

The International Journal *EdA Examples of Architecture* was founded in 2006. The Journal with the requirement of 'peer review', was created to disseminate scientific papers published by universities and research centers, in order to focus attention on the critical reading of the projects. The intention is to create a place for a cultural debate on interdisciplinary topics, with the aim to investigate issues related to different fields of study ranging from history, restoration, architectural and structural design, technology, landscape and the city.

The International Journal is composed by eight scientific sections:

CITIES AND TERRITORIES TO LIVE

STRUCTURE AND INFRASTRUCTURE

CRITICAL FUNDAMENTALS OF ARCHITECTURAL RESTORATION

THE ARCHITECTURE OF REASON: TRADITION, HISTORY AND CITY

UTOPIC CITIES: THEORY AND PLANNING

TOWARD A SEISMIC ARCHITECTURE

CONTEMPORARY DECLINATIONS AND LOCAL CONTEXTS

MATERIALS, TECHNOLOGY, INNOVATION AND ENVIRONMENT

edA | 2019, VOL. 6, N. 2

ARACNE

edA
Esempi di Architettura

euro 40,00

ISBN 978-88-255-2546-5



9 788825 525465

ISSN 2384-9576

edA

Esempi di Architettura

2019, VOL. 6, N. 2

«Conflictos turísticos: conceptos, casos, tendencias»

Roberto Goycoolea Prado, editor. Olimpia Niglio, scientific editor

Editorial

Roberto Goycoolea Prado

More Tourism? Mass tourism? Mars tourism?

Caterina Anastasia

Coastal transformation processes of a tourism support town in the Caribbean

Aidé Beatriz Vázquez Sosa, Oscar Frausto-Martínez,
Julia Elena Fraga Berdugo, Luis Manuel Mejía Ortiz

Las Palmas de Gran Canaria (España) y
el turismo de cruceros: Reseña de un conflicto

Ainhoa Amaro García

La renovación del paisaje urbano del waterfront de Lisboa
como espacio turístico-cultural: intervenciones y conflictos

Ángeles Layuno Rosas, Júlia Cristina Pereira de Faria

Mexcaltitán o el mito Manido. La institucionalización de la memoria
colectiva como constructo de imaginarios turísticos

Carlos E. Flores Rodríguez, Raymundo Ramos Delgado

Búsqueda del equilibrio entre patrimonio colectivo,
oferta alojativa y visitantes. El Barrio de Las Letras de Madrid

Blanca García Henche, Elena Cerdá Mansilla

El establecimiento de un programa funcional para la gestión
del patrimonio arquitectónico y su conflicto con el turismo cultural
el caso del pósito de la corredera, Córdoba

Javier Valverde Abril

La fórmula 1 y la generación de polos de atracción turística.
contraste entre la ciudad de México y de Valencia- España

José Antonio García Ayala, María Guadalupe Valiñas Varela

Restituzione dell'incanto
Venezia. heritage-turismo: riconciliare l'inconciliabile

Susanna Piscella

Aporofobia and tourist Plutofilia in the historical center
of Guanajuato, Mexico

José de Jesús Cordero Domínguez

Fenómenos emergentes en las ciudades mexicanas patrimonio mundial:
la turistificación y vivienda turística en Morelia y Querétaro

Carlos Alberto Hiriart Pardo, Tania Padilla Rico

La inesperada percepción de los conflictos sociales y
espaciales del turismo de cruceros en Ensenada, México.

Laura Susana Zamudio Vega, Roberto Goycoolea Prado

Route Don Vasco de Quiroga in Michoacán (Mexico): Heritage commodification
and challenges for sustainable cultural tourism development

Carlos Alberto Hiriart Pardo, Carlos Barrera



Scientific Director
Olimpia Niglio

Editorial Director
Gioacchino Onorati

Editorial staff
Pietro Artale
Enrico Bono

Contact
publicationseda@gmail.com

National Editorial Board
Ferruccio Canali
Santo Giunta
Damiano Iacobone
Claudia Lamberti
Marzia Marandola
Bruno Pelucca
Ludovico Romagni
Chiara Visentin

Publisher
Gioacchino Onorati editore unip. S.r.l., Canterano (Rm), Italia

Indexation
EdA, Esempi di Architettura
INTERNATIONAL JOURNAL OF ARCHITECTURE AND
ENGINEERING
ANVUR- GEV 08 - SCIENTIFIC JOURNAL
Class B (VQR)
MIUR E211002 - ISSN: 2384-9576 (attiva dal 2007)
MIUR E199789 - ISSN: 2035-7982 (attiva dal 2009) on line

International Scientific Partners
AGATHÓN International Journal of Architecture, Art and
Design, Italy
Cátedra UNESCO Forum Universidad y Patrimonio.
Universitat Politècnica de València, España
CUREE. Consortium of Universities for Research in
Earthquake Engineering, CA, USA

International Editorial Board
Antonello Alici, Norway, Sweden and Finland
Alessandro Camiz, Cyprus
Rubén Hernández Molina, Colombia
Noriko Inoue, Japan
Mabel Matamoros Tuma, Cuba
Elisa Palazzo, Commonwealth of Australia
Luis Palmero Iglesias, Spain
Francesco Rossini, China
Pastor Alfonso Sanchez Cruz, México
Karin Templin, Great Britain (UK)

Scientific Editorial Committee
Federica Visconti, Italy (Coordinator)
Renato Capozzi, Italy
Andrea Catenazzi, Argentina
Giuseppe De Giovanni, Italy
Luigi Guerriero, Italy
Benjamin Ibarra Sevilla, Texas, USA
Taisuke Kuroda, Japan
Giovanni Multari, Italy
Alberto Parducci, Italy
Jorge Vicente Ramirez Nieto, Colombia
Cesare Sposito, Italy
Alicia Ziccardi, México

EMA, Early Modern Architecture, UK
Kanto Gakuin University, Yokohama, Japan
APUNTES, Instituto Carlos Arbeláez Camacho, Pontificia,
Universidad Javeriana, Colombia
ACFA, Asociación Colombiana de Facultades de Arquitectura,
Colombia
AU, Facultad de Arquitectura, Instituto Superior Politécnico,
José Antonio Echeverría, La Habana, Cuba
REVISTARQUIS Universidad de Costa Rica, Costa Rica
ArKeopáticos / Textos sobre arqueología y patrimonio,
Mexico City, Mexico
NHAC, New Horizons for Architecture in Communities,
Oaxaca, Mexico
Gremium Revista de Restauración Arquitectónica, Mexico,
City, Mexico
RNUl, Red Nacional de Investigación Urbana, Puebla, Mexico
VITRUVIO International Journal of Architectural Technology
and Sustainability, UPV, Spain

EdA, Esempi di Architettura
2019, vol. 6, n. 2
http://esempidiarchitettura.it/ojs/index.php/eda

Biannual Journal

Copyright © MMXIX
Gioacchino Onorati editore S.r.l. unip. S.r.l.

www.aracneeditrice.it
info@gioacchinoonoratieditore.it

via Vittorio Veneto, 20
00020 Canterano (RM)
(06) 45551463

ISBN 978-88-255-2546-5
ISSN 2384-9576 (print)
ISSN 2035-7982 (online)

Printed in June 2019 by «The Factory S.r.l.»
00156 Roma (RM) - via Tiburtina, 912 on behalf of «Gioacchino
Onorati editore unip. S.r.l.» of Canterano (RM)

CALL FOR PAPERS

PAPER TITLE

FIRST AUTHOR NAME ¹
SECOND AUTHOR NAME ²
...

(Affiliation 1): ¹Department, Organization, City, Country
(Affiliation 2): ²Department, Organization, City, Country
...

Email: address (only first author)

Received Month Day, Year (2016).

Abstract

300 words maximum. Only in English.
Type style: book Antigua 9, single spaced

Keywords: Keywords 1, Keywords 2, Keywords 3.

TEXT

Languages: The language authorized is: English.
It is also possible to submit articles in other languages (Spanish, Italian, French, German, etc..) but with the final summary in English.

Type of Articles: research articles (no books or exhibition reviews).

Topics: Contributions to any topic in architecture, restoration, history of architecture, civil engineering and related disciplines are welcome. However, articles should be original and innovative, offering new research material and/or new perspectives.

Text
The text consists of an introduction, paragraphs and conclusions.
Type style: book Antigua 9, single spaced.
Preferred article length is between 20.000 and 40.000 characters (including spaces).
However, both shorter and more comprehensive articles, as well as articles including appendices, are also welcome.

Images and Tables
Format .jpg (300 dpi), color or black and white images.
Caption style: book Antigua 8

Examples:
Fig.1. *Vue generale de la Habane Capitale de l’Isle de Cube* Garneray, Hippolite-Jean-Baptiste (1787-1858) - 1779
[Digital Library of the Ibero-American Heritage, Spain]

Fig. 2. Havana. Castillo de la Real Fuerza in Weiss Joaquín E. 1972. *La arquitectura colonial cubana*. La Habana: Letras cubanas. p. 172

Table 1.
Table style: book Antigua 8

T a b l e Head	Table Column Head		
	Table column subhead	Subhead	Subhead
Copy	More table copy ^a		

REFERENCES
Follow the author-date method for citations. It means that the author’s last name and the year of publication of the source should appear in the text, e.g., (Conforti, 2007), and a complete reference should appear in the reference list at the end of the paper.

Ackerman, J.S. 1968. *L’architettura di Michelangelo*. Torino: Einaudi
Benvenuto, E. 1981. *La scienza delle costruzioni ed il suo sviluppo storico*, Firenze: Sansoni Editore
Conforti, C. 1997. *Lo specchio del cielo : forme significati tecniche e funzioni della cupola dal Pantheon al Novecento*, Milano: Electa Mondadori
Di Pasquale, S. 1996. *L’Arte del Costruire tra conoscenza e scienza*. Venezia: Marsilio Editore
Schlageter, M. 2006. *Trends, issues and challenges face the firm of the future*. Accounting Today, Vol. 20, No. 11, p12A.
Zander, G. 1991. *Storia della Scienza e della Tecnica Edilizia*. Roma: Multigrafica Editrice.

