

## REFORMA SIGLO XXI

# La ruta escultórica del acero y del cemento: Un sendero de arte, cultura e identidad

■ ■ Luis Enrique Pérez Castro\*

Es indudable que, cuando se habla de la ciudad de Monterrey, inmediatamente venga a la memoria un factor que ha sido de suma importancia para la entidad: la industrialización. A mediados del siglo XX esta faceta de la economía local alcanzó la cúspide de su desarrollo, pensándose, a partir de entonces, en “el auge de su industria” en diferentes escenarios.<sup>1</sup> Precisamente algunos de los frentes desde los cuales la industrialización tuvo su posición fueron en la producción de diversas materias primas y artículos de la construcción. Cerveza, vidrio, acero y cemento se convirtieron pronto en los pilares de la economía manufacturera de la localidad, pasando a ser más que simples componentes de la economía.

Pero dos de ellos en especial, el acero y el cemento, también forman los cimientos de la ciudad, al ser indispensables para construcción de edificios públicos y privados, plazas, comercios, esculturas, escuelas..., en fin, una amplia gama de espacios de convivencia diaria. Estos materiales de construcción “de nueva producción [...] devinieron en una concepción de una ciudad moderna, delineando un nuevo perfil para la sociedad”.<sup>2</sup> Efectivamente, Monterrey dejó de ser la misma ciudad después de que la industria del acero y del cemento irrumpió en la otrora campirana y reducida capital de Nuevo León. Las actividades fabriles se convirtieron en parte de la vida diaria de los regiomontanos y de las personas que poco a poco se integraron a la sociedad industrial.

Los silbatos de las empresas sustituyeron a las campanas de la iglesia en la distribución del tiempo y la vida diaria; algo similar ocurrió con los espacios de trabajo, ya que los campos de cultivo cedieron su lugar a los talleres y fábricas de la capital. Por ejemplo, la Compañía de Fierro y Acero Monterrey S.A., fundada en 1900 y primera siderúrgica de América Latina, “fue la fábrica más importante de la ciudad desde el punto de vista industrial, urbanístico, simbólico y cultural [...] que contribuyó a formar una parte de la identidad cultural de Monterrey”.<sup>3</sup> La historia de la ciudad, incluso de México, no sería la misma sin esta empresa, que fue hogar de tantos obreros por largo tiempo, y fue tal su arraigo en la ciudad al grado de transformarse en un “símbolo de Nuevo León plasmado en su escudo”.<sup>4</sup>

Relevancia similar ha tenido la producción de cemento en el ámbito local. Tras cerca de 110 años de tradición, las empresas de este ramo han alcanzado inusitados destinos convirtiendo a México en el tercer productor mundial de cemento. Su expansión ha dado a conocer el nombre de la ciudad en los lugares más alejados, dejando con ello la marca industriosa de Monterrey en el planeta.<sup>5</sup> Así, “como determinantes [de la modernidad] se encuentra el marco cultural en que se ubica; y como modificantes, los materiales industriales y la tecnología que de ellos deriva”.<sup>6</sup> Es decir, la trascendencia del acero y del cemento cambió por completo a la ciudad y a quienes la habitan.

La industria regiomontana es inherente a la ciudad, ha marcado pautas de convivencia social, formado parte de la vida de cientos de personas para las cuales representa toda una identidad. Y aunque en el siglo XXI las actividades comerciales, turísticas y de servicios son predominantes, no por ello se ha olvidado la industria de Monterrey. Pasó de los libros de historia

\*Licenciado en Historia y Estudios de Humanidades, y maestro en Ciencia Política por la Universidad Autónoma de Nuevo León. Es doctorando en Filosofía con acentuación en Estudios de la Cultura por la Facultad de Filosofía y Letras. Mención Honorífica Premio Museo de Historia Mexicana categoría investigación (2018) y socio de número en la SNHG.

1 Para ampliar más sobre el tema del desarrollo industrial de la ciudad véase: Vizcaya, I. (2006). *Los orígenes de la industrialización de Monterrey*. Monterrey, N.L.: Fondo Editorial de Nuevo León/ITESM; y Rojas Sandoval, J. (1997). *Fábricas pioneras de la industria en Nuevo León*. Monterrey, N.L.: Universidad Autónoma de Nuevo León.

2 Flores Salazar, A. V. “Modernidad e industrialización en Monterrey”. *CienciaUANL*. año 18, no. 72, marzo-abril 2015, p. 35.

