

¿Una Fórmula de Niklas Luhmann? Borrador para una lógica policontextural del deporte

A Niklas Luhmann's Formula? A polycontextural logic draft of sports

Eder Alejandro Domínguez Sandoval

Universidad Iberoamericana, Ciudad de México

RESUMEN: El escrito que aquí se presenta intenta realizar dos cosas: arrojar luz en la comprensión de la Fórmula Uno mediante la teoría de la sociedad de Niklas Luhmann y, a la inversa, pasar en claro algunos conceptos de esta teoría a través de una aproximación al modo de diferenciación de este deporte. Al usar la teoría de Luhmann para aprender algo sobre la Fórmula Uno, se ha procurado sentar las bases para una lógica capaz de dar cuenta de la construcción policontextural del mundo que es realizada por el deporte moderno. Mientras que al usar la Fórmula Uno para aprender algo de teoría luhmanniana se ha pretendido mostrar la valía de esta nueva forma de aprehensión del mundo para esta época de contingencias salvajes. Se ha agregado al final un pequeño epílogo para exponer once tesis sobre Luhmann o, bien, lo que podría considerarse como La fórmula de Niklas Luhmann.

ABSTRACT: The aim of this paper attempts to reach two main statements: setting out the understanding about Formula One throughout the Theory of Society of Niklas Luhmann; contrariwise, acknowledging concepts of this theory beyond an approach of the differentiation of this sport. Employing Luhmann's Theory to acquire new outlooks about Formula One, it has been sought to settle foundations for a logic able to demonstrate the polycontextural form of the world carried out by modern sport. Meanwhile, it has been tried to evidence the value of a new apprehension of the world in the 'wild contingency' era adopting the Formula One as an understanding of Luhmann's Theory. An epilogue has been added to expose eleven theses on Luhmann, or what is more, what could be considered as Niklas Luhmann's Formula.

PALABRAS CLAVE: Contextura; Fórmula Uno; Distinción; Diferenciación; Complejidad

KEYWORDS: Contexture; Formula One; Distinction; Differentiation; Complexity

I

Es habitual que cuando los sociólogos observemos algo intentemos volcar en ello toda una serie de categorías que adoptamos durante nuestros diferentes modos de experiencia primaria. Es tan habitual que algunos hemos tenido que cuestionarnos si esto nos ha imposibilitado de alguna manera para observar al mundo tal y como es. Afortunadamente, algunos otros han podido ir mucho más lejos para enseñarnos que, muy probablemente, ya nadie esté capacitado para hacer eso. En consecuencia, parece que cuando de conocer el mundo se trata ya no lidiamos con condiciones de posibilidad, sino con condiciones de imposibilidad.¹

Por lo anterior, tenemos la impresión de que la máxima enunciada por Merleau-Ponty (1994: 8), respecto de que en los textos no se encuentra más que cuanto en ellos hemos puesto, tendríamos que tomárnosla mucho más en serio y extrapolarla a otros tantos contextos y acontecimientos del mundo. Porque cada vez ocurre más que, a pesar de todas nuestras previsiones para organizar las relaciones sociales a partir de la razón y la objetividad, terminemos enredados con afirmaciones que nos dicen mucho acerca de las personas que las realizan, pero muy poco acerca de la cuestión sobre la que supuestamente tratan.

¹ Al respecto Niklas Luhmann (1996) da una explicación muy detallada en el apartado I, capítulo 2.

Por situaciones de este tipo, que podemos contar por montones en la actualidad, se ha concluido en algunas disciplinas científicas la necesidad de invertir la fórmula de investigar ciertas propiedades como si residieran en los objetos, para comenzar a estudiar esas mismas propiedades como si residieran en el observador de tales objetos (Foerster 1991: 91). No obstante, de generalizarse una exigencia tal, muy pocas disciplinas estarían en posición de seguir por este camino y muchas menos podrían lograrlo sin poner seriamente en peligro algunos de sus principios rectores y máximas operacionales. De entre todas ellas, sin embargo, existe una que ya ha comenzado a dar pasos agigantados en esa dirección: la sociología. Especialmente desde la teoría de la sociedad de Niklas Luhmann.

A pesar de que la teoría de Luhmann aún desempeña un papel bastante marginal al interior de la sociología, algunos de sus postulados básicos han sido de los pocos que se han atrevido a cuestionar que aún podamos perseguir el ideal kantiano, según el cual era posible pensar en una realidad que existe con total independencia del sujeto que la conoce. Principalmente porque, si diéramos crédito a la exigencia anteriormente enunciada y aisláramos radicalmente un objeto de un sujeto, caeríamos fácilmente en la cuenta de que el primero ya no tendría ninguna propiedad que se pueda describir (Günther 1976: 255). Entonces, tendríamos que aceptar que, incluso en el juego infinito de la causalidad y en no pocas ocasiones, la atribución de ciertas causas a ciertos efectos, de ciertas propiedades a ciertos objetos, es lo que funge como la causa original de aquello que se describe (Luhmann 2010a: 518).

Una investigación que pudiera poner de manifiesto las consecuencias que tales deficiencias acarrearán sobre nuestros diferentes modos de experiencia primaria, nos permitiría estimar la valía de esta nueva estrategia de reflexión que facilita lidiar con las propiedades y causas como atribuciones de un sujeto. Quizá, entonces, podríamos aceptar que, sin darnos cuenta, hemos entrado en una época en que las propiedades de las cosas no pueden simplemente dejarse al mundo externo, sino que deben comenzar a aprehenderse —de acuerdo con el entendimiento de Luhmann y otros— como prestaciones que un observador hace al mundo.

Que tan plausible resultará esto o no para la sociología y la ciencia en general, es algo que aún está por decidirse. Sin embargo, si ya estamos en posición de atribuir las propiedades del objeto a un observador, no hay obstáculo alguno que nos impida radicalizar el argumento para mostrar que los objetos mismos también son un rendimiento del observador. Puesto que ningún objeto figura en el mundo como algo completo y acabado de por sí. Más bien, siempre depende de que nuestras operaciones de observación logren distinguirlo de otras tantas cosas.

Aunque somos conscientes de que este planteamiento se aleja muchísimo de los modos de entendimiento comúnmente aceptados, también somos conscientes de que, en algunas disciplinas como la física y la lógica, ya ha comenzado a hablarse en este lenguaje que suena a locura desde nuestra conciencia racional clásica (Günther 1976: 117). Consideramos que antes de rechazar este lenguaje de locura para seguir a la tradición más cuerda entre nosotros, deberíamos cuando menos prestarle un poco de atención. Porque quizá este sea uno de los pocos que, hoy por hoy, está absolutamente decidido a alejarnos de aquel mundo total que dio lugar a las peores cosas que jamás se hayan imaginado, pero en tanto que se trataba de cosas completamente objetivas y absolutamente reales nunca pudieron ser rechazadas, sino que, a lo sumo, sólo podían ser criticadas.

Para arrojar un poco de claridad sobre la importancia de la teoría de Luhmann en esta época de contingencias salvajes nos hemos decidido a poner en juego algunos de sus conceptos

centrales. Haremos esto con referencia a una contextura² específica de la sociedad que sabe lidiar muy bien con los juegos: el deporte. Esto no porque juzguemos que dicho ámbito sea propicio para actuar de un modo autocomplaciente al mostrar la valía de ciertos conceptos, sino porque sospechamos que en su interior se promueve una forma de construcción del mundo que es muy similar a la que Luhmann ha postulado para la praxis sociológica. De todos los deportes conocidos, sin embargo, existe uno en especial en donde todo esto acontece de una forma extrema y, por eso mismo, nos parece bastante provocador e ilustrativo. Hablamos del Campeonato Mundial de Fórmula Uno de la FIA.

II

Partiremos del supuesto de que ningún objeto existe con total independencia de un observador. Debería ser comprensible, por una parte, que sólo al asegurar la continuidad de un observador podemos garantizar la continuidad de su mundo de objetos y, por otra parte, que el mundo mismo puede aparecer de un modo distinto dependiendo de quién lo observe. A diferencia del pensamiento sociológico clásico, que podía dar por sentada una totalidad concreta o alguna materialidad que implicaba la existencia de un mundo externo que es totalmente ajeno a los rendimientos de la conciencia y que resultaba idéntico para todos, la teoría de Niklas Luhmann favorece una explicación generativa que pone el acento en cómo las operaciones de observación pueden engendrar el entorno o mundo circundante de cualquier observador. Con ello ha sentado las bases para dar cuenta de la construcción policontextural del mundo.

De este modo se intenta redirigir la atención de la sociología desde un cosmos de esencias —propio del pensamiento— hacia un entramado de distinciones —propio de la observación. En otras palabras, ya no se apunta hacia la búsqueda de aquella esencia o diferencia específica que nos permitiría caracterizar la identidad de un objeto o un ámbito particular de la sociedad, sino que se dirige nuestra atención hacia el uso de distinciones que todos los observadores realizan para atribuir propiedades a las cosas, establecer relaciones entre ellas y entrelazarlas para, finalmente, lograr construirse un auténtico mundo de objetos.

En contraste también con otras teorías que aseguraban que, para que un individuo pudiera representarse ciertas cosas u objetos como externos a sí mismo, era indispensable que éstos fueran pensados como situados en el espacio o en relaciones de tiempo, la teoría de Luhmann ha intentado dar cuenta de que el ámbito en que los objetos aparecen y son puestos a disposición de los individuos, no es otro que el médium del sentido. Con ello, se ha logrado apreciar, muy por debajo de las premisas lógico-ontológicas de la realidad, otro ocurrir operativo en donde se constituyen los objetos y nuestra capacidad de señalarlos (Luhmann 2006: 30). Así, la sociología de Luhmann ha podido aprehenderlos como situados en el sentido —y ya no en el espacio o el tiempo.

