

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

Sala Oval. Entre el 18 de junio y el 12 de septiembre del 2021

[Lluís Alabern](#)

14/12/2021

Abstract

Dificultades y desventuras técnicas en el proceso de montaje de *Aeronàutica [vol] Interior*, una instalación del artista Francesc Torres en la Sala Oval del Museu Nacional d'Art de Catalunya. Desmontar dos réplicas de los aviones Tupolev SB-2 “Katiuska” y el caza Polikarpov I-16 “Mosca”; trasladarlos desde el hangar donde se construyeron el Centro Histórico de Aviación de La Sènia hasta Barcelona. Introducirlos en el interior del Museu Nacional. Colgar el mayor de ellos, el bombardero Tupolev, de la cúpula de Sala Oval. ¿Es lícito un proyecto técnicamente ambicioso, que roza lo inverosímil?









La estirpe de museógrafos a la que pertenezco saltamos de la mesa de reuniones al campo de batalla con facilidad. Mis maestros me enseñaron a planificar, esbozar, discutir disposiciones, diseñar espacios en la frialdad del papel o la pantalla del ordenador, pero también a cotejar todas las decisiones sobre el terreno, enfangándome hasta el cuello. Me han inspirado técnicos que quieren saber de todo: ¿En qué sentido rota un tornillo? ¿A qué distancia del suelo queda la mirada del espectador medio? ¿Cómo se refrigera un motor? ¿Qué pinturas industriales tienen materias orgánicas en su composición? ¿Cómo se arriostra un muro? Son técnicos que quieren tener el cuerpo cansado después de un montaje, las manos sucias, las herramientas desgastadas. Para situar una obra de arte en el espacio, necesitan saber la biografía del artista, conocer sus técnicas, estudiar los relatos museológicos, desplegar los contextos históricos y las realidades sociales coyunturales... Pero también las pautas de iluminación de las obras, el tipo de aleación metálica de los soportes, los gustos estéticos de los equipos directivos, la opinión que le merece el proyecto a los departamentos de educación... Son técnicos cuyo optimismo holístico acaba por imprimir personalidad a los montajes museográficos en los que participan.

—¿Faltan siete centímetros?! —grita el coordinador.

Llevamos meses preparando la entrada de dos reproducciones de aviones de la Guerra Civil en la Sala Oval del Museu Nacional, y ahora nos faltan siete centímetros para que el cuerpo central del Polikarpov I-16 “Mosca” entre por el último de los huecos previstos. Los equipos técnicos del museo han desmontado cuatro de las puertas de acceso, han desmantelado paredes y techos de Pladur®, se han creado protocolos específicos para que estos engorros convivan con mantener el museo abierto al público, y ahora, ¿faltan siete centímetros?! Santi, coordinador del transporte y manipulación de los aviones (técnico de la empresa SIT, uno de los mejores *art-handlers* de la Península, bregado en mil entuertos, inmune al desaliento), baja de uno de los toros hidráulicos que nos ha permitido elevar y rotar el cuerpo central del Polikarpov para entrarlo en diagonal por la última de las puertas. Hay nervios. Una decena de técnicos, hasta el momento trabajando al unísono, pierden la compostura y la armonía, y empiezan a opinar sobre las posibles soluciones. Uno de los apotegmas de cualquier manipulación de objetos patrimoniales es que hay un momento para la digresión y un momento para la acción, pero que nunca deben mezclarse. Cuando se ejecuta un movimiento, no se discute sobre cómo ejecutar. Santi nos resitúa alrededor del fuselaje, está convencido de que un “empujón” amable nos permitirá superar el escollo de esos centímetros. Tenemos el fuselaje colgado de dos toros, ligeramente rotado en diagonal intentando aprovechar el hueco ensanchado en la última de las puertas. A la de tres, presionamos el cuerpo central del Polikarpov. Pasamos. Lo hemos conseguido. Aplaudimos; ya tenemos dentro de la Sala Oval todos los fragmentos con los que montar los dos aviones.