Please send your submission by e-mail: publicationseda@gmail.com

INDEX

«CONFLICTOS TURÍSTICOS: CONCEPTOS, CASOS, TENDENCIAS»

Roberto Goycoolea Prado, editor

Olimpia Niglio, scientific director

EDITORIAL

Roberto Goycoolea Prado

5

MORE TOURISM? MASS TOURISM? MARS TOURISM?

Caterina Anastasia

9

COASTAL TRANSFORMATION PROCESSES OF A TOURISM

SUPPORT TOWN IN THE CARIBBEAN

Aidé Beatriz Vázquez Sosa, Oscar Frausto-Martínez,

Julia Elena Fraga Berdugo, Luis Manuel Mejía Ortíz

19

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (ESPAÑA) Y EL TURISMO DE CRUCEROS:

RESEÑA DE UN CONFLICTO

Ainhoa Amaro García

27

LA RENOVACIÓN DEL PAISAJE URBANO DEL *WATERFRONT* DE LISBOA

COMO ESPACIO TURÍSTICO-CULTURAL: INTERVENCIONES Y CONFLICTOS

Ángeles Layuno Rosas, Júlia Cristina Pereira de Faria

41

MEXCALTITÁN O EL MITO MANIDO. LA INSTITUCIONALIZACIÓN DE LA MEMORIA

COLECTIVA COMO CONSTRUCTO DE IMAGINARIOS TURÍSTICOS

Carlos E. Flores Rodríguez, Raymundo Ramos Delgado

57

BÚSQUEDA DEL EQUILIBRIO ENTRE PATRIMONIO COLECTIVO,

OFERTA ALOJATIVA Y VISITANTES. EL BARRIO DE LAS LETRAS DE MADRID

Blanca García Henche, Elena Cerdá Mansilla

67

EL ESTABLECIMIENTO DE UN PROGRAMA FUNCIONAL PARA LA GESTIÓN

DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO Y SU CONFLICTO CON EL TURISMO CULTURAL

EL CASO DEL PÓSITO DE LA CORREDERA, CÓRDOBA

Javier Valverde Abril

81

LA FÓRMULA 1 Y LA GENERACIÓN DE POLOS DE ATRACCIÓN TURÍSTICA.

CONTRASTE ENTRE LA CIUDAD DE MÉXICO Y DE VALENCIA- ESPAÑA

José Antonio García Ayala, María Guadalupe Valiñas Varela

95

RESTITUZIONE DELL'INCANTO VENEZIA. HERITAGE-TURISMO: RICONCILIARE L'INCONCILIABILE Susanna Piscella	109
APOROFOBIA AND TOURIST PLUTOFILIA IN THE HISTORICAL CENTER OF GUANAJUATO, MEXICO José de Jesús Cordero Domínguez	119
FENÓMENOS EMERGENTES EN LAS CIUDADES MEXICANAS PATRIMONIO MUNDIAL: LA TURISTIFICACIÓN Y VIVIENDA TURÍSTICA EN MORELIA Y QUERÉTARO Carlos Alberto Hiriart Pardo, Tania Padilla Rico	129
LA INESPERADA PERCEPCIÓN DE LOS CONFLICTOS SOCIALES Y ESPACIALES DEL TURISMO DE CRUCEROS EN ENSENADA, MÉXICO. Laura Susana Zamudio Vega, Roberto Goycoolea Prado	145
ROUTE DON VASCO DE QUIROGA IN MICHOACÁN (MEXICO): HERITAGE COMMODIFICATION AND CHALLENGES FOR SUSTAINABLE CULTURAL TOURISM DEVELOPMENT Carlos Alberto Hiriart Pardo, Carlos Barrera	159
PHOTO CAPTIONS	171

Con el apoyo cultural de



Con la colaboración científica del Máster Universitario de Proyectos Avanzados de Arquitectura y Ciudad de la Universidad de Alcalá [MUPAAC] gracias al convenio firmado en Febrero de 2019 con EdA Esempli di Architettura, grupo de investigación y publicación con una reconocida y prestigiosa reputación a nivel internacional.





LA FÓRMULA 1 Y LA GENERACIÓN DE POLOS DE ATRACCIÓN TURÍSTICA. CONTRASTE ENTRE LA CIUDAD DE MÉXICO Y DE VALENCIA - ESPAÑA

JOSÉ ANTONIO GARCÍA AYALA, MARÍA GUADALUPE VALIÑAS VARELA

Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura del Instituto Politécnico Nacional IPN Tecamachalco, México

joangara76@yahoo.com.mx

Accepted: May 6, 2019

ABSTRACT

The investigation work arises with the analysis of two cases in different continents of circuits destined to the races of Formula 1, the case of Mexico City, with the Hermanos Rodríguez Autodromo and the case of the City of Valencia, with the missing circuit urban area to the City of Sciences and the Arts destined for such purpose. It is assumed that this sporting event generates mass tourism, which is why it is rejected by the inhabitants and was later withdrawn, as in the case of Valencia in Europe, where excessive turistification is presumed, which in turn produces various processes urban areas such as gentrification, unlike the Grand Prix of Mexico, which, despite its negative impacts, has had positive aspects such as economic benefits, as well as the diffusion of the country, which has made it a relevant event due to the dynamics it promotes and the architecture that puts in the foreground. The document explains the contrasts of both cases from a descriptive and analytical methodology, based on complex thinking, whose objectives are to identify the characteristics of these two cases, as well as the success of one and the failure of the other, although both were based on urban-architectural perspectives to generate poles of tourist attraction.

Keywords: sports motorsport, sports tourism, turistification.

INTRODUCCIÓN

A partir de la aparición del tiempo libre en las ciudades industriales en el siglo XIX por oposición al tiempo de trabajo remunerado, el capital no tardó en encontrar un beneficio económico en este tiempo, que después de las demandas laborales se vio obligado a conceder, además de los tiempos biológicos, familiares y de trabajo no remunerado entre otros, convirtiendo a este beneficio social en un negocio. Por eso, no es de extrañar que hoy en día existan lucrativas industrias de la cultura, entendidas en el sentido de Jean Pierre Warnier (2002), denominadas por los empresarios como industrias del entretenimiento como las deportivas entre las que encontramos las asociadas al ámbito profesional.

Así, el deporte profesional concebido como un espectáculo reglamentado, bajo el auspicio de las industrias de la cultura, que vieron en el tiempo de entretenimiento, un fin lucrativo, propicio la concepción de diferentes instalaciones y equipamientos de difícil mantenimiento y con un excesivo número de asientos. Esta profesionalización de los deportes impulsada con este afán de ser vendida como un entretenimiento, se convirtió en algo común conforme aumentaba su popularidad, y con ello el número de aficionados que seguían las hazañas de los atletas profesionales a través de los medios de información, en constante crecimiento, al igual que el tiempo libre de los ciudadanos que gustaban de los mismos.

Entre estos deportes profesionales de la actualidad a nivel internacional destaca el automovilismo deportivo, considerado como una actividad física e intelectual que involucra una serie de reglas o normas a desempeñar, dentro de un espacio o área determinada como los autódromos (de auto, abreviación de "automóvil", y dromos, "carrera"), que son circuitos de carreras permanentes pavimentados de materiales como asfalto y concreto, diseñados en forma de óvalos o mixta específicamente para competiciones de automovilismo y motociclismo. Estos se distinguen de los circuitos semipermanentes, que se utilizan para competencias durante un período limitado, como es el caso de circuitos ubicados en carreteras, caminos de terracería, aeropuertos, calles o avenidas de las ciudades. Estas carreras de autos asociadas a la competitividad entre pilotos que buscan un resultado ganador, son reguladas por instituciones como federaciones y clubes. Siendo la Federación Internacional del Automóvil (FIA) la institución que organiza el automovilismo a nivel mundial. Sus miembros son las asociaciones nacionales, que rigen las competiciones dentro de cada país.

Hoy en día, existen fundamentalmente tres tipos de modalidades de automovilismo deportivo: la de resistencia donde los vehículos deben recorrer un circuito la mayor cantidad de veces en un tiempo determinado como las carreras por horas de los *sports* prototipos, las de destreza como el *drifting*, donde los pilotos deben realizar derrapes espectaculares, y las de velocidad donde los automóviles deben completar un recorrido en el menor tiempo posible, como las de autos formula. A partir de estas modalidades se desprenden diversas categorías, cada una con su reglamento que limita las modificaciones permitidas para los motores, el chasis, la suspensión, los neumáticos, el combustible y la telemetría de los automóviles, mejoras que buscan que estos desarrollen altas velocidades, optimizando su diseño y el de los espacios urbano-arquitectónicos dedicados a esta actividad.

Como uno de los deportes más famosos del mundo, el automovilismo deportivo mueve grandes cantidades de dinero, invertido por diversas empresas, patrocinadores y fabricantes, en los talentos de las diversas categorías como los pilotos e ingenieros, estos últimos son los encargados de implementar y desarrollar las más avanzadas tecnologías, en motores, aerodinámica, suspensión y neumáticos para lograr el máximo rendimiento de pilotos y de autos; y así garantizar que se den espectáculos que atraigan a las masas de aficionados que gustan de estas experiencias socioculturales de entretenimiento, producidas en serie y similares entre sí, que desembocan en el consumo de bienes y servicios, proporcionados por estas industrias de la cultura, que dictan las reglas esenciales que deben suceder en esta vivencia considerada como negocio (García Ayala, 2012:93-95).

Fundamentalmente en los diversos campeonatos de automovilismo deportivo de las más variadas categorías de talla internacional, como el Campeonato Mundial de la Fórmula 1 de la FIA, las industrias de la cultura que las desarrollan, se interrelacionan con otra industria de la cultura, como la turística, que ve a carreras como los grandes premios como partes esenciales de su negocio del entretenimiento, basado en la oportunidad de gozar experiencias socioculturales, ancladas a los atractivos turísticos de carácter deportivo, que representan estos espectáculos automovilísticos.