Ahora bien, el sentido ha sido comprendido como una forma de operación histórica que se hace presente para los individuos y la sociedad como un horizonte —o excedente de referencias a otras posibilidades— para la vivencia, la acción, la observación y la comunicación. No se trata, por tanto, de ninguna idealidad separada del hacer, observar o comunicar fácticos (Luhmann 2006: 28). Más bien, se trata de un medio que surge para ayudar a reducir la complejidad a la que se enfrentan los individuos en el nivel de lo que supone el vivir junto con otros. Pues, para que esto sea siquiera pensable, antes es preciso que logren discutir o ponerse de

² Por contextura entenderemos, con referencia a Gotthard Günther (1979), un ámbito cuya estructura puede describirse mediante una lógica de dos valores y que implica un *tertium non datur* cuya generalidad no puede ser trascendida.

acuerdo respecto a ciertas situaciones y acontecimientos que enfrentan. Entonces, debe entenderse que, al hacer uso del medio de sentido, los individuos se garantizan una facticidad propia, social y recursivamente asegurada, que les facilita llevar a cabo la determinación de objetos, sujetos, situaciones o cosas (Luhmann 2006: 30). Esto implicará un cambio de actitud desde el descubrimiento hacia la construcción del mundo. No obstante, lo decisivo por el momento es resaltar que esta facticidad emerge y se reproduce como un ‘comportamiento propio’ de los sistemas que operan en el medio del sentido.

En el médium del sentido todas las operaciones que sirven a la constitución de los diferentes modos de vivir, comunicar o hacer se orientan por distinciones, es decir, tienen que ‘herir’ al mundo con una distinción para poder indicar aquello a que se refieren: esto y no lo otro. De manera que en todo lo que indican siempre queda coexpresada una remisión a otras posibilidades. Esto es así porque, al no existir ningún sujeto con una mirada divina que pueda observarlo todo al mismo tiempo, los individuos empíricos –de carne y hueso– permanentemente tienen que seleccionar aquello a lo que se vinculan, mientras van dejando de lado otras tantas cosas para después. Sólo así pueden hacer frente a la inmensa complejidad de las cosas. Este planteamiento nos permitiría constatar, eventualmente, que los individuos nunca se enfrentan a la completud y totalidad del mundo, sino que tan sólo se vinculan con un entorno extremadamente reducido que ellos mismos se posibilitan. Y el sentido es, justamente, aquel medio que se hace presente en todo lo que observan, en todo lo que actualizan o seleccionan, con ayuda de una distinción.

Entonces, podemos decir que el sentido es aquel excedente de remisiones accesible para cualquier observador desde el sentido actualmente dado y, después, comprender que tan sólo a través de un proceso selectivo –de una actualización de posibilidades medida por el sentido– es como puede garantizarse un mundo propio. Al hacerse uso de este medio, el ‘mundo en sí’ es algo que se vuelve totalmente inaccesible. O, mejor dicho, algo que permanece como inobservable. Puesto que, si quisiéramos hacer referencia a la integración del mundo bajo la forma de sentido, esto sólo podría lograrse mediante la integración de todas las distinciones con las cuales es observado indirectamente (Luhmann 1990). Sin embargo, esto no implica que hayamos dejado de tomar al mundo en consideración, más bien, lo que ocurre es que ahora su complejidad ha tomado la forma del sentido, i.e., la complejidad es procesada como sentido (Luhmann 2010b).

Como ya hemos dejado entrever, existen dos sistemas que operan, aunque de manera muy diferente, en el médium del sentido. Estos son: los individuos y la sociedad. Para ambos sistemas el sentido es algo que se reproduce sin esfuerzo y casi de por sí con la reproducción de sus operaciones de distinción. Esto es así porque, al ser el mundo algo extremadamente complejo, todas las posibilidades que ofrece sólo pueden volverse accesibles mediante renuncias estratégicas, descargas, abstracciones y especificaciones que ambos sistemas actualizan permanentemente para orientarse en el mundo. Por ello podemos decir que el sentido, al servir a este propósito, media entre la escasa capacidad de aprehensión de los individuos y el enorme grado de complejidad del mundo.

Mientras que los individuos pueden arreglárselas en esta complejidad con distinciones de sentido que experimentan como diferencias, la sociedad requiere que estas mismas distinciones sean elaboradas como formas (Luhmann 2005: 55). En el primer caso, los individuos realizan un procesamiento de información propio que va de diferencia en diferencia, en el segundo caso –que se vincula con la emergencia de la sociedad– se precisa de un proceso de elaboración de formas que, eventualmente, hace posible la concurrencia de diversos individuos y, mediante su participación, permite un procesamiento de información colectivo o, mejor aún,

de un sentido socialmente constituido que les permite captar y lidiar con una más elevada complejidad del mundo.

En este segundo modo de procesamiento de información es donde se vuelve posible coordinar las observaciones de muy distintos observadores. Sin embargo, para que esto ocurra es preciso que los individuos puedan asegurar un mínimo de observación recíproca y un mínimo de expectativas basadas en conocimientos (Luhmann 1991: 125). Porque sólo cuando esto se ha garantizado puede enfocarse la atención de los observadores en la elaboración y asimilación de formas en el medio del sentido.

La distinción directriz entre medio y forma pretende sustituir, en la teoría de Niklas Luhmann, aquella idea directriz, de toda ontología orientada a la esencia de las cosas, que se expresa en la diferencia entre cosa y cualidad (Luhmann 2005: 171). Así, en lugar de esa idea que durante bastante tiempo ha servido a un sujeto que busca aquella cualidad que le permita la determinación de un objeto –la esencia de una cosa–, se establece la noción de que los individuos y la sociedad, para reflexionar acerca de sí mismos o de cualquier cosa en su entorno, necesitan autoorganizarse y producir un medio o una estructura adicional que les sirva como apoyo para la selección –y, eventualmente, modificación– de las propiedades o formas que atribuyen al mundo.

En el caso de la sociedad, esto sucede como una producción de formas en el medio del sentido. Lo cual ocurre, principalmente, a través de las palabras del lenguaje. Puesto que el lenguaje sirve como una estructura de apoyo para la variación, selección y estabilización de aquellas características que atribuimos y entretajamos para la configuración de nuestro mundo circundante. Incluso, podemos afirmar que, de acuerdo con estas nuevas disposiciones teóricas, los objetos singulares y claramente delimitados sólo pueden existir como producto de los rendimientos y operaciones de observación que el lenguaje hace posible (Luhmann 1996: 44).

De este modo puede comprenderse que la base de realidad que el lenguaje pone a disposición de la sociedad, además de permitir la determinación de objetos y cosas en nuestro entorno, también posibilita la comunicación y observación recíproca entre individuos. Aunque, más allá del lenguaje, existe una multitud de materiales que, siendo cosas perceptibles, pueden dotarse de sentido y cumplir funciones de coordinación social (Luhmann 2006: 30). Tal es el caso del ornamento, las máscaras, las monedas o, como aquí intentamos mostrar, los monoplazas de la Fórmula Uno. Lo que intentaremos mostrar es que el lenguaje, o cualquier otro medio dotado de sentido, lejos de servirnos para reflejar la realidad del mundo, de las situaciones o de las cosas, nos arroja a la creación de una realidad que se constituye por mediación de la observación y participación de otros.

III

Frente al análisis de este tipo de situaciones la cuestión que debemos enfrentar en primera instancia es la de si existe un medio especial al que se pueda atribuir la primacía para la coordinación del ámbito societal bajo consideración. Aquí planteamos esta cuestión para lo que actualmente se concibe como deporte. Al hacer esto nos enfrentamos con el problema de que, en contraste con otras áreas de la sociedad que permiten reconocer muy fácilmente aquel medio que logra la coordinación de un ámbito particular en su conjunto –tal como sucede en el caso de la política o la economía con los medios del poder y el dinero respectivamente–, con el deporte más bien ocurre que aquello que se impone es una pluralidad de medios. Lo que nos imposibilita para hablar de la unidad de un medio para el deporte.

Al existir una infinidad de deportes que hacen uso de medios tan distintos, no resulta plausible buscar la unidad del deporte en un medio que unifique la totalidad del ámbito en su conjunto. Se advierte, más bien, como ha hecho notar Peter Sloterdijk (2013: 273), que el deporte se ha convertido en un multiverso con cientos de mundos secundarios. De modo que, en lugar de un medio general, tiene que buscarse una lógica medial que facilita a diferentes ámbitos deportivos lograr lo mismo, aunque a través de medios radicalmente distintos. La importancia de esta lógica consiste en proveer con orientaciones generalizadas a un determinado conjunto de acciones deportivas.

