

Francesc Torres. Aeronàutica [vol] Interior. Museu Nacional d'Art de Catalunya

Sala Oval. Entre el 18 de juny i el 12 de setembre del 2021

[Lluís Alabern](#)

14/12/2021

Abstract

Dificultats i desventures tècniques en el procés de muntatge d'*Aeronàutica [vol] Interior*, una instal·lació de l'artista Francesc Torres a la Sala Oval del Museu Nacional d'Art de Catalunya. Desmuntar dues rèpliques dels avions Tupolev SB-2 “Katiuska” i el caça Polikarpov I-16 “Mosca”; traslladar-los des de l'hangar on es van construir el Centre Històric d'Aviació de la Sénia fins a Barcelona. Introduir-los a l'interior del Museu Nacional. Penjar el més gran, el bombarder Tupolev, de la cúpula de Sala Oval. És lícit un projecte tècnicament ambiciós, que frega el que és inversemblant?









L'estirp de museògrafs a què pertanyo saltem de la taula de reunions al camp de batalla amb facilitat. Els meus mestres em van ensenyar a planificar, esbossar, discutir disposicions, dissenyar espais en la fredor del paper o la pantalla de l'ordinador, però també a confrontar totes les decisions sobre el terreny, enfangant-me fins al coll. M'han inspirat tècnics que volen saber de tot: En quin sentit gira un cargol? A quina distància del terra queda la mirada de l'espectador mitjà? Com es refrigera un motor? Quines pintures industrials tenen matèries orgàniques en la composició? Com es falca un mur? Són tècnics que volen tenir el cos cansat després d'un muntatge, les mans brutes, les eines desgastades. Per situar una obra d'art a l'espai, necessiten saber la biografia de l'artista, conèixer-ne les tècniques, estudiar els relats museològics, desplegar els contextos històrics i les realitats socials conjunturals... Però també les pautes d'il·luminació de les obres, el tipus d'aliatge metàl·lic dels suports, els gustos estètics dels equips directius, l'opinió que mereix el projecte als departaments d'educació... Són tècnics l'optimisme holístic dels quals acaba imprimint personalitat als muntatges museogràfics en què participen.

—Falten set centímetres?! —crida el coordinador.

Fa mesos que preparem l'entrada de dues reproduccions d'avions de la Guerra Civil a la Sala Oval del Museu Nacional, i ara ens falten set centímetres perquè el cos central del Polikarpov I-16 “Mosca” entri per l'últim dels buits previstos. Els equips tècnics del museu han desmuntat quatre de les portes d'accés, han desmantellat parets i sostres de Pladur®, s'han creat protocols específics perquè aquestes molèsties convisquin amb el manteniment del museu obert al públic, i ara, falten set centímetres?! En Santi, coordinador del transport i manipulació dels avions (tècnic de l'empresa SIT, un dels millors *art-handlers* de la Península, bregat en mil batalles, immune al desànim), baixa d'un dels toros hidràulics que ens ha permès elevar i rotar el cos central del Polikarpov per entrar-lo en diagonal per l'última de les portes. Hi ha nervis. Una desena de tècnics, fins ara treballant a l'uníson, perden les maneres i l'harmonia, i comencen a opinar sobre les possibles solucions. Un dels apotegmies de qualsevol manipulació d'objectes patrimonials és que hi ha un moment per a la digressió i un moment per a l'acció, però que mai no s'han de barrejar. Quan s'executa un moviment, no es discuteix sobre com executar-lo. Santi ens resitua al voltant del fusellatge, està convençut que una “empenta” amable ens permetrà superar l'escull d'aquests centímetres. Tenim el fusellatge penjat de dos toros, lleugerament rotat en diagonal intentant aprofitar el buit eixamplat a l'última de les portes. A la de tres, pressionem el cos central del Polikarpov. Passem. Ho hem aconseguit. Aplaudim; ja tenim dins de la Sala Oval tots els fragments amb què podem muntar els dos avions.

