

Vínculos

Sociología, análisis y opinión

Año 4 ■ Núm. 8, Septiembre-Febrero 2024

LA ERA DE LOS TRANSPORTES



Revista semestral del Departamento de Sociología / División de Estudios Políticos y Sociales
Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades

Universidad de Guadalajara

UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA Dr. Ricardo Villanueva Lomelí, RECTOR GENERAL; Dr. Héctor Raúl Solís Gadea, VICERECTOR EJECUTIVO; Mtro. Guillermo Arturo Gómez Mata, SECRETARIO GENERAL. **CENTRO UNIVERSITARIO DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES** Dr. Juan Manuel Durán Juárez, RECTOR; Dra. Katia Magdalena Lozano Uvario, SECRETARIA ACADÉMICA; Lic. María del Rosario Ortiz Hernández, JEFA DE LA UNIDAD DE APOYO EDITORIAL. **DIVISIÓN DE ESTUDIOS POLÍTICOS Y SOCIALES** Mtra. Sofía Limón Torres, DIRECTORA. **DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGÍA** Dr. Jorge Ramírez Plascencia, JEFE DE DEPARTAMENTO.

Vínculos. Sociología, análisis y opinión, Año 4, Núm. 8, septiembre-febrero 2024, es una publicación semestral editada por la Universidad de Guadalajara, a través del Departamento de Sociología de la División de Estudios Políticos y Sociales del Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades. Av. José Parres Arias, 150, San José del Bajío. Edificio F, tercer piso, C.P. 45132. Zapopan, Jalisco, México. Teléfono: 333819-3300, ext. 23354. Correo electrónico: revistavinculos@hotmail.com. Editor responsable: Jaime Torres Guillén. Reserva de derechos al uso exclusivo 04-2012-042610503700-102. ISSN: en trámite por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Impresa en Amateditorial, calle Prisciliano Sánchez #612, Col. Centro, Guadalajara, Jalisco. C.P. 44100 Este número se terminó de imprimir en septiembre de 2023 con un tiraje de 50 ejemplares.
<http://www.publicaciones.cucsh.udg.mx/ppperiod/vinculos/index.htm>
<http://www.vinculosociologiaanalisisyopinion.cucsh.udg.mx/index.php/VSAO>

Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación.

Queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización de la Universidad de Guadalajara.

Vínculos. Sociología, análisis y opinión está incluida en los catálogos de revistas Latindex y LatinRev.

latindex



Director y editor

Jaime Torres Guillén

Comité Editorial

Alejandra Guillén González
Héctor Raúl Solís Gadea
Celia del Palacio Montiel
Andrea Celeste Razón Gutiérrez
Paloma Villagómez Ornelas
Rafael Sandoval Álvarez
Carlos Rafael Hernández Vargas
Luis Rodolfo Morán Quiroz

**Asistente
de dirección**

Nidia Verónica Covarrubias Sánchez

**Secretario técnico
y Soporte plataforma web**

Francisco Tapia Velázquez

Consejo Editorial

Isabel Cristina Naranjo Noreña, Universidad Nacional de Córdoba, Argentina; Antonio Luzón, Universidad de Granada, España; Silvia Carina Valiente, Conicet CIT Catamarca, Universidad de Catamarca, Argentina; Carlos Javier Maya Ambía, Centro de Estudios Japoneses, Universidad de Guadalajara, México; Luisa Martínez-García, Universidad Autónoma de Barcelona, España; Bruno Baronnet, Universidad Veracruzana, México; Mariana Passarello, Universidad del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires, Argentina; David Gómez-Álvarez, Universidad de Guadalajara, México; María del Carmen Ventura Patiño, El Colegio de Michoacán, México; Felipe Gaytán Alcalá, Universidad La Salle, México; Liliana Cordero Marines, Centro de Investigaciones sobre América del Norte, UNAM, México.

Comité Científico Internacional

María Patricia Fortuny Loret de Mola, CIESAS Peninsular, México; Göran Therborn, Universidad de Cambridge, Inglaterra; José Luis Grosso, Centro Internacional de Investigación PIRKA, Políticas, Culturas y Artes de Hacer, Colombia; Breno Bringel, Instituto de Estudios Sociales y Políticos de la Universidad del Estado de Río de Janeiro, Brasil; Jorge Alonso, CIESAS-Occidente, México.

Departamento de Sociología de la División de Estudios Políticos y Sociales del CUCSH, UdeG. Av. José Parres Arias núm. 150, San José del Bajío. Edificio F, tercer piso, C.P. 45132. Zapopan, Jalisco, México. Teléfono: 3819-3300, Ext. 23354.

