

La afición al automovilismo deportivo en México. Un análisis figuracional

Motorsport fans in Mexico. A figurational analysis

Pasante de la Licenciatura en Sociología, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México (México)

Hugo Alejandro Avendaño Santoyo
sugus@comunidad.unam.mx

Resumen

Este artículo pretende desarrollar un análisis sociológico de la afición mexicana al automovilismo deportivo. Se utiliza, para ello, el concepto "figuración", una propuesta teórico-metodológica desarrollada por Norbert Elias que analiza los fenómenos sociales borrando las fronteras entre el individuo y la estructura, y reconociéndoles un trasfondo histórico así como bases biológicas, psicológicas y sociales compartidas que les definen a lo largo del tiempo. El caso del automovilismo deportivo y su afición es particularmente interesante debido a las características que los diferencian de otros deportes. Entre ellas destaca la falta de una territorialidad específica, la inexistencia de grupos de animación organizados y el impacto en las economías locales y nacionales. El deporte motor a nivel mundial existe gracias a la presencia de un grupo de personas que comparten una condición afectiva respecto al correr automóviles, que institucionalizan la actividad a través de su práctica y regulación, logrando consolidar la disciplina como un deporte moderno. En México, el mismo proceso se ha combinado con los proyectos de modernización de los gobiernos posrevolucionarios, cuyas malas políticas económicas han impedido la celebración de eventos internacionales por largos períodos de tiempo, un hecho que, sin embargo, no prueba la inexistencia de una "tradicionalidad automovilística" importante.

Palabras clave: Deportes. Afición. Automovilismo deportivo. México. Figuración.

Abstract

This article aims to develop a sociological analysis of motorsport's Mexican fans. It is used, for this purpose, the term "figuration", a theoretical and methodological proposal developed by Norbert Elias that analyses social phenomena blurring the boundaries between the individual and the structure, and recognizing a common historical background as well as biological, psychological and social bases that define it over time. The case of motorsports and its fans is particularly interesting because of the characteristics that differentiate them from other sports. These include the lack of a specific territoriality, the inexistence of animation organized groups and the impact on local and national economies. World Motor Sport exists thanks to the presence of a group of people who share an emotional condition regarding to running cars, which institutionalized racing activity through their practice and regulation, able to consolidate the discipline as a modern sport. In Mexico, same process has been combined with the modernization projects of the post-revolutionary governments, which bad economic policies have prevented the holding of international events for long periods of time, a fact that, however, does not prove the absence of an important "automotive tradition".

Keywords: Sports. Fans. Motor Sports. Mexico. Figuration.

Recepción: 19/07/2015 - Aceptación: 16/08/2015

EFDeportes.com, Revista Digital. Buenos Aires, Año 20, N° 207, Agosto de 2015. <http://www.efdeportes.com>

1 / 1

I. Introducción

Este artículo deriva de una investigación más amplia (Avendaño Santoyo, 2015), destinada como tesis de licenciatura en Sociología para la Universidad Nacional Autónoma de México, y que se encuentra en proceso de publicación. Ambos documentos se proponen realizar una caracterización de la actual afición al automovilismo deportivo en México.

El texto se divide en dos partes, que tratan de condensar toda la investigación de la cual deriva. La primera de estas partes se enfoca en una rápida revisión de la propuesta teórico-metodológica de Norbert Elias, utilizada para el estudio de la afición automovilística mexicana, y cuya principal herramienta es la "figuración", que, en pocas palabras, se define como un conjunto de actores individuales y colectivos, con un trasfondo histórico, político, económico y social en común y que interactúan tejiendo con una red definida por un elemento concreto.