De acuerdo con algunos estudios sociológicos es posible destacar tres aspectos prioritarios referentes a la lógica propia del deporte.³ El primero afirma que en el deporte se requiere de una referencia directa a la corporalidad. En el sentido de que todo acontecimiento deportivo siempre acontece como un acto del cuerpo. El segundo afirma que toda acción que tiene lugar al interior del deporte permite extraer ciertas conclusiones acerca de la eficiencia del cuerpo involucrado. Esto procura una evaluación sobre el rendimiento físico y sobre sus posibilidades de mejoría (Stichweh 1990: 379). Mientras que el tercer aspecto afirma que la motivación más general para el actuar deportivo está limitada a dos posibilidades contrarias: ganar o perder. Lo implica que, en la textura del deporte, para usar la famosa frase de Elías (1992: 58), todas las acciones y observaciones oscilan “entre la esperanza del triunfo y el miedo a la derrota”.⁴

Siguiendo esta lógica medial, podemos establecer que la clave para encontrar el medio especial de cada uno de los deportes se expresa en el problema de la victoria o la derrota, así como en la red de observaciones y participaciones producidas intencionalmente en torno a este medio para alzarse con el triunfo. No obstante, la solución a este problema se disuelve en una pluralidad de recursos y atmosferas tan infinitos como puede llegar a ser la imaginación de los individuos.

Para el caso particular de la Fórmula Uno, queremos insistir en que el medio que hace posible, tanto una coordinación entre los distintos participantes, como la emergencia de una red de observaciones y participaciones para lograr la victoria, se encuentra disponible en la estructura de los monoplazas. Esto es así porque mediante estos vehículos logra ponerse a disposición de este deporte una forma que sirve, a la vez, de medio para la creación y elaboración de nuevas formas. Por consiguiente, podemos partir de que el monoplaza es el medio que pone en marcha aquella actividad autorreferencial que articula todo el quehacer deportivo de la Fórmula Uno.

Aunque otros modos de entendimiento estarían obligados a comprender los monoplazas como objetos físicos u ontológicos que tienen una única forma adecuada de conocerse, la teoría de Niklas Luhmann puede fácilmente mostrar que éstos de ninguna manera constituyen objetos que sean idénticos para los pilotos, los constructores, los ingenieros, los mecánicos, los proveedores de neumáticos, los fabricantes de la unidad de potencia, los patrocinadores, los analistas, los comentaristas o los aficionados. Porque para que cada uno de estos pueda construir —o reconstruir— el rendimiento de estos autos es necesario que intervenga su experiencia y, en la mayor parte de las veces, los entramados de experiencias de cada uno suelen ser radicalmente distintos y carecer de intersecciones. Por lo tanto, los monoplazas constituyen un tipo

³ Para esta lógica nos apoyamos, principalmente, en los trabajos de Norbert Elías (1992), Uwe Schimank (1988) y Rudolf Stichweh (1990).

⁴ Una objeción que, a menudo, se realiza a esto es que en el deporte no sólo se puede ganar o perder, sino que también es posible empatar. Sin embargo, Elías (1992) había explicado que cuando demasiados juegos terminan en empate se efectúa un reordenamiento en las reglas del juego y se definen criterios de desempate que permitan definir un ganador.

peculiar de objetos que pueden ser construidos desde múltiples contexturas, i.e., de un modo policontextural.

Esto implica que cada forma o ‘dato’ atribuido al vehículo puede activar conexiones o consecuencias, motivando un determinado comportamiento o una determinada decisión, de acuerdo con el entramado de experiencias de quien lo distingue, de quien lo dota de sentido. Lo que, de paso, permite asimilar que las observaciones no son operaciones que simplemente ‘importen’ información al observador que las realiza. Más bien ocurre que, en tanto la observación depende siempre de una distinción, es una operación que produce información diferente y desde distintas perspectivas, dependiendo de quién distinga y de lo que distinga en los monoplazas. Un primer paso en la comprensión de esto puede lograrse, parafraseando a Gotthard Günther (1979), con la afirmación de que cada producción de información, cada dato, está confinada a la contextura en que se origina.

Sin embargo, a pesar de que esto resulta inevitablemente plural e ineludiblemente desigual, porque cada observador realiza un procesamiento de información propio y hace lo que puede con ello, aún resulta plausible evitar práctica y teóricamente el relativismo. Lo que pretendemos decir es que todas estas observaciones e informaciones, por más que provengan de individuos de los más diversos y con experiencias radicalmente distintas, siempre condensan en una única red de observación y comunicación y, por lo tanto, aún pueden ser recogidas bajo la perspectiva de una contextura o, bien, de un observador único. El cual no es otro que aquel deporte que se designa a sí mismo como Fórmula Uno.

IV

La diferenciación del ámbito de comunicación, observación y acción que comúnmente conocemos como Fórmula Uno ha requerido que su medio específico de sentido se constituyera como un doble marco. Es decir, por un medio de formación de material, los monoplazas, dentro de un medio externo, el circuito o autódromo. Este doble marco asegura la percepción de sus formas como un deporte y no, por ejemplo, como un modo de conducción irresponsable respecto de las leyes de tránsito. Tal como ocurre en el caso del arte,⁵ esta técnica del doble enmarcado permite separar el medio del deporte de otros objetos y sucesos de la naturaleza. Por consiguiente, el siguiente paso de nuestro análisis consiste en mostrar cómo se ha generado este doble marco para el más famoso de los deportes de motor.

Antes debemos aclarar que con la noción de medio comprendemos una gran cantidad de elementos acoplados de manera laxa, mientras que con la noción de forma comprendemos el acoplamiento rígido de estos mismos elementos (Luhmann 1996: 135). En la vida cotidiana los medios sociales, como el dinero, la verdad, o la fe, se constituyen como tales cuando alguien puede caer en la cuenta de la existencia de un arreglo. Es decir, cuando alguien puede notar que algo ha sido producido y dispuesto –independientemente de su finalidad o propósito– para poder ser observado. Erving Goffman, por ejemplo, ya había hecho notar que los deportes de competición están especialmente organizados para facilitar la observación (2006: 234). La cuestión aquí es que, sólo cuando se puede caer en la cuenta de que algo ha sido producido para la observación, puede formularse la pregunta de qué formas se han constituido como un medio para la realización de otras formas.

⁵ Esta técnica del doble enmarcado ha sido expuesta por Niklas Luhmann (2005), exclusivamente, para el medio del arte.

En el caso de la Fórmula Uno, como ya hemos adelantado, puede considerarse que el monoplace es el medio de este deporte. Porque para que un monoplace sea posible es necesaria la existencia de una enorme cantidad de elementos que se encuentran acoplados de manera laxa. Tales como la unidad de potencia, el chasis, los alerones, la suspensión, los neumáticos o el volante, por mencionar sólo algunos de sus componentes más visibles. Aunque estos, a la vez, pueden estar compuestos por otros tantos elementos. Tal es el caso del volante, que en sí mismo ya comprende una gran cantidad de elementos acoplados de manera laxa y que concede, de acuerdo con las distintas necesidades del auto, del circuito y de la época, una gran variedad de acoplamientos rígidos.

Realizar el acoplamiento rígido entre los distintos elementos –la creación de formas– es trabajo, principalmente, de los diseñadores, constructores y mecánicos de la Fórmula Uno. Puesto que son ellos quienes crean al monoplace y, mediante el trazado de distinciones, lo proveen de ciertas propiedades específicas. Por tanto, sobre ellos recae el peso de una estructura totalmente constructiva y heurística de nuevas relaciones entre el medio y la forma. Porque la unidad de este deporte no reside únicamente en la producción de formas para la observación, sino también de que en su medio se puedan crear ciertos grados de libertad que condensen en nuevas y distintas relaciones entre el medio y la forma.⁶ La actividad principal por la cual esto ocurre es lo que usualmente denominamos: diseño.

Adrian Newey (2019), uno de los más importantes diseñadores de autos en la historia de este deporte, ha dejado plasmado en su biografía que sus pensamientos en tanto diseñador siempre han estado predeterminados a pensar en figura y forma, en problemas y soluciones. De manera que, durante toda su carrera, siempre tuvo que hacerse la misma serie de respuestas: ¿Cómo podemos aumentar el rendimiento? ¿Cómo podemos mejorar la eficiencia? ¿Cómo podemos hacer esto de manera diferente? Esto es así porque, para que un auto de Fórmula Uno acelere y alcance su máxima velocidad en el circuito, es necesario dotarlo de más potencia, menos peso y menos resistencia aerodinámica. Lo cual, a decir de Newey, sería un simple conjunto de objetivos, sino fuera por la problemática mecánica implicada en las curvas y en las diferentes condiciones de la pista.

De modo que, para resolver este y otros tantos problemas relacionados con el rendimiento, los diseñadores deben tomar en consideración ciertas cuestiones como la ligereza del coche, la resistencia aerodinámica o el agarre de los neumáticos en las fases de frenado, viraje y aceleración (Newey 2019). Esto nos permite comprender que el acoplamiento rígido entre los distintos elementos de un monoplace no es una simple cuestión de gusto, sino que, además, debe dar solución a problemas específicos vinculados con las distintas condiciones de los circuitos o pistas. Las cuales se manifiestan en el diseño del monoplace como averías.

Podríamos simplemente decir que el diseño niega e implica las averías, tanto como las averías niegan e implican el diseño.⁷ No obstante, la importancia de las averías para el tema que tratamos es que permiten comprender que, en este deporte, la creación de formas en el medio de sentido se encuentra estrechamente relacionada con un medio externo. De este medio no sólo se extraen los recursos para la creación de formas, sino que también funge como una fuente de constantes irritaciones. El medio externo es, en pocas palabras, el entorno en el que debe ponerse a prueba el rendimiento y diseño de los monoplaces.

⁶ Entre los aficionados de la Fórmula Uno es bien sabido que los coches son montados y desmontados durante todo el campeonato para adecuarlos a la especificidad de las diferentes pistas en que se corre. En la jerga de este deporte, a esto se llama configuración o *set up* del monoplace.