La revista **Vínculos. Sociología, análisis y opinión** puede leerse en internet:

<http://www.publicaciones.cucsh.udg.mx/ppperiod/vinculos/index.htm>

<http://www.vinculossociologiaanalisisyopinion.cucsh.udg.mx/index.php/VSAO>

Vínculos

Sociología, análisis y opinión

Año 14 ■ Núm. 23, julio-diciembre 2023

CONTENIDO

9 Presentación

Investigación y debate

Autobuses y estaciones de una ciudad del Sur español. La movilidad en un espacio privilegiado

13 **José Luis Anta Félez**

Automovilistas y control de la movilidad. Ciudad de México (1903-1933)

41 **Diego Antonio Franco de los Reyes**

El transporte público nocturno entre el discurso y la apropiación ciudadana. Análisis del Búho Nocturno en Jalisco, México

77 **Christian Juan Armando Flores Landeros**
Miriam Anahí Guerra Hernández

Gestión activa y reactiva del transporte público urbano: un análisis desde la Nueva sociología urbana francesa

113 **Andrés Demetrio Gutiérrez Flores**

El problema social del transporte público (ómnibus) en Montevideo: Una mirada crítica

141 **Marly Gonçalves da Silva**

Escritos de frontera

- El Ferrocarril como factor en la construcción de identidad urbano-arquitectónica. El caso de Ciudad Juárez
Pedro Tlatoani Molotla Xolalpa
179 **Raúl Holguín Ávila**
-
- Entre lo tecnológico y lo político. El discurso del riesgo sobre los neoprenos de la Línea 3 del Tren Ligero de Guadalajara
Carlos Miguel González Huerta
199 **Rebeca Vanesa García Corso**
-
- Manía por la destrucción. Pensar los rallies de demolición automovilística desde la frontera norte mexicana
225 **Juan Antonio del Monte Madrigal**
-
- Precariedad a domicilio: plataformas digitales y precarización del trabajo en repartidores de aplicaciones digitales en la Zona Metropolitana de Guadalajara
243 **Edgar Daniel Placencia Aguirre**
-
- La paradoja de la inmovilidad en el régimen de la inmediatez
273 **Carlos Octavio Núñez Miramontes**
-

Lecturas

Cohabitando con el caos: andanzas con un
cuerpo acompasado

305 **Daniela Karina Guzmán Taboada**

Reseñas

“Cappitalismo”. La uberización del trabajo

Salvador Medina Ramírez

315 **Linda Mercedes Moreno Sánchez**

323 Criterios editoriales.

MANÍA POR LA DESTRUCCIÓN. PENSAR LOS RALLIES DE DEMOLICIÓN AUTOMOVILÍSTICA DESDE LA FRONTERA NORTE MEXICANA

Recibido: 11/05/2023

Aceptado: 07/08/2023

JUAN ANTONIO DEL MONTE MADRIGAL¹

Resumen

El presente artículo presenta en primera instancia una revisión de la literatura generada desde diversas disciplinas en torno a los rallies de destrucción de automóviles, un espectáculo de colisión de carros asociado particularmente a zonas rurales norteamericanas pero que se ha replicado en ciudades fronterizas del norte de México. En este escrutinio bibliográfico emergen ideas como los ritos de reversión, la destrucción creativa, la obsolescencia programada, la individualización y espectacularización del accidente, así

1 Doctor en Ciencias Sociales por el Colegio de México. Profesor-investigador de El Colef, adscrito al Departamento de Estudios Culturales y miembro del Sistema Nacional de Investigadores, Nivel I. Sus líneas de investigación son: precarización de las movilidades, procesos culturales transfronterizos y creación audiovisual de sentido. Actualmente co-coordina el “Observatorio de Legislación y Política Migratoria” y es coordinador de la Maestría en Estudios Culturales de El Colef. Colabora en los proyectos “Humanizando la Deportación” y “Narrativas Digitales de Defensores de Derechos Humanos en la Frontera Norte de México”. Correo electrónico: jadelmonte@colef.mx ORCID: 0000-0001-5041-0591

como la masculinidad violenta e hiperbólica, las cuales son puestas a discusión para comprender cómo la idea de la destrucción emerge como un aspecto inherente de la modernidad y su desarrollo en el capitalismo industrial. A partir de esta revisión se pretende ubicar pistas teóricas y metodológicas con las que se pueda hacer sentido a la reapropiación de este fenómeno del lado mexicano de la frontera.

Palabras clave: automóviles, destrucción, rallies de demolición, modernidad, espectáculo.

Abstract

This article presents a review of the literature generated from various disciplines on demolition derbies, a car crash spectacle particularly associated with rural areas of North America, but that has been replicated in border cities in northern Mexico. In this bibliographic scrutiny, ideas such as rites of reversion, creative destruction, programmed obsolescence, individualization and spectacularization of the accident, as well as violent and hyperbolic masculinity emerge and are discussed in order to understand how the idea of destruction emerges as an inherent aspect of modernity and its development in industrial capitalism. From this review we intend to locate theoretical and methodological clues in order to make sense of the reapropriation of this phenomenon on the Mexican side of the border.

Keywords: automobiles, destruction, demolition derbies, modernity, spectacle.

Introducción

El automóvil, emblema del desarrollo tecnológico, creativo e industrial del ser humano en los últimos siglos, es también objeto de destrucción en uno de los espectáculos más peculiares de la cultura norteamericana y fronteriza: los rallies de demolición de carros. Estos rallies son uno de los eventos más populares en las ferias de condados en Estados Unidos. Espectáculos donde una serie de carros compiten en una arena destru-

yendo sus vehículos entre sí en colisiones reiteradas y cuya victoria se la adjudica aquel único piloto cuyo automóvil quedó andando en su ronda. Estos eventos tienen una larga historia en áreas rurales del país norteamericano, que se remonta a casi un siglo de distancia, se han consolidado como uno de sus entretenimientos principales, también tienen años reproduciéndose en ciudades fronterizas del norte de México. En Tijuana, por ejemplo, es posible encontrar varios eventos de este tipo a lo largo del año que se promocionan como “Destructomanía” o “Gladiadores al volante”.