Aeronàutica [vol] Interior és una instal·lació de l'artista Francesc Torres que pretén explorar l'impacte que va suposar incorporar la guerra aèria a la modernitat, i també l'actualització ètica del concepte de sacrifici a l'era del *pensiero debole*. L'origen del projecte es remunta a una visita que va dur a terme uns dos anys abans, al Centre Històric d'Aviació de la Sénia, i al Camp d'Aviació confrontant. Aquest darrer va ser construït pel Govern de la II República a l'inici de la Guerra Civil. Però, dos anys després, va ser ocupat per les forces del bàndol nacional i utilitzat com a camp base per a moltes de les més cruentes conteses del conflicte bèl·lic. En la visita al Centre Històric, dirigit per José Ramón Bellaubí, en Francesc va quedar captivat per dues rèpliques a escala real del famós bombarder Tupolev SB-2 “Katiuska” i el caça Polikarpov I-16 “Mosca”, tots dos, avions d'origen soviètic que van tenir una presència rellevant a la Guerra Civil espanyola. Seduït l'equip directiu i tècnic del Museu Nacional en una visita guiada posterior per l'artista, en Francesc va rebre l'encàrrec d'articular una instal·lació que ens permetés rescatar tots dos avions a noves generacions que han oblidat o mai no van conèixer els secrets d'una guerra ja molt llunyana. Francesc Torres va pensar a situar el bombarder (d'unes tres tones de pes i unes mides màximes de 22 x 14 metres) penjat de la cúpula de la Sala Oval caient en picat, a punt d'estavellar-se, suspès a pocs centímetres del terra. La silueta del Tupolev dialogaria amb una reproducció a gran escala d'una pintura gòtica del martiri de sant Pere, del mestre Pere Serra (segle XIV), que el Museu Nacional exhibeix a les sales de la Col·lecció Permanent. La instal·lació es completaria amb la reproducció a escala 1:1 del Polikarpov, unes ampliacions de fotografies aconseguides entre habitants de la Sénia, un vídeo, alguns elements trets del Camp d'Aviació (bidons de benzina d'època, tres oliveres arrencades...) i una banda sonora que barrejaria sons ambientals de la Sénia amb el motor dels bombarders o la guitarra elèctrica de Jimmy Hendrix. Tots aquests elements, conjuntats i exalçats per la feina de disseny de l'equip Lluís Pera/Lali Almonacid.

El projecte suposava un esforç tècnic i logístic excepcional que posava en perill les capacitats museogràfiques dels equips del museu. Però també llançava un missatge optimista al sector cultural després de la parada forçada pel nefast any de pandèmia. Els museus podien tornar a esbossar activitat, i ser ambiciosos en els seus plantejaments. El 95% del pressupost estava destinat a les empreses culturals (més d'una dotzena) que ens ajudarien a desenvolupar la instal·lació de Francesc Torres. El museu es deixava seduir de nou per un artista que ja havia demostrat amb escreix la seva vàlua en el domini escènic. “Un muntatge museogràfic és un dispositiu de contradicció, un espai bèl·lic”, havia sentit dir a Francesc Torres durant el muntatge de *La Capsa Entròpica* (Museu Nacional d'Art de Catalunya, 2017). De vegades, cal demanar el que és impossible, si em permeten parafrasejar el lema que Guy Debord va llançar als carrers del Maig francès.

Transport, muntatge i hissat

L'empresa SIT va fer l'operació de trasllat dels avions. Codirigits per José Ramón Bellaubí, constructor de les rèpliques i autèntic home del Renaixement (marí mercant, inventor, constructor, expert en models de l'aviació històrica espanyola, alcalde de la Sénia...), es va optar per desmuntar tant com fos possible el caça i el bombarder.

La Sala Oval, la major de les “places publiques” cobertes del país, no té accessos que permetin l'entrada a estructures i elements de gran format. La modificació posterior d'espais per successives reformes arquitectòniques del Palau Nacional encara va empitjorar aquesta situació. Els equips tècnics, en dues visites al Centre Històric d'Aviació de la Sénia, comprovem les mesures dels diferents fragments d'avió, valorem totes les possibilitats de reducció d'aquests trossos i estudiem els diferents accessos a la Sala Oval. Finalment, es va consensuar entre el propietari dels avions, els equips d'Infraestructures del museu i l'empresa de transport que desmuntaríem les quatre portes d'entrada a les oficines del Museu Nacional. Per això calia desmuntar la reixa històrica d'entrada de l'edifici del 29, dos portals de vidre, un sostre de Pladur® i uns quants centímetres d'una porta tallafocs.