⁷ Con respecto a la lógica polivalente de Gotthard Günther (1976), sería posible decir que las averías constituyen el valor de reflexión del diseño.

En cierta forma, los circuitos y autódromos son a los monoplazas, lo que los museos y galerías son a las obras de arte: el contexto que les permite encontrar su lugar en el mundo y la fuente de la que brotan los problemas a resolver. Las referencias a este tipo de contextos por lo general estimulan permanentemente la actualización y creación de nuevas formas. Pues, así como la negación de lo que actualmente se presenta como arte, arroja a la producción y reproducción del arte. Del mismo modo, los monoplazas y escuderías que vemos correr en los circuitos son solo aquellos que han podido resolver distintos problemas de rendimiento para seguir siendo competitivos en la actualidad.

Por ende, así como no ha sido fortuito que Sloterdijk (2013: 58) pudiera decir que el deporte se ha convertido en la metáfora por antonomasia del rendimiento. Tampoco es fortuito que, en lugar de una participación directa del entorno físico en el medio de sentido de la Fórmula Uno, se ubique una referencia a este entorno que está totalmente medida por las averías. Porque el diseño no consiste únicamente en la adaptación del monoplaza a un ambiente físico o natural específico, sino, sobre todo, en anticipar o adelantarse a las averías (Baecker 2011: 176).

V

Si bien la forma en que se constituye el medio del deporte es muy similar a la forma en que se constituye el medio del arte, el modo en que estructura su ámbito societal, en cambio, se asemeja mucho más al modo en que lo hace la economía. Porque el deporte también utiliza una distinción entre competencia, intercambio y cooperación para estructurar el entorno que ha sido previamente preparado por el medio.

En la Fórmula Uno, se llama Gran Premio al ámbito de comunicación y observación que se teje en torno a su medio específico de sentido y que, posteriormente, se establece como aquel entorno en que se relacionan los distintos participantes. Por ello, si preguntáramos qué observan los participantes cuando observan un Gran Premio, tendríamos que dar la misma respuesta que Luhmann (2017) tomó de Harrison White para el mercado: se observan a sí mismos.

Lo anterior significa que en un Gran Premio la información que necesitan los participantes para orientar su comportamiento y toma de decisiones sólo puede obtenerse con referencia al comportamiento y toma de decisiones de los demás participantes. Esto, de nuevo, implica que no se orientan por un 'mundo en sí', sino por un mundo circundante. Bien podríamos decir: por un mundo que se estructura por la comunicación y la observación deportiva referida a los monoplazas. Este tipo de situaciones son aprehendidas por la teoría de Niklas Luhmann como situaciones de doble contingencia. En donde la contingencia es doble, no solo porque para ello se necesiten al menos dos participantes, sino porque cada uno decide qué hacer en función de lo que ha hecho el otro.

En esta constelación no basta con simplemente orientarse por la motivación más general del deporte: la esperanza del triunfo. Porque la distinción entre ganar y perder no actúa aquí como un determinante, sino como un condicionante. Por lo tanto, no se trata exclusivamente de ganar o perder. Más bien, se trata de saber con quién cooperar, con quién intercambiar y contra quién competir. Aunque todo esto, por supuesto, siempre con miras a ponerse en condición de ganar.

Ahora podemos llamar la atención sobre el hecho de que la competencia, que durante mucho tiempo se ha considerado como la característica fundamental del deporte, en realidad es sólo una de las áreas parciales que ayudan a estructurar a este ámbito. Es cierto que, en los de-

portes de motor como en la economía, la situación de competencia sólo puede leerse a través de los competidores conocidos. Sin embargo, esto siempre supone la conformación de equipos u organizaciones, mejor conocidos como escuderías, que compiten entre sí y al interior de las cuales sus miembros pueden verse descargados de la presión de la competencia. Esto último sucede en tanto actúen de manera conjunta para alcanzar un propósito común y dediquen sus esfuerzos –cooperen– para el desarrollo de una red destinada a la producción de información propia, a la obtención de favores o preferencias de contactos personales y a la repartición de beneficios.

Así, a pesar de que la competencia también puede darse al interior de las escuderías,⁸ sería un error reducir esto a una lucha de todos contra todos, porque, en cierta forma, la cooperación tampoco tiene lugar sólo al interior de las escuderías, sino que bien puede lograrse entre ellas. Aunque esto rápidamente tiende a tomar la forma de un intercambio. Porque ninguna escudería está dispuesta a entregar algo sin obtener, o esperar obtener, alguna prestación correspondiente de su contraparte.

Con estos supuestos básicos sería posible escribir la historia social de este deporte e investigar empíricamente cuáles son las escuderías que han logrado mantenerse a flote a pesar de que no siempre hayan podido lograr una ‘actualización adaptativa’ al contexto inevitablemente complejo y extremadamente imprevisible de la Fórmula Uno. Incluso, sería posible mostrar que estas escuderías no operan simplemente como organizaciones adaptativas, sino que lo hacen como organizaciones complejas que, para orientarse en un entorno aún más complejo, contingente e imprevisible, deben desarrollar tanto una complejidad, como una historia propia.

VI

En la actualidad no son pocos los deportes en donde, ante la necesidad de medir el rendimiento de los deportistas y compararlo con el de sus competidores, se han tenido que aumentar este nivel de comparación a través de mediciones auxiliares (Schimank 1998). Es verdad que esto ha tenido como consecuencia que los sectores más circenses del deporte se hayan visto sometidos a un fetichismo del resultado (Sloterdijk 2013: 273). Lo que ha acontecido, especialmente, en aquellos deportes de velocidad en que se declara ganador al competidor que logra recorrer cierta distancia predeterminada en el menor tiempo posible. Sin embargo, es importante comprender que, en el ‘Gran Circo’, estas mediciones aparecieron para obtener información acerca del tiempo de vuelta –en un sector o en promedio– que pudiera servir como base para la realización de programas de decisión o para el desarrollo de estrategias.

El conocimiento de los tiempos de vuelta permite a las escuderías informarse acerca de las expectativas o perspectivas de sus competidores, observar cómo ellos observan la competición y, como producto de las variaciones en los tiempos, les facilitan reconocer tendencias para modular o cambiar su propio comportamiento. Todo lo cual siempre se hace patente en su rendimiento. Pues, aunque estos tiempos no informan directamente acerca del rendimiento efectivo del otro, sí aportan información confiable respecto de lo que puede ser un rendimiento esperable. De manera que aquí, en lugar de una certeza absoluta, lo que se posiciona como la estrategia más abarcadora es la confianza. Puesto que la confianza en los tiempos de vuelta

⁸ Principalmente en la actualidad, cuando todos los pilotos reconocen que su primer rival siempre es su coequipeiro o compañero de equipo. Porque, al disponer todas las escuderías de dos lugares para la parrilla de salida en un Gran Premio, solo existe un piloto con el que corren en igualdad de condiciones.

es lo único que, bajo ciertas circunstancias, todavía puede estimular el cumplimiento de ciertas expectativas que pueden aparecer como inciertas.

Por consiguiente, podemos decir que los tiempos de vuelta promueven la formación de expectativas y fomentan la confianza en ellas, bajo el supuesto de que han sido fijadas con referencia a los tiempos de vuelta pasados y los logros realmente efectuados por sus competidores. En pocas palabras, los tiempos de vuelta permiten a las escuderías suponer lo que harán los otros en función de lo que ya han hecho.

El asunto es que los tiempos de vuelta se han generalizado para su empleo en contextos de observación y comunicación deportiva y ahí es, precisamente, donde podemos apreciar su función (por ejemplo, en un Gran Premio, en unos Juegos olímpicos o en el *Tour de France*). Esto es así porque, en la contextura creada por estos deportes, la manera más franca y efectiva de observar el propio rendimiento y compararlo con el de los demás es apoyándose en dichos tiempos. Los cuales surgen de una red recursiva de información, de observación de segundo orden, que se teje en torno al rendimiento de los monoplazas.

No obstante, los tiempos de vuelta nunca constituyen por sí mismos programas de decisión completos. No proveen indicaciones directas de comportamiento. Por ello, las escuderías a menudo intentan obtener más datos acerca del monoplaza y de la estructura del entorno para realizar cálculos específicos que les permitan, finalmente, decidir cómo usarán la información expresada en estos tiempos. Entonces, puede entenderse que no fue ninguna casualidad que la Fórmula Uno haya experimentado una revolución tecnológica durante los años ochenta, relacionada con el uso de la electrónica y la computación, cuyo propósito era la adquisición de una infinidad de datos vinculados con el rendimiento de los monoplazas.

Antes de la década de los ochenta, los sensores de información con los que estaban provistos estos vehículos se limitaban prácticamente a la recopilación de datos sobre la velocidad y la aceleración, pero con la adopción de la telemetría comenzaron a disponer de complejos sistemas de adquisición de información que ahora proveen con datos acerca de la temperatura, el motor, la suspensión, los neumáticos, los frenos, el nivel de combustible o la autonomía del auto. En la actualidad, estos datos posibilitan a las escuderías tomar ciertas decisiones e, incluso, prevenir futuras averías.