A pesar de que no es muy abundante la literatura al respecto, en este artículo nos proponemos hacer una revisión de aquellos textos que han abordado académicamente este fenómeno tan peculiar y que han ofrecido pistas teóricas y metodológicas para comprender la existencia de este espectáculo de destrucción de tecnologías motorizadas desde una variedad de aproximaciones disciplinarias. La idea de hacer esta revisión es colocar las bases para pensar cómo podemos hacer sentido al hecho de que este fenómeno sea apropiado culturalmente y reproducido en ciudades fronterizas del norte de México, como sucede con frecuencia en la ciudad de Tijuana.

Rallies de demolición: ritos de reversión, destrucción creativa, performatividad masculina y obsolescencia calculada

En un bello ensayo sobre el D.S. 19 de Citroën, Roland Barthes (2002) decía que es posible pensar el automóvil como el equivalente moderno de las grandes catedrales góticas, es decir, como la gran creación de la época y del hombre contemporáneo, donde la obsesión por la grandilocuencia se equipara al deseo de conducción veloz y al diseño estilizado de los automóviles modernos. Los vehículos motorizados, constituyen para el autor, un objeto que se presenta como superlativo en tanto su confección es tan compleja e implica tal cantidad de manos, mentes y recursos que tiene el carácter de lo sobrenatural. Cabe entonces preguntarse, por qué, a pesar de esta idolatría cuasi mágica en torno al automóvil contemporáneo, existen eventos donde la finalidad sea glorificar su destrucción en lugar de enaltecer su creación.

Una de las primeras interpretaciones que se hizo de estos eventos —y una de las más influyentes y recurrentes— se desarrolla en el marco de la discusión antropológica de los ritos de reversión. Estos ritos implican un giro espaciotemporal donde la jerarquía social es invertida, se suspenden las reglas de la costumbre y la moral y se da entrada a comportamientos extraordinarios. En algunos ritos de reversión hay espacio para las obscenidades, la burla o el oprobio, por lo que desde la antropología se han pensado como válvulas de seguridad para impulsos agresivos o expresiones catárticas que cumplen la finalidad de aglutinar socialmente. En este desahogo, dichos ritos refuerzan las normas que son licenciadas y, al final, cuando estos se acaban, restituyen lo prescrito. Y aunque enfocados originalmente en el ámbito del estudio de lo religioso o en el análisis de culturas tradicionales, Jewett y Lawrence (1976) señalan que en la cultura popular hay expresiones que pueden interpretarse desde ese marco, una de estas manifestaciones es los rallies de demolición de automóviles.

Para estos autores, en los rallies de demolición podemos encontrar mecanismos de inversión ritual en la combinación del desahogo de los impulsos agresivos con la trascendencia de las restricciones normativas respecto a la conducción de un automóvil. Esta ceremonia agresiva, pero socialmente aprobada, encuentra posibilidades de reversión en la violación de dos normas cruciales: el respeto a la propiedad privada y las regulaciones de tránsito. En estos eventos, aseguran los autores, la multitud aplaude las colisiones que uno asesta hacia la propiedad del otro y también el hecho de que implica una licencia respecto a las infracciones de tránsito.

Cuando los rallies de destrucción son vistos solamente como un rito de reversión que, en última instancia, es un espectáculo que reinstala el orden social cuando éste se termina, oscurece la posibilidad de ver las consecuencias políticas y de agencia en esta práctica y sus participantes. En ese sentido, Susan Falls (2013) propone que además de leer a estos rallies como un rito de reversión, es preciso complementar la interpretación desde la lente de la propuesta teórica de la “destrucción creativa”. Este concepto —proveniente de la reflexión filosófica (Nietzsche, 2003) y económica (Schumpeter, 2015) para describir olas de



innovación y emprendimiento— es utilizado por la autora para describir el proceso a través del cual prácticas y valores se interrumpen o incluso destruyen, permitiendo que algo nuevo emerja, constituyendo la semilla de una transformación social.

El análisis de la autora, proveniente de una estrategia etnográfica, enfatiza la manera en que los participantes nombran y estilizan a sus carros y la manera en que se ubican con ello en la estructura social compleja de privilegio y desventaja en que se encuentran las comunidades blancas rurales norteamericanas. Según ella, el potencial de la transformación subjetiva hace a los rallies de destrucción, más que un espectáculo de inversión temporal del orden social, una práctica de destrucción creativa potencialmente radical. La propuesta apunta a asumir que los ritos de reversión y la destrucción creativa son lentes complementarios para comprender que en el rally no sólo se irrumpen y luego reinstalan las normas sociales —en tanto rito de reversión— sino que hay oportunidad de resistir, reenmarcar o por lo menos disentir a las estructuras sociales —en tanto proceso de destrucción creativa—. Aunque la autora coloca los corolarios creativos de la destrucción en una escala individual, es decir, señala que la semilla de la transformación social comienza por el cambio personal que permite la destrucción del automóvil renombrado, me parece que la posibilidad de observar que algo emerge en la destrucción de carros está también ubicado en el nivel de lo simbólico pues ahí es donde radicaría una crítica a las estructuras racializadas de clase, limitante que no nos deja observar el texto de Falls.