En este sentido, el turismo, y en específico el turismo deportivo pasivo asociado a los atractivos conjuntos por los espectáculos masivos escenificados en distintos lugares de alta significación del deporte, debe ser considerados como un fenómeno social que comprende una serie de experiencias socioculturales reguladas por una empresa, donde se establecen interrelaciones principalmente de valor económico, social y cultural, producto de servicios institucionalizados en forma de paquetes, consumidos por un individuo o una colectividad, mediante la inversión de recursos (económicos, sociales, culturales y simbólicos) no provenientes del lugar de destino, con el fin de realizar viajes y estancias (voluntarias y temporales) en lugares distintos al de su entorno habitual, por un periodo consecutivo inferior a un año.

En este punto, es preciso aclarar que el turismo deportivo, ya sea pasivo o activo (cuyo atractivo para el forastero es la práctica directa de un deporte en lugares con condiciones ideales, inusuales o novedosas), es una forma particular de entretenimiento relacionada esencialmente con el placer, el descanso y la recreación, que requiere estar conformado por una superestructura (organizaciones y la normatividad turística), una demanda (turistas), unos equipamientos e instalaciones (lugares especializados en servicios turísticos), una infraestructura (servicios básicos de apoyo al equipamiento e instalaciones turísticas), una comunidad local (residentes permanentes de los destinos turísticos) y primordialmente por una serie de atractivos turísticos (Chanona Burguete, 2008:16-18), ya sean los escenarios para observar un espectáculo deportivo de carácter masivo o para practicar un deporte, que son los principales motivadores de los flujos turísticos y constituyen el propósito de visita.

METODOLOGÍA COMPLEJA PARA INTERPRETAR EL IMPACTO DEL TURISMO MASIVO ATRAIDO POR EL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

En este trabajo se aplica la epistemología del pensamiento complejo con un enfoque metodológico interdisciplinario que en la medida de lo posible tiende hacia la transdisciplina. Hoy en día, es evidente que para poder dar explicación a los procesos urbanos no son suficientes las disciplinas de la Arquitectura y el Urbanismo, pues se necesita entrelazar otras disciplinas que pueden dar explicación a estos, como son la Economía, la Sociología, la Política, la Antropología, la Estética, la Ética, el Derecho, la Administración o la Psicológica, entre otras, pues el comportamiento de los habitantes de las ciudades se rige por muchos factores.

Así, el pensamiento complejo como epistemología que sirva de base para estructurar este tipo de metodología tiene siete objetivos o saberes definidos por Edgar Morín, que permiten eliminar la ceguera que nos dan el error y la ilusión que impiden vislumbrar los conocimientos pertinentes a partir de una identidad terrenal, que está basada en el reconocimiento de la condición humana y su imperfección, a partir de la cual se afrontan las incertidumbres de la realidad, y se da paso a una comprensión de esta que se fundamenta en la ética del género humano, donde se garantiza una integridad en todas las etapas del proceso de investigación, basada en el respeto y el seguimiento dado a las normas convenidas por la comunidad científica y humanística, al aplicar con sinceridad, coherencia y honestidad cada una de las fases de análisis e interpretación con consideración, cortesía y tolerancia a las opiniones, ideas y creencias contrarias a las propias.

Con base en lo anterior, se aplica la sistematización compleja de Rolando García, donde se observa a la ciudad como un conjunto interrelacionado que tiene propiedades como una totalidad, es decir, desde esta sistematización, procesos como la turistificación o la gentrificación no se pueden atribuir a un solo elemento, en

este caso el evento de Fórmula 1, porque como se observa que en estos sistemas o ciudades hay varios planes de desarrollo urbano con el mismo objetivo, fomentar el turismo y generar polos de atracción económica, y albergar un gran premio es solo uno de estos planes convergentes.

Al hablar de procesos urbanos como la turistificación y la gentrificación relacionados con el turismo masivo, hay que tomar en cuenta que en algunos casos se genera el reciclamiento urbano y con ello la ciudad se reescribe varias veces sobre sí misma, desplazando a sus habitantes originales, para dar lugar a la predominio de un sistema capitalista de corte neoliberal impulsado por eventos fundamentados en el tiempo libre y el entretenimiento, que en muchas ocasiones los mismos vecinos y alrededores de la ciudad no pueden pagar.

¿Pero qué se debe entender por turistificación y gentrificación? La gentrificación se produce cuando los nuevos residentes, quienes la mayor parte de las veces son jóvenes, blancos, profesionales, técnicos con educación superior y con niveles mayores de renta, desplazan desproporcionadamente a los residentes de bajos ingresos, de clase trabajadora y pobres, a las minorías, a los miembros de los grupos étnicos y a los ancianos de más edad, entre otros. Anteriormente, se da un deterioro en la vivienda dentro de la ciudad en un espacio concentrado, es decir, en un grado sustancialmente diferente a lo general dándose un nivel de cambio en la comunidad o región en su conjunto (Marcuse, 1985:198-199).¹ Partiendo de esta definición se pueden identificar los siguientes periodos dentro del proceso de gentrificación (Valiñas, 2015:101-102):

1): En los años 60, se presentó como una producción esporádica a escala barrial, bajo la premisa de combatir el deterioro urbano.

2): De los años 80 hasta mediados de los 90, es promovida por alianzas público-privadas en donde se presentan intensos conflictos sociales emanados por los desplazamientos.

3): En la actualidad es observada tanto en el centro como en las periferias, con instrumentos de crédito más flexibles en donde participan la oferta y la demanda de manera activa, presentándose una marginalización de movimientos anti-gentrificación².

Es evidente que en la actualidad, la globalización ha impulsado de forma determinante el movimiento de población, y en este contexto el turismo se ha convertido en la primera industria mundial. Sin embargo, el turismo, aunque positivo puede convertirse en lo contrario, así lo refieren algunos autores como Rodolfo Bertoncello, quien estudia el mismo en Argentina o Agustín Cocola Gant quien relaciona el turismo con la gentrificación, refiriéndose en específico a los efectos de un turismo masivo al que se denomina en algunos casos turistificación o turistización.

En la actualidad por turistificación se entiende el impacto que tiene la masificación turística en la economía y la sociedad de ciertos barrios y ciudades³, y más específicamente al trabajar la relación entre turismo y gentrificación, se analiza cómo el turismo de masas expulsa a la población local, y como se confrontan los intereses de las élites económicas de la ciudad, para quienes esta es un espacio del que obtener beneficios, función que contrasta con los intereses de vecinos que entienden la ciudad como un espacio de residencia de su hogar (Cocola)⁴ y de los intereses de los alrededores para quienes es el lugar de residencia de sus negocios locales.

Las perspectivas tradicionales se han centrado en describir los lugares turísticos en términos de sus rasgos distintivos: los atractivos presentes, el equipamiento, la configuración territorial.⁵ (Bertoncello, 2006: 333). Pero, qué pasa si ese atractivo turístico es una carrera de automovilismo deportivo escenificado en un autódromo de la ciudad o en un circuito semi-permanente conformado en parte del sistema vial de la misma. En esta situación es pertinente plantearse que si los vecinos entienden su espacio como un lugar de residencia de su hogar, es lógico que al ver infinidad de visitantes para un evento como este, se sientan invadidos y desplazados tanto en el imaginario como en su realidad, por los negocios que derivan de este acontecimiento deportivo, cuya mayor parte son cooptados por el gran capital, dejando solo una muy pequeña parte a los negocios locales de los alrededores.

También se puede pensar que las carreras son eventos que generan diversos empleos en gran cantidad, sin embargo, esto es sólo por temporadas, cuando están competencias se organizan y se efectúan, reduciendo durante el año el número de empleados destinados a hacer realidad este acontecimiento, así como su variedad. En este orden de ideas, es de resaltar que el automovilismo deportivo, es definitivamente un espectáculo de alto costos al alcance de aquellos espectadores que cuentan con los suficientes recursos económicos para disfrutar de este en vivo y en directo, lo cual restringe la masificación de este, aunque esto no ha impedido que se convierta en un deporte con un imaginario aspiracional, asociado a la alta tecnología, el poder, la sofisticación y el glamur, entre otras cosas donde domina un *habitus* instaurado por el género masculino, que ha creado toda una multitud de aficionados que canalizan su pasión por este deporte, en la compra de revistas, suvenires y el seguimiento de este

¹Marcuse basa esta definición en la usada por Daphne Spain, en *Gentrification Score* 3 AM. DEMOGRAPHICS 14 (1981), donde contempla "el movimiento de familias de clase media en las zonas urbanas que causan valores de propiedad para aumentar y tener el efecto secundario de la expulsión de las familias más pobres".

² López Morales, Ernesto. "Gentrification de Loretta Lees, Tom Slater y Elvin Wyly", en: *Revista de Geografía Norte Grande*, núm. 44, 2009, pp. 155-158, Disponible en <http://www.redalyc.org/pdf/300/30012208010.pdf> (Acceso 29 de junio 2014)

³ Canalis, Xavier. Turistificación: la palabra de moda para demonizar al turismo, en: Hosteltur https://www.hosteltur.com/122062_turistificacion-palabra-moda-demonizar-al-turismo.html

⁴Cocola Agustín Turismo y Gentrificación <https://agustincocolagant.net/turismo-y-gentrificacion/> Acceso 20 de Octubre de 2018

⁵ Bertoncello Rodolfo. Turismo, territorio y sociedad. El mapa turístico de la Argentina 2006 <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/edicion/lemons/18berton.pdf>. Acceso 2 de noviembre de 2018

a través de los medios masivos de comunicación, que muchas veces están más a su alcance económico, que pagar una entrada a una carrera de autos, sobre todo cuando trata de un Gran Premio de Fórmula 1.

Por lo anterior, la metodología usada para realizar este trabajo se fundamenta en el enfoque epistemológico complejo usado por medio de los principios que lo componen: lo recursivo (considerar al producto como productor de sí mismo), lo hologramático (ir del todo a la parte y de la parte al todo, considerando al todo más que la suma de las partes, y menos que una parte), lo dialógico (donde los opuestos se complementan), lo emergente (donde cualidades y propiedades nuevas no se reducen a los elementos que lo componen y son retroactivas), lo auto-eco-organizado (que remite a la lógica interna del sistema y a la externa de aquello que lo rodea), lo borroso (que implica razonar considerando lo incierto, lo indecible, y el reconocimiento de entidades de medianía).