3 Castillo Olivares, J. J. “El cierre de Fundidora”. *Atisbo*. Año 1, No 2, mayo-junio 2006, p. 9.

4 *Ibid.*, p. 15.

5 “Nuestra historia”. *Cemex*. Disponible en: < <http://www.cemex.com/ES/AcercaCemex/Historia.aspx>>.

6 Flores Salazar, A. V., *Op cit.*, p. 36.



a formar parte del paisaje artístico mediante obras escultóricas en un homenaje a toda esa tradición en la Ruta Escultórica del Acero y del Cemento.

Se trata de “diferentes manifestaciones escultóricas de artistas de todo el mundo realizadas especialmente para Nuevo León. Son 7 kilómetros a lo largo del Río Santa Catarina”.<sup>7</sup> Durante la administración del gobernador José Natividad González Parás (2003-2009) se gestó este proyecto con el fin de embellecer e integrar urbanísticamente a la ciudad de Monterrey y sus alrededores, permitiendo la interacción con la actividad artística; además se contaría entre el patrimonio cultural de la localidad, haciendo especial referencia a los dos elementos que hicieron crecer a la ciudad: el acero y el cemento.<sup>8</sup>

Esta ruta de esculturas permite contener en su estructura características irrepetibles en otras secuencias, por ejemplo, el hecho de que se ilustre la identidad industrial de la ciudad a través de la obra de diversos artistas de renombre mundial como Ahmed Nawar, Albert Paley, Oscar Niemeyer, entre otros. La gestión de la Ruta corrió a cargo de la Agencia

para la Planeación del Desarrollo Urbano de Nuevo León y de la Dirección de Vinculación Internacional, siendo el artista chihuahuense Sebastián (Enrique Carbajal) quien coordinó la cuestión plástica de las obras. Un comité de doce integrantes de diferentes instituciones seleccionó las piezas que conformarían la Ruta, tras una ardua competición entre varios artistas internacionales.

Dicho comité, junto con las autoridades del estado, planteó como idea inicial que estuviera lista para el Fórum Universal de las Culturas Monterrey 2007, sin embargo, ante la complejidad del proyecto se concluyó hasta septiembre de 2009. Pero las aproximaciones anteriores no deben de sorprender. Las dimensiones monumentales de las piezas, lo complicado de sus estructuras y el uso de los materiales, fueron factores que retrasaron la inauguración del sendero artístico. Ello, sin embargo, no le resta ningún valor cultural cuando se considera el legado que se deja a la comunidad neolonesa en sus diferentes expresiones, del que sería parte del Parque Lineal Santa Catarina.<sup>9</sup>

Precisamente el propósito de la escultura urbana es “embellecer de forma artística a diversos entornos urbanos con un mensaje reflexivo a la

7 “Ruta escultórica del Acero y del Cemento”. *Turismo Nuevo León*. No 11, julio 2009, p. 21.

8 Castañeda, J. “Crearán ruta de esculturas”. *El Norte*. Sección *Vida*, 3 de febrero de 2007, p. 1; y “La ruta escultórica: acero y cemento en Monterrey”. *Cultura Colectiva*. Publicado el 1 de noviembre de 2012. Disponible en: <<http://culturacolectiva.com/la-ruta-escultorica-acero-y-cemento-en-monterrey/>>.

9 Pérez Pozos, V. “Ruta del Acero y del Cemento. Identidad cultural que revela un sentido de pertenencia”. *Rizoma. Revista de cultura urbana*. No 5, julio-septiembre 2007, pp. 44-45.

sociedad”,<sup>10</sup> mismo que fue logrado en el corredor del Río Santa Catarina con este conjunto de siete piezas plásticas, cada una a su modo. Realzan las deficiencias y las virtudes del ser humano como sociedad; llevan a cabo un contraste entre el ámbito urbano de Monterrey y la influencia de la naturaleza en cada artista; armonizan el saturado ambiente vehicular con la rigidez proporcionada por el acero; el ruido propio de las vialidades regias disminuye cuando se encuentran frente a la inspiración de las obras; delinean el camino desértico del río con la abundancia de los sentimientos que de ellas emanan. No pueden apreciarse igual cuando son aisladas, tienen que permanecer unidas.