Otra propuesta para pensar los rallies de demolición, proviene desde una interpretación de la Teoría del Actor Red (TAR) para pensar la imbricación entre hombres y tecnologías. El texto de Zehr (1994) está ubicado en la discusión de la fascinación por la destrucción de la tecnología donde el argumento central está colocado en la posición del usuario dentro de la amplia red de fabricación y operación del automóvil. Aquí el automóvil no es visto solo como un artefacto sino como una red de actores y actantes heterogéneos. Uno de esos actores es el usuario que no solo es pasivo en la red-automóvil, sino que también le da forma, lo reordena o de plano deconstruye esa red.

Para este autor, los rallies de demolición iluminan conflictos construidos en la posición del usuario dentro de la red del automóvil y también se constituye como una manera segura de aliviar las tensiones implícitas. Uno de esos conflictos, por ejemplo, es el control sobre la política de la obsolescencia programada —política que emerge, como veremos más adelante, con la industria automotriz. Dentro de esta política la destrucción es algo inherente al automóvil ya que éstos se diseñan para irse destruyendo poco a poco, de manera que en el rally se tiene control sobre el proceso de obsolescencia en una noche y en la vida diaria no. Así, en los rallies ese conflicto de la red-automóvil se subvierte.

Otro conflicto social señalado tiene que ver con que los rallies de demolición hacen posible la personalización y la dominación del automóvil, no como una expresión de estatus, como se ha pensado usualmente, sino como una forma de expresión personal asociado, en la mayoría de los casos, a ideas, normas o valores materiales que diferencian la posición de los usuarios en términos de género donde el automóvil es considerado como una máquina para el control masculino.

Los conflictos y tensiones existentes en la red-automóvil, según Zehr, es visibilizado y coloca al usuario en una posición dominante, aunque sea una tarde. Lo que la cultura automovilística —que va más allá de las decisiones individuales del usuario en la vida cotidiana en relación con el carro— no permite diariamente, es revertida en estos eventos donde se celebra la destrucción de una de las tecnologías más preciadas del ser humano.

Aurian Haller (2003), por su parte, haciendo un análisis desde la geografía feminista en torno a representaciones pictóricas de los rallies de destrucción, observa a estos eventos como arenas performativas donde se subvierten las representaciones hegemónicas del ciclo capitalista y se reiteran constructos dominantes de la violencia y la agresividad masculina. Para Haller, los rallies de demolición se constituyen más en un teatro improvisado que en una escenificación establecida en donde se crea un espacio alterno —una arena de excepción de la norma social— al establecido por la multimillonaria industria de las carreras de automóviles.

Este autor señala que la teatralidad consciente e implícita en los rallies de demolición implica un desafío a la cultura capitalista mercan-

tilista al resignificar, por medio del performance, espacios alternativos a lo productivo que están basados en el desecho y la violencia. Dichos desafíos, por otro lado, también reproducen normas hegemónicas de la diferencia de género al constituirse como ritos de masculinidad hiperbólica. Así, señala que hay una hipermasculinidad que se performa y que trae a colación violencia extrema, agresiones y desavenencia donde la conciencia de performance es acrítica pues se reduce a quién es más o menos masculino a la hora de las demoliciones.

Otro de los argumentos del autor es que la masculinidad no es el único performance que se cita en los rallies de demolición, sino también el de clase, pues implica la subversión de normas a las relaciones de la producción capitalista y con ello se subvierten sus efectos en las subjetividades. Al espectacularizar su destrucción se reinserta la materialidad del carro como algo que tomó trabajo humano y que lo necesitará para reproducirse en otro lado. Sin embargo, es preciso señalar que, siguiendo el argumento, los rallies no diluyen el conflicto de clase, sino que se convierten en un espacio donde se puede producir y consumir un automóvil de manera distinta a como dicta la industria.

Mona Hadler (2012; 2017), desde los estudios de la cultura visual, analiza lo que ella llama los “ritos de destrucción”, dentro de los cuales se encuentran los rallies de demolición, y los relaciona con las amenazas de aniquilación y devastación de la segunda mitad del siglo XX que llama “era atómica”. En su libro (2017) explora por qué la destrucción fue tan atractiva en la posguerra, permeando sus estéticas e imaginarios del desastre, y cómo es que ésta puede interpretarse como una fuerza productiva. La autora recupera la idea de “iconoclash” de Bruno Latour (aquí la Teoría del Actor Red vuelve a posicionarse dentro de las interpretaciones en torno a la destrucción de carros), que alude a la idea de que la destrucción iconoclasta en el arte es inseparable de la creación de nuevas imágenes y, por lo tanto, apunta a un rol generativo de la destrucción, lo que sin duda apela a la idea de destrucción creativa.