Con base en estos principios se llega a una metodología que implica hacer un análisis socio-histórico de los procesos que dieron origen a un Gran Premio de Fórmula 1 en específico, y que se desarrollan a partir de este evento, el cual se complementa con un análisis de los impactos multidimensionales de esta carrera en el lugar donde se efectúa y su entorno inmediato, para concluir en una interpretación más profunda sobre los efectos del turismo masivo atraído para presenciar un gran premio de Fórmula 1, y de los procesos de turistificación que genera, y hasta de gentrificación si es que estos se presentan. En este caso en particular, donde se muestra un análisis comparativo entre un gran premio efectuado en un circuito permanente y en otro en circuito semipermanente, adicionalmente se hace una evaluación de similitudes y diferencias, con el propósito de encontrar puntos de encuentro y desencuentro dentro de los procesos a los cuales están vinculados.

BREVE HISTORIA DE LOS GRANDES PREMIOS DE FÓRMULA 1

Dentro de las carreras de automovilismo deportivo que atraen el mayor número de espectadores y turistas deportivos están los grandes premios de Fórmula 1, conocida como *La máxima categoría*. El fundamento de esta categoría del automovilismo deportivo tiene lugar en Francia a partir de 1884 cuando se empezaron a realizar las primeras pruebas automovilísticas. En 1900 se celebró un evento organizado por James Gordon Bennett Jr., propietario de los periódicos New York Herald y el Herald Tribune. En 1906, nació la primera y única carrera que llevaba el nombre de Gran Premio, organizada por el Club del Automóvil de Francia (CAF).

Antes de la Segunda Guerra Mundial el número de carreras consideradas con rango de 'Grand Prix' crecieron llegando hasta las dieciocho. En esta época antigua de la Fórmula 1, las carreras fueron realizadas principalmente en largos circuitos cerrados conformados en caminos públicos, en lugar de circuitos privados. Así se prepararon el circuito Le Mans del Gran Premio de 1906, el circuito de Targa Florio (150 km en las calles de Sicilia), el circuito alemán Kaiserpreis (121 km en las montañas de Taunus) y el circuito francés Dieppe (77 km), utilizado en un gran premio de 1907. Como excepción los circuitos privados fueron el óvalo inglés de Brooklands, completado en 1907, y el circuito de Indianápolis utilizado por primera vez en 1909 con la primera carrera de 500 millas, y el autódromo italiano Nazionale Monza abierto en 1922. (Lozano 2010:4).

Posteriormente, se da el inicio de la Fórmula 1, a partir de 1950 como respuesta al Campeonato Mundial de Motociclismo, y desde entonces el formato de 'Grand Prix' empezó a multiplicarse por diferentes países como Italia y Francia, se extendió por Bélgica y España, para más tarde expandirse por otros países.⁶ Previamente en 1946, inmediatamente después de la Segunda Guerra Mundial, sólo hubo cuatro carreras con rango de Gran Prix, y fue hasta 1947 cuando la antigua AIACR (Assosiation Internationale des Automobiles Clubs Reconnus) se reorganizó pasando a llamarse la Federación Internacional de Automovilismo (FIA), con sede en París, después de lo cual se da la creación del primer campeonato de Fórmula 1 (*La máxima categoría*), al unir varios grandes premios nacionales y conformar un campeonato mundial de pilotos.

Esta época moderna de la Fórmula 1 se divide a su vez en cuatro etapas, la primera abarca de 1950 a 1958 donde se dan *los años de asentamiento*, y esta estuvo dominada por las escuderías Alfa Romeo, Ferrari, Maserati y Mercedes Benz (Formula 1. Revista New, 2014:2). La primera carrera del campeonato mundial se llevó a cabo el 13 de mayo de 1950 en el circuito permanente de Silverstone en el Reino Unido (Lozano, 2010:8). La segunda etapa que va de 1959 a 1980 es conocida como *Los garajistas* debido a que son los equipos independientes a las grandes escuderías, los que dominan por la cantidad de participantes en los campeonatos anuales. Cabe aclarar que por motivos económicos el calendario continuó incluyendo varias carreras que no eran consideradas grandes premios desde su inauguración hasta 1983.

La tercera etapa comprendida de 1981 al 2000 denominada como *La gran empresa* es donde se da la popularización de la Fórmula 1 a nivel mundial, y son los equipos especializados en carreras los que dominan los campeonatos. En esta etapa es donde entra a la escena Bernie Ecclestone, quien a partir de 1974 reorganizó los derechos comerciales de la categoría al crear la Formula One Constructors Association (FOCA), donde se agrupaban los equipos que competían en el Campeonato Mundial de la Fórmula 1, lo que sería el inicio de la transformación de esta categoría en un negocio multimillonario, al pasar los ingresos de los equipos del control de los dueños de los circuitos a esta organización de constructores que empezó a negociar los ingresos en paquete. Esto es fundamental porque los grandes premios de promoción pública-privada desde años atrás, tuvieron en

⁶Obtenido de Historia de la Formula 1. <https://historia-biografia.com/historia-de-la-formula-1/> Acceso 20 de agosto 2018

esta asociación su principal actor para su organización, junto a los inversionistas públicos y privados de cada país de nivel local y nacional, donde se celebra este evento, que se le otorga al país, no a la ciudad.

El hecho que marcó el inicio del fin de la etapa de *los garajistas* de la Formula 1, ocurrió en 1979 con la aparición de la FISA (Federation Internationale du Sport Automobile), momento en el que comenzó la guerra entre FISA y Formula One Constructors Association (FOCA), en la que el presidente de la primera Jean Marie Balestre atacó airadamente a la FOCA, por el reparto de las regalías por los derechos de televisión y por las normativas técnicas. El conflicto terminó con el Acuerdo de la Concordia, donde la FOCA obtuvo el derecho de negociar los contratos de televisión hasta 1987, cuando los cedió a Formula One Promotions and Administration (FOPA), después denominada como Formula One Management (FOM) ambas bajo el mando de Ecclestone.

La cuarta etapa entre 2001 y 2017, conocida como *El regreso de los fabricantes*, es producto de la crisis económica que se vive a nivel global en el 2000, y de los elevados costos de la Formula 1, y en esta se da el periódico ingreso y salida de grandes constructores de autos como Mercedes, Renault, BMW y Honda. Es en esta época donde se busca abaratar los costos que tienen que afrontar los equipos para correr el campeonato, aunque no así el costo para obtener los derechos para tener un Gran Premio de Fórmula 1, así como los requerimientos para que un circuito permanente o semi-permanente albergue una de estas carreras, construyéndose circuitos fastuosos como el permanente de Yas Marina para el Gran Premio de Abu Dabi, y llegando a naciones inusuales para la máxima categoría como Singapur, donde se creó el osado circuito semi-permanente de Marina Bay, buscando en estos y otros casos similares, expandir el mercado de esta categoría por parte de la FOCA, y posicionar la marca del país a nivel internacional a través de estos lugares de alta significación y eventos emblemáticos.

Por último, entra la época contemporánea del 2018 a la actualidad, conocida como *El declive de los fabricantes*. En esta la FOM pasó a manos de la empresa estadounidense Liberty Media, cambiando su nombre a Formula One Group, quien ha buscado un mayor acercamiento de los equipos y pilotos con los aficionados más jóvenes, sobre todo a través de los medios de comunicación de la era digital como el Internet. Es necesario precisar que desde la época moderna de la Formula 1 hasta hoy en día, la mayoría de los circuitos donde se han celebrado los grandes premios han sido permanentes, aunque también se han utilizado circuitos semi-permanentes como los de Mónaco y Montreal, surgidos en las etapas de asentamiento y de los garajistas respectivamente, que se han tenido que adaptar a las circunstancias de los periodos posteriores, así como lo tuvieron que hacer circuitos permanentes como Silverstone y Spa Francorchamps, vigentes hasta la actualidad, que por lo tanto presentan características distintas a los circuitos permanentes o semipermanentes surgidos más recientemente, como el Circuito Urbano de Valencia, aspectos que lo diferenciara del Autódromo Hermanos Rodríguez con una trayectoria más larga que lo ha llevado a diferentes procesos de remodelación.

EL CASO DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y EL AUTÓDROMO HERMANOS RODRIGUEZ: HISTORIA, IMPACTO URBANO ARQUITECTÓNICO

El Autódromo Hermanos Rodríguez fue inaugurado como Autódromo de la Ciudad Deportiva Magdalena Mixiuhca en 1959, gracias al impulso dado por el presidente de la Republica Mexicana Adolfo López Mateos. De entre todos los eventos automovilísticos que se trajeron en esta primera época destaca el Gran Premio de México de Fórmula 1, inaugurado en 1962 durante la etapa de *Los garajistas*, y que se dejó de efectuar debido a la falta de medidas de seguridad y control de aficionados que se vivió en su última edición en 1970.

Después de la retirada del Gran Premio de México de Fórmula 1, el Autódromo Ricardo y Pedro Rodríguez, como se le empezó a conocer en aquella época, tras la muerte de estos pilotos mexicanos de *La máxima categoría*, entró en un proceso de subutilización. Fue entre 1986 y 1992 que se celebró el Gran Premio de México de Fórmula 1 en su segunda etapa en el Autódromo Hermanos Rodríguez, durante el periodo de *La gran empresa*, y al volverse a suspender debido a la pérdida del apoyo del gobierno federal para su organización fue concesionado a la empresa PROMOTODO, que creo diversos campeonatos nacionales de distintas categorías.

Es hasta la llegada en el 2001 de la Compañía Interamericana de Espectáculos (CIE), encabezada por Luis Alejandro Soberon Kuri, como concesionario del Autódromo Hermanos Rodríguez, a través de la Compañía Operadora de Centros de Espectáculos Sociedad Anónima (OCESA), que regresaron los grandes eventos internacionales a este circuito, entre los que destaca el Gran Premio de México de Fórmula 1 en su tercera etapa efectuado del 2015 a la fecha, tras las respectivas negociaciones con Bernie Ecclestone, en el periodo conocido como *El regreso de los constructores*.

