

RENATO ALEJANDRO FLORES CHINCHOT
INSTITUTO MORA

Sin frenos

El papel del Autódromo Hermanos
Rodríguez en la transformación
del espacio de la Ciudad Deportiva
Magdalena Mixhuca
1962 – 2015



A lo largo de seis décadas, en el transcurso de varias remodelaciones, la creación del Autódromo Hermanos Rodríguez le cambió la fisonomía a la ciudad deportiva, que de área verde mutó a un espacio artificial.

51

i

Gran premio de carreras de coches en la ciudad deportiva, (coloreada digitalmente), ciudad de México, fotografía, 4 de noviembre de 1962, Museo Archivo de la Fotografía. Flickr commons/Gobierno CDMX.

ii

Espectadores de una carrera de autos de los años sesenta en el Autódromo de la Ciudad Deportiva Magdalena Mixhuca. Fuente: Fondo Fotográfico de los Hermanos Mayo, Archivo General de la Nación.



La Ciudad Deportiva Magdalena Mixhuca fue inaugurada en noviembre de 1958 por el entonces presidente Adolfo Ruiz Cortines. Este complejo deportivo fue ideado originalmente por Jesús Martínez “Palillo” [empresario y actor crítico del gobierno y de los políticos, a través de la sátira ejercida en teatros de carpa y revista] como una forma de acercar a los jóvenes a la cultura física y al deporte. Sin embargo, para que fuera posible su realización, fue necesario conseguir un lugar con las dimensiones necesarias para llevar a cabo dicha obra. Fue así como mediante un decreto presidencial emitido el 29 de noviembre de 1956 se expropiaron los ejidos del pueblo de Magdalena Mixhuca. Del total del terreno, alrededor de 211 hectáreas fueron destinadas para el proyecto de la ciudad deportiva. Cabe señalar que dicho espacio carecía de planeación urbana pues era utilizado como un vertedero de basura insalubre para los habitantes

cercanos a estos terrenos. El estado de abandono de las hectáreas que formaban el ejido del pueblo había comenzado cuando se desecó el canal de la Viga y se entubó el Río de la Piedad.

La expropiación de los terrenos para otorgarles un nuevo funcionamiento a favor de los habitantes de la metrópoli como área recreativa, fue la primera forma mediante la cual se asimiló dicho espacio como parte de la continuidad del territorio ocupado por la urbe en expansión.

En 1959, bajo el gobierno del presidente Adolfo López Mateos, comenzó a formularse el proyecto para desarrollar un autódromo dentro del conjunto deportivo de la Magdalena Mixhuca. Dicha obra fue inaugurada el 20 de diciembre de ese mismo año con una carrera de exhibición de 500 millas. Posteriormente, en 1962, la máxima categoría del deporte automotor, la Fórmula 1, llegó al circuito de cinco kilómetros de



En 1959 comenzó a formularse el proyecto para desarrollar un autódromo dentro del conjunto deportivo de la Magdalena Mixhuca.



iii

Vista aérea del poniente de la ciudad de México. En primer plano se aprecia la construcción de las instalaciones deportivas de la Magdalena Mixhuca, el Autódromo Hermanos Rodríguez y el estadio Palillo, ciudad de México, fotografía, 1962, Museo Archivo de la Fotografía. Flickr commons/ Gobierno CDMX.

la Magdalena Mixhuca, con el mismo propósito que tres años atrás.

Aunque en ese entonces se consideró que el autódromo de la Magdalena cumplía con los requerimientos necesarios para albergar una competencia de Fórmula 1, la realidad es que el autódromo se encontraba aún en condiciones muy distintas a las actuales. Mediante un análisis de fotografías tomadas entre los años 1962 y 1970, así como reportajes hechos respecto de su inauguración se analiza el espacio en el que se desarrollaron esta primera serie de competiciones.

La cobertura de los medios ante la inauguración del autódromo permite conocer la forma en que se transformó este espacio. En los trabajos periodísticos se menciona que en el pasado el terreno estaba lleno de basura y tierras salitrosas. A la vez, un cronista comenta que en ese terreno ahora se había levantado un autódromo “en medio de árboles con las debidas seguridades”. Este testimonio se puede corroborar mirando algunas imágenes de cómo eran algunos puntos del circuito entre los años 1962 y 1970.