A partir de este planteamiento, también alude al goce maniaco e hilarante en los rallies de demolición donde se destruyen los productos de la industria que emplea a muchos de sus participantes. El marco de discusión de la autora para los rallies de demolición es la obsolescencia

programada como parte de las estrategias de marketing de las grandes corporaciones que tanto han impactado la relación entre basura y tecnología. Para esta autora, los conductores, como los artistas de los sesenta —década en que emergen los rallies como tales—, performan diversas representaciones que, a la vez, abreven o se deleitan, pero también se burlan de los ciclos de producción capitalista con sus excesos de acumulación, distribución y basura. Acá se plantea la idea de destrucción creativa, pero desde los planteamientos artísticos de Fluxus, Cage y Metzger. La autora dice que tal como en estos artistas, los conductores se equiparan a ellos en tanto destruyen para crear. La destrucción del automóvil sería el ejemplo perfecto de la modernidad capitalista: crea algo muy sólido, pero inherentemente acarrea su destrucción y, sin embargo, algo se crea en dicha destrucción.

La dimensión histórica sin duda ayuda a explicar que este fenómeno no surge de la nada, sino que, como señala Vardi (2011), se monta sobre la larga historia de espectacularización de la destrucción norteamericana. El texto de Vardi ofrece muchas pistas para pensar cuáles eran las lógicas en el ambiente cultural que operaron de fondo en la emergencia de un evento que tuviera como centro la destrucción deliberada de los automóviles. Al respecto Vardi nos brinda argumentos en torno a dos de estas lógicas: la fascinación o espectacularización americana por la destrucción y la obsolescencia programada de la industria automovilística.

Los antecedentes de los rallies de demolición provienen de una cultura americana marcada por la fascinación de la destrucción de objetos materiales que se remonta hasta finales del siglo XIX.² La demolición de autos emerge en la primera mitad del siglo XX como parte de estos espectáculos que durante los años sesenta y setenta fueron centrales para la sociedad norteamericana. En ese contexto ya no solo se celebraba al automóvil por sus atributos de velocidad y movimiento, sino también emergieron significados en torno a su desechabilidad y destructibilidad.

2 Espectáculos de desastres naturales en Coney Island, colisiones de trenes (el más emblemático fue *The Great Crash at Crush*) e incluso accidentes deliberados de aviones se convirtieron en prácticas que causaban fascinación a una audiencia y que eran redituables para sus organizadores.

Es ahí que Vardi señala que para dar cuenta de los sentidos de la destrucción deliberada de los automóviles es preciso no dar una explicación autocontenida de la colisión en sí, sino poner atención en el amplio desarrollo del sistema de la automovilidad y las actividades socioeconómicas relacionadas. En ese sentido, emerge la reflexión en torno a la lógica de la obsolescencia programada, práctica de producción guiada por la mercadotecnia donde se da paso de la función a la forma para reactivar el consumo de automóviles a través de un modelo anual de renovación.³ En el marco de la industria competitiva, la regeneración cosmética de los automóviles se volvió un fin en sí mismo. Vardi apunta que esta lógica de la industria de renovar y hacer obsoleto involucra su propia lógica de destrucción. Es ahí donde se puede ubicar un valor en la destrucción de los carros, en la lógica del mercado que se fagocita a sí mismo dejando en el olvido las innovaciones tecnológicas que otrora le había hecho desear al consumidor y con ello habría incrementado sus ventas. La obsolescencia programada en última instancia funciona, dice el autor, a partir de abastecer los deseos de los consumidores en lugar de sus necesidades.

Hacer entretenimiento masivo de manera reiterada a partir de colisionar automóviles a propósito se popularizó en este momento particular de la historia norteamericana. El automóvil, el epítome de la tecnología humana, ahora podía convertirse en una moda iconoclasta gracias a los nuevos sentidos contextuales donde la destrucción deliberada hace sentido. Mientras la obsolescencia programada buscó incidir en la continua destrucción de los vínculos simbólicos y emocionales de los consumidores con el vehículo para incitarlos a comprar más, las colisiones deliberadas de los carros se constituyeron como su paralelo natural en tanto acentuaban de manera realista la desechabilidad “material” del automóvil.

Una de las propuestas más interesantes del texto de Vardi radica en que los espectáculos de choques surgen en el marco de la explicación

3 Esta póliza de estilo, impulsada por GM, implicaba que modelos previos pasaban de moda de manera que se incrementaba el ciclo de reemplazo de nuevos carros, se aumentaban las acciones de la compañía y se incrementaban las ventas cada año.

conductista de los accidentes: los accidentes ocurren porque los humanos son descuidados mientras manejan. Se proponía, así, al automóvil como una tecnología neutral, individualizando la responsabilidad de los automóviles y deslindando a la industria automotriz de dicho compromiso. Los espectáculos promovían esta visión al reforzar la perspectiva individualista de que el control sobre el automóvil es totalmente humano. Si los conductores debiesen ser unos maestros en la operación de esta tecnología, también lo serían respecto a su destrucción. En la destrucción calculada, los destructores profesionales controlarán la máquina, pero también manejarán magistralmente su destrucción. De hecho, en estos eventos actualmente, se sigue premiando a quien tarde más en destruir su automóvil. La retórica completa implica, entonces, que las colisiones automovilísticas siempre se pueden evitar pues son fabricaciones humanas, es decir, refuerza el paradigma individualista y conductista de la explicación del accidente y evade toda responsabilidad del fabricante o de la infraestructura.

