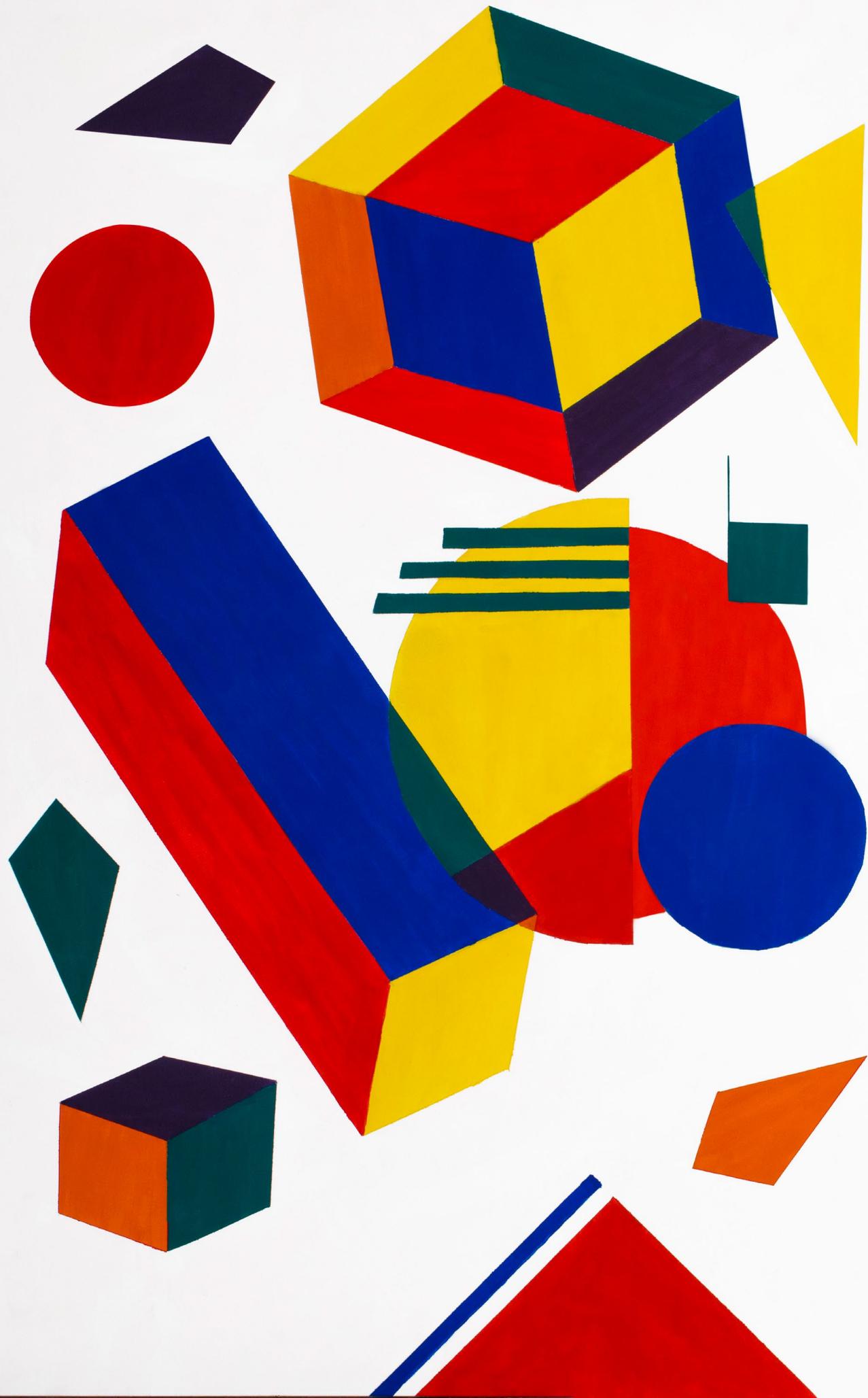


Autor: Juan Pablo Reyes González



Herbert Bayer: paisaje, color, secuencia y recorrido en las esculturas de la Ruta de la Amistad