Ya podemos hacernos una idea de por qué, en la contextura de los deportes de velocidad, las operaciones y observaciones de los participantes tienen que orientarse principalmente hacia los tiempos de vuelta. Aunque, en la terminología luhmanniana, también podríamos decir que el surgimiento de estos tiempos responde a la necesidad de superar la diferencia entre la codificación específica del deporte (ganar/perder) y el desarrollo de programas (¿qué hacer para ganar?). Por eso, uno se puede representar los tiempos de vuelta como sondeos de largo alcance que los participantes utilizan para provocar y examinar al deporte. Pero también podríamos decir que condensan y se disuelven como signos del juego limpio.

VII

Todos los órdenes societales han desarrollado una semántica propia con ayuda de la cual pueden echarse a andar. Porque cuando se dispone de una semántica propia que orienta las observaciones y comportamientos de la mayoría de los participantes, la comunicación oficial puede quedar referida a ella y estar segura de que así se operará en el ámbito de lo que se considera aceptable. Esta semántica propia u oficial puede presentarse a través de una fórmula que expresa de manera precisa lo que en cada ámbito se considera indiscutible o esperable.

Lo característico de este tipo de fórmulas es que facilitan reducir toda una carga infinita de oportunidades a una carga finita (Luhmann 2006: 371). Esto es, limitan o reprimen otras posibilidades que también se encuentran dadas, mientras motivan a que se actúe o se decida de una forma especial. Al proceder de este modo contribuyen también a la construcción de expectativas y estimulan la aparición de ciertos comportamientos. En el deporte actual esta fórmula aparece principalmente en las demandas de limpieza o deportividad en el juego. Por eso, podemos decir, en terminología luhmanniana, que el juego limpio es la fórmula de contingencia del deporte moderno.

Esto quiere decir que, en el deporte tal y como actualmente lo conocemos, no se puede ganar a cualquier costo, utilizando todos los medios o recursos disponibles y pasando por encima de los participantes sin la más mínima consideración. Porque a la pregunta de cómo ganar en un deporte, no se puede simplemente responder: a toda costa. De modo que, muy a pesar de Bourdieu (2015), el ‘culto al *Fair Play*’ no es simplemente una pauta burguesa de aquellos que buscan probar su excelencia. Más bien ocurre que, con ayuda de esta fórmula, se puede considerar como solución a la pregunta anterior una concepción mucho más estrecha de la misma y, entonces, todos tienen que aprender a ganar limpiamente, es decir, con deportividad. Lo que significa: con un comportamiento que es considerado como leal y sincero hacia los oponentes, respetuoso de las reglas y de quienes las aplican, así como correcto ante la percepción del público.

En lugar de extendernos en este punto, preferimos remitir al ejemplo de Stirling Moss ante Mike Hawthorn en el Gran Premio de Portugal.⁹ El cual, quizá, sea el ejemplo más destacado de juego limpio que se ha presenciado en la historia de la Fórmula Uno.

VIII

En cierto modo, el establecimiento de reglas en el deporte moderno ha respondido a la necesidad de garantizar una igualdad de oportunidades para todos los competidores y, con ello, a asegurar la limpieza del juego. Norbert Elías ha llamado la atención de la sociología sobre el hecho de que los torneos altamente regulados, que se organizan en torno a una forma de lucha física relativamente no violenta, surgieron de la mano de un proceso societal, relativamente extraño, que buscaba la pacificación de ciertos ciclos de violencia que venía arrastrando la sociedad inglesa del siglo XIX (1992: 186).

Lo que Elías (1992: 160) llamó la *deportivización* de los pasatiempos no es otra cosa que una transformación de diversos juegos populares que tuvo lugar en Inglaterra, que se extendió a otras partes del mundo como parte de un empuje civilizador y que implicó la introducción de reglas de juego bien definidas y estrictas, cuyo propósito era la protección de los participantes contra daños o lesiones graves. Todo esto, a su vez, cuidando de no eliminar el componente de tensión que previamente caracterizaba a estos juegos. Esta transformación también involucró la creación de organizaciones a las cuales fue entregada la responsabilidad de pactar las reglas formales del juego.

La Fórmula Uno ha nacido en este contexto de deportivización. De hecho, es bien sabido que las reglas que habían sido establecidas por la Asociación Internacional de Clubes Automotrices Reconocidos (AIACR) antes de la Segunda Guerra Mundial y que se concretaron con posterioridad a ésta, fueron lo que en un principio se conoció como ‘Fórmula’. De manera que después de la gran guerra, cuando esta asociación se reorganizó, pasó a llamarse Federa-

⁹ El ejemplo y contexto pueden leerse en el libro de Carlos Molina (2012).

ción Internacional del Automóvil (FIA) y logró reunir varios grandes premios para consolidar un campeonato mundial de pilotos, todo se encontraba puesto para celebrar el primer Campeonato Mundial de Fórmula Uno.

Este torneo estrictamente regulado, que desde 1950 se celebra año tras año, no siempre fue lo que es en la actualidad. Tuvieron que pasar un muchos años y muchísimas experiencias dramáticas para que los primeros coches que, a decir de Carlos Molina (2012), “eran casi obras de artesanía que no salían de centros de investigación y desarrollo, sino de garajes cubiertos de grasa y herramientas” y aquellos circuitos callejeros y polvorientos de las grandes ciudades, tomaran la forma de lo que hoy conocemos como un Gran Premio.

Aunque en términos históricos no puede si no admitirse que la participación de la FIA ha sido de gran relevancia para la génesis, historia y regulación de este deporte. En jerga sociológica, en cambio, tendríamos que considerar a la FIA como un cuerpo extraño. O, mejor aún, como un miembro de la familia de los innombrables, respecto de los cuales Zigmunt Bauman y Jacques Derrida nos ha dejado algunos ejemplos (1996: 95). Porque, si los innombrables son esas unidades omnipresentes que se oponen al esto o aquello, si para ellos su indeterminación es su potencia (ya que no son nada, pueden ser todo), y si tienen el poder de arruinar el poder establecido de la oposición y el poder establecido de los narradores de la oposición, eso es, precisamente, lo que la FIA es para la Fórmula Uno.

Pues, aunque sea absolutamente cierto que muchos están agradecidos con sus contribuciones respecto a la alta seguridad de la que hoy gozan, el deporte en general y los pilotos en particular, también es cierto que no son pocos los que le imputan la “progresiva enfermedad reguladora” (Newey 2019) que amenaza con eliminar la emoción de este deporte. De modo que, si Bauman aseguraba que los innombrables son entidades que paralizan el conocimiento y la acción, nosotros tenemos que decir que es justamente esto lo que hace la FIA con el conocimiento y la acción de las escuderías. Porque mientras los diseñadores y constructores se esfuerzan por desarrollar tecnologías y hacer prevalecer el rendimiento del auto, la FIA introduce regulaciones que, al privilegiar la seguridad, atentan contra el rendimiento y provocan la desaceleración de estos.

En esta batalla constante entre diseñador y regulador, la FIA no alcanza a ser amigo, pero tampoco enemigo de las escuderías. Pues, aunque coopera con ellas para aumentar la seguridad del deporte o compite contra ellas para desacelerar los monoplazas, mientras les intercambian información de muy distinta índole, al mismo tiempo, ni coopera con ellas para que ganen, ni compite para ganarles y, mucho menos, les intercambia la información en la que realmente están interesadas. Pero la simple posibilidad de que en este deporte ella pueda ser todo y nada o, incluso, de que su operatividad siempre pueda ser de algún otro modo, la hace arrastrar permanentemente consigo la posibilidad de corromper “el sosiego del orden con la sospecha del caos” (Bauman 1996: 96). Entonces, podemos muy bien decir con Bauman: la FIA es un extranjero en la Fórmula Uno.

IX

Aunque en ocasiones sea difícil de aceptar, la introducción reglas y organizaciones reguladoras ha sido de las innovaciones más importantes para dotar a los deportes de una cierta autonomía respecto de la personalidad de los individuos que los practican (Elías 1992). El hecho de que la Fórmula Uno se haya mantenido constante, a pesar de que las escuderías, monoplazas y pilotos hayan cambiado radicalmente a través del tiempo, sólo puede explicarse de esta manera. Pues, siempre que la personalidad individual se deja en manos del propio individuo y, por decirlo así,

se aísla de todos los controles sociales, la cuestión a resolver en el deporte simplemente se limita al problema de cómo combinar un alto nivel de tensión o emoción placentera durante la competición con un bajo riesgo de que los jugadores sufran algún daño.

A este problema se enlaza el actuar de las tres principales formas de organización en la Fórmula Uno: la FIA, las escuderías y los aficionados. Una se preocupa por la seguridad, otras por el rendimiento y otros exigen la tensión. El hecho de que las organizaciones reguladoras hayan sido las últimas en aparecer en este esquema quizá no sólo sea obra de una maldición de la que aún no sabemos cómo librarnos. Ellas empujan la diferenciación interna del deporte. Por eso su aparición presupone a las otras dos. Porque la estructura jerárquica que las organizaciones reguladoras intentan imponer para salvaguardar la seguridad y la igualdad de oportunidades entre los competidores, también permiten filtrar y limitar las reacciones del público. Con todo ello han logrado proveer al mundo interior del deporte con aquellos puntos de anclaje provisionales e inestables hacia los cuales se orientan las comunicaciones y observaciones de los participantes. Además, en su operar reside una cierta protección contra los eventos ocasionados por los asistentes en los distintos contextos deportivos.

