expresiones socioculturales, el automovilismo deportivo conformó una propuesta de nación que tuvo ocasión de exhibición a partir de la propia carrera, pero que, quizá más que otras propuestas nacionales deportivas, resultó ser mucho más excluyente y homogeneizador.

Durante su segunda época, esta carrera automovilística, así como otros espectáculos deportivos de la época se significó nuevamente como un resurgimiento de la nación mexicana moderna. Sin embargo, al mismo tiempo, también resultó lejano ante una sociedad cada vez más desigual, más lejana al progreso prometido por el neoliberalismo, siendo sometida a un empobrecimiento casi exponencial durante los años en los que celebró la segunda etapa de la carrera.

Por último, en su tercera etapa, el Gran Premio de México se comunicó como un logro colaborativo de toda la nación, justificando un modelo de negocio que contenía una desigual distribución de inversiones, toma de riesgos y obtención de ganancias entre los inversores públicos y

⁸⁶ Zintz, "El deporte, una poderosa herramienta", 19.

privados, desproporcionado también con la creciente desigualdad del país. Así, quizás en mayor proporción que en las dos épocas anteriores, se incrementó la presencia de una (contra)narrativa que señaló a este espectáculo deportivo como herencia de un sistema social caduco.

La nación mexicana que se promocionó desde el Gran Premio de México tampoco fue la misma durante sus tres épocas históricas. No sólo por las diferencias en los contextos dentro de los cuales se desarrolló este espectáculo deportivo, sino también por los actores y las redes que se conformaron en cada una de las generaciones de la carrera y que, aunque también conectados, difirieron en los recursos que tenían a su disposición, sus objetivos e intereses.

Éste y el resto de los espectáculos deportivos celebrados en México, así como los proyectos nacionalistas que de ellos emanan, dejan observar una red de relaciones en contraposición, cuyos elementos constitutivos (re)definen su contenido y significación de acuerdo con los contextos históricos en los cuales se enmarcan⁸⁷. Así, en contraposición a la dupla ideológica entre el nacionalismo y la modernización, se encuentra la resistencia cultural, que se puede conceptualizar como un movimiento de oposición ante los procesos de transformación sistémica promovidos por las clases hegemónicas, y que en el caso mexicano puede identificarse también como un reclamo hacia las promesas incumplidas de la modernidad⁸⁸.

Conclusiones

El Gran Premio de México de Fórmula 1 puede considerarse como un antecedente de los espectáculos deportivos (los Juegos Olímpicos de 1968 y el Mundial de Fútbol de 1970) que marcaron a la capital del país. La organización no sólo consolidó los mecanismos informales de cooperación entre el gobierno mexicano y el empresariado deportivo, sino que también se constituyó como parte de la diplomacia deportiva mexicana, además de significar un refuerzo de las diferentes narrativas nacionalistas que surgieron como respuesta a los múltiples acontecimientos del siglo XX. Si bien las repercusiones de este espectáculo deportivo pueden ser acotadas en muchos aspectos, es importante dar cuenta de éstos a través del conocimiento sociohistórico para avanzar en la comprensión del fenómeno deportivo.

La diplomacia deportiva desplegada a través del Gran Premio de México se centró siempre en la integración del país al orden global propuesto desde la industria automotriz y significado a través del uso deportivo del automóvil, teniendo como claros referentes a Estados Unidos y la Europa occidental. A su vez, desarrolló un discurso que, durante los años sesenta del siglo XX, celebraba los resultados del “milagro mexicano”, para posteriormente señalar el resurgimiento del país de una serie de profundas crisis políticas y económicas que marcaron las primeras transformaciones desencadenadas por el modelo de desarrollo neoliberal hacia finales de los años ochenta. En su tercera etapa, ya en el siglo XXI, se puede observar un discurso que apela con mayor fuerza a la globalidad del deporte espectáculo y el automóvil.

De estas competencias también se derivaron proyectos nacionalistas, manifestaciones de efectos acotados en el resto de las estructuras de la sociedad mexicana, pero no por ello menos relevantes para los estudios sociohistóricos del deporte. De manera general, estas narrativas se estructuraron alrededor de una idea de integración global de México, mediada principalmente a través del automóvil.

Finalmente, cabe anotar que durante los periodos en los que no se celebró el Gran Premio de México, los procesos diplomáticos y nacionalistas se mudaron a otras dimensiones y expresiones, influenciados no sólo por las preferencias de los públicos deportivos, sino también por los intereses del empresariado deportivo.

⁸⁷ María de la Luz Casas Pérez, “Democratización y cultura en México. Modernización, identidad nacional y resistencia cultural”, *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales* 41, n.º 166 (1996), 76.

⁸⁸ *Ibid.*, 75.