Pensar la destrucción de automóviles desde la frontera norte de México

Muchos de los textos apuntan a que hay algo que se crea en la destrucción de los automóviles. Pero ¿qué es? Ciertamente no es un bien mercantizable lo que se crea como producto final, aunque algunas de sus piezas aún tienen cabida en la economía del reuso. Más bien estamos ante la creación y producción de sentidos y significados de los que hay que dar cuenta. A pesar de que todos los textos revisados emergen del análisis de los rallies de destrucción norteamericanos, aquí la idea es pensar las maneras en que son apropiados y reproducidos en las ciudades fronterizas del norte de México. En ese sentido, el objetivo es mostrar la destrucción espectacularizada de los automóviles como una práctica cultural transfronteriza y popular. De manera que, para comprender la existencia de estos eventos al sur de la frontera norteamericana, es preciso acudir en primera instancia a aquellos planteamientos teóricos que han intentado dar cuenta de procesos culturales transfronterizos.

Desde la más profunda reflexión sociológica podemos acordar con Simmel que los límites no son hechos geográficos con efectos socio-

lógicos sino hechos sociológicos con efectos geográficos, es decir, las fronteras humanas antes que espacios naturales son construcciones sociales. En ese sentido, los límites en el espacio no sólo señalan el fin de una continuidad, sino que ponen en contacto lo uno con lo otro (Simmel, 2001). De esta manera, los límites propician que las relaciones de los habitantes entre sí sean de un modo (a partir de la nacionalidad, por ejemplo), pero además coloca las condiciones para conformar relaciones sociales particulares frente a aquellos que están por fuera de esos límites. Las fronteras y sus procesos son relacionales en tanto el espacio transfronterizo no es algo natural o dado, sino que se construye en un diálogo con las relaciones sociales de ambos lados. En este caso, en la frontera México-Estados Unidos, estamos claramente en una frontera estatal donde presenciamos la generación de configuraciones socioculturales particulares con prácticas re-apropiadas, re-configuradas y re-semantizadas como los rallies de demolición.

Según Valenzuela (2014) las fronteras son espacios paradójicos que se construyen para y desde la otredad. Para el autor, las fronteras nacionales son umbrales político-territoriales que definen zonas de contacto y participan en la disputa por la construcción de sus significados. Pensar en un espacio transfronterizo —con sus prácticas transfronterizas, como los rallies de demolición en Tijuana— es convocar al otro lado para incorporarlo, lo que la convierte en una postura relacional. Valenzuela señala igualmente diferentes niveles de asimetría, ya que las posiciones en las que está uno y otro lado implican diferentes grados de poder (político, social, económico), por lo que pensar desde lo transfronterizo implica incorporar complejas condiciones geopolíticas, sociales y culturales. En ese sentido, cuando pensamos a los rallies de demolición en la ciudad fronteriza de Tijuana, no los pensamos como un fenómeno que se da en la frontera, sino precisamente como acontecimientos que están atravesados por diversos y particulares entramados sociales, culturales, políticos y económicos cuya impronta principal es lo fronterizo.

Uno de los argumentos que la mayoría de los textos revisados asumen tiene que ver con que los rallies de demolición de carros son una práctica cultural vinculada a las sociedades rurales blancas y marginadas en Estados Unidos. Así plantean que los usuarios y pilotos participantes

en los rallies de demolición son hombres de contextos rurales pertenecientes a la clase trabajadora. Para el caso de Tijuana, como espacio de apropiación de los rallies, quizá podamos pensar que efectivamente sus usuarios pertenecen a la clase trabajadora, pero una diferencia radical es el contexto urbano-popular y fronterizo que permite la reproducción de estos rallies de demolición. Se trataría, entonces, de ubicar este fenómeno como una práctica popular vinculada con las materialidades de desecho que se generan en este espacio urbano transfronterizo.

En ese mismo sentido, es preciso ubicar, desde un abordaje histórico y situacional, la comprensión de los insumos del contexto local desde donde emerge el contenido de los rallies de destrucción y las formas que toman estos eventos en las ciudades fronterizas del norte de México. No podemos exentar, por lo tanto, la discusión en torno a la historia de las culturas populares y la cultura material en la frontera norte de México. En ese orden, es preciso comprender que los rallies de demolición de autos son reapropiados por una industria del desecho automovilístico que es boyante en Tijuana gracias a las exenciones fiscales que los autos han tenido en las últimas décadas en ciudades fronterizas del norte de México (Del Monte, 2014), lo que ha permitido no solo que la adquisición de automóviles sea accesible, sino que proliferen los lotes de venta de autopartes que en Tijuana son conocidos como *yonkes* (deshuesaderos). Son precisamente los *yonkeros*, los principales protagonistas en la ejecución de estos eventos.