Aeronàutica [vol] Interior es una instalación del artista Francesc Torres que pretende explorar el impacto que supuso incorporar la guerra aérea a la modernidad, y también la actualización ética del concepto de sacrificio en la era del *pensiero debole*. El origen del proyecto se remonta a una visita que llevó a cabo unos dos años antes, al Centro Histórico de Aviación de La Sénia, y al colindante Campo de Aviación. Este último fue construido por el Gobierno de la II República al inicio de la Guerra Civil. Pero, dos años después, fue ocupado por las fuerzas del bando nacional y utilizado como campo base para muchas de las más cruentas contiendas del conflicto bélico. En su visita al Centro Histórico, dirigido por José Ramón Bellaubí, Francesc quedó cautivado por dos réplicas a escala real del famoso bombardero Tupolev SB-2 “Katiuska” y el caza Polikarpov I-16 “Mosca”, ambos, aviones de origen soviético que tuvieron relevante presencia en la Guerra Civil española. Seducido el equipo directivo y técnico del Museu Nacional en posterior visita guiada por el artista, Francesc recibió el encargo de articular una instalación que nos permitiera rescatar ambos aviones a nuevas generaciones que han olvidado o nunca conocieron los entresijos de una Guerra ya muy lejana. Francesc Torres pensó en situar el bombardero (de unas tres toneladas de peso y unas medidas máximas de 22 x 14 metros) colgado de la cúpula de la Sala Oval cayendo en picado, a punto de estrellarse, suspendido a pocos centímetros del suelo. La silueta del Tupolev dialogaría con una reproducción a gran escala de una pintura gótica del martirio de san Pedro, del maestro Pere Serra (siglo XIV), que el Museu Nacional exhibe en las salas de la Colección Permanente. La instalación se completaría con la reproducción a escala 1:1 del Polikarpov, unas ampliaciones de fotografías conseguidas entre habitantes de La Sénia, un video, algunos elementos sacados del Campo de Aviación (bidones de gasolina de época, tres oliveras arrancadas...) y una banda sonora que mezclaría sonidos ambientales de La Sénia con el motor de los bombarderos o la guitarra eléctrica de Jimmy Hendrix. Todos estos elementos, conjuntados y ensalzados por la labor de diseño del equipo Lluís Pera/Lali Almonacid.

El proyecto suponía un esfuerzo técnico y logístico excepcional que ponía en jaque las capacidades museográficas de los equipos del museo. Pero también lanzaba un mensaje optimista al sector cultural tras la parada forzada por el nefasto año de pandemia. Los museos podían volver a bosquejar actividad, y ser ambiciosos en sus planteamientos. El 95% del presupuesto estaba destinado a las empresas culturales (más de una docena) que nos ayudarían a desarrollar la instalación de Francesc Torres. El museo se dejaba seducir de nuevo por un artista que ya había demostrado con creces su valía en el dominio escénico. “Un montaje museográfico es un dispositivo de contradicción, un espacio bélico”, le había oído decir a Francesc Torres durante el montaje de *La Capsa Entròpica*

(Museu Nacional d'Art de Catalunya, 2017). A veces, hay que pedir lo imposible, si me permiten parafrasear el lema que Guy Debord lanzó a las calles del Mayo francés.

Transporte, montaje e izado

La empresa SIT llevó a cabo la operación de traslado de los aviones. Codirigidos por José Ramón Bellaubí, constructor de las réplicas y auténtico hombre del Renacimiento (marino mercante, inventor, constructor, experto en modelos de la aviación histórica española, alcalde de La Sénia...), se optó por desmontar tanto como fuera posible el caza y el bombardero. La Sala Oval, la mayor de las “plazas públicas” cubiertas del país, carece de accesos que permitan la entrada a estructuras y elementos de gran formato. La posterior modificación de espacios por sucesivas reformas arquitectónicas del Palau Nacional aún empeoró esta situación. Los equipos técnicos, en sendas visitas a Centro Histórico de Aviación de La Sénia, comprobamos las medidas de los diferentes fragmentos de avión, valoramos todas las posibilidades de reducción de dichos “trozos” y estudiamos los diferentes accesos a la Sala Oval. Finalmente, se consensuó entre el propietario de los aviones, los equipos de Infraestructuras del museo y la empresa de transporte que desmontaríamos las cuatro puertas de entrada a las oficinas del Museu Nacional. Era necesario, por eso, desmontar la reja histórica de entrada del edificio del 29, dos portales de vidrio, un techo de Pladur® y varios centímetros de una puerta cortafuegos.