Para esta tercera etapa se hizo una nueva remodelación a cargo de Christian Epp, representante para las Américas de Tilke GmbH & Co. Kg, empresa creada por Herman Tilke; la construcción iniciada el 25 de julio de 2014, estuvo a cargo de la constructora mexicana Adtec. Para el arranque, el proyecto contó con cerca de 450 trabajadores, pero hacia el final fueron empleadas un total de 550 personas para la conclusión de la nueva pista, la construcción de nuevos espacios y su mantenimiento. El costo aproximado de los trabajos de remodelación fue de 50 millones de dólares⁷.

Uno de los principales retos de la remodelación fue el suelo irregular al estar en una zona pantanosa que pertenecía al antiguo Lago de Texcoco, sobre el que extendió la mancha urbana de la Ciudad de México hacia el Oriente, dejando con el paso del tiempo al autódromo dentro del centro de la metrópoli capitalina, característica

⁷ Nuevo Autódromo Hermanos Rodríguez: el éxito se mide en millas <https://www.mexico.mx/es/articles/nuevo-autodromo-hermanos-rodriguez-el-exito-se-mide-en-millas?page=8>

que lo hace único en el mundo, toda vez que estos circuitos permanentes con licencia de grado 1 otorgada por la FIA, se encuentran fuera de las ciudades.

Para nivelarlo y evitar hundimientos se levantó el pavimento y se cavaron zanjas, dentro de las cuales se colocaron tres capas de tezontle y una cubierta de geotextil, lo que significó una *cirugía plástica* de alto calado que necesitó de la extracción de terracería, para finalizar con el encarpetamiento de la pista a base de asfalto. Para adaptarse a los nuevos reglamentos de la Fórmula 1 y mejorar la visibilidad de los espectadores, fue necesario modificar el trazo de la pista (fotos 1 y 2) y construir nuevos edificios de servicios, ambas labores titánicas por el tiempo reducirlo para hacerlo, y los espacios limitados, debido a las diversas instalaciones y equipamientos deportivos existentes alrededor de la pista.



Fig.1. La recta principal del Autódromo Hermanos Rodríguez tras la remodelación en el 2015



Fig.2. La zona del Foro Sol icono del trazado actual de la pista del Gran Premio de México en el 2016

A esto se sumó la rehabilitación del andador principal de la Ciudad Deportiva Magdalena Mixiuhca y de las aceras del entorno inmediato al Autódromo Hermanos Rodríguez, hecha por el Gobierno de la Ciudad de México. Además, se corrió una carrera contra el clima, pues la prolongada temporada de lluvias de la capital amenazó con retrasar la obra, factor que obligó a reforzar las labores y acelerar el paso.

Estas obras de remodelación provocaron diversos actores pro-ambientalistas hicieron una petición al Gobierno de la Ciudad de México para conformar un comité de seguimiento que verificara las acciones de remodelación y que reabrieran al público la Ciudad Deportiva Magdalena Mixiuhca, el 5 de noviembre de 2015, en lugar del día 2 de noviembre de 2015, la cual había sido cerrada para su realización. Elías García Ávila, líder de la organización Ecoactivistas, señaló que se habían talado 2,500 árboles para la remodelación del Autódromo Hermanos Rodríguez, y se demandaba que se replantarán 2,000 árboles para aminorar el impacto ambiental, y realizaron el 30 y 31 de octubre y el 1 de noviembre de 2015 campañas informativas para denunciar esta omisión a esta propuesta⁸.

A pesar de las consecuencias tanto sociales como ecológicas, la obra de remodelación del Autódromo de los Hermanos Rodríguez se finalizó con la combinación de capital y esfuerzos del Consejo de Promoción Turística de México (CPTM), dependencia del gobierno federal que invirtió 210 millones de dólares, y la Compañía Interamericana de Entretenimiento, que hizo una inversión total de 150 millones de dólares en los cinco años de convenio, de los cuales 90 millones de dólares equivalían a la inversión del primer año del Gran Premio de México en su nueva era, y el resto al costo de operación. Así, el ingreso estimado por CIE era de 40 millones de dólares por la carrera, a lo que se debían agregar 30 millones de dólares por venta de boletos y renta de espacios⁹.

⁸ Santillán, Oscar. (2015), "Investigaciones: Fórmula 1 arranca con pendientes ambientales", en: BD 1 el big data, <http://elbigdata.mx/reportajes/formula-1-arranca-con-pendientes-ambientales/>

⁹ Nuevo Autódromo Hermanos Rodríguez: el éxito se mide en millas <https://www.mexico.mx/es/articles/nuevo-autodromo-hermanos-rodriguez-el-exito-se-mide-en-millas?page=8>

La Secretaría de Turismo afirmó que el regreso del Gran Premio de México dejaría un beneficio económico por los trabajos de construcción, servicios del inmueble rehabilitado y asistencia turística de casi 400 millones de dólares por año para la Ciudad de México, es decir, 2 mil millones de dólares en los cinco años en los que el país tiene garantizado ser sede. Además estimaba que, tan sólo en 2015, se crearon 18 mil empleos directos e indirectos, y una derrama por ocupación hotelera superior a los 45 millones de dólares. El Gobierno de la Ciudad de México difundió que más de 500 millones de espectadores siguieron el Gran Premio de México a través de los medios de comunicación, lo cual representa una exposición mediática de 209 millones de dólares y un beneficio económico total de 398 millones de dólares. Asimismo con espacio para 110 mil espectadores en total, el número de personas que asistieron a los tres días de eventos en el nuevo Autódromo Hermanos Rodríguez alcanzó la cifra de 330 mil, y se calculó que alrededor de 10 mil personas los atendieron, entre meseros, edecanes y personal de limpieza y seguridad, como parte de los servicios dentro de la pista los días de la carrera¹⁰ como los ofrecidos en la zona del Estadio al final de la recta Jim Clark (foto 3), y en su entorno inmediato en zonas de descanso y andadores (fotos 4 y 5).



3



4

Fig.3. La zona del estadio al final de la recta Jim Clark durante el Gran Premio de México 2018

Fig.4. Zona de descanso semifija durante el Gran Premio de México en el 2017

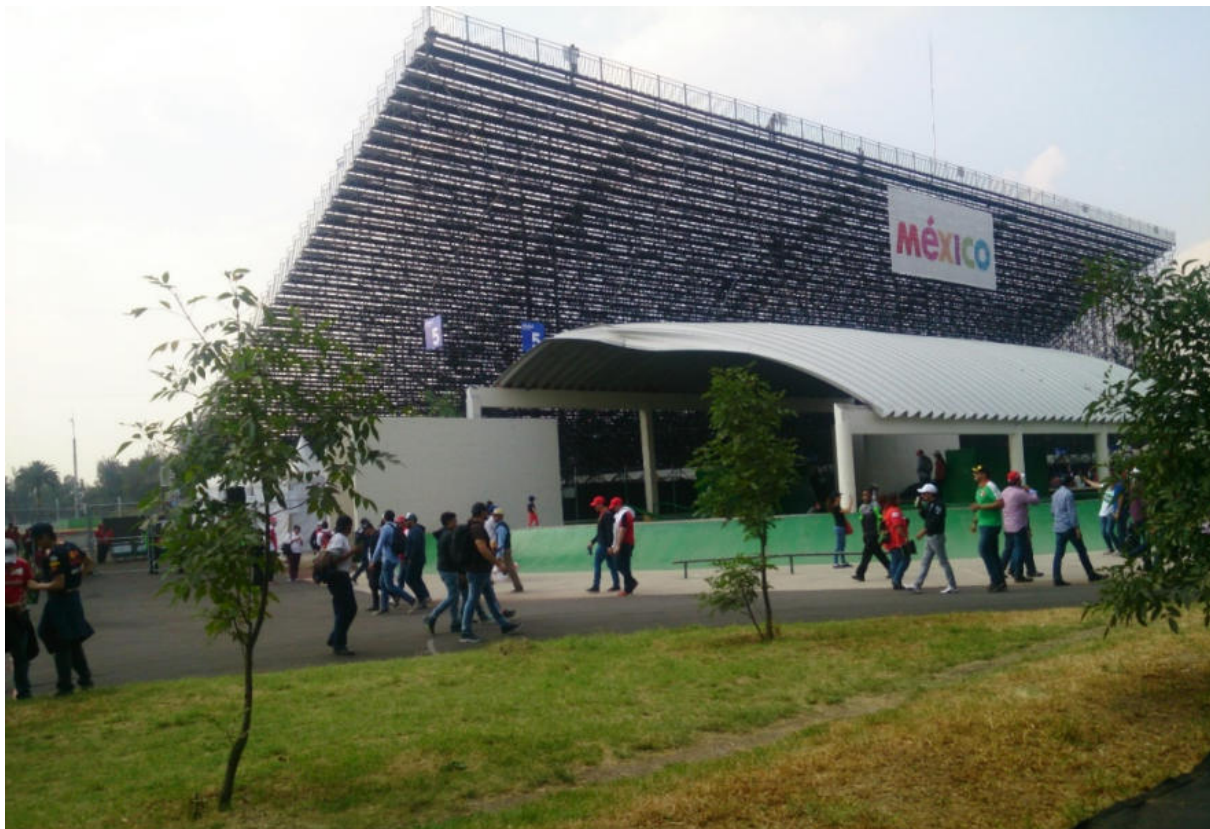


Fig.5. Andadores a un costado del Complejo Moisés Solana durante el Gran Premio de México 2018

¹⁰ Nuevo Autódromo Hermanos Rodríguez: el éxito se mide en millas <https://www.mexico.mx/es/articles/nuevo-autodromo-hermanos-rodriguez-el-exito-se-mide-en-millas?page=8>

Cuatro años después, en 2018, los resultados económicos y mediáticos del Gran Premio de México 2017 tomados a partir del análisis elaborado por las empresas internacionales AECOM y FORMULA MONEY que fueron contratadas por CIE, para determinar el impacto y los beneficios económicos que el evento trajo para el país fueron los siguientes:

- Un total de 337,043 espectadores, lo que la convirtió en una de las carreras con mayor asistencia del campeonato de Fórmula 1.
- Transmisión de la carrera a 200 países por medio de 110 televisoras, con 2,400 horas de cobertura a nivel global.
- 23,953 notas publicadas en prensa sobre la carrera, durante la semana del evento, alcanzando aproximadamente 38 mil millones de impactos alrededor del planeta.
- La marca México exhibida en la pista, se convirtió en una de las de mayor presencia en televisión de todo el campeonato de Fórmula 1, lo que representó un total de \$1,391 millones de pesos en exposición mediática.
- En redes sociales, se generaron más de 13,000 millones de impresiones a nivel global. Adicionalmente se detectaron 910,000 menciones acerca del evento y durante la carrera se registraron 306 *tweets* por minutos y el *hashtag* #MexicoGP fue tendencia durante más de 12 horas.
- El evento contribuyó a la economía del país con \$8,400 millones de pesos, que sumados a los \$6,380 millones de pesos, valor de la exposición mediática global, da como resultado \$14,780 millones de pesos.
- Adicionalmente, se crearon alrededor de 8,700 empleos en la región derivados del evento, mismos que generaron ganancias en salarios de más de \$1,700 millones de pesos¹¹.