*Raymundo Fernández Contreras**

La Ruta de la Amistad constituye una gigantesca obra pública de escultura monumental que desde hace 50 años ha permanecido integrada a una importante vía de alta velocidad, conformada por un total de 19 monumentos de concreto dispuestos sobre un tramo de 20 kilómetros de longitud y cuyo cauce discurre a lo largo del Anillo Periférico Sur en la capital del país, desde la exglorieta de San Jerónimo (actual sitio donde se localiza una enorme asta complementada con una colosal bandera que ostenta los colores y los símbolos de nuestra identidad nacional) hasta el canal de Cuemanco en Xochimilco. Este gran conjunto de esculturas monumentales fue construido durante el primer semestre del año 1968 por el Comité Organizador de los Juegos de la XIX Olimpiada -organismo adscrito al gobierno de la Ciudad de México a cuyo cargo estuvo preparar y llevar a buen término todo lo relativo a dicha celebración-, con el propósito de conmemorar y a la vez dejar testimonio histórico del significado que tuvieron aquellos juegos celebrados del 12 al 27 de octubre de dicho año en la vida no solo de México ni de América Latina sino del planeta entero, como un clamor en favor de la paz y la distensión entre los pueblos, cuando la llamada Guerra Fría vivió quizás su etapa de mayor algidez.

La Ruta de la Amistad incluyó la participación de 19 artistas internacionales especializados en el diseño de esculturas de concreto reunidos en la capital mexicana, procedentes

de los cinco continentes, que representaron dentro de dicho certamen a todas las razas humanas y a las más importantes formas de pensamiento, sistemas sociales, ideologías y regímenes políticos vigentes en el mundo durante aquel momento. Fue la sexta de 20 actividades a las que dio lugar la llamada Olimpiada Cultural, evento que organizó la ciudad sede de los juegos emulando lo hecho por los griegos en el pasado cuando, con motivo de los encuentros olímpicos deportivos y como complemento de estos, llevaban a cabo ejercicios y prácticas de índole artística o cultural. De este modo, como antaño, la Olimpiada de México celebró la actividad deportiva realizada al más alto nivel, en paralelo con las manifestaciones artísticas, tecnológicas y culturales de diversos géneros y procedencias que le aportaron al mundo las sociedades de los cinco continentes en aquel momento que, al igual que los juegos, se llevaron a cabo con el más alto nivel de competencia y calidad de ejecución.

Aquella sexta actividad de la Olimpiada Cultural tuvo por nombre el de Reunión Internacional de Escultores, la cual produjo lo que se llamó el Simposio Internacional de Escultores, de donde salió la ya referida Ruta de la Amistad. A ella la complementaron otras tres esculturas monumentales que fueron construidas en forma simultánea a las de la Ruta pero en distinto lugar, creadas por tres importantes artistas que se desempeñaron como invitados

de honor en la Reunión Internacional, las cuales engalanaron tres de los más emblemáticos y significativos escenarios para aquellos juegos: el Palacio de los Deportes, el Estadio Olímpico Universitario y el Estadio Azteca.

El autor de la Ruta de la Amistad fue el prestigioso escultor de origen alemán radicado en México Mathias Goeritz, asesor entonces del Comité Organizador, quien además de concebir el proyecto lo propuso al Comité Organizador Olímpico tomando como referente una propuesta del artista judío también alemán Otto Freundlich, pintor, escultor e ideólogo en favor de la paz quien, atraído por trabajar en proyectos urbanísticos de escultura monumental, vinculó este arte con el uso del automóvil y el dinamismo de la carretera. Valga decir que Freundlich, paradójicamente, murió en 1943 dentro del campo de exterminio de la ciudad polaco-alemana de Magdanek, en plena Segunda Guerra Mundial. Este artista y emblemático personaje reconocido por sus acciones en favor de la paz mundial, tuvo como propósito recurrir a un viejo sistema de carreteras que cruzaron Europa de norte a sur y de oriente a poniente a las que, pasando por diferentes capitales y ciudades importantes en aquel continente, se planteó embellecerlas mediante la colocación de esculturas monumentales con la doble intención de promover un arte de fuerte dinamismo visual vinculado con la velocidad y el uso del automóvil, a la vez que celebrar la paz y rescatar los lazos de amistad entre los países europeos una vez finalizada la Primera Guerra Mundial.