La imagen 2 permite observar que el área que rodea a la hoy extinta curva denominada “La Horquilla”, se encuentra rodeada de pastizales entre los que se ubicaba una cancha de fútbol. Sin embargo, no hay gradas o edificios que evidencien algún tipo de intervención humana, más allá del pavimento del circuito. Es decir, todavía se trata de un terreno alejado de la urbanización de la ciudad de México a mediados del siglo xx. Lo mismo se puede observar en el fondo de la imagen 3. Esta fotografía nos permite observar al fondo de la línea de meta el trazado del circuito utilizado entre 1962 y 1970, ubicada en el otro extremo, al final de la curva “Peralta”. En el fondo de la imagen 3 tampoco se observan edificios próximos al autódromo.

La poca intervención humana que se observa en los terrenos circundantes al autódromo en los años 1962 y 1963 no cambiaría mucho las siguientes ediciones del Gran Premio de México Fórmula 1 hasta 1970. La asistencia del pú-



blico es el mayor cambio que se puede observar desde la primera edición de esta competencia. El incremento sólo puede ser calculado de manera poco fiable debido a la escasa protección que hubo pues, de hecho, se colaron alrededor de 200 000 aficionados que rompieron vallas de seguridad y se ubicaron a unos escasos metros de la pista.

Esta invasión en partes circundantes al circuito que no estaban ideadas para ser ocupadas por el público ofrece un ejemplo del contraste que se vivía en el cambio geográfico de la ciudad de México, por una parte, y las características del espacio de la Magdalena Mixhuca, por la otra. Una asistencia de 200 000 personas a un evento reflejaba un importante cambio demográfico al alza, rasgo característico de una creciente urbanización. Sin embargo, el espacio que rodeaba al circuito donde se llevó a cabo el Gran Premio de 1970 seguía sin contar con la infraestructura suficiente para llevar a cabo un evento de esta magnitud con la debida seguridad.

A partir de 1970 se suspendió la celebración del Gran Premio de México de Fórmula 1 debido a los numerosos problemas de seguridad que existieron durante el fin de semana de la carrera, incluyendo que uno de los pilotos atropelló a un perro que invadió el circuito.

Para su regreso en 1986, se llevó a cabo una ampliación del espacio que ocupaba. Curvas como la “Espiral” fueron eliminadas para dar lugar a nuevas rutas de escape. El mismo fenómeno sucedió con la “Horquilla”, cuya antigua traza sirvió como escape de las nuevas dos curvas puestas en su lugar y así dar continuidad al circuito. Estas remodelaciones fueron realizadas con el objetivo de cumplir los nuevos requerimientos de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA) de ese entonces.

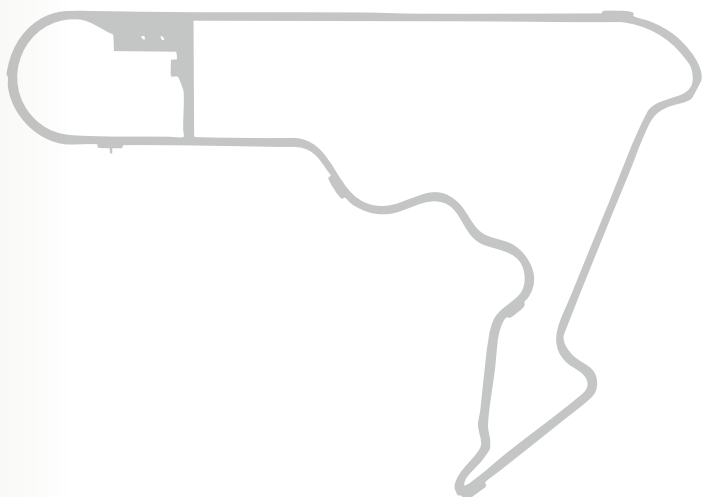
A la par de esta ampliación, se construyeron nuevos complejos necesarios para cumplir con las regulaciones vigentes de la Fórmula 1. La torre de control del autódromo fue reubicada sobre la recta principal del circuito, a diferencia

iv

Vista de la “horquilla” en el Autódromo Hermanos Rodríguez, ciudad de México, fotografía, noviembre de 1962, Museo Archivo de la Fotografía. Flickr commons/ Gobierno CDMX.

v

Trazo de la pista del Autódromo Hermanos Rodríguez 1963. Wikipedia



del pasado en el que se encontraba al final de la curva “Peralta”. Igualmente, se reubicaron los *pits*, se edificó una bodega detrás de estos y se construyó un nuevo edificio para albergar el *paddock*. Lamentablemente, para su realización, el gobierno del Distrito Federal profanó las tumbas del antiguo cementerio de la Magdalena Mixhuca, sin previo aviso a los familiares.