La segunda parte del texto, aún más condensado, desarrolla los puntos que derivan de la aplicación del marco teórico y metodológico en el tema a tratar. La primera de las etapas antes mencionadas consiste en una exploración histórica de los acontecimientos políticos, económicos, sociales, y en algunos momentos también deportivos, que influyeron en el desarrollo del automovilismo deportivo mexicano, así como de los actores individuales y colectivos que también marcaron el rumbo de la formación del deporte motor y de su afición. Esta primera aproximación histórica, además de identificar a los factores y actores más importantes en el proceso de institucionalización del automovilismo deportivo en México, sirve también para empezar a vislumbrar el cauce de las relaciones al interior de todos los grupos que conforman al automovilismo deportivo en México.

La segunda parte analiza rápidamente a las relaciones antes mencionadas, identificándolas en su conjunto como la "figuración del automovilismo deportivo", donde además se pueden distinguir tres elementos en constante interacción y

que, en orden descendente son: 1) el trasfondo histórico y las condiciones económicas, políticas y sociales que les son comunes a los miembros de la figuración, 2) la propia figuración del automovilismo deportivo, que comprende a todos los involucrados en su desarrollo actual, como jueces, competidores, equipos, aficionados, oficiales de pista, etc., así como las instituciones que los agrupan, y 3) la "figuración de la afición al automovilismo deportivo", una "subfiguración" englobada en la anterior, que se encuentra en constante interacción con las demás subfiguraciones, así como el entorno exterior que les envuelve, pero que además nutre, organiza y otorga sentido al resto de la figuración del automovilismo deportivo a través de una compartida condición afectiva por correr automóviles.

II. El análisis figuracional de Norbert Elias

"Figuración" es el concepto mediante el cual Norbert Elias trata de comprender las formas que adquieren las sociedades humanas. Para el sociólogo alemán, la sociedad está compuesta por relaciones entre individuos y colectivos ligados entre sí por relaciones de interdependencia con equilibrios dinámicos. El concepto vincula directamente al individuo con las estructuras que lo rodean, entrelazándolos en una relación compuesta por interacciones recíprocas entre los participantes y que además involucra al todo social en un proceso de reproducción histórica de sí mismo. En otras palabras:

"Las interdependencias humanas que dan forma a las figuraciones presuponen captar las vinculaciones emocionales que reflejan el contacto de los individuos face to face, además supone que el intercambio social se proyecta por símbolos compartidos que permiten la identificación del yo y del nosotros. Necesariamente, también, las diferencias entre los individuos son sintetizadas mediante las estructuras simbólicas introyectadas por individuos que se saben parte de la colectividad." (Montesinos, 1999, p. 428).

El concepto además, otorga especial atención al trasfondo histórico necesario para comprender lo social, una dimensión que obliga a verlo como un proceso continuo. Así, "para Elias todo proceso social (...) es el resultado de las relaciones, luchas y conflictos entre individuos y grupos sociales" (Girola, 1999, p. 407); procesos que además construyen un equilibrio dinámico, "un balance de poder que se inclina unas veces más a un lado y otras más a otro" (Elias, 1982b, p. 156) en un entramado de tensiones que responden a las posiciones, capacidades y recursos con los que cuentan los actores inmersos en la figuración y hacen posible la transformación social en direcciones determinadas, aunque no previstas conscientemente por los involucrados.

La figuración, además de explorar las interacciones entre los actores individuales y colectivos que le conforman, permite explicar la integración de los diferentes tejidos que componen una sociedad. Como si fueran contenedores, las figuraciones tienden a tener en su interior, estructuradas en una red de interdependencia similar a la que tejen los miembros de las mismas, a otras figuraciones más pequeñas, así, "[las subfiguraciones] juntas, pueden formar una figuración global en la que se da un determinado equilibrio de fuerzas" (Elias, 1990, p. 46). Un equilibrio dinámico y en constante cambio, de acuerdo con la naturaleza histórica de las formaciones sociales.