Previo a su arresto y asesinato a los 64 años de edad víctima del fascismo, Freundlich compartió sus anhelos pacifistas con los artistas plásticos de la Federación Internacional de Escultores (FISE) a la que perteneció él junto con Jeanne Kosnick-Kloss, su esposa y reconocida artista plástica también. A los integrantes de dicha federación, incluida la viuda de Freundlich, Goeritz conoció y llegó a tratar de manera más o menos cercana en reuniones de trabajo a las que él asistió, llevadas a cabo por la federación durante la primera mitad de la década de los sesenta en diversos países de Europa, Asia

y los Estados Unidos. Los integrantes de dicho organismo, escultores en su mayoría especialistas en el diseño de enormes piezas a grandes escalas, intentaron en no pocas ocasiones llevar al plano de la realidad el ideal de Freundlich, quien ya para entonces había trascendido al plano de la inmortalidad, extendiéndolo hacia otros ámbitos internacionales fuera del viejo continente, a través de simposios y de encuentros que llevaron a cabo por territorios y escenarios en distintos países donde, estableciendo variadas temáticas de concurso con las que convocaron a participar a artistas de todo el mundo, intentaron concretar aquella gran obra conjunta propuesta por él con la cual, además, se le rindiese homenaje a su memoria.

Pese a sus variados esfuerzos por lograr una Ruta de las Artes, los artistas de la FISE no lograron nunca disponer del necesario y suficiente apoyo tanto político como económico de los diversos gobiernos a los que acudieron para llevar a buen término su ambiciosa propuesta. Y no fue sino hasta los preparativos para la Olimpiada de México -en junio de 1966 y gracias al entusiasta y decidido respaldo que el arquitecto Pedro Ramírez Vázquez, presidente del Comité Organizador, otorgó a aquella asociación- los que le dieron a Goeritz y a ese grupo de escultores de la Federación Internacional la oportunidad única de hacer viable dicho proyecto en nuestro país. Ello explica el por qué de la dominante presencia que los artistas europeos pertenecientes a esa organización tuvieron dentro de la realización de la Ruta de la Amistad.

Para su proyecto, Goeritz estableció, como quedó expresado en las bases de la convocatoria del concurso, que las esculturas se diseñaran para alcanzar un tamaño monumental, construirse a base de concreto, poseer un lenguaje abstracto caracterizado por el uso de formas sencillas a la vez que simples a la vista para ser finalmente pintadas en una rica y variada gama de color. Tales atributos no fueron consecuencia de la improvisación ni de la casualidad, sino producto de las probadas habilidades que, con base en la experiencia de Goeritz como escultor urbano y en su carácter de máximo jura-

do en el concurso, debieron demostrar los artistas para ser invitados a participar. Elemento importante en la condición estética de la obra fue la relación espacio-tiempo que determinó el trinomio sobre el que se hubo de trabajar: autopista-vehículos en movimiento-esculturas. De manera que es a partir de dicho dinamismo que encontró sentido el proyecto de Goeritz para la Ruta de la Amistad: crear una propuesta artística integrada de manera colectiva a una vía de alta velocidad para ser observada por espectadores desplazándose dentro de automóviles en movimiento. En síntesis, un espectacular proyecto que vinculó las conmovedoras cualidades estéticas de una gigantesca obra de escultura urbana monumental con el uso del automóvil y el efecto de movimiento que le generó una carretera moderna y funcional. La combinación de estas tres variables (autopista-vehículos-esculturas), sumado el evento que la generó, la Olimpiada Cultural, y el interés de Goeritz por promover un urbanismo planificado artísticamente hicieron de dicha propuesta, desde su creación 50 años atrás y hasta el día de hoy, una obra dotada de una probada e innegable unicidad, esto es, única en el mundo.

En tanto autor de tal iniciativa, Goeritz no solo determinó las características de los aspectos formales y compositivos que debieron mostrar los monumentos sino que, además, dio curso a la parte organizativa de la obra de conjunto, eligiendo incluso de manera autónoma y prácticamente individual a los artistas invitados. Pese a todo, para resolver el emplazamiento de las esculturas y la secuencia de recorrido del proyecto en todo su desarrollo, lo mismo que la forma como serían apreciadas las obras respecto de sus entornos y características de sus escenarios y remates visuales, decidió apoyarse en Herbert Bayer, artista prominente de la Bauhaus y uno de los invitados más destacados y reconocidos a la Reunión Internacional de Escultores.

Herbert Bayer, que además de escultor fue arquitecto, fotógrafo y diseñador gráfico, vino a México para trabajar en el proyecto escultórico trayendo consigo el mérito y la responsabilidad de representar a todos los artistas que estarían presentes en el

proyecto olímpico. Meses antes de su llegada, el 6 de septiembre de 1967 le respondió al Comité Organizador y al propio Goeritz aceptando semejante distinción aclarando que, para desempeñar su labor, le era prioritario conocer los modelos en maqueta de los proyectos que integrarían la obra de conjunto, a efecto de valorar sus características en cuanto a altura, forma y contenido de representación de modo que, al conjuntarlos con las condiciones del escenario físico asignado a cada monumento, estas resultaran las más favorables para cada uno de los modelos propuestos.