El Gran Premio de México, en sus primeros tres años de esta tercera etapa, generó 39,621 millones de pesos, generando 31,600 empleos, con ganancias en salarios de 4,300 millones de pesos de acuerdo a Formula Money y AECOM, quienes también informaron que la inversión en términos de derrama económica directa había sido de 2,149 por ciento del valor de la inversión pública, es decir, más de 21 veces lo invertido¹².

EL CASO DE VALENCIA, ESPAÑA Y EL CIRCUITO FORMULA 1: HISTORIA E IMPACTO URBANO ARQUITECTÓNICO

Es importante definir en primera instancia que la historia de la Fórmula 1 en Valencia ha sido muy diferente a la del gran premio celebrado en la Ciudad de México, pues de entrada se propuso en el 2007 un circuito semi-permanente por la ciudad valenciana, en lugar de hacerlo en un circuito permanente como el Autódromo Hermanos Rodríguez, además de que el Gran Premio de Europa, como se le denominó al celebrado en esta ciudad de España, no representaba a este país, como si lo hacía el Gran Premio de México, por lo que era de interés fundamentalmente de las autoridades de la Generalidad de Valencia. Así, el primer Gran Premio disputado en la ciudad Valenciana se disputó en 2008, dentro de la etapa de la Formula 1 denominada como *El regreso de los constructores*, con la vocación de un circuito urbano, es decir, que el resto del año pudiera utilizarse con normalidad como una calle más de la ciudad. Para ello se encargó un sistema que permitiera esa dualidad con piezas desmontables, quedando el trazado de la pista como se observa a continuación¹³ (foto 6):



Fig.6. Vista aérea del circuito urbano para la F1 en Valencia¹⁴

¹¹ El Formula 1 Gran Premio de México 2017™ deja una derrama económica de más de \$14.780 mil millones de pesos en el país, en: Fórmula 1. Gran Premio de México 2018 <https://www.mexicogp.mx/noticia/el-formula-1-gran-premio-de-mexico-2017-deja-una-derrama-economica-de-mas-de-14-7-mil-millones-de-pesos-en-el-pais/>

¹² Treviño, Ramón. (2018), "A contrarreloj la renovación del Gran Premio de México", en: El Universal Deportes UD <http://www.eluniversal.com.mx/universal-deportes/mas-deportes/contrarreloj-la-renovacion-del-gran-premio-de-mexico>

¹³ Conoce el trazado del nuevo Gran Premio de Formula 1 de Valencia <http://www.historiasdelmotor.com/2007/gran-premio-formula-1-valencia-trazado/> Acceso 18 de Agosto 2018

¹⁴ El circuito de F-1 de Valencia empieza a ser historia <https://www.lasprovincias.es/valencia-ciudad/circuito-formula-1-valencia-historia-20171112122212-nt.html> Acceso 24 de agosto 2018

Como se menciona a continuación de la siguiente forma se dio el trazado en la Ciudad de Valencia¹⁵. La historia arranca en el año 2005, se pretendía llevar el campeonato de la GP2 (categoría de desarrollo de la Formula 1) a este circuito y tras desembolsar 4.000.000 de dólares, se presentó la primera cita del calendario ante más de 52.000 espectadores. Según la organización, a Francisco Camps, presidente de la Generalidad de Valencia, le fascinaba la política de grandes eventos, y quería que Valencia fuera capital de los eventos más importantes a nivel mundial, así que el 22 de febrero de 2006 este presidente viajó a Londres para tratar de negociar y persuadir, traer la Formula 1 a la capital Valenciana. Posteriormente, Ecclestone viajó a Valencia para conocerla y la Ciudad de las Artes (foto 7) y le encantó.



Fig.7. Ciudad de las Artes y las Ciencias Obra de Santiago Calatrava¹⁶

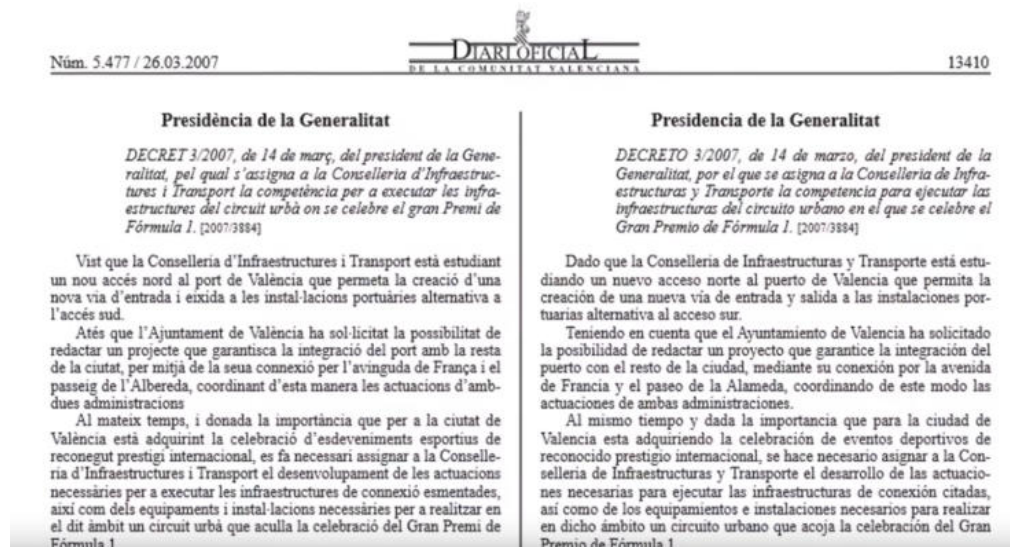


Fig.8. El diario oficial con la orden de hacer las obras necesarias para el Circuito Urbano de Valencia¹⁷

Así, como el Circuito Ricardo Tormo, la primera propuesta de Camps fue declinada, Ecclestone visualizó que Valencia si podía tener un gran premio, pero alrededor de la Ciudad de las Artes y del Puerto Deportivo con su emblemático edificio Veles i Vents (foto 9), de los cuales se había enamorado, e insiste que el circuito debe pasar por ambos, y es como se planea que este sea semipermanente, y que se configure usando las calles de la ciudad de

¹⁵ La ruina del circuito urbano de Valencia | Reportaje | Fórmula 1

https://www.youtube.com/watch?v=4_qVvKHlStE&t=307s acceso 20 de Agosto 2018

¹⁶ El techo del ojo fue decorado en azul con la siguiente leyenda para la Formula 1 "GP2 RENAULT Bridgestone" Foto archivo personal María Guadalupe Valiñas Varela septiembre 2016

¹⁷ La ruina del circuito urbano de Valencia | Reportaje | Fórmula 1

Tomado de https://www.youtube.com/watch?v=4_qVvKHlStE&t=307s acceso 20 de agosto 2018.

Valencia, y se promulgo en el diario oficial una orden para hacer las obras necesarias para hacer la pista (foto 8), incluso antes de firmar un contrato con Ecclestone, quien en rueda de prensa dice que no firmará nada si no se reelige a Camps, y a cinco días de su reelección de este funcionario, firma dicho documento.

La inversión inicial para hacer la carrera en Valencia, denominada Gran Premio de Europa fue de 26,000,000 de dólares en 2008 pagados por los promotores Vaimor Sports. El coste total fue de 98,000,000 de euros y la Generalidad de Valencia tuvo que rescatar la deuda de Vaimor Sports por 40,000,000 de euros. El Circuito Urbano de Valencia, como se le conoció a este circuito semipermanente, costó 117,000,000 de euros. Sumando estas cifras da 295,000,000 de euros, casi 300 millones de euros en cinco años gastados con la Fórmula 1, pero además habrá que sumar el dinero de entradas que la Generalidad Valenciana regaló para invitar a gente, además de que se vendieron entradas por 345 euros en tribunas donde no se veía nada y ante las innumerables quejas se tuvo que indemnizar al público, lo que represento la cereza del pastel y teniendo en cuenta la poca audiencia no se justificaba tremenda inversión.¹⁸