Quatre viatges de camió ploma després, teníem davant de les portes de la façana posterior del Palau Nacional els avions desmuntats, embalats en protecció, sobre carros de fusta fets a mida. Per a la càrrega i descàrrega van ser necessaris no només el camió grua, sinó també dos toros hidràulics, i un complex dispositiu de rotació adherit als fusellatges dels avions, ja que no podrien passar per tots els buits perpetrats sense ser hissats en diagonal. Un embolic que, esgotant els centímetres, es va poder resoldre amb èxit.

Hissat del bombarder

Però els problemes només havien fet que començar. Els equips tècnics vam entendre des del principi que a *Aeronàutica [vol] Interior* no hi cabien ni il·lusionismes barats, ni trampantojos fallers, ni solucions succedànies. Tot, com a les pel·lícules de Werner Herzog, era de veritat. Assumint els riscos, Francesc Torres, en connivència amb la Direcció del Museu Nacional, ens llançava a un projecte les fases del qual anaven a reclamar-nos exactitud, veracitat i una mica de desvergonya.

Davant dels dubtes que va despertar l'operació d'hissat entre alguns dels equips de *rigging* (empreses dedicades al disseny, càlcul i execució d'ancoratges, suports, sistemes escenogràfics, etcètera), es va optar per contactar amb una enginyeria que pautés les necessitats i els protocols del complicat moviment. El problema no era tant la capacitat de pes de la cúpula de la Sala Oval i el sostre tècnic, com l'estructura mateixa del Katiuska. L'equip Estudio S4E, Solutions for Engineering, dirigit per Miguel A. Bretones, va ser contractat en una fase avançada del projecte, per repensar i certificar l'operació d'hissat. L'estudi S4E va proposar de reforçar l'interior del bombarder, especialment la cua, fabricada amb un aliatge d'alumini massa lleuger. També ens va instar a penjar els dos cossos troncal i les ales del Katiuska, per separat. Els quatre elements penjats individualment, així, en cas de fallar algun dels ancoratges, la resta de l'avió ni ho percebria. Un equip de dotze tècnics, amb polipasts manuals, dirigits pels enginyers de l'estudi i capitanejats per José Ramón Bellaubí, va hissar en tres jornades totes les parts del Katiuska, per acoblar-les a l'aire. Potser va ser el més aparatós dels moments, en un muntatge ja de per si dúctil. Un cop penjat el Katiuska, i muntat en un racó de la Sala Oval el caça Polikarpov I-16, quedaven per distribuir i instal·lar la resta dels elements que conformaven la instal·lació de Francesc Torres. Es va estudiar la possibilitat d'exposar el retaule original de Pere Serra a la mateixa Sala Oval. Però les dificultats de conservació preventiva eren pràcticament insalvables. Com que es tracta d'una taula petita, a més, Francesc Torres va creure que les dimensions de la Sala Oval la devorarien. Aquesta gran plaça, pensada en origen per a actes multitudinaris i concerts, utilitzada actualment per a esdeveniments empresarials, comercials i culturals, ha aconseguit derrotar gairebé tots els artistes que han intentat bregar amb les seves folgances. Només Antoni Tàpies, amb un projecte d'escultura mai realitzat (el famós mitjà de més de quinze metres d'alçada del 1991), i Antoni Miralda amb el teló de l'Agnus Dei van aconseguir miratges breus d'un diàleg cara a cara. Francesc Torres va acceptar el repte, deixant el morro de la cabina de pilotatge d'un bombarder de tres tones suspès a cinquanta centímetres del terra, disposant el més gran dels murals mai exposat a la Sala Oval, distribuint fragments ampliat del retaule de Pere Serra, deconstruint-lo a la sala, i integrant tots els elements en una mena de retaule escènic tridimensional. No era la primera vegada que un museu penjava avions a les seves sales (Museu de la Ciència de Londres, Museu d'Avions Militars de la RAF, Museu Imperial de Guerra de Duxford...), ni tan sols era la primera vegada que es penjava un avió en picat (magnífic el projecte de Fiona Banner a la Tate Britain el 2014), ni que es feia servir l'estètica de l'avió en al·lusió bíblica (la memorable escultura crucifixió de León Ferrari del 1965). Era la primera vegada que el repte arribava a les nostres ribes, la primera que els tècnics en museografia d'un museu d'àmbit nacional ens veuríem totalment desbordats, la primera que un artista intentava ocupar tota la sorra de l'arena i torejar els sis toros en una mateixa tarda. Fer-ho, a més, sent escrupolosament fidel a uns principis ètics i estètics; utilitzant els instruments d'una disciplina (la instal·lació artística) que va contribuir a crear al Nova York de la dècada dels 70, i ha anat polint al llarg de la seva

dilatada carrera. La tècnica posada al límit a la Sala Oval. Sense èpica, però sí que amb insondable optimisme i ambició tècnica.