El último, y quizá más grande, proceso de remodelación del Autódromo Hermanos Rodríguez [llamado así en honor de los hermanos Pedro y Ricardo pioneros mexicanos en participar en la Fórmula 1] y el área circundante, tuvo lugar al inicio del siglo XXI y culminó hacia finales de 2015. Muchas de estas remodelaciones fueron llevadas a cabo con el fin de volver a dar al autódromo la categoría internacional necesaria para ser nuevamente sede del campeonato de Fórmula 1. No obstante, existen otras modificaciones que no fueron hechas con este propósito pero que finalmente formaron parte de los elementos que hoy en día son importantes para la realización de este espectáculo deportivo.

Uno de esos cambios fue la construcción del Foro Sol. Las remodelaciones en esta área comenzaron en 1993, cuando dentro de la curva “Peralta” se comenzaron a instalar una serie de gradas provisionales para la realización de espectáculos como conciertos. Debido al éxito que tuvieron estos eventos, se consideró la idea de crear una serie de gradas permanentes que formarían parte de un complejo más grande, dentro del cual se pudieran realizar actividades deportivas como los partidos de béisbol o de fútbol americano. Fue así como, en 1997, el Foro Sol fue inaugurado con una capacidad para 27 500 personas. Nuevamente, el espacio fue reacondicionado en respuesta a una creciente población que buscaba disfrutar de los espectáculos que un foro de estas dimensiones podía albergar.

El espacio que rodeaba al circuito donde se llevó a cabo el Gran Premio de 1970 seguía sin contar con la infraestructura suficiente.



La conjunción de la tala de árboles con nuevos edificios y un mayor espacio destinado a la realización del Gran Premio de la Ciudad de México, cambiaron de forma importante el espacio.

vi

Gran premio de carreras de coches en la ciudad deportiva, ciudad de México, fotografía, 4 de noviembre de 1962, Museo Archivo de la Fotografía. Flickr commons/Gobierno CDMX.

vii

Gran premio de carreras de coches en la ciudad deportiva, ciudad de México, fotografía, 4 de noviembre de 1962, Museo Archivo de la Fotografía. Flickr commons/Gobierno CDMX.

A lo largo de las primeras décadas del siglo XXI se hicieron nuevas remodelaciones para albergar al equipo de béisbol ciudadano de los Diablos Rojos de México. Estas modificaciones, fueron hechas con total discreción, pues Ocesa (empresa a la que pertenece actualmente el Foro Sol) las llevó a cabo sin los permisos necesarios. Debido a esta irregularidad, tuvo que donar árboles para plantar en la Ciudad Deportiva Magdalena Mixhuca, así como construir una serie de puentes peatonales que permitieran la comunicación entre este lugar y el Palacio de los Deportes. Lo anterior alteró el espacio del complejo deportivo, nuevamente en respuesta al deseo, en esta ocasión de Ocesa, de acondicionar estos terrenos de forma

que se pudieran llevar a cabo distintas actividades en el lugar concesionado.

La última gran serie de remodelaciones al Autódromo Hermanos Rodríguez, serían llevadas a cabo entre 2014 y 2016. Entre ellas se incluyó la construcción de nuevas gradas temporales para 75 000 espectadores y gradas permanentes, con el objetivo de conseguir una capacidad para 110 000 espectadores. Como parte de los nuevos requerimientos de la FIA se instalaron mallas para el caso de un choque automovilístico, se reencarpetó la mayor parte del autódromo, se ampliaron las áreas de escape del circuito, así como las que albergan el *paddock*. Por otro lado, se construyeron nuevas zonas de *pits* y una nueva torre de control.