La clave para comprender esto es el uso de la diferencia entre la atención/desatención de los involucrados con la cual se logra una forma específica de interrelación entre ellos. Anteriormente solía pensarse esto bajo el esquema de la división de trabajo, sin embargo, es posible que esta noción puede afinarse aún más con el esquema de la diferenciación funcional.¹⁰ Por lo tanto, aquello que podemos tematizar como diferenciación interna del deporte con ayuda de Luhmann, podemos tratarlo también, con Erving Goffman (2006: 151), como la creación de franjas de actividad que implican ciertas zonas de desatención. Sin embargo, el cambio que le daríamos a la noción de Goffman es que los involucrados no se desatienden entre sí, sino tan sólo a ciertas de sus actividades. Pues, como intentamos resaltar, prestar cierta atención a los otros constituye una parte fundamental del comportamiento deportivo. Además de que eso siempre conlleva consigo el riesgo de perder la atención sobre la propia actuación.¹¹

Cuando la FIA se concentra en legislar con la atención puesta en la situación global del juego y en la relación que éste instaure con el público, uno puede esperar que los competidores simplemente se alejen de las reglas del juego y se concentren en explotar todas las posibilidades de ganar. Y esto de un modo tal que no solo se ajusten a las reglas, sino que también busquen aprovechar su elasticidad y aquellas zonas grises para, inclusive, tratar de burlar la intención de quienes las imponen.¹² Pero las escuderías no sólo se desatienden de la actividad de quienes actúan como comisarios, sino también de la de quienes están del otro lado de las barreras de contención. Reservándose así, para otro momento, su derecho a fundirse con el público para alentar o celebrar a sus pilotos y concentrándose en proporcionarles la ayuda e información que pudieran necesitar.

Mientras tanto el público, desatendido de la posibilidad de reglamentar o ganar el juego, siempre exige el máximo rendimiento de sus escuderías y concentra su atención en la emoción de la competencia. Todo esto mientras espera su momento para detonar de alegría con una victoria o de rabia contra los comisarios tendenciosos que, a su parecer, siempre pueden favorecer a alguno de los equipos. El hecho de que cierta atención o vigilancia del público se

¹⁰ La diferencia entre una y otra radica en que la primera se realiza de manera estructural y la segunda de manera secuencial. Una supone un centro que conoce todos los problemas y actividades a resolverse, mientras que la otra postula que estos últimos necesitan de un periodo de aprendizaje y sólo pueden afinarse a través del tiempo.

¹¹ Esta afirmación incluso podría servir como hipótesis para investigar el comportamiento de los *Hooligans* o las barras bravas.

¹² Esto había sido afirmado por Norbert Elías (1992) para el deporte en general.

desvíe hacia los comisarios durante la competición también funge como un estímulo para que las escuderías se desatiendan de las reglas mientras compiten. Así que, si es cierto que los públicos juegan cierto papel de árbitro en las luchas que se dan al interior de los ámbitos literarios y educativos,¹³ esto es aún más cierto aquí. Porque, también en la Fórmula Uno, los públicos son quienes arbitran. Aunque, claro, siempre queda abierta la posibilidad de que las escuderías aprovechen el final de la contienda, cuando su atención está más despejada, para desatar aquellas conductas reactivas que se dirigen, ya no hacia la esperanza del triunfo, sino hacia la necesidad de cambiar o modificar las reglas, quienes las aplican y la manera en que todo esto sucede.

X

Hemos reservado para el final la explicación sobre aquello en que se concentran las escuderías y los pilotos porque, ciertamente, esta es la atención más compleja de las tres. Ya hemos dicho que, gracias a la diferenciación interna del deporte, pueden desatenderse de las reglas del juego y del papel propio de los aficionados. Porque lo que cuenta para ellos es la percepción adiestrada para acomodarse a la rapidez de los acontecimientos del circuito y responder a la actuación de los demás competidores. También hemos dicho que, en la Fórmula Uno, los tiempos de vuelta y la telemetría son el principal recurso del que disponen las escuderías para medir su rendimiento y compararlo con el de sus adversarios. Facilitándose con ello una observación confiable que les sirve para modular o adecuar su propio comportamiento en las condiciones siempre cambiantes del circuito.

Sin embargo, aún queda explicar que, en torno a la complejidad del deporte, el cuerpo del piloto sirve como un punto de fuga para todo lo que carece de sentido. En un cuerpo sólo persiste la factibilidad de los acontecimientos, mientras que en la red de observaciones y comunicaciones que se establece en torno al medio del deporte se instaura un punto de partida para la donación de sentido. Por ello, debemos decir que el genio del piloto es ante todo su cuerpo.¹⁴ Porque, él y sólo él, es capaz de articular el medio del sentido propio de la Fórmula Uno con la esfera físico-orgánica que se encuentra involucrada durante la competición.

Esto significa que el cuerpo del piloto funciona como un punto de cristalización para realizar una donación de sentido a algo que, por sí mismo, no lo tiene. Para aclarar este punto debería ser suficiente recordar con Max Weber (2014: 124) que los procesos y objetos ajenos al sentido sólo pueden entrar en consideración como ocasión, resultado o estímulo de la acción humana. Sin embargo, como ha intentado mostrar Niklas Luhmann (1998: 194), esto de ninguna manera debe entenderse de manera que falte la sociabilidad. Lo que ocurre es que toma otras formas. La distinción entre información/darla a conocer, que en cualquier ámbito social funge como el presupuesto para toda condensación de sentido, es aquí rebajada a un extremo reducido de intereses de información. Entonces, la percepción y la velocidad ganan significación. Pues, cuando la distinción ganar/perder que es tan propia del deporte se ve obligada a retroceder, ya simplemente cuenta la percepción adiestrada para ajustarse de paso a las situaciones de paso.

Cuando esto ocurre la coordinación de la relevancia corporal puede sustraerse a la mayoría de los requerimientos del deporte. Lo que nos pone en posición de atestiguar que el cuerpo no funge aquí ni como instancia, ni como instrumento social. Sin embargo, es aquí, me-

¹³ Al menos así lo ha llegado a afirmar Pierre Bourdieu (2020).

¹⁴ Esta afirmación es casi una cita de Niklas Luhmann (2005). Quien afirma que “el genio de un artista es primeramente su cuerpo”.

por que en ningún otro lado, en donde queda claro que todos los medios de sentido operan en un acoplamiento permanente con la conciencia de los individuos que de ellos participan y que, a partir de esto, adquieren la capacidad de irritar al cuerpo. Esto facilita que el cuerpo pueda actuar en conformidad con ciertos condicionamientos sociales y no solo conforme a lo que le sugiere la conciencia. Aunque esto solo a través de una irritación extremadamente específica que toma la forma de un mecanismo simbiótico.¹⁵

Los mecanismos simbióticos presuponen dos acoplamientos. Uno es el que se da entre el cuerpo y la conciencia, el otro es el que se establece entre la conciencia y la sociedad. Los mecanismos simbióticos aprovechan ambos acoplamientos para permitir que la sociedad pueda ser irritada indirectamente por la corporeidad y, a la inversa, que el cuerpo pueda dejarse irritar por la sociabilidad. Para comprender con precisión esto podría hacerse notar que la sociedad tiene sentido, pero carece de vida. Mientras que el cuerpo tiene vida, pero, *stricto sensu*, carece de sentido. Aunque esto, por supuesto, no significa que el cuerpo no pueda servir como punto de cristalización de sentido o que la sociedad pueda ignorar lo que su modo de operar provoca en la vida de las personas.

La cuestión es que, en cualquier deporte, detrás de los procesos físico-orgánicos, se organiza un ámbito social que los dota de sentido, por lo tanto, detrás de las irritaciones percibidas por los cuerpos vuelve a emerger la sociedad. Sin embargo, aquí la última seguridad no radica en que la sociedad o el deporte logren controlar los cuerpos y las conciencias para encastrarlos a sus propios fines, sino en que puedan hacer funcionar sus propias inseguridades. Esto es, en que puedan superar cierto umbral de improbabilidad sin tener que recurrir a operaciones que están fuera de su alcance. De este modo puede explicarse que en la Fórmula Uno la referencia al organismo del piloto facilite crear una situación reflexiva y, por ende, ayude a la estructuración social de la situación. Sin embargo, aun cuando el piloto opere con restricciones y de una manera disciplinada eso nunca significa que lo haga en un completo control por parte de la sociedad. Porque la simbiosis entre el hombre y la máquina, entre el cuerpo y el medio, entre el piloto y el monoplaza, simple y sencillamente no dispone de controles externos.

En la Fórmula Uno, como en la teoría cibernética, el control sólo puede ser autocontrol. Entonces, podemos decir que el piloto toma literalmente en sus manos el mismo problema que enfrenta el deporte como ámbito societal. Al hacerlo, lo retraduce en ¿cómo lograr el más alto nivel de potencia y el máximo nivel de velocidad sin sobrepasar los límites?, ¿cómo asumir mayores riesgos sin volverse un peligro para sí mismo y para los demás pilotos en pista? Para resolver esto disponen de muchas recomendaciones, pero de ninguna fórmula. Pues, todos los pilotos cuentan con cierta libertad para la autopresentación de su persona en el circuito. Bajo estas circunstancias se espera que cualquier piloto sea capaz de referir sus acciones a distintas contexturas (previamente creadas por los monoplazas, los comisarios, los aficionados, su escudería, los demás pilotos, las condiciones de pista) y de unificar las exigencias desequilibradas, en ocasiones incompatibles, que le imponen en una síntesis personal de comportamiento.