Alguns tècnics ens hauríem conformat tenint el bombarder penjat en picat al centre de la Sala Oval. Genialitat artística, homenatge als nostres avis i símbol de l'esforç tècnic col·lectiu. Però Francesc Torres és un artista precís que gairebé sempre inscriu subtrames als eixos centrals dels seus relats. Perquè no només hi ha una única idea de "sacrifici" en aquest projecte, hi conflueixen diverses realitats, fins i tot algunes de contradictòries; i als projectes de Francesc Torres hi ha el compromís d'intentar explicitar-les totes. Deu mil oliveres es van sacrificar el 1936 per construir un aeròdrom. Les dones i els homes de la Sènia van haver de buscar formes de subsistència després de la poda massiva. Ho van aconseguir posant-se al servei dels diferents llogaters de l'aeròdrom a cada fase de la guerra. Sant Pere va renegar tres vegades abans de reconèixer Jesucrist. Penedit, no va voler ser crucificat com el seu mestre; va preferir caure en picat. Una catifa vermella (un riu de sang, dirien alguns espectadors durant els dies de la mostra) ens porta fins al lloc exacte on el bombarder xocarà amb el terra. Lloc que coincideix amb els peus de sant Pere clavats a la creu. El pilot mor per defensar una causa, ens recorda la màquina, però el pilot també mata. Els bidons on els oficials nazis guarden el combustible dels avions continuen a la Sènia i, anys després de la guerra, són utilitzats pels agricultors per guardar oli d'oliva. En molts pobles capturats durant el conflicte bèl·lic, dones i homes es veuen obligats a sobreviure tot posant en risc els seus límits, reinventant-ne les funcions, ideant oficis que ni s'imaginaven abans de la guerra. Moltes històries, no totes glorioses. Perquè gairebé tot l'art va d'Eros i de Tànatos, i de caminar als límits. Francesc Torres ho té clar, i ho manifesta una vegada i una altra en els seus projectes.

De la mateixa manera que explica, també, que la modernitat està directament connectada a la màquina; un avió que no vola esdevé escultura que es resignifica. És una màquina de matar, però també una màquina per morir. És bella. Situar l'espectador davant d'una d'aquestes màquines no deixa espai a l'error, sembla voler dir-nos una vegada i una altra en els seus projectes. Ens fascina una màquina feta per superar els límits del cos que, d'alguna manera, conté la mort en el seu ADN metàl·lic. Veiem la grandesa, intuïm l'infortuni.

Pocs dies després de donar per acabat el muntatge d'*Aeronàutica [vol] Interior*, una de les coordinadores de l'equip d'educació amb qui converso sobre la instal·lació de Francesc Torres, a qui li explico les dificultats tècniques, els sobresalts, les alegries d'haver-ho aconseguit, es queixa de certa èpica en les meves paraules. Em recorda que la guerra proposa una cultura humana basada en el model de dominació; la guerra, la idea de sacrifici, la figura de l'heroi. Davant aquest model, hauríem de plantejar una cultura basada en models col·laboratius, de vinculació, més feministes. Té raó. Aquest projecte fins i tot parla del que no pretén parlar i la mirada de l'educadora em recorda que altres plantejaments són possibles, que ens hem d'exigir noves preguntes.

Un projecte tècnicament ambiciós creix, es planteja més enllà dels límits coneguts pels equips de museografia, es desenvolupa i s'implanta. Els relats es multipliquen. És lícit sortir de la molt esbombada zona de confort per poder fer-nos preguntes diferents, per generar controvèrsies, homenatjar els nostres morts oblidats a les fosses comunes de la Història? Alguns projectes museogràfics han d'estar fets per posar en tensió el museu que els acull? Ens hem de començar a fer preguntes diferents per trobar les respostes que no ens agraden?

Lluís Alabern Vázquez

Bibliografia

Dibuixant vocacional. Delineant a finals dels 80; artista *performer* i dibuixant ninotaire a la premsa als 90. Tècnic de museus des de l'any 1996. A l'actualitat, cap de Museografia al Museu Nacional d'Art de Catalunya.