Referencias

- AEE. "ALM da banderazo en una carrera". *El Porvenir*, 21 de diciembre de 1959.
- Anderson, Benedict. *Comunidades imaginadas. Reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo*. México: Fondo de Cultura Económica, 1993.
- Aparicio, Francisco Javier y Rodrigo Castro Cornejo. "Elecciones 2018. Una coyuntura histórica en México". *Política y gobierno* 27, n.º 2 (2020): 3-21.
- Automex. "III Gran Premio de México". *ESTO*, 19 de noviembre de 1964.
- Avendaño, Alejandro. "Construyendo la modernidad a través del deporte espectáculo. El Gran Premio de México, 1962-1970". *Cuadernos del CLAEH*, n.º 114 (2021): 283-97.
- Avendaño, Alejandro. "Deporte, modernidad y desarrollo. El impacto del automovilismo deportivo en México". *Materiales para la historia del deporte*, n.º 15 (2017):1-23.
- Barceló, Eduardo. "El Gran Premio fue nuevamente un éxito". *El Nacional*, 29 de octubre de 1963.
- Béjar, Helena. "La sociología de Norbert Elias: Las cadenas del miedo". *Reis: Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, n.º 56 (1991): 61-82.
- Bértola, Luis y José Antonio Ocampo. *Una historia económica de América Latina desde la independencia. Desarrollo, vaivenes y desigualdad*. Madrid: Secretaría General Iberoamericana, 2010.
- Brunet, Ignasi y Antonio Morell. "Sociología e historia: Norbert Elias y Pierre Bourdieu". *Sociológica*, n.º 4 (2001): 109-30.
- Bulmer-Thomas, Victor. *La historia económica de América Latina desde la Independencia*. México: Fondo de Cultura Económica, 2017.
- Bustamante. "Homenaje al señor presidente". *El Nacional*, 30 de octubre de 1963.
- Cabrera García, Ada. "Industria manufacturera y crecimiento económico en México: los efectos de la liberalización económica en la estructura productiva". En *Crisis neoliberal y alternativas de izquierda en América Latina II*, coord. José Valenzuela Feijóo, José Manuel Ortega Herrera, Samuel Ortiz Velázquez y Lourdes Carolina Hernández Calvario, 89-104. México: El Barzón, 2015.
- Capdevielle, Julieta María. "Los aportes de la teoría configuracional de Norbert Elias a las ciencias sociales". *Question 1*, n.º 32 (2011):1-8.
- Carmona Solís, Javier. "El 'Gran Circo' ya está aquí". *ESTO*, 6 de noviembre de 1986.
- Carmona Solís, Javier. "El Gran Premio dejó muchos beneficios". *ESTO*, 27 de octubre de 1987.
- Casas Pérez, María de la Luz. "Democratización y cultura en México. Modernización, identidad nacional y resistencia cultural". *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales* 41, n.º 166 (1996): 71-84.
- Conrad, Sebastian. "Enlightenment in Global History: A historiographical critique". *American Historical Review* 117, n.º 4 (2012): 999-1027.
- De la Peña, Sergio & Aguirre, Teresa. *De la revolución a la industrialización*. México: UNAM, 2004.
- Delgado, Diana. "Amenazan con boicotear Fórmula 1". *El Universal*, 28 de octubre de 2015.
- Díaz López, José Andrés. "100 empresarios, los responsables de mantener la F1 en México hasta 2022; gobierno se ahorrará 40 mdd", *Mediotiempo*, 8 de agosto de 2019. <https://www.mediotiempo.com/automovilismo/fl/formula-1-fideicomiso-privado-mantendra-gp-mexico-gobierno-ahorra-40mdd>.
- Elias, Norbert. *La sociedad cortesana*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 2012.
- El Informador*. "Muchas multas generó el Gran Premio de México". 29 marzo de 1992.
- El Nacional*. "El C. López Mateos inaugurará mañana el autódromo de la ciudad de México". 19 de diciembre de 1959.
- El Nacional*. "El piloto italiano Baghetti, llegó ya", 16 de octubre de 1963.
- El Nacional*. "El presidente inaugurará el domingo el autódromo local". 17 de diciembre de 1959.
- El Nacional*. "Eventos como el de ayer elevan nuestro prestigio". 28 de octubre de 1963.
- El Nacional*. "¡Hoy entrenan los bólidos!". 25 de octubre de 1963.
- El Nacional*. "Interés por el Gran Premio". 8 de octubre de 1963.
- El Nacional*. "Transmitirán por TV el premio de automovilistas". 19 de octubre de 1967.
- El Nacional*. "Trofeo al jefe del país por impulsar al automovilismo". 26 de octubre de 1964.
- El Porvenir*. "Hay capacidad para F-1 en México". 4 de abril de 1986.
- El Porvenir*. "Retornó Gran Premio de México 86". 30 de diciembre de 1986.
- ESTO*. "Los héroes: Los hermanos Abed". 11 de octubre de 1986.