Como en muchas ciudades de frontera, en Tijuana abundan los *yonkes*, patios dedicados a la compra y venta de partes usadas de automóviles, quienes adquieren los vehículos, en su mayoría, de los remates de autos chocados en los *junkyards* estadounidenses, de dónde precisamente proviene la palabra. “Las ciudades de la frontera mexicana son el principal mercado de automóviles viejos de Estados Unidos, así como de partes usadas que se ofrecen en los conocidos *yonkes* y que estimulan la cultura del reuso” (Iglesias, 2008: 67). Los *yonkes*, dice Norma Iglesias, no sólo son un gran negocio, sino que son definidores del contexto urbano y cultural de Tijuana aportando automóviles y autopartes usadas para la movilidad y el traslado, para asociaciones automovilísticas, carreras de arrancones, o, como es este caso, para los rallies de demolición. Los

yonkes y *yonkeros*, en ese sentido, son una práctica transfronteriza de reuso del desecho automovilístico que permite la existencia de los rallies de destrucción en la ciudad de Tijuana. Es ahí donde puede observarse la impronta fronteriza respecto a la reapropiación cultural de estas prácticas de destrucción.

A pesar de que Jewett y Lawrence (1976) abordan el fenómeno como un evento deportivo con un simbolismo nacional norteamericano, donde se infringen normas de esta cultura nacional, me parece que las normas que se infringen pueden pensarse no necesariamente como exclusivas del modelo americano, sino impulsadas por el modelo neoliberal del comportamiento, como el respeto máximo a la propiedad privada a través de un individualismo integral. En todo caso, pensar esta discusión para el caso de ciudades fronterizas del norte de México, implica necesariamente abundar sobre la apropiación y reapropiación de elementos culturales norteamericanos vinculados al modelo capitalista de producción y consumo. Se trataría no de pensar la vieja fórmula de la hibridación y la mezcla homogénea y neutra, sino abundar cómo y por qué se insertan elementos de la cultura norteamericana y del modelo capitalista en ciudades de frontera desde las distintas dimensiones de poder y significación involucradas.

Por ejemplo, según Haller (2003), los rallies tienen un carácter antiproductivo que subvierte parcialmente la lógica de producción y consumo capitalista. Aunque aceptemos este planteamiento para el caso norteamericano que en el texto se evalúa, este fenómeno sucede en Tijuana en el marco de un contexto de reuso del desecho automovilístico fronterizo, acá hay una reapropiación de las formas del rally de demolición, pero los usos y significados atribuidos a ello apuntalarán valores simbólicos en aquello que es desecho del sistema, como los automóviles provenientes de Estados Unidos y reapropiados por los *yonkes*. En la frontera la subversión de normas y el placer de destrucción del objeto de la industria que los emplea es distinto en tanto quienes participan trabajan o forman parte en su mayoría de la economía del reuso, por lo tanto, trabajan de facto con los desechos de la industria automotriz y no son ellos quienes producen dicho desecho como señalan Haller (2003), Falls (2013) y Hadler (2017).

En la revisión de los textos, al final de cuentas, podemos destacar que los participantes de los rallies le dan significado al carro y sus usos a través de las prácticas escenificadas de demolición de automóviles. En ese sentido, los participantes de los rallies de destrucción están construyendo significados en torno al automóvil. Este planteamiento es importante pues nos permite pensar en argumentos basados en el análisis cultural de los automóviles y no meramente en sus consecuencias económicas. Los rallies de destrucción creativa pueden pensarse —tal como lo hace Clifford Geertz (2003) en el análisis de la pelea de gallos en Bali— como un evento o locus donde se expresan elementos culturales en una práctica concreta, en este caso, la destrucción de carros. Estos rallies se pueden considerar, entonces, como un acontecimiento donde se ponen a prueba, se revisan o se reproducen ciertos valores culturales en torno a la clase, la raza y el género en esta región fronteriza.

Haller y Hadler concuerdan en que en estos espectáculos hay una especie de performance que se dramatiza en escenarios rituales de colisión automovilística vinculado con la hipermasculinidad y con la posición de clase. Habrá que pensar que en la masculinidad hiperbólica performada hay también un tema del avasallamiento destructor del hombre-máquina. El triunfo del hombre sobre la máquina y a su vez sobre la naturaleza. No importa la contaminación ni nada que se genere en contra del medio ambiente, el asunto importante es la potencia motora y la destrucción que hace posible cuando el hombre controla la máquina. En el contexto de Tijuana, este planteamiento toma relevancia cuando lo cruzas con la escenificación de la violencia en un contexto marcado por la criminalidad como el que se vive en este siglo.

A modo de conclusión

En el texto de Vardi (2011) se descubren dos grandes significados asociados a estos espectáculos: la dramatización de la obsolescencia programada y la privatización/individualización del accidente. Sin embargo, hay un aspecto que me interesa destacar y que también se encuentra planteado por Hadler (2017): la idea de la destrucción (la obsolescencia programada, por ejemplo) es un aspecto inherente de la modernidad y su desarrollo en el capitalismo industrial. Ya nos decía Marshall Berman

(2006) que la modernidad como experiencia es paradójica: un mundo que promete alegrías, pero al mismo tiempo amenaza con destruirlo todo. La modernidad une y desune a la vez, es desintegración y renovación, lucha y contradicción. Así “ser modernos es formar parte de un universo en el que, como dijo Marx, ‘todo lo sólido se desvaneces en el aire’” (Berman, 2006: 1). Este autor retoma tanto a Nietzsche como a Marx para señalar que la modernidad es contradictoria en su base, por un lado, hay progreso, tecnología y avance, por el otro hay decadencia y destrucción.