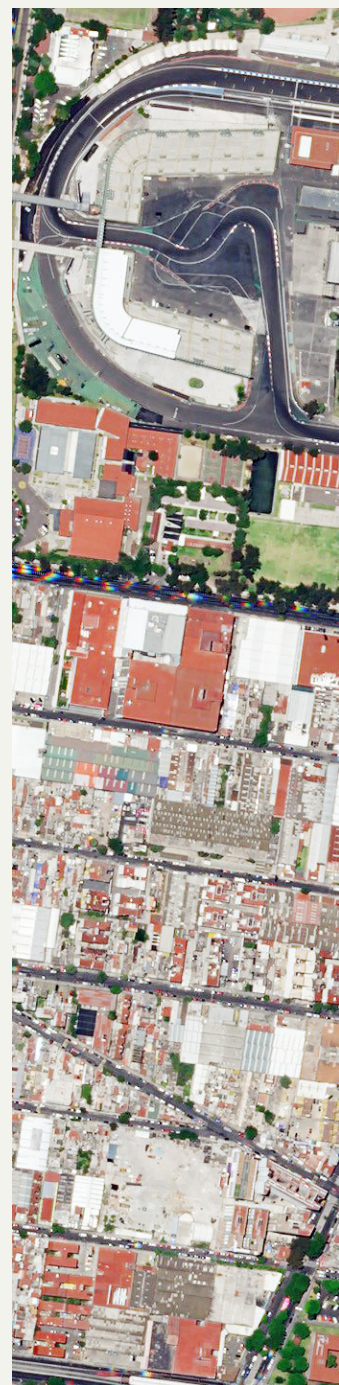
Estas últimas modificaciones forman el Autódromo Hermanos Rodríguez que hoy conocemos. Fueron terminadas a cabalidad para su reinauguración, con el fin de recibir a la Fór-

mula 1 en octubre de 2015. No obstante, los cambios no fueron llevados a cabo sin problemas de por medio. Vecinos, usuarios de la instalaciones deportivas y organizaciones ambientalistas se quejaron de manera conjunta por el perjuicio que las obras para el Autódromo Hermanos Rodríguez habían causado en el complejo deportivo. Uno de estos daños fue la tala de alrededor de 2 500 árboles, debido a que la Delegación Iztacalco retiró al espacio la designación de Bosque Urbano. La conjunción de la tala de árboles con nuevos edificios y un mayor espacio destinado a la realización del Gran Premio de la Ciudad de México, definitivamente cambiaron de forma importante el espacio. Esta transformación fue de tal magnitud que incluso alcanzó el ámbito legal, con quejas y denuncias por las remodelaciones llevadas a cabo por Ocesa con el apoyo del gobierno de la Ciudad de México.



El contraste de las fotos tomadas en 1962 y las actuales es enorme. Puede verse que el complejo ha pasado de estar remodelado mayormente por elementos naturales, a ser altamente artificial debido a una intervención humana que respondió a procesos de racionalización y crecimiento demográfico; fenómenos característicos de la urbanización.

De este modo, la Ciudad Deportiva Magdalena Mixhuca ha dejado de ser una frontera interna en la enorme mancha urbana de la Ciudad de México, y ha pasado a formar parte de ella. Esto, en muy buena medida se debió a las constantes modificaciones hechas al Autódromo Hermanos Rodríguez. Demostrando, una vez más, que en los procesos de urbanización hay una clara imposición de los deseos y objetivos del ser humano por sobre el medio que ocupa.



viii

Pedro y Ricardo, los Hermanos Rodríguez, Colección de autógrafos Carlos Ghys, en <https://www.carlosghys.be/>

ix

Vista aérea del Autódromo Hermanos Rodríguez, CDMX, México, 2018. Wikimedia commons/ Planet Labs, Inc.



PARA SABER MÁS

ESPINOZA MEJÍA, JUAN CARLOS Y JOSÉ ANTONIO GARCÍA AYALA, “Versatilidad y accesibilidad de la obra de Moyao. El caso del Foro Sol durante el festival Vive Latino”, *Esencia y Espacio*, 2014, en <https://goo.su/zzJxHYK>

GARCÍA AYALA, JOSÉ ANTONIO, “Jesús Martínez ‘Palillo’ y la Ciudad Deportiva Magdalena Mixhuca. La materialización de un deseo ciudadano”, *Esencia y Espacio*, 2011.

GARCÍA AYALA, JOSÉ ANTONIO, “Proceso de fragmentación de la Ciudad Deportiva Magdalena Mixhuca”, *Esencia y Espacio*, 2012, en <https://goo.su/huDZHWU>

GERARDO, XIOMARA, “La desgarradora historia de los Hermanos Rodríguez en la Fórmula 1”, *Motorsport Blog Fórmula 1 GP de Ciudad de México*, 2024, en <https://goo.su/KAajvi>