Cabe decir también que los tejidos producidos por las formaciones figuracionales que se observan en las sociedades humanas son una evidencia importante del proceso civilizatorio también descrito por Norbert Elias. En dicho proceso se observa la construcción de controles decontrolados de comportamientos y expresiones emocionales que permiten a los seres humanos su desarrollo más o menos pacífico en la sociedad. El proceso civilizatorio es altamente dinámico y "no tiene ni origen (...) ni meta a la que aspira" (Béjar, 1994, p. 19), por lo que "es posible intervenir para orientarlo en un sentido más adaptado a las necesidades de la humanidad" (Heinich, 1997, p. 20), esto, por supuesto a través de su comprensión mediante los estudios sociales.

El proceso civilizatorio descrito por Elias (1989) construye a los individuos a través de una tríada de fenómenos constituyentes que son: la biogénesis, que engloba, evidentemente, la constitución biológica de la especie humana, la psicogénesis, que refiere a la introyección de los controles decontrolados propios de las sociedades en la psique de los individuos, determinando los rasgos de su personalidad, y la sociogénesis, que dota de un imaginario colectivo a los grupos humanos, por lo que "cada uno de los individuos que forman entre si tales configuraciones es único e irrepetible" (Elias, 1982a, p. 25). El individuo sólo se logra a través de la interacción entre los mismos, y "en ese sentido, el individuo ha de ser interpretado como una forma específica de su sociedad y esa especificidad se expresa mediante las personalidades" (Montesinos, 2002, p. 122).

Por supuesto, estos elementos confluyen de manera ordenada en cada persona y no tienen una naturaleza acumulativa; si las características esenciales de una sociedad cambian, sólo cambiarían los elementos que constituyen a la génesis del individuo, sin tener que integrar en el mismo todas las pautas anteriores. Por tanto,

"el problema radica, entonces, primero, en poder identificar los símbolos que operan como referentes de la conducta social que se le exige a los individuos; segundo, identificar la coherencia entre las

estructuras simbólicas y las prácticas sociales que los miembros de una sociedad reproducen cotidianamente" (Montesinos, 2002, p. 120).

Así, el estudio de la afición al automovilismo deportivo en México pasa, en este primer momento, por una exploración de cómo las uniones entre sus eslabones, que en este caso se identifican con un sentimiento afectivo por correr automóviles, permiten la reproducción de la propia figuración, además de darle forma a las organizaciones que le componen, esto sin dejar de observar las formas en que se ha transformado a lo largo del tiempo.

III. La afición mexicana al automovilismo deportivo

La aparición del deporte en las sociedades modernas obedece a la complejización de las relaciones que el ocio y las actividades del juego van desarrollando a lo largo de la historia humana, así como de la influencia del proceso civilizatorio. En este sentido, se puede definir al deporte como un

"descenso del grado de violencia permitida en la puesta en juego del cuerpo, la existencia de reglas escritas y uniformes que codifican las prácticas, la autonomización del juego (y del espectáculo del juego) en relación con los enfrentamientos militares o rituales" (Heinich, 1997, p. 44).

Por supuesto, la aparición de las estructuras antes mencionadas gira en torno a la creación de una regulación socialmente aceptada de la expresión de una afección sentimental respecto a una actividad física específica que permite a los seres humanos ser violentos y darle salida a sus emociones. El apego de las actividades deportivas a cuerpos normativos más o menos rígidos responde a la búsqueda del desfogue "seguro" de la violencia, así como de la generación de emociones y del placer que, se pretende, sea parte de la dinámica del deporte. Esto quiere decir que "las normas pertenecientes a la categoría de las que rigen los juegos sí están predeterminadas por las figuraciones" (Elias y Dunning, 1996, p. 126) de las actividades deportivas; es decir, que cada deporte tiene una lógica propia:

"Por regla general, los deportes han pasado por un periodo de ensayo y error antes de alcanzar la forma que garantizaba la tensión suficiente por tiempo suficiente sin alentar las tendencias hacia el empate. Tanto los triunfos muy rápidos como los empates recurrentes pueden presentarse debido a varias razones, algunas de las cuales, no todas, quizá residan en la propia construcción del esquema del juego de la figuración y de su dinámica" (Elias, 1996, p. 193).