Respecto a esto, la experiencia enseña que algunos pilotos tienen algo especial, pueden lograr un plus de personalidad y con ello resolver ciertas situaciones inusualmente difíciles de una manera brillante. Con lo cual alcanzan un nivel de comportamiento personal que convence como fundamento de sus decisiones (¿cómo podemos permitirnos aquí no recordar a Ayrton Senna?). Sin embargo, en la mayor parte de las veces y en tanto el uso del cuerpo en el deporte involucra decisiones, los pilotos también son dependientes de las organizaciones. Es en estas decisiones, justamente, en lo que se centran las escuderías. Podríamos decir que las restriccio-

¹⁵ Para una revisión detallada puede consultarse el artículo de Niklas Luhmann (1981).

nes a las que se ven sometidos los pilotos, por mediación de las decisiones de las escuderías, los conducen tanto a una presentación más consciente de sí mismos, como hacia actitudes más conscientes y complejas frente a los otros.

XI

Finalmente, queremos llamar la atención sobre el hecho de que, sólo cuando se puede disociar claramente la individuación personal de la diferenciación societal, es que la capacidad de distinguir se vuelve esperable y exigible para todos. En una primera instancia, podríamos decir que quien no puede distinguir no puede orientarse en el mundo, mucho menos en la sociedad actual. Sin embargo, también podríamos radicalizar el argumento para mostrar que quien no puede distinguir no puede tener ningún mundo y, mucho menos, relacionarse en sociedad alguna.¹⁶

Para pasar eso en claro queremos diferenciar entre el uso de distinciones que todo individuo efectúa para referirse a algo y la fijación de distinciones que toda sociedad realiza para construir sus principales estabilidades semánticas. Respecto a esto ya habíamos dicho que las mismas distinciones que el individuo procesa como diferencias son constituidas por la sociedad como formas. Por lo tanto, para ambas instancias es cierto que las distinciones les permiten procurarse un procesamiento de información propio. Sin embargo, lo sociológicamente interesante es que este modo de construcción del mundo niega rotundamente la representación. Porque, en lugar de representar un mundo independiente, los individuos y la sociedad hacen surgir un mundo como un ámbito de distinciones que son inseparables de su propia estructura.

Hasta ahora hemos intentado mostrar que el deporte de la Fórmula Uno es, antes que cualquier otra cosa, una instancia social de construcción del mundo. Esto puede afirmarse porque es claro que a través de la constitución de un medio de sentido propio ha logrado establecer ciertas regularidades hacia las cuales pueden orientarse una pluralidad de organizaciones e individuos. De entre todas estas regularidades la más importante es la distinción directriz ganar/perder que –junto con otras distinciones tales como las de competencia/intercambio/cooperación y atención/desatención– permite al deporte estructurar su mundo interior.

Ahora bien, en todo este proceso la participación del individuo no es menor o secundaria. Porque como sabemos, principalmente debido a los trabajos de Francisco Varela (2000), el sistema nervioso de los individuos también es un sintetizador de regularidades tan magnífico que cualquier material básico le basta para producir un mundo extraordinario. No obstante, esto es algo que a menudo se obvia u olvida por la escandalosa tesis de Luhmann (1998: 55) respecto a que los individuos no son parte de la sociedad, sino de su entorno.

De cualquier forma, resulta relativamente sencillo constatar que existe un entrelazamiento entre ambos modos de operación. Una manera simple de hacerlo es resaltar que una sociedad que se estructura por medio de distinciones directrices es el correlato de un individuo capaz de trazar esas mismas distinciones. Por lo tanto, el bit de información que se constituye por medio de las operaciones propias de la sociedad –las comunicaciones– implica regularidades –distinciones– que sólo pueden emerger de las actividades cognitivas de los individuos. Aunque, como ha mostrado Luhmann, una vez que son exteriorizadas mediante alguna actividad humana, quedan en manos de la sociedad y obtienen una autonomía respecto de ellos.

¹⁶ Por este motivo el precepto de George Spencer Brown (1972) es: ¡traza una distinción! Pues un universo nace cuando alguien ha trazado una distinción.

Toda vez que esto ocurre, la comunicación se convierte en una forma distintiva de modelación mutua del mundo. De manera que ahora los individuos se relacionan con una imagen que ha sido moldeada por mediación de la participación de otros, es decir, ya no se enfrentan individualmente a la totalidad del mundo, sino que se refieren a éste principalmente por referencia a lo que otros observan y comunican. Con ello, la complejidad indeterminada del mundo, que desborda el grado real de atención de un individuo, puede volverse una complejidad accesible que simplifica el actuar y vivenciar con sentido. Respecto a la Fórmula Uno, lo anterior nos habilita para afirmar que los *boxes*, los túneles de viento o sus centros de investigación y desarrollo se establecen como una suerte de mecanismos de reducción de complejidad que, al mismo tiempo, sirven para la amplificación de las capacidades de aprehensión de los pilotos.

Sin embargo, esto nunca puede significar que las capacidades, de los individuos en general y de los pilotos en particular, sean totalmente dependientes del orden social o que no puedan seguirse afinando de un modo, por así decir, asocial. Incluso, que esto sea así, es algo que puede ejemplificarse muy bien con una observación del ejercicio de los pilotos. Porque, mediante ejercitación, los pilotos desarrollan una increíble capacidad del distinguir que no pasa por las lentísimas etapas de concreción social.

Como sabemos la construcción de aquella complejidad que permite una mayor aprehensión del mundo por parte del individuo requiere de bastante tiempo. Sin embargo, los individuos a menudo no disponen del tiempo suficiente que eso involucra. Por ello, también desarrollan procesos conscientes de reducción de complejidad dedicados a evaluar múltiples posibilidades de manera inmediata y tomar decisiones que les permitan actuar rápidamente de una manera adecuada. Tal es la exigencia que enfrentan los pilotos en un circuito.

Es muy difícil explicar lo que percibe y cómo percibe un piloto de Fórmula Uno durante un circuito de máxima velocidad. Sin embargo, existen algunas descripciones geniales que pueden servir para derivar algunas directrices. Una de estas es la de James Hunt en el circuito de Nürburgring.¹⁷ La utilizaremos para ofrecer una primera aproximación de cómo los pilotos pueden volverse complejos a sí mismos y cómo desarrollan sus propias técnicas de reducción de complejidad en este medio de contingencias salvajes.

James Hunt explicó a Paco Costas que a pesar de haber dado unas 150 vueltas durante su vida profesional sobre el circuito de Nürburgring nunca había logrado conocerlo a la perfección. Sin embargo, esto no parecía constituir un obstáculo para rodar en él. Porque, en lugar de un conocimiento perfecto del circuito, los pilotos desarrollan, lo que podría denominarse una técnica del distinguir. Así, se orientan por señales tales como “un árbol, un poste, el cambio de color del asfalto” (Costas 1976) o cualquier otro tipo de marca distintiva para reconocer el lugar en que se encuentran y para saber qué acción deben realizar a cada momento. Afirma Hunt que, una vez que había realizado el reconocimiento de la marca, él podía saber en qué momento comenzar a frenar, cambiar de velocidad o acelerar al máximo. Realizar estas acciones en el momento incorrecto podía significar la pérdida de segundos valiosos que no se recuperaban en toda la carrera. Por ello, le resultaba importante tener una concentración total desde el inicio de la vuelta y una absoluta serenidad que le permitieran centrarse en los acontecimientos del circuito.

Sin embargo, la conducción no consiste únicamente en seguir marcas distintivas en el entorno, existen muchas otras condiciones de pista que son prácticamente imprevisibles. Como pueden llegar a serlo las condiciones climáticas, el comportamiento del propio vehículo y la

¹⁷ Se trata del reportaje realizado por Paco Costas para el Diario El País (1976).

posición de los demás monoplazas. Las cuales exigen una mayor concentración para reconocer la contingencia de sus signos y responder a cada uno de ellos. Como ha mostrado Varela (1997: 80) para el caso normal de cualquier ser vivo en contacto cognitivo con su entorno, la lógica básica de estas situaciones radica en una red de correlaciones entre la percepción y la acción que surge y es modulada por el cerebro del individuo.

Sin embargo, ni siquiera aquí, el piloto se encuentra ante un mundo en sí, sino tan sólo con un mundo circundante que surge de las distinciones que son producto de su percepción y que juegan un papel preponderante en la redefinición de situaciones a que se enfrenta. Por supuesto, todo esto siempre sucede en un mundo completamente real en el cual el cerebro está obligado a producir un comportamiento que resulte adaptado y adecuado. Pero esto es sólo posible porque la percepción se encuentra en interacción motriz con su entorno y porque el piloto, con cada vuelta sobre el circuito, mejora su cualificación para la próxima ejecución.¹⁸

Otra manera de caer en la cuenta de que la percepción está ocupada minuto a minuto, hasta segundo a segundo, con el aprovisionamiento de distinciones es observando la forma en que los pilotos organizan su capacidad de atención. Hunt afirmaba que después de pasar la parte más peligrosa del circuito, la zona del Carrusel en Nürburgring, comenzaba a ‘descansar’. Entonces tenía tiempo para revisar los indicadores del monoplaza, verificar la presión del aceite o la temperatura del agua. Lo cual, desde luego, no podía hacer durante las sinuosas curvas del famoso ‘infierno verde’. Porque eso podría significar una desatención de otras situaciones con implicaciones fatales.