La idea marxista que retoma Berman de que todo lo sólido se desvanece en el aire, apunta no sólo a la producción positiva y creativa del capitalismo industrial expansionista sino a los mecanismos inherentes de continua destrucción y regeneración. La tecnificación del mundo a partir de la ciencia, incluso, ha colaborado en la destrucción del mundo bajo la bandera del desarrollo y el progreso. A esto aludía Marcuse en el hombre unidimensional (1993) cuando se refería a la unión de la creciente productividad y la creciente destrucción. En ese sentido, me parece que los rallies de destrucción están operando desde el corazón de la dinámica capitalista moderna, son prácticas que semantizan la destrucción. En estas prácticas, por lo tanto, es posible ver también como esta dinámica está apuntalada por el heteropatriarcado violento y devastador.

Una manera en que muchos filósofos y analistas han caracterizado al siglo XX tiene que ver con procesos de violencia y desigualdad. La violencia aparece bajo diversos nombres y formas en esta época, sin embargo, como dice Pamplona (2020) todos los aportes teóricos sobre la violencia hacen referencia a relaciones desiguales entre partes que pueden pertenecer al campo social, político, económico o simbólico. De manera que analizar la violencia es entender cómo se configura y produce la distribución desigual de poder. En ese sentido, hablamos aquí de desigualdades violentas. Una de las inequidades oprobiosas que han signado las relaciones sociales de esta época, además de las de clase, tienen que ver con las del sistema sexo-genérico. Son estas violentas desigualdades que podemos también ver escenificadas en los rallies de destrucción.

Por todo lo anterior, dado que no hay aún trabajos de campo que informen empíricamente un análisis en torno a estas prácticas transfronterizas de apropiación cultural en el norte de México, me parece que la manera en que podría hacerse sentido de éstas precisa de un análisis sociocultural situado —que relacione claramente el contexto fronterizo con la práctica—, relacional, performativo y observando los sistemas de opresión que se reproducen y refuerzan, como el sistema sexo-genérico, dentro de una estructura moderna y capitalista que se reproduce y resignifica en la frontera norte de México cuando se llevan a cabo eventos de destrucción de automóviles.

Bibliografía

- BARTHES, Roland (2002). *Mitologías*. México: Siglo XXI.
- BERMAN, Marshall (2006). *Todo lo sólido se desvanece en el aire*. México: Siglo XXI-
- DEL MONTE MADRIGAL, Juan Antonio (2014). *Entre ruedas y asfalto. Identidades y movilidades de bikers y lowriders en Tijuana*. México: El Colegio de la Frontera Norte.
- FALLS, Susan (2013). “‘Redneck Customs’: race and class at the demolition derby”, En *Leisure Studies*, núm. 4 (32). Routledge.
- GEERTZ, CLIFFORD (2003). *La interpretación de las culturas*. España: Gedisa.
- HADLER, Mona (2012). “The Demolition Derby. Rites of Destruction”. En *SCA Journal, Fall*. Estados Unidos: Society for Commercial Archeology.
- HADLER, Mona (2017). *Rites of Destruction: Ephemerality and Demolition in Postwar Visual Culture*. Nueva York: I.B. Taurus.
- HALLER, Aurian (2003). “Art of the Demolition Derby: Gender, Space, and Antiproduction”. En *Environment and Planning: Society and Space*, núm. 21. Sage Journals.
- IGLESIAS, Norma (2008). *Las artes visuales en Tijuana*. México: CONACULTA/CECUT/UABC.

- JEWETT, Robert y LAWRENCE, John, (1976). "Norm Demolition Derbies: Rites of Reversal in Popular Culture". En *Journal of Popular Culture*, núm. 4 (9). Popular Culture Association.
- MARCUSE, Herbert (1993). *El hombre unidimensional*. Argentina: Planeta.
- NIETZSCHE, Friedrich (2003). *Así habló Zaratustra*. España: Alianza Editorial.
- PAMPLONA, Francisco, (2020). *Anhelos de destrucción. Reflexiones sobre poder, violencia y cultura*. México: Pollo Blanco Editorial.
- SCHUMPETER, Joseph (2015). *Capitalismo, socialismo y democracia*. España: Página indómita.
- SIMMEL, George (2001). *El Individuo y la libertad: ensayos de crítica de la cultura*. España: Ediciones Península.
- VALENZUELA ARCE, José Manuel (coord.) (2014). *Transfronteras. Fronteras del mundo y procesos culturales*. México: El Colegio de la Frontera Norte.
- VARDI, ITAI (2011). "Auto Thrill Shows and Destruction Derbies, 1922-1965: Establishing the Cultural Logic of the Deliberate Car Crash in America". En *Journal of Social History*, núm. 1 (45). Oxford University Press.
- ZEHR, Stephen (1994). "Demolition Derbies: The Ritualistic Destruction of Technology". En *Science as Culture*, núm. 21 (4). Routledge.