Por lo anterior el deporte puede definirse como una serie de "figuraciones sociales que están organizadas y controladas y que asimismo la gente presencia y juega" (Dunning, 1996, p. 249), además de reproducirla constantemente. Asimismo, como toda figuración social, contiene un equilibrio de tensiones al interior, que "determina el 'tono' del juego, es decir, el hecho de que éste resulte emocionante o monótono" (Dunning, 1996, p. 250), como al exterior, que refiere a la conexión con las estructuras que alientan o deprimen su reproducción histórica en la sociedad.

Todo este proceso, además de convertirse en una manifestación del proceso civilizatorio, entrañaría una serie de relaciones cada vez más complejas con los entornos sociales donde surgiría, dando como resultado, entre otras cosas, la aparición de aficiones deportivas, en un proceso de expansión de la práctica deportiva al interior y al exterior de las sociedades occidentales:

"Tanto el desarrollo del deporte en general como de los deportes en particular puede verse como una rama en el tronco mayor del desarrollo de las sociedades en las que se practica y, cada vez más, a medida que se juegan en un número mayor de países, del desarrollo de la sociedad mundial" (Elias, 1996, p. 195).

Así, una rápida revisión del desarrollo del automovilismo deportivo, primero en Europa, y después en México, puede dar cuenta de sus características en cuanto que figuraciones y de entre las cuales se debe destacar, por un lado, el papel de las aficiones nacionales como impulsores de la actividad automovilística, así como de los cambios vistos durante su desarrollo; y por el otro lado a la condición afectiva por correr automóviles como el factor que estructura y otorga sentido a todos los componentes de la figuración.

El primer antecedente del automóvil se encuentra en la Revolución Industrial, donde el gusto de las cortes europeas por mostrar al público los últimos avances de la técnica y la ciencia, estimulaban a los ingenieros de la época a innovar constantemente. Un primer fruto lo encontramos en 1673, con la aparición de una máquina impulsada por la dinamita y cuyo pistón es el principal antecedente del motor de combustión interna. James Watts en 1768 y Cugnot en 1771 darían los siguientes pasos en la historia del auto. Aunque el desarrollo de un vehículo con un sistema de propulsión propia no daría los pasos más importantes de su historia sino hasta la aparición de las innovaciones de Karl Benz, Gottlieb Daimler y Wilhem Maybach en 1885.

A partir de ese momento, ingenieros de Europa y Estados Unidos, que para ese entonces se encontraba en un proceso de expansión, explorarían los límites de las máquinas a través de la competición industrial y deportiva, frentes que nacieron prácticamente al mismo tiempo. La diversificación de las tecnologías automotrices, atendiendo a las demandas del mercado y las exigencias de las competencias deportivas fortalecerían la cultura del automóvil, dando lugar a las primeras organizaciones dedicadas al mismo. En cuanto a su uso deportivo, la Copa Gordon Bennet y la Copa Vanderbilt serían los primeros organismos encargados de la organización y sanción de carreras de automóviles. El fortalecimiento de éstas y otras asociaciones dio lugar al nacimiento, en 1904, de la Federación Internacional del Automóvil, con el propósito de guiar el deporte motor y promover la educación vial y la búsqueda de nuevas tecnologías automotrices.

El nuevo invento llegaría a México durante el Porfiriato como parte del impulso modernizador del momento; posteriormente, y bajo la dirección de la ideología revolucionaria, sería un instrumento modernizador que respondía de manera desigual a las necesidades de la sociedad mexicana, polarizándola a la par de permitir la llegada de numerosos avances automovilísticos.

La celebración de la Carrera Panamericana y la construcción del Autódromo Hermanos Rodríguez fueron los primeros productos de la modernización mexicana, alentados a su vez por la creciente y positiva respuesta de la afición automovilística cuyo crecimiento había quedado en pausa durante la guerra civil de principios del Siglo XX. La exportación de excelentes pilotos mexicanos y la organización del Gran Premio de Fórmula 1 en el país serían el punto final en la institucionalización del deporte motor nacional.