A pesar de que Hunt no abunda demasiado, también dejaba entrever que a medida que el depósito de gasolina se iba descargando y perdiendo ritmo, debido al peso del auto, tenía que ir cambiando de velocidad para atacar ciertas curvas del circuito. En una situación similar se ven involucrados los pilotos de la actualidad con la degradación de sus neumáticos. Porque, a medida que van acumulando vueltas, obligan al piloto a adaptar su modo de conducción conforme pueda ser capaz de distinguir el estado en el que se encuentran.

Aunque esta impresionante técnica del distinguir llevada a cabo por los pilotos a menudo sea definida por ellos mismos como intuición. Estamos en posición de afirmar que se trata, más bien, de un modo de cognición o autoconciencia que depende simplemente de signos o, como preferimos llamarlos, distinciones. Incluso podríamos describir, con Heinz von Foerster (2003), algunos de los comportamientos de los pilotos en el circuito como una cibernética de orden cero. Porque los pilotos de Fórmula Uno no reflexionan bastante sobre el ‘por qué’ y el ‘cómo’ de lo que hacen: a veces simplemente actúan. Aunque esto sólo es factible porque su increíble capacidad de orientación involucra un ‘adiestramiento de la percepción’ que, por el momento y a decir de Luhmann (1998: 194), aún no es posible exigir a una buena mayoría de nosotros.

EPÍLOGO (O LA FÓRMULA DE NIKLAS LUHMANN)

1. Para que un ser vivo dotado de sistema nervioso central pueda representarse ciertos objetos como exteriores a sí mismo es preciso que antes pueda distinguirlos de todo lo demás. Entonces, resulta plausible comprenderlos como situados en el sentido. Porque el origen de su distinción, la complejidad reducida, sólo puede surgir y ser conservada en el sentido.

¹⁸ Precisamente así define Sloterdijk (2013) al ejercicio: “cualquier operación mediante la cual se obtiene o se mejora la cualificación del que actúa para la siguiente ejecución de la misma operación”.

2. El sentido se hace presente en todo lo que un observador distingue, en todo lo que actualiza o selecciona, con ayuda de una distinción. Mientras que sólo a través de una selección mediada por el sentido pueden los individuos (en plural) constituirse un mundo y convertirse en 'sujetos'. Así es como surge una facticidad recursiva y socialmente asegurada.
3. Todo observador requiere autoorganizarse y producir una estructura adicional como medio para la variación, selección y estabilización de las propiedades o características que atribuye a su entorno y con las cuales logra construir un mundo circundante o una textura propia. En tanto la complejidad creada por esta textura está sujeta a evolución, el medio es condición para la construcción de una complejidad temporalizada.
4. En cualquier textura es posible considerar un número ilimitado de texturas. Porque el mundo puede mostrarse de una manera distinta dependiendo de los sistemas que observan.
5. Un observador nunca se orienta hacia un mundo en sí, sino tan solo con aquel mundo circundante que se construye al introducir distinciones en un espacio que, por sí mismo, no las contiene. Una vez que se orientan hacia una complejidad construida por mediación de la participación de otros, pierde toda referencia a la realidad real y, en su lugar, sólo queda la posibilidad de la auto- y la heterorreferencia.
6. El mundo nunca es un mundo de esencias, religiosa o científicamente, fundamentado. Si algo o alguien exige derecho a existencia debe hacerla pender de una distinción. En la sociedad moderna, las simbologías hacen surgir ontologías. Así hemos perdido toda garantía de certeza y, en su lugar, solo nos queda la posibilidad de confiar en las propias operaciones.
7. En la actualidad, ninguna forma societal puede cimentarse en principios. Aunque pueden ocurrir dos cosas: o ninguna sociedad puede fundamentarse a sí misma o, bien, todas pueden hacerlo de manera circular. Por esto, la sociedad moderna ha tenido que encontrar, en sus propias paradojas y en el intento por resolverlas, la capacidad de ponerse en marcha y seguir hacia adelante.
8. Un aparato o complejo burocrático no dispone de la variedad requerida para controlar por completo o gobernar sobre una textura. Aunque eso no significa que no pueda ayudar en su autoorganización o en su modo de diferenciación interna.
9. En tanto ningún observador puede observarlo todo –o, bien, no todo al mismo tiempo. Un observador que pretenda observarlo todo tendría que ubicarse fuera del mundo y con ello perdería todo tipo de garantía respecto de la existencia de este mundo: su capacidad de distinguir. Por ello no hay totalidades concretas, sólo sistemas con sus respectivos entornos.
10. El cuerpo no es instancia, ni instrumento social. Aunque siempre puede actuar en conformidad con ciertos condicionamientos sociales y no sólo de acuerdo con lo que le sugiere la conciencia.
11. “Los hábitos de pensamiento europeos deberían ponerse a prueba de una manera mucho más radical que simplemente bajo la forma que ha encontrado una expresión muy especial en Frankfurt”. Los sujetos, pensadores y críticos han buscado una posición de observación que se explique a sí misma y a los demás, pero lo que realmente importa es observar al observador. Por ello, antes de cualquier otra cosa, ahora se trata de encontrar un aparato teórico que pueda, sino eliminar, sí al menos soportar la percepción de su propia ceguera, de su propio desconocimiento del mundo.

REFERENCIAS

- Baecker, D. (2011). The Culture Form of Crisis. En: P. Kjaer, G. Teubner, & A. Febbrajo (eds.), *The Financial Crisis in Constitutional Perspective: The Dark Side of Functional Differentiation* (pp. 173–187). Hart.
- Bauman, Z. (1996). Modernidad y ambivalencia. En: J. Beriain (ed.), *Las consecuencias perversas de la modernidad* (pp. 73–119). Anthropos.
- Bourdieu, P. (2015). *La distinción: criterio y bases sociales del gusto*. Taurus.
- Bourdieu, P. (2020). *Curso de sociología general I: conceptos fundamentales*. Siglo veintiuno.
- Diario El País. (1976). *El circuito de Nürburgring, visto por James Hunt*. Consultado el 22/11/2021: https://elpais.com/diario/1976/08/04/deportes/207957606_850215.html
- Elías, N. & Dunning, E. (1992). *Deporte y ocio: en el proceso de la civilización*. FCE.
- Foerster, H. von (1991). *Las semillas de la cibernética*. Gedisa.
- Foerster, H. von (2003). Ethics and Second-Order Cybernetics. En: *Understanding Understanding*. Springer.
- Goffman, E. (2006). *Frame Analysis: los marcos de la experiencia*. CIS.
- Günther, G. (1976). *Beiträge zur Grundlegung einer operationsfähigen Dialektik I*. Felix Meiner.
- Günther, G. (1979). *Beiträge zur Grundlegung einer operationsfähigen Dialektik II*. Felix Meiner.
- Luhmann, N. (1981). Symbiotische Mechanismen. En: *Soziologische Aufklärung 3: Soziales System, Gesellschaft, Organisation* (pp. 228–244). Westdeutscher.
- Luhmann, N. (1990). *Essays on Self-Reference*. Columbia University Press.
- Luhmann, N. (1991). *Sistemas sociales. Lineamientos para una teoría general*. Universidad Iberoamericana, Alianza.
- Luhmann, N. (1996). *La ciencia de la sociedad*. Universidad Iberoamericana, ITESO, Anthropos.
- Luhmann, N. (1998). *Complejidad y modernidad: de la unidad a la diferencia*. Trotta.
- Luhmann, N. (2005). *El arte de la sociedad*. Herder.
- Luhmann, N. (2006). *La sociedad de la sociedad*. Herder.
- Luhmann, N. (2010a). *Organización y decisión*. Herder.
- Luhmann, N. (2010b). *¿Cómo es posible el orden social?* Herder.
- Luhmann, N. (2017). *La economía de la sociedad*. Herder.
- Merleau-Ponty, M. (1994). *Fenomenología de la percepción*. Planeta-Angostini.
- Molina, C. (2012). *Abogados en la orilla: las grandes derrotas de la historia del deporte*. Corner.
- Newey, A. (2019). *Cómo hacer un coche*. Timun Mas.
- Schimank, U. (1988). Die Entwicklung des Sport zum gesellschaftlichen Teilsystem. En: R. Mayntz, B. Rosewitz, R. Stichweh, & U. Schimank (eds.), *Differenzierung und Verselbständigung: zur Entwicklung gesellschaftlicher Teilsystem* (pp. 181–232). Campus.
- Sloterdijk, P. (2013). *Has de cambiar tu vida*. Pre-textos.
- Spencer Brown, G. (1972). *Laws of Form*. The Julian Press.
- Stichweh, R. (1990). Sport – Ausdifferenzierung, Funktion, Code. *Sportwissenschaft* 20(4), 373–389.
- Varela, F. (1997). Percepción y cerebro. En: F. Varela & J.W. Hayward (Eds.), *Un puente para dos miradas: conversaciones con el Dalai Lama sobre las ciencias de la mente* (pp. 73-89). Dolmen.
- Varela, F. (2000). *El fenómeno de la vida*. Dolmen.
- Weber, M. (2014). *Economía y Sociedad*. FCE.

CONTACTO

ederdosa1@gmail.com

Recibido: noviembre 2021

Aceptado: diciembre 2021

MAD | ISSN 0718-0527

Departamento de Antropología | Facultad de Ciencias Sociales | Universidad de Chile

Avenida Capitán Ignacio Carrera Pinto 1045 Ñuñoa 7800284 | Santiago | Chile

+56 2 29787760 | revistamad.uchile@facso.cl | www.revistamad.uchile.cl

Twitter y Facebook: [@RevMadUChile](https://www.facebook.com/RevMadUChile)