Cuatro viajes de camión pluma después, teníamos frente a las puertas de la fachada posterior del Palau Nacional los aviones desmontados, embalados en protección, sobre carros de madera hechos a medida. Para la carga y descarga fueron necesarios no solo el camión grúa, sino también dos toros hidráulicos, y un complejo dispositivo de rotación adherido a los fuselajes de los aviones, pues no podrían pasar por todos los huecos perpetrados sin ser izados en diagonal. Un embrollo que, apurando los centímetros, se pudo solventar con éxito.

Izado del bombardero

Pero los problemas no habían hecho más que empezar. Los equipos técnicos entendimos desde el principio que en *Aeronàutica [vol] Interior* no cabían ni ilusionismos baratos, ni trampantojos falleros, ni soluciones sucedáneas. Todo, como en las películas de Werner Herzog, era de verdad. Asumiendo los riesgos, Francesc Torres, en connivencia con la Dirección del Museu Nacional, nos lanzaba a un proyecto cuyas fases iban a reclamarnos exactitud, veracidad y un poco de desvergüenza.

Ante las dudas que despertó la operación de izado entre algunos de los equipos de *rigging* (empresas dedicadas al diseño, cálculo y ejecución de anclajes, soportes, sistemas escenográficos, etcétera), se optó por contactar a una ingeniería que pautase las necesidades y los protocolos del complicado movimiento. El problema no era tanto la capacidad de peso de la cúpula de la Sala Oval y su techo técnico, como la propia estructura del Katiuska. El equipo Estudio S4E, Solutions for Engineering, dirigido por Miguel A. Bretones, fue contratado en una fase avanzada del proyecto, para repensar y certificar la operación de izado. El estudio S4E propuso reforzar el interior del bombardero, especialmente la cola, fabricada con una demasiado ligera aleación de aluminio. También nos instó a colgar los dos cuerpos troncales y las alas del Katiuska, por separado. Los cuatro elementos colgados individualmente, así, en caso de fallar alguno de los anclajes, el resto del avión ni lo percibiría. Un equipo de doce técnicos, con polipastos manuales, dirigidos por los ingenieros del estudio y capitaneados por José Ramón Bellaubí, izó en tres jornadas todas las partes del Katiuska, para ensamblarlas en el aire. Quizás el más aparatoso de los momentos, en un montaje ya de por sí correoso. Una vez colgado el Katiuska, y montado en un rincón de la Sala Oval el caza Polikarpov I-16, quedaban por distribuir e instalar el resto de los elementos que conformaban la instalación de Francesc Torres. Se estudió la posibilidad de exponer el retablo original de Pere Serra en la misma Sala Oval. Pero las dificultades de conservación preventiva eran prácticamente insalvables. Al tratarse de una tabla pequeña, además, Francesc Torres creyó que las dimensiones de la Sala Oval la devorarían. Esta gran plaza, pensada en origen para actos multitudinarios y conciertos, utilizada en la actualidad para eventos empresariales, comerciales y culturales, ha conseguido derrotar a casi todos los artistas que han intentado bregar con sus holguras. Solo Antoni Tàpies, con un proyecto de escultura nunca realizado (el famoso calcetín de más de quince metros de altura de 1991), y Antoni Miralda con el telón del Agnus Dei consiguieron breves espejismos de un diálogo cara a cara. Francesc Torres aceptó el reto, dejando el morro de la cabina de pilotaje de un bombardero de tres toneladas

suspendido a cincuenta centímetros del suelo, disponiendo el mayor de los murales jamás expuesto en la Sala Oval, distribuyendo fragmentos ampliados del retablo de Pere Serra, deconstruyéndolo en la sala, e integrando todos los elementos en una suerte de retablo escénico tridimensional. No era la primera vez que un museo colgaba aviones en sus salas (Museo de la Ciencia de Londres, Museo de Aviones Militares de la RAF, Museo Imperial de Guerra de Duxford...), ni siquiera era la primera vez que se colgaba un avión en picado (magnífico el proyecto de Fiona Banner en la Tate Britain en el 2014), ni que se utilizaba la estética del avión en alusión bíblica (la memorable escultura crucifixión de León Ferrari de 1965). Era la primera vez que el reto llegaba a nuestras orillas, la primera que los técnicos en museografía de un museo de ámbito nacional nos veríamos totalmente desbordados, la primera que un artista intentaba ocupar toda la arena del ruedo y torear a los seis toros en una misma tarde. Hacerlo, además, siendo escrupulosamente fiel a unos principios éticos y estéticos; utilizando los instrumentos de una disciplina (la instalación artística) que contribuyó a crear en el New York de la década de los 70, y ha ido puliendo a lo largo de su dilatada carrera. La técnica puesta al límite en la Sala Oval. Sin épica, pero sí con insondable optimismo y ambición técnica.