No fue sino hasta febrero de 1968, a lo largo de dos semanas, que Bayer trabajó con Goeritz en los pormenores del proyecto. Para ello, debieron partir de una primera propuesta elaborada por Goeritz la cual, pese a que se indicaba en ella de manera concreta la colocación de las esculturas a lo largo del trayecto, resultaba a juicio del propio Bayer carente de un plan que no solo le diera sentido a su recorrido sino que lo hiciera ver congruente con el acomodo de las esculturas, por considerar que a estas se les ubicaba en posiciones un tanto arbitrarias, e incluso, en determinados casos, poco armoniosas para el buen lucimiento de algunas de las piezas dadas sus peculiares características, lo que por ende afectaba a la totalidad del conjunto.

Como alternativa a la propuesta de Goeritz, Bayer diseñó un plan que modificó de manera radical aquel planteamiento inicial de su colega y amigo. Estudió uno a uno los sitios disponibles donde colocar las esculturas y las reordenó según las propiedades de cada una de las piezas combinándolas con los atributos visuales de sus respectivos emplazamientos. Congenió, de acuerdo con el trayecto de recorrido, la altura de las esculturas ordenándolas según fuesen los atributos de sus lenguajes formales y distribuyó los monumentos alternando sus países de representación y sus procedencias geográficas e ideológicas. A sus distintivos en cuanto tamaño, color y morfología de las esculturas, ponderó jerarquías, antecedentes e importancia de quienes fueron sus autores, lo mismo que regímenes de procedencia y cualidades de los escenarios

físicos, en términos de vegetación, topografía, paisaje circundante y remates visuales.

Con ello, Bayer logró imprimirle a la Ruta de la Amistad un nuevo concepto de recorrido fincado en una disposición más racional y congruente, otorgándole una lógica tanto de inicio como de finalización, que atendió a condiciones y características de las esculturas no ponderadas hasta ese momento por Goeritz. Los cambios elaborados por Bayer, que son finalmente los que le dieron a la obra los atributos con los que se le conoció a nivel mundial, le reportaron los siguientes beneficios.

Se logró una Ruta de la Amistad concebida para que los espectadores la recorrieran no solo en un sentido de circulación -de norte a sur, como en un principio la propuso Goeritz- sino en doble sentido, de norte a sur y de sur a norte, con un centro que estaría ubicado en el conjunto de la Villa Olímpica y con sus puntos de inicio y de terminación, alternativamente según fuese el recorrido, ubicados en la glorieta de San Jerónimo y en el canal de remo y canotaje de Cuemanco, en Xochimilco. Ello significó que viajar por la Ruta de la Amistad implicaría, a partir de ahora, hacerlo no con un solo inicio y un solo final sino con dos comienzos y dos culminaciones, según fuese la manera como circularan los vehículos a lo largo de ella.

Además, el proyecto de Bayer ganó no uno sino dos sitios especiales dentro de la Ruta de la Amistad que se sumaron ahora al otro sitio especial ubicado en el emplazamiento de la Villa Olímpica, uno en cada extremo, asignados en este caso a las dos únicas mujeres en el certamen, ambas mexicanas, Ángela Gurría y Helen Escobedo, de modo que una y otra abrieron o cerraron el recorrido de la Ruta por ambas puntas, según se correspondieron con la dirección de los desplazamientos (de norte a sur o viceversa). El centro del trayecto, ubicado justo en el lugar donde se construyó la Villa Olímpica, se le otorgó al belga Jacques Moeschal, ocupando la plaza central, reconociéndolo como el artista cuyos ideales para construir aquella vieja Ruta de las Artes en Europa según el sueño de Freundlich, lo hicieron

ser el escultor no solo más afamado de todos los presentes en la Ruta de la Amistad, sino uno de los más entusiastas y emblemáticos.