Su simbolismo es impresionante. Aparte de enaltecer los orígenes fabriles de la “Sultana del Norte” mediante obras forjadas con cuerpo de acero y bases de cemento, la ruta se convierte en una ocasión sin precedentes para acercar el arte a la sociedad de Monterrey y viceversa. Es cierto que su localización puede resultar inconveniente en algunos sectores, pero su mera existencia reduce la marginación en su acceso a la plástica internacional, dando la oportunidad de ser admirada, analizada o ser objeto de apropiación sentimental por parte del espectador. La ruta ya forma parte de la cultura urbana; afortunadamente para la ciudad la cultura no se limitará al imaginario casi extinto de las fábricas humeantes, porque el arte monumental de Mathias Goertiz, Bruce Beasley, Josep María Sirvent y del regiomontano Jorge Elizondo pertenece a la ciudad y, sobretudo, a sus habitantes.

Esta ruta también permite a los espectadores “admirar esculturas de diferentes tendencias, para interiorizar la variedad cultural” y con ello “lograr [la] diversidad de valores” como la tolerancia, el respeto y la empatía. De hecho, sólo se está reforzando una misión que comenzó años atrás con piezas como *La Puerta de Monterrey* (Sebastián, 1985), *Akra* (Manuel Felguérez, 1982), *El Surgimiento* (Rafael Calzada, 1980), *La Flama de la Solidaridad* (Nierman, 1982), *Alfa Industrias* (Manuel Felguérez, 1985), *Los Lirios* (Sebastián, 1980), *El Homenaje al Sol* (Tamayo, 1978) y *El Faro del Comercio* (Barragán, 1984).<sup>11</sup>

La Ruta Escultórica del Acero y del Cemento puso a prueba las habilidades plásticas de los artistas seleccionados para utilizar estos materiales en sus obras, generando un desafío para algunos de ellos. Las características de las piezas definieron el tiempo que tomó concluir las —cerca de dos años—, pero el arte no tiene la noción mecánica del tiempo: nace, crece y madura cuando tiene que hacerlo, justo como las fases del ser humano. Así, valió la pena esa espera; en agosto de 2009 se realizaron los trabajos finales para cada obra cuando ya estaban dispuestas en sus lugares definitivos. Un mes después había finalizado una aventura para dar paso a la siguiente.

Previo al evento oficial se llevó a cabo el “Coloquio sobre Escultura Urbana y Espacio Público” en el que algunos de los artistas, además del entonces presidente del Consejo para la Cultura y las Artes de Nuevo León, Romeo Flores Caballero, debatieron sobre varios puntos temáticos, pero destacando la responsabilidad social del arte y de sus autores, del papel de las instancias gubernamentales en la promoción de las artes, así como de los retos enfrentados durante el proceso creativo.<sup>12</sup>

Por su parte, el gobernador González Parás había antes señalado la trascendencia de la obra, la singularidad de las piezas y la relevancia de los artistas que participaron en ella. Enfatizó también que las esculturas que componen la ruta “son nuestras, son patrimonio de las familias [...] y también estímulo para que la sensibilidad de los ciudadanos vaya progresando hacia esos espacios tan extraordinarios de la estética, del arte y la cultura”.<sup>13</sup> Con ello Monterrey completa un ciclo, permitiendo la entrada a nuevos gigantes de acero, muy diferentes a los antiguos hornos de la Fundidora y los molinos de roca caliza y arcilla. El acero y el cemento están de regreso, pero ahora en forma de esculturas.

<sup>10</sup> *Ibid.*, p. 42.

<sup>11</sup> *Ibid.*, p. 43; Cfr. Cepeda, M. “Esculturas en el Río...”. *Vida Bohemia*. Publicado el 27 de febrero de 2013. Disponible en: <<http://vidabohemia.tumblr.com/page/4>>.

<sup>12</sup> Zambrano, L. “Defiende Nati Ruta Escultórica”. *El Norte*. Sección *Arte*, 19 de septiembre de 2009, p. 1.

<sup>13</sup> Mercado Morales, E. “Ruta escultórica del acero: ¿ventana cultural o puerta al cosmopolitismo?”. *Academia*. Disponible en: <[http://www.academia.edu/6596393/Ruta\\_escultorica\\_del\\_acero\\_ensayo](http://www.academia.edu/6596393/Ruta_escultorica_del_acero_ensayo)>.



"Destino", de Bruce Beasley. Fuente: Conarte.



"Mirada", de Josep María Sirvent



"Desafío", de Ahmed Nawar



“Luna”, de Oscar Niemeyer. Fuente: “La abandonada ruta escultórica”.



“La Nube”, de Jorge Elizondo



“Evanescence”, de Albert Paley



"Torsión", de Julio Le Parc