La inestabilidad económica y la falta de continuidad y congruencia entre los proyectos políticos presentados durante el Siglo XX interrumpieron la actividad automovilística, aunque sin suprimir a la afición, puesto que los primeros pasos de la disciplina pudieron sentar una base simbólica importante que mantuvo a flote una búsqueda de las emociones generadas al correr automóviles, sobrellevando los periodos más difíciles. El que una cantidad de personas compartieran esta afición le ha dado sentido no sólo a la actividad automovilística, su afición y sus instituciones, sino que también ha logrado, después de muchos años, darle un papel importante en la historia y desarrollo de la sociedad mexicana moderna. Nuestra atención no se centra en perfiles socioeconómicos de los aficionados, sus prácticas culturales o sus producciones materiales, sino en las maneras en que manifiestan su afición por correr automóviles y cómo estas expresiones contribuyen a la formación y reproducción de la afición automovilística mexicana.

IV. Conclusiones

El juego es quizás una de las actividades humanas menos comprendidas por las ciencias sociales. Más allá del papel que cumpla en la constitución biológica o psicológica de los seres humanos, actualmente cabe reconocerle al juego un nivel de complejidad nunca antes visto en la historia de la humanidad y tan sólo diferenciar entre actividad física, juego y deporte supone un largo y sustancioso debate.

El enfoque eliasiano concibe al deporte, al juego y a la actividad física como parte de un único conjunto de prácticas humanas que se desarrollan durante el tiempo de ocio, el cual, a su vez, junto al tiempo de trabajo, como la dualidad que compone a la vida cotidiana en las sociedades modernas. Por supuesto, el nacimiento y expansión del tiempo de ocio es un resultado del crecimiento del modelo capitalista de producción material, y ambos, a su vez, derivan del proceso civilizatorio eliasiano, un fenómeno humano, de carácter altamente dinámico y que consiste, básicamente, en la edificación, mediante la práctica constante de determinadas prácticas a lo largo del tiempo, de controles deconstruidos de las emociones básicas que permiten la supervivencia del individuo y de su sociedad.

El automovilismo deportivo es un claro ejemplo del proceso civilizatorio. Desde el primer momento de su historia, diferentes reglamentaciones que irían complejizándose se encargarían de minimizar en la medida de lo posible los riesgos de la actividad automovilística, además de introducir las nociones de competitividad, equilibrio e igualdad que le terminan de formar como disciplina deportiva, en tanto que éstas se encargan de que la dinámica interna del deporte genere en los lapsos requeridos suficientes dosis de emociones "desrutinizadoras". La imposibilidad de masificar su práctica, así como el ligero parecido que guarda con los deportes de apreciación y las cantidades de recursos humanos que exige la celebración de una carrera y que permite a los aficionados formar parte del deporte motor de maneras más activas, van definiendo formas "virtuales" o "simuladas" que permiten a las personas nutrir su afición por correr automóviles. Controles deconstruidos derivados de la práctica del automovilismo con el mismo propósito de permitir la expresión de emociones peligrosas en entornos socialmente aceptados.

La experimentación en las reglamentaciones, buscando mayor seguridad para todos los involucrados, nuevos escenarios y dinámicas que reforzaran la equidad y la competitividad, así como el enriquecimiento de la experiencia ofrecida a los espectadores, serían los procesos más importantes en los primeros pasos del automovilismo deportivo; acciones surgidas y guiadas por la afición a correr automóviles también irían dando forma al automovilismo deportivo, sentando sus bases institucionales y organizacionales, diferenciando ampliamente a los participantes según

la forma en que se involucran en la actividad deportiva. Por supuesto, la consolidación al interior llevaría eventualmente a mayores vínculos con el exterior, matizado por los pormenores estructurales de cada sociedad en la que el automovilismo entró.