Consecuencia de todo este nuevo cambio, a las obras se les localizó ahora a ambos lados del Anillo Periférico y no en solo uno, como originalmente Goeritz lo pensó, colocándolas del lado derecho de los observadores tanto en uno como en otro sentido de la autopista, ganándose con esto una mejor apreciación de las esculturas de parte de quienes circularían por los carriles tanto centrales como laterales de la autopista, evitándose los cruzamientos visuales que de otra forma se producirían, como fue el caso de la propuesta de Goeritz, esto es, circulando los autos en un sentido y mirando a las esculturas del otro lado del Anillo Periférico, atravesando las miradas de uno hacia el otro extremo del Periférico, cruzando por todo lo ancho de la autopista. Incluso, el sitio escogido por el propio Bayer para levantar su escultura fue también interesante. Aprovechando su lugar de privilegio que le dio el hecho de haber sido parte de la organización, el artista escogió para su obra un sitio favorecido dentro del trayecto por estar próximo al monumental Estadio Azteca, al que utilizó Bayer como telón de fondo para rematar en el horizonte su modelo escultórico.

De los dos sitios de honor fuera de la Ruta de la Amistad, que desde la propuesta de Goeritz quedaron incluidos como parte de los resultados de la Reunión Internacional de Escultores (es decir, los monumentos que engalanarían los escenarios olímpicos del Palacio de los Deportes y del Estadio Azteca), se les sumó ahora, con la contrapropuesta de Bayer, otro igualmente emblemático, el Estadio Olímpico Universitario, que se le concedió al maestro Germán Cueto, reconociéndole su papel como introductor del tema abstracto en la escultura contemporánea de nuestro país. Esta nueva instalación permitió que el sitio especial que en un inicio le había dado Goeritz a Cueto abriendo el recorrido de la Ruta de la Amistad por el lado de la glorieta de San Jerónimo, quedara liberado y que dicho lugar de honor se trasladara a la avenida de los Insurgentes, frente a la fachada principal del Estadio.

Aunque el nuevo emplazamiento le significó al escultor la libertad de decidir el material para su obra -que en este caso cambió del concreto al bronce-, le obligó a imaginar un nuevo tema distinto al que fue común a los monumentos de la Ruta de la Amistad, afín al destino deportivo para el que se utilizaría dicho escenario. De este modo Cueto, en su inspiración, representó la figura de un atleta corriendo en plena competencia de Atletismo. La fecha de su designación como invitado de honor a la Reunión Internacional de Escultores fue el 19 de enero de 1968.

Con el traslado de la obra de Cueto al Estadio Olímpico Universitario y la de Calder al Estadio Azteca, el monumento a ubicar en el emplazamiento del Palacio de los Deportes permaneció vacante, pese a ser el más significativo de los tres por haberse mantenido, desde eventos olímpicos celebrados en justas anteriores como la de Tokio o la de Roma, en el género de instalación deportiva más enfáticamente asociado al edificio símbolo de la Olimpiada. No fue sino hasta inicios de abril de 1968 que el lugar para el tercer invitado de honor a la Reunión Internacional de Escultores finalmente lo ocupó Mathias Goeritz.

De este modo valga decir que, en el proyecto final para la Ruta de la Amistad, los únicos dos artistas que conservaron dentro de la propuesta de Bayer el lugar que Goeritz les asignó en su planteamiento de origen fueron el norteamericano Alexander Calder, a quien desde principios de 1968 el Comité Organizador le ofreció la plaza principal de acceso al Estadio Azteca y el belga Jacques Moeschal, a quien se le asignó la explanada central de la Villa Olímpica, llamada en ese momento Plaza de la Concordia a propuesta de Friederich Czagan, que estuvo entonces al frente de la Federación Internacional de Escultores con sede en Viena, antecedente inmediato de la Reunión Internacional de Escultores.

Para finalizar la presente conferencia, permítaseme decir que si bien ambos, Goeritz y Bayer, trabajaron al alimón en la solución final del proyecto escultórico para la Ruta de la Amistad, debe reconocérsele al segundo haber sido quien le dio congruencia y unidad de concepto a la obra en su

recorrido logrando que, dándole a las piezas sobre la gran vía su más adecuado acomodo, se lograran las cualidades más óptimas para observar los monumentos.

La participación de Herbert Bayer en la Ruta de la Amistad testimonia la significativa aportación que la Bauhaus, a través del artista, le imprimió a esta obra, transformando un proyecto que, siendo de inicio creativo y altamente valioso y significativo por haber salido de la autoría de un escultor experimentado y reconocido como lo fue Mathias Goeritz, con Bayer logró tener su máxima dosis de congruencia y de significado. La experiencia de Bayer como artista ligado a tan afamada escuela, derivado de sus conocimientos aprendidos como alumno y de sus habilidades desarrolladas después como docente de la propia escuela, aparte de su larga y diversa experiencia profesional, fue lo que le permitió a Goeritz y a quienes trabajaron con él en la Reunión Internacional de Escultores lograr el éxito de tan universal obra escultórica a nivel mundial. Valga agregar por último que Bayer, luego de su desempeño como planificador de la Ruta de la Amistad durante el mes de febrero de 1968, regresó a México en abril de ese año a dirigir la construcción de su propia escultura, misma que concluyó en un tiempo sumamente breve, al tratarse de una pieza precolada a base de concreto de muy fácil estructura y manufactura, sin duda la más sencilla y económica de todas las que conformaron este proyecto.