- Fazio Vengoa, Hugo. “De la globalización a la historia global: Hacia otra representación del mundo contemporáneo”. *Análisis Político*, n.º 61 (2007).
- Fernández Gómez Daza, Óscar. “Pista para carreras ‘Gran Premio’”. Tesis de licenciatura. Universidad Nacional Autónoma de México, 1955.
- González Machado, R. “El Sr. Presidente presenció la justa”. *El Nacional*, 21 de diciembre de 1959.
- Jalife Villalón, Carlos. *Los hermanos Rodríguez*. México: Scudería Editores, 2015.
- Macín, Víctor. “La importancia política y económica del Gran Premio, *ESPN*, 3 de octubre de 2015. https://www.espn.com.mx/noticias/nota/_/id/2491306/la-importancia-politica-y-economica-del-gran-premio-de-mexico.
- Mañana*, “La victoria de Jacky Ickx no será la última”. 7 de noviembre de 1970.
- Mariña Flores, Abelardo y Sergio Cámara Izquierdo. “Las especificidades de la crisis mundial en México. Una historia de integración subordinada a la globalización neoliberal”. En *Crisis neoliberal y alternativas de izquierda en América Latina II*, coord. José Valenzuela Feijóo, José Manuel Ortega Herrera, Samuel Ortiz Velázquez y Lourdes Carolina Hernández Calvario, 15-40. México: El Barzón, 2015.
- NXT, “Terminan remodelación”. *El Porvenir*, 4 de octubre de 1986.
- Pérez, Iván. “CIE, la empresa que apostó 150 mdd a la Fórmula 1”, *Forbes México*, 29 de octubre de 2015, <https://www.forbes.com.mx/cie-la-empresa-que-aposto-150-mdd-a-la-formula-1/>.
- Pinilla-Díaz, Alexis. “Configuraciones eliasianas y conocimiento histórico”. *Folios*, n.º 47 (2018): 69-79.
- Pozas Horcasitas, Ricardo. *Los límites del presidencialismo en las sociedades complejas. México en los años sesenta*. México: Siglo XXI, 2014.
- Riojas, Carlos y Stefan Rinke. “Repensar el mundo y la historia global desde América Latina”. En *América Latina en la historia global*, coord. Carlos Riojas y Stefan Rinke, 7-23. Buenos Aires: CLACSO; México: Siglo XXI, 2022.
- Rodríguez, Alejandro. “Exposición mediática del país con el GP”. *El Universal*, 1 de noviembre de 2015.
- Rodríguez, Andrés. “Autódromo Hermanos Rodríguez: la pista que nació de una tesis de la UNAM y que Senna consideraba ‘un infierno’”. *El País*, 28 de octubre de 2022. <https://elpais.com/mexico/2022-10-28/autodromo-hermanos-rodriguez-la-pista-que-nacio-de-una-de-tesis-de-la-unam-y-que-senna-consideraba-un-infierno.html>.
- Rodríguez Vázquez, Daniel. “El deporte como estrategia diplomática en las relaciones diplomáticas”. *Documento de Opinión IEEE*, n.º 55 (2020).
- Rojas, Marisol. “El GP de México no es un negocio para todos”. *El Financiero*, 27 de octubre de 2016. <https://www.economista.com.mx/deportes/El-GP-de-Mexico-no-es-un-negocio-para-todos-20161027-0167.html#:~:text=A%20los%20comercios%20que%20est%C3%A1n,se%20ha%20prohibido%20el%20ambulante>.
- Rosas, Alejandro. *Héroes al volante. La Fórmula 1 en México*. México: Planeta, 2015.
- Sobrino de Toro, Javier. “Diplomacia deportiva, una disciplina por desarrollar”. *Revista de Derecho UNED*, n.º 27 (2021): 991-1018.
- UNIV, “La carrera del futuro?: Prost”. *El Porvenir*, 9 de octubre de 1986.
- UPI, “Sigue el suspenso del Gran Premio de México”. *El Informador*, 4 de julio de 1992.
- Velázquez, Ariel. “El metro, lo mejor”. *El Universal*, 1 de noviembre de 2015.
- Villanueva Ulfgard, Rebecka y César Villanueva. “The power to transform? Mexico’s ‘Fourth Transformation’ under President Andrés Manuel López Obrador”. *Globalizations* 17, n.º 6 (2020): 1027-42.
- Zintz, Thierry. “El deporte, una poderosa herramienta para el entendimiento y el diálogo intercultural”. *Citius, Altius, Fortius* 12, n.º 1 (2019): 15-25.

ORCID

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