Pedro y Ricardo Rodríguez. Fuente: <http://nipponpower.mx/foro/showthread.php/127076-Los-Hermanos-Rodriguez>

En México, el arribo del automóvil y su uso deportivo, estuvieron marcados por un proceso de industrialización fuertemente impulsado por el Estado mexicano, aunque en el caso del deporte motor, el apoyo estatal se fue desvaneciendo conforme las administraciones lo veían como una actividad poco compatible con el discurso de igualdad social que caracterizó a los políticos posrevolucionarios. A pesar del clima adverso, la afección por correr automóviles y los símbolos más importantes de la actividad automovilística nacional, como la Carrera Panamericana, el Autódromo Hermanos Rodríguez y pilotos de talla internacional como Pedro y Ricardo Rodríguez, Moisés Solana, Héctor Alonso Rebaque y Adrián Fernández lograron mantener a flote a la afición mexicana.

Finalmente, sólo cabe decir que la clave para entender el futuro de la afición mexicana por el automovilismo deportivo se encuentra en los mismos factores que explican su formación histórica. Además de la reproducción de la actividad impulsada por los miembros de la figuración, debemos recordar la influencia de los factores externos a ésta; entre estos factores quizá el más llamativo es el regreso de la Fórmula 1 al país, debido al peso que la llamada "máxima categoría" tiene a nivel político, económico, social y deportivo, que lo vuelve un detonante para la expansión de la actividad automovilística mexicana, una expansión que si bien tiene su inicio en factores meramente económicos, una de sus últimas repercusiones recae directamente en la expansión del grupo de aficionados, una tendencia que continuará mientras se vea beneficiada, e influenciada, por el entorno exterior.

Bibliografía

- Angelucci, E. (1965). Automóviles ayer, hoy, mañana. España: Librería Editorial Argos.
- Avendaño Santoyo, H. A. (2015). Configuración de la afición al automovilismo deportivo en la Ciudad de México. 2011-2013. (Tesis de Licenciatura inédita). Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Béjar, H. (1994). Norbert Elias, retrato de un marginado. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, (65) 13-26.
- Dunning, E. La dinámica del deporte moderno. Notas sobre la búsqueda de triunfos y la importancia social del deporte. En N. Elias y E. Dunning, *Deporte y ocio en el proceso de civilización*. México: Fondo de Cultura Económica, 247-270.
- Elias, N. (1982a). *La sociedad cortesana*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Elias, N. (1982b). *Sociología fundamental*. España: Gedisa.
- Elias, N. (1989). *El proceso de la civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas*. México: Fondo de Cultura Económica.

- Elias, N. (1990). Compromiso y distanciamiento. España: Ediciones Península.
- Elias, N. (1996) Un ensayo sobre el deporte y la violencia. En Elias, N. y Dunning, E. Deporte y ocio en el proceso de civilización. México: Fondo de Cultura Económica, 185-212.
- Elias, N. y Dunning, E. (1996) El ocio en el espectro del tiempo libre. En Elias, N. y Dunning, E. Deporte y ocio en el proceso de civilización. México: Fondo de Cultura Económica, 117-156.
- Girola, L. (1999). ¿Por qué Elias? Notas sobre sus aportaciones en el terreno del análisis sociológico. En Varios Autores, Perspectivas teóricas contemporáneas de las ciencias sociales. México: FCPyS-UNAM.
- Heinich, N. Norbert Elias. Historia y cultura en Occidente. Argentina: Ediciones Nueva Visión.
- Larraya, J. (1963). Historia del auto. España: Vergara
- Montesinos, R. (1999). Los usos sociológicos de Norbert Elias. En Varios Autores, Perspectivas teóricas contemporáneas de las ciencias sociales. México: FCPyS-UNAM.
- Montesinos, R. (2002). La construcción sociológica en Norbert Elias. En Leyva, G. Vera, H. y Zabludovsky, G. (Coord.) Norbert Elias: Legado y perspectivas. México, Universidad Iberoamericana Puebla, UAM-I, UNAM, 113-126.
- Semo, E. (Coord.) (2004). Historia económica de México. México: Océano.