Finalmente, y pese a lo que significó para la Ruta de la Amistad la trascendental aportación de Bayer, no se observa en las declaraciones de Goeritz reconocimiento alguno para él por su trabajo ni por sus determinantes acciones en las decisiones finales del proyecto. Cuando Goeritz en alguna ocasión se refirió a quienes colaboraron con él en los trabajos preparatorios de la Ruta de la Amistad, entre ellos Bayer, lo hizo mencionándolos como “aquel equipo de especialistas que incluyó la participación de arquitectos, urbanistas, críticos de arte y artistas plásticos”. No proporcionó nunca nombres y, menos aún, aportaciones personales. Sirva esto para reconocerle a Bayer su significativa aportación dentro de lo que fue este gran proyecto.



Imagen 09



Imagen 10



Atribución-NoComercial-SinDerivadas
Permite a otros solo descargar la obra y compartirla con otros siempre y cuando se otorgue el crédito del autor correspondiente y de la publicación; no se permite cambiarlo de forma alguna ni usarlo comercialmente.

Listado de fotografías y procedencia:

01. El Anillo Periférico en 1999, foto Raymundo Fernández.
02. El Anillo Periférico en 1968, foto Archivo Pedro Ramírez Vázquez.
03. El Ancla, Willi Gutman, esultura de Suiza, foto Archivo Pedro Ramírez Vázquez.
04. Sol bípodo, Pierre Székely, escultura de Francia-Hungría, foto Archivo Pedro Ramírez Vázquez.
05. Plano 1 de la Ruta de la Amistad, foto Raymundo Fernández.
06. Plano 2 de la Ruta de la Amistad, foto Raymundo Fernández.
07. Mapa de la Ruta de la Amistad, foto Archivo Patronato Ruta de la Amistad.
08. Herbert Bayer, foto Archivo Pedro Ramírez Vázquez.
09. Homenaje a México, Joseph María Subirachs, foto Raymundo Fernández.
10. Clement Meadmore, foto Jessica Sánchez Patronato Ruta de la Amistad.

*Raymundo Fernández Contreras

Arquitecto (1984); maestro en Historia del Arte (2006) y doctor en Arquitectura (2011), UNAM con mención honorífica. Antigüedad ininterrumpida en la FES Acatlán de la UNAM trabajando como Secretario Académico en el Programa de Investigación y como profesor de carrera de tiempo completo realizando labores de docencia y de investigación dentro de la unidad de investigación multidisciplinaria desde 1987 a la fecha (PRIDE Nivel C).

En el campo de la investigación su especialidad es en la historia de la arquitectura durante la época contemporánea (siglo XX y XXI) y en el campo de la docencia es en la historia del arte mexicano. En la UNAM se he desempeñado como integrante de comisiones dictaminadoras dentro y fuera de la FES Acatlán, así mismo como consejero técnico representante de la carrera de arquitectura y durante los últimos 4 años como jurado de los premios Universidad Nacional y distinción a Jóvenes Académicos.

En 2012 fue invitado como curador por el museo de Arte Moderno para la exposición dedicada a la Ruta de la Amistad. A partir de 2018 es asesor invitado por el Gobierno de la Ciudad de México para los asuntos de la Ruta de la Amistad declarada como patrimonio artístico y cultural tangible de la Ciudad de México. Entre sus más recientes publicaciones está la ponencia “Estética del urbanismo emocional: el espacio de la Ruta de la Amistad en la Olimpiada Cultural México 68”, publicada en el año 2018 en el dossier “ni perdón, ni olvido: 68” de la revista digital reflexiones marginales, saberes de frontera, de la Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM, con ISSN 2007-8501; y un capítulo dedicado a la Ruta de la Amistad en el libro “La ciudad de México a través de los siglos”, publicado en noviembre de 2018 por el Instituto de Investigaciones Estéticas de la UNAM bajo la coordinación de Jorge Alberto Manrique con ISBN 978-607-30-1258-4.