A algunos técnicos nos hubiera bastado con tener el bombardero colgado en picado en el centro de la Sala Oval. Genialidad artística, homenaje a nuestros abuelos y símbolo del esfuerzo técnico colectivo. Pero Francesc Torres es un artista preciso que casi siempre inscribe sub-tramas en los ejes centrales de sus relatos. Porque no solo existe una única idea de “sacrificio” en este proyecto, confluyen varias realidades, incluso algunas contradictorias; y en los proyectos de Francesc Torres existe el compromiso de intentar explicitarlas todas. Diez mil oliveras se sacrificaron en 1936 para construir un aeródromo. Las mujeres y los hombres de La Sénia tuvieron que buscar formas de subsistencia tras la poda masiva. Lo consiguieron poniéndose al servicio de los diferentes inquilinos del aeródromo en cada fase de la guerra. San Pedro renegó tres veces antes de reconocer a Jesucristo. Arrepentido, no quiso ser crucificado como su maestro; prefirió caer en picado. Una alfombra roja (un río de sangre, dirían algunos espectadores durante los días de la muestra) nos lleva hasta el lugar exacto en el que el bombardero chocará con el suelo. Lugar que coincide con los pies de san Pedro clavado en la cruz. El piloto muere por defender una causa, nos recuerda la máquina, pero el piloto también mata. Los bidones donde los oficiales nazis guardan el combustible de los aviones permanecen en La Sénia y, años después de la guerra, son utilizados por los agricultores para guardar aceite de oliva. En muchos pueblos capturados durante el conflicto bélico, mujeres y hombres se ven obligados a sobrevivir aun poniendo en riesgo sus límites, reinventando sus funciones, ideando oficios que ni imaginaban antes de la guerra. Muchas historias, no todas gloriosas. Porque casi todo el arte va de Eros y de Tánatos, y de caminar en los límites. Francesc Torres lo tiene claro, y lo manifiesta una y otra vez en sus proyectos.

Como explica, también, que la modernidad está directamente conectada a la máquina; un avión que no vuela deviene escultura que se resignifica. Es una máquina de matar, pero también una máquina para morir. Es bella. Situar al espectador frente a una de estas máquinas no deja espacio al error, parece querer decirnos una y otra vez en sus proyectos. Nos fascina una máquina hecha para superar los límites del cuerpo que, de alguna manera, contiene la muerte en su ADN metálico. Vemos la grandeza, intuimos el infortunio.

Pocos días después de dar por acabado el montaje de *Aeronàutica [vol] Interior*, una de las coordinadoras del equipo de educación con la que charlo sobre la instalación de Francesc Torres, a la que le cuento las dificultades técnicas, los sobresaltos, las alegrías de haberlo conseguido, se queja de cierta épica en mis palabras. Me recuerda que la guerra propone una cultura humana basada en el modelo de dominación; la guerra, la idea de sacrificio, la figura del héroe. Frente a ese modelo, deberíamos plantear una cultura basada en modelos colaborativos, de vinculación, más feministas. Tiene razón. Este proyecto habla incluso de lo que no pretende hablar y la mirada de la educadora me recuerda que otros planteamientos son posibles, que debemos exigirnos nuevas preguntas.

Un proyecto técnicamente ambicioso crece, se plantea más allá de los límites conocidos por los equipos de museografía, se desarrolla, se implanta. Los relatos se multiplican ¿Es lícito salir de la muy cacareada zona de confort para poder hacernos preguntas diferentes, para generar controversias, homenajear a nuestros muertos olvidados en las fosas comunes de la Historia? ¿Algunos proyectos museográficos deben estar hechos para poner en tensión al museo que los alberga? ¿Debemos empezar a hacernos preguntas diferentes para encontrar las respuestas que no nos gustan?

Bibliografia

Dibujante vocacional. Delineante a finales de los 80; artista *performer* y dibujante de cómic en la prensa en los 90. Técnico de museos desde el año 1996. En la actualidad, jefe de Museografía al Museu Nacional d'Art de Catalunya.

A blue square containing the word "Copyright" in white text.