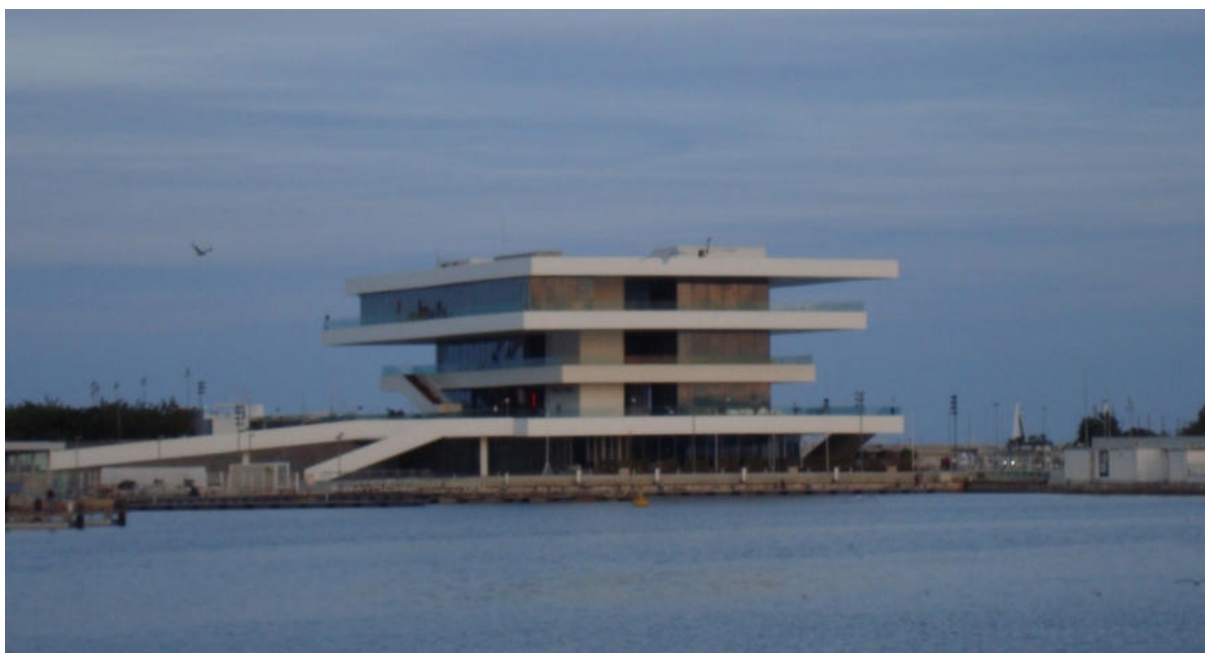


Fig.9. Edificio Veles i Vents ¹⁹



Fig.10. El Circuito Urbano de Valencia para Formula 1 tras la reja²⁰

¹⁸ Idem

¹⁹ Obra emblemática que se construyó para la edición 32 de la America's Cup, para acoger a los invitados más exclusivos de este "Gran Premio" que disfrutarán de unas vistas privilegiadas de la carrera, dentro de la Dársena del Puerto. Archivo Persona María Guadalupe Valiñas Varela septiembre 2016

Así, el 24 de junio de 2012 se celebró el último Gran Premio de Fórmula 1 en Valencia y cinco años después se firmó el acta de defunción²¹. Es de señalar que independientemente de lo económico el circuito era muy monótono, eso pasa cuando se fuerza crear un circuito en una zona urbana. Aunque en planos el circuito era precioso, en realidad fue un caos la historia de cómo nació y murió el Mónaco español (en alusión al circuito semipermanente más legendario de la Fórmula 1), como se le conoció al Gran Premio de Europa celebrado en lo que a la postre fue el ruinoso del Circuito Urbano de Valencia. Los primeros cuatro grandes premios del 2008 al 2011 fueron valorados como los peores de los últimos tiempos en la Fórmula 1. Sin embargo, la última carrera del 2012 fue la mejor de la historia, pero aun así no se volvió a correr en Valencia, y de este circuito que albergó un gran premio de Fórmula 1, en un trazado donde se corrió a 300 km por hora, sólo quedan restos de goma quemada, pero de lo que llegó a ser ya no queda nada, solo se observa partes de este tras las rejas que lo separaban del resto de los habitantes de la ciudad Valenciana (foto 10).

De acuerdo al trabajo de investigación realizado en Valencia, a finales del 2016, se detectaron cosas de gran interés para los estudiosos de Arquitectura y Urbanismo siendo ésta una ciudad ambivalente porque han convergido distintas culturas de corte histórico como la romana, la árabe y la cristiana, personificadas en sus murallas y a su vez representativa de lo contemporáneo en Arquitectura por la Ciudad de las Ciencias y las Artes, diseño del prestigioso arquitecto Santiago Calatrava, mismo que con este proyecto logró una marca de ciudad reconocida a nivel mundial, sin embargo su obra ha sido motivo de diversas críticas junto con otros proyectos urbanos como el Circuito Urbano de Valencia, que se fueron gestando para el desarrollo de la ciudad con base en la priorización de lo turístico y económico antes que el bienestar de los ciudadanos, como pasa actualmente con el proyecto del PAI del Grao, proyecto de actuación integral, en dónde mediante concurso se elige una propuesta en ésta zona para la construcción de rascacielos en remate con el Puerto Deportivo de Valencia, proyecto que sepulta de manera definitiva el circuito creado para la Fórmula 1.

CONCLUSIONES: LA TURISTIFICACIÓN PRODUCTO DE LOS GRANDES PREMIOS DE FÓRMULA 1 EN LAS CIUDADES DE MÉXICO Y VALENCIA

La globalización y la posmodernidad funcionan de manera conjunta en ciudades de gran importancia mundial como Valencia y México, en donde para la turistificación producto de la realización de un gran premio de Fórmula 1, es el resultado final de muchas de las decisiones políticas implementadas para fomentar el turismo, dando por resultado imponentes proyectos urbano-arquitectónicos, para constituir una ciudad cosmopolita que se reescribe una y otra vez sobre sí misma como un palimpsesto, dando muestra de una ciudad viva, pero el debate radica en encontrar también un equilibrio entre lo social y lo arquitectónico-urbano en donde se generan empleos y oportunidades para incrementar la economía, sin que ello conlleve al desplazamiento de la población originaria por habitantes de mayor poder adquisitivo que conduzca a un proceso de gentrificación, como el generado en algunos casos de turismo masivo desregulado.

Es evidente que entre los impactos ocasionados efectivamente en el caso de Valencia, se encuentran los sociales, donde existe una afectación al entorno, pues existen zonas marginadas como Nazaret, el Lazareto, el Cabanyal y desde luego el Grao, zonas barriales, aledañas al circuito de Fórmula 1 y marginadas, que no se privilegiaron, y que ahora con la propuesta de la ampliación de la Avenida Blasco Ibáñez, y el Proyecto de Actuación Integral, PAI del Grao, que cuenta con importantes rascacielos, se deja de lado incluso al circuito Fórmula 1, pues se observa una apuesta por los proyectos marca de ciudad para atraer nuevos visitantes que inviertan fuertes cantidades de dinero en el territorio, aunque se tengan que demoler la vivienda tradicional que es catalogada como: típica y portuaria, y representa parte del patrimonio del lugar. Posiblemente se apuesta por una derrama económica con este tipo de proyectos, que deben vislumbrarse desde un enfoque complejo. En el caso de Fórmula 1 en Valencia esa expectativa no funcionó, pues la inversión fue fuertísima como se mencionó y el proyecto no tuvo éxito, como la interpretación asertiva de los hechos dio cuenta. En el ámbito político es clara la disputa por el territorio, donde por medio de políticas públicas encaminadas al desarrollo urbano se favorecen proyectos como el de Fórmula 1 en su momento y actualmente el del PAI del Grao, con la finalidad de convertir a la ciudad en un ente competitivo a escala global generador de turismo.

En Valencia el turismo, parecía ser de las pocas apuestas para la generación de empleos por parte de las autoridades públicas quienes ofertan nostalgia, para aprovechar la demanda de autenticidad y memoria del mercado turístico, con lo que se termina por adaptar los escenarios de la ciudad a las expectativas de los visitantes mediante la rehabilitación historicista y la recreación esencial de esta. (Castellanos 2012:117) y en este sentido el circuito semi-permanente que se usó para recorrer el Gran Premio de Europa, se volvió un escaparate de la ciudad misma para los nuevos visitantes que intentaban atraer con motivo de los eventos F 1.

A diferencia del caso del gran premio celebrado en Valencia, el Gran Premio de México, es evidente que trajo consigo otros efectos en el tejido urbano y social, menos impactantes, pues se llevó a cabo sobre un circuito permanente preexistente diseñado desde sus orígenes para albergar este tipo de eventos, dentro de un equipamiento deportivo mucho más amplio: la Ciudad Deportiva Magdalena Mixiuhca, que sirvió hasta cierto punto de amortiguador de los efectos de la llegada de este espectáculo deportivo y el turismo masivo que genera,

²⁰ Archivo persona María Guadalupe Valiñas Varela septiembre 2016

²¹ ídem

lo cual no significa que su entorno inmediato haya quedado totalmente aislado, pero los principales perjuicios se dieron al interior de este complejo deportivo.

En este sentido, es de precisar que la mayor parte de los suvenires y toda la parafernalia de este espectáculo, así como las prácticas culturales asociadas al Gran Premio de México, ganador por cuarto año consecutivo del galardón al mejor evento del año en la Formula 1, son contenidos dentro del Autódromo Hermanos Rodríguez, reconocido como la Catedral del Automovilismo Deportivo Mexicano, y otros puntos muy específicos de Ciudad de México asociados a los circuitos de hospedaje y alimentación alusiva a este acontecimiento, así como la Fanzona F1, ubicada en las primeras ediciones en la Primera Sección del Bosque de Chapultepec y posteriormente en el Campo Militar Marte.

Pero, con todo y ello, el entorno inmediato con el paso de tiempo poco a poco, va a siendo impactado por el comercio y los servicios de alimentación ambulantes que desbordan los límites de la Ciudad Deportiva Magdalena Mixiuhca. A pesar que se prohibió en las inmediaciones, han ido surgiendo personas a pie o cocheras de casas y comercios que ofrecen productos y servicios a los aficionados, y aunque en menor medida y mucho más alejados el escenario neurálgico de este espectáculo deportivo, por una mancha de estacionamientos que ocupa algunas zonas alejadas de este como la explanada del Velódromo Olímpico Agustín Melgar, toda vez que se restringió el estacionarse en las inmediaciones, y se privilegió el transporte público para la llegada de masiva de espectadores nacionales y extranjeros, quienes llegan a este por el Sistema de Transporte Colectivo Metro, y pueden abordar un autobús, que rodea esta parte de la Ciudad Deportiva donde se asienta.

Con este tejido complejo de significados donde el Gran Premio de México y su escenario principal el Autódromo Hermanos Rodríguez, es reconocido por su nivel de excelencia a nivel mundial, el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, a cargo de Enrique Peña Nieto, los mostró como símbolo y geosímbolo respectivamente, de los logros de su gestión tanto dentro como fuera de su país, algo similar a lo que hizo el Gobierno de la Ciudad de México, al frente de Miguel Ángel Mancera, que también los uso como emblemas de su gobierno integrado a su política pública denominada México Capital del Deporte, cuyo objetivo era constituir a esta urbe en una de las capitales deportivas mundiales, donde las intervenciones y los eventos internacionales hechos en la Ciudad Deportiva Magdalena Mixiuhca como los relacionados con la Formula 1, jugaron un papel primordial.

Sin embargo, con todo y los beneficios que ha tenido en los aspectos mencionados, al hacer una interpretación asertiva de estos, esto no garantizan su continuidad, debido a que los actuales gobierno federal y gobierno capitalino, a cargo de Andres Manuel López Obrador y Claudia Sheinbaum, respectivamente, traen como políticas económicas la austeridad y el mayor apoyo a los sectores sociales de menores ingresos económicos, y están analizando la viabilidad de seguir apoyando la organización de este espectáculo de talla internacional, que es visto por algunos sectores del partido que los postulo, como un evento despilfarrador del dinero público, hecho para incrementar las ganancias económicas de los sectores acomodados del país, y que de continuar seria mediante una renegociación donde la balanza de la inversión se inclinara visiblemente hacia el sector privado.

Como se ha mostrado hasta este punto, aunque el Gran Premio de Europa desarrollado en el Circuito Urbano de Valencia, como el Gran Premio de México escenificado en el Autódromo Hermanos Rodríguez en su tercera etapa, fueron concebidos durante la etapa de la Formula 1 conocida como *El regreso de los constructores*, como atractivos turísticos que atrajeran altos beneficios económicos y se posicionaran como emblemas de las ciudades y los gobiernos que los auspiciaban. El estar asociadas a las políticas públicas de estos regímenes, cualquier cambio en estos menoscaba su viabilidad, por lo que, sus beneficios económicos y la alta exposición mediática de la marca de ciudad, comunidad autónoma o país, resultan insuficientes para garantizar su viabilidad, y si resultan una razón de peso para desaparecerlos, cuando estos resultados no son favorables, ante los intereses políticos que entran en conflicto.

En este sentido, si lo que se desea es la continuidad de estos atractivos turísticos, las razones para hacerlo deben de buscarse más allá de lo económico y lo mediático, como pueden ser en el incremento y consolidación de una base de aficionados al automovilismo deportivo, con el consiguiente incremento del sentido de pertenencia socioterritorial, que los arraiguen a estos territorios con los que se asocia este espectáculo masivo, y los apegan a los ciudadanos que comparten estos gustos distintivos, y donde los circuitos se convierten o refuerzan su valor como lugares de alta significación por su prestigio, y en ciertos casos pueden incentivar un conocimiento más profundo de la cultura de estos territorios por parte de los turistas que aprovechan su viaje para conocer más sobre los mismos, como ocurre con el Desfile del Día de Muertos celebrado en uno de los días que se realiza el Gran Premio de México o como se buscó al hacer que el Circuito Urbano de Valencia pasara por la Ciudad de las Ciencias y de las Artes durante el Gran Premio de Europa.

Si bien tanto el Gran Premio de México como el Gran Premio de Europa partieron de circunstancias distintas, donde el primero contaba con instalaciones especializadas y una afición pre-existentes, y las adecuaciones de las instalaciones para el buen funcionamiento del Autódromo Hermanos Rodríguez, fueron más afortunadas que las hechas al Circuito Urbanos de Valencia, sin que esto signifique que no hubo ninguna afectación, lo que queda claro es que es necesario realizar estudios más profundos y multidimensionales para entender a cabalidad cuales son la totalidad de beneficios y perjuicios de albergar estos espectáculos, y sobre todo saber quiénes son los principales beneficiarios y perjudicados al hacerlos, para motivar el deseo y la curiosidad por aprender y descubrir conocimientos para que este tipo de eventos de gran prestigio internacional se puedan convertir en atractivos turísticos mucho más virtuosos de lo que son en la actualidad.

Bibliografía

- Bolnik Sissa. 2010 *Fórmula 1 Informática Médica*
- Castellanos Guerrero Alicia & Jesús Antonio Machuca (2012) *Turismo y antropología: miradas del sur y el Norte*. UAM. Biblioteca de alteridades. 299 págs.
- Chanona Burguete, Alejandro. (2008) *Clasificación de turismo*. Revista Turismo Sustentable 12, Consejo Directivo de la Fundación para la Socio democracia de las Américas, México.
- Fórmula 1*. 2014 Revista New
- García Ayala, José Antonio (2012) *Complejidad y urbanización sociocultural del tiempo libre. Metodología para un análisis urbano de cerca y por dentro*. Plaza y Valdés, México
- La historia de la Formula 1* EG- 1999. El Gráfico
- Lozano David, 2010 *Formula 1 Antecedentes y Reglamentos*
- Valiñas Varela, María Guadalupe (2015) *Gentrificación y mercado inmobiliario, destrucción creativa. Modificación del espacio urbano y social*. Revista Academia XXII. Número 14 UNAM 99-112.

MEDIOGRAFÍA Y MEDIOS DIGITALES

- Bertoncello Rodolfo. Turismo, territorio y sociedad. El 'mapa turístico de la Argentina 2006
<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/edicion/lemos/18berton.pdf>. Acceso 2 de noviembre de 2018
- Canalis, Xavier. Turistificación: la palabra de moda para demonizar al turismo, en: Hosteltur
https://www.hosteltur.com/122062_turistificacion-palabra-moda-demonizar-al-turismo.html
- Cocola Agustín Turismo y Gentrificación <https://agustincocolagant.net/turismo-y-gentrificacion/> _Acceso 20 de Octubre de 2018
- Conoce el trazado del nuevo Gran Premio de Formula 1 de Valencia
<http://www.historiasdelmotor.com/2007/gran-premio-formula-1-valencia-trazado/> Acceso 18 de Agosto 2018
- El circuito de F-1 de Valencia empieza a ser historia
<https://www.lasprovincias.es/valencia-ciudad/circuito-formula-1-valencia-historia-20171112122212-nt.html>
 Acceso 24 de agosto 2018
- El Formula 1 Gran Premio de México 2017™ deja una derrama económica de más de \$14.780 mil millones de pesos en el país, en: Fórmula 1. Gran Premio de México 2018
<https://www.mexicogp.mx/noticia/el-formula-1-gran-premio-de-mexico-2017-deja-una-derrama-economica-de-mas-de-14-7-mil-millones-de-pesos-en-el-pais/>
- La ruina del circuito urbano de Valencia | Reportaje | Fórmula 1
 Tomado de https://www.youtube.com/watch?v=4_qVkkHlStE&t=307s acceso 20 de agosto 2018.
- López Morales, Ernesto. "Gentrification de Loretta Lees, Tom Slater y Elvin Wyly", en: *Revista de Geografía Norte Grande*, núm. 44, 2009, pp. 155-158,
 Disponible en <http://www.redalyc.org/pdf/300/30012208010.pdf> (Acceso 29 de junio 2014)
- Nuevo Autódromo Hermanos Rodríguez: el éxito se mide en millas <https://www.mexico.mx/es/articulos/nuevo-autodromo-hermanos-rodriguez-el-exito-se-mide-en-millas?page=8>
- Santillán, Oscar. (2015), "Investigaciones: Formula 1 arranca con pendientes ambientales, en BD I el big data"
<http://elbigdata.mx/reportajes/formula-1-arranca-con-pendientes-ambientales/>
- Treviño, Ramón. (2018), "A contrarreloj la renovación del Gran Premio de México", en: El Universal Deportes
<http://www.eluniversal.com.mx/universal-deportes/mas-deportes/contrarreloj-la-renovacion-del-gran-premio-de-mexico>

REFEREEING

Title / Article: LA FÓRMULA 1 Y LA GENERACIÓN DE POLOS DE ATRACCIÓN TURÍSTICA. CONTRASTE ENTRE LA CIUDAD DE MÉXICO Y DE VALENCIA- ESPAÑA

Refereeing

(X) The value assigned

	Without interest	Low	Mediocre	Good	Excellent
General interest					X
Scientific Value			X		
Originality				X	
Drafting quality			X		
Clarity of content			X		

The title and abstract clarify the contents of the text?

El título sintetiza bien el artículo.

Hay que revisar la redacción del resumen. Es una sola frase, con muchas ideas subordinadas, lo que dificulta su comprensión.

It is important to comment the need of the changes or that the text cannot be approved

El artículo compara dos eventos singulares y globales gran repercusión social y con diversos impactos turístico en las dos ciudades donde se realiza. Tienen, además, el tratarse eventos de promoción público-privada. Desde esta perspectiva el interés del artículo es alto y con un enfoque original al haber muchos estudios sobre cada evento por separado, pero no abundan los análisis comparativos.

Desde el punto de vista del monográfico de EdA el interés del artículo aparece cuando entra al análisis de los eventos en sí. Al inicio se dedica mucho tiempo a presentar una historia general de la Formula 1 que poco aporta al análisis que finalmente se realiza. Entiendo que el artículo ganaría si esta introducción se centra en lo esencial para entender los casos analizados.



Esempi di Architettura

ISBN 2035 7982

Del mismo modo, se entra en una serie de consideraciones conceptuales que luego no se ven reflejadas en los elementos finalmente comparados. Considero que el artículo sería más coherente si se centrara en la metodología utilizada.

Además de las dos cuestiones señaladas (que, finalmente, son consideraciones sobre el enfoque del artículo y cómo tal deben entenderse), el texto requiere una revisión profunda de su redacción. Como se apunta en el propio documento, la lectura es compleja, sobre todo porque se utilizan frases muy largas y muchas ideas subordinadas.

Date and place,

Please send your evaluation by e-mail: publicationseda@gmail.com