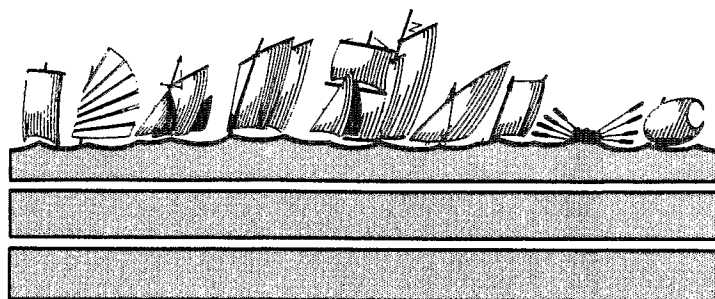


# *Museum*

No 166 (Vol XLII, n° 2, 1990)

## **Museos portuarios**

# Museos portuarios del mundo



---

Editorial *Volver al mar* 67

---

## INTRODUCCIÓN

---

Douglas C. Pyle *Aves perfiladas en la luna* 69

---

## PUERTOS MARÍTIMOS

---

Robert Lloyd Webb *Un museo a toda vela* 72

Øystein Frøiland *El Bergen marítimo* 76

Song Chengjun *Mitología y realidad en un templo chino del siglo XII* 79

Denis-Michel Boell *Y aún resuenan los mazos del calafateo* 81

Informe de *Museum* *Un nuevo museo para un famoso barco de guerra sueco* 87

### *Y en los países bajos...*

*El Amsterdam de Amsterdam* 88

*Rotterdam restaura en vivo y en directo* 89

Martin Heyne *En Rostock, dos decenios a bordo . . . y en tierra* 90

Gilka Goulart Sant'Anna *Un museo en el mar* 97

---

## AGUAS ARRIBA EN RÍOS Y LAGOS

---

Catherine Gorget *Un lugar destacado de la marina fluvial en Francia* 101  
*Sobre pinceles y puertos* 105

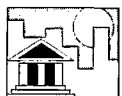
Carinne Goncerut *El Museo del Lemán: un lago y sus ribereños* 108

---

## A SUS ÓRDENES

---

Bárd Kolltveit *Del puerto antiguo al moderno: un reto a los museos marítimos* 113



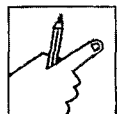
UNA CIUDAD Y SUS MUSEOS

Oswaldo Rodríguez-Musso *Los "termómetros históricos" de Valparaíso* 115



RETORNO Y RESTITUCIÓN  
DE BIENES CULTURALES

Monique Tillot *Una carta a Museum* 120



HABLANDO CON FRANQUEZA

Olga y Elise *¿Qué piensan los estudiantes de bellas artes de los museos?* 123



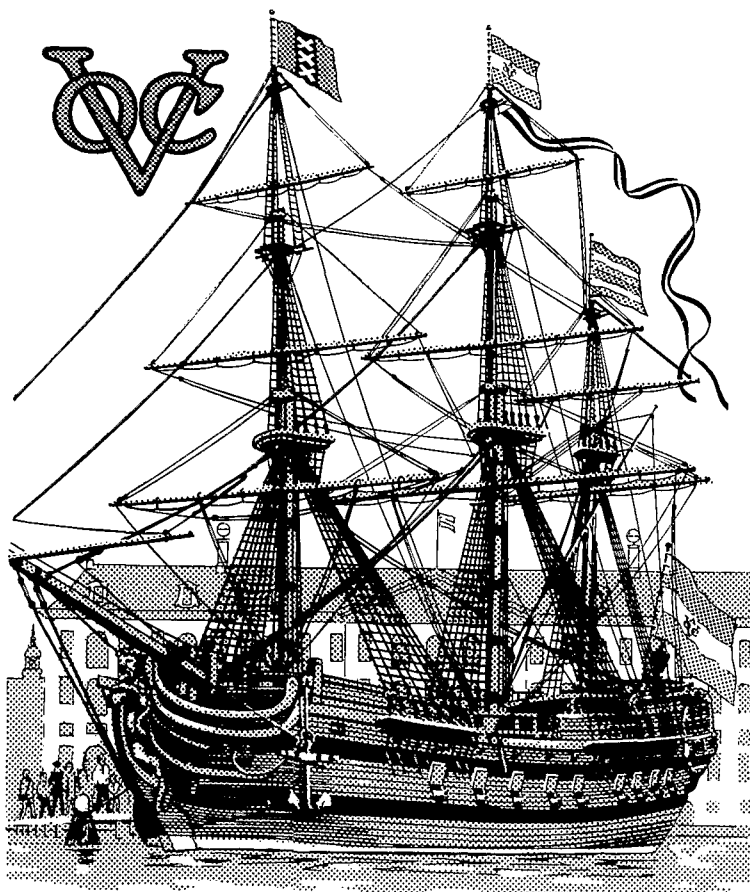
CRÓNICA DE LA FMAM

*Flash* 125

*Y además . . .*

Teresa L. Mora *De cadete naval a aprendiz de museólogo: un novedoso*  
y Elizabeth O. Becerra *curso en Venezuela* 126

Chet Teller *En un museo agrícola de Nueva Jersey se capacita a*  
*voluntarios para programas de desarrollo en África,*  
*América Central y Asia* 128



## *Volver al mar*

“Tengo que volver al mar, al mar solitario y al cielo”, escribía en 1902 John Masefield, el laureado poeta británico, en una época de grandes cambios en la navegación, cuando el viento y la madera cedieron el paso al acero y al vapor. El poema se llama “Fiebre marina” y la nostalgia con la que expresa la llamada del mar abierto sigue siendo tan auténtica en nuestros días — cuando son cada vez más populares los museos náuticos y navales — como lo fue a comienzos del siglo.

Las grandes masas de agua (donde tuvo su origen la vida animal, es decir la nuestra) jamás han dejado de exaltar la imaginación humana desde la época remota en que el hombre comenzó a navegar. La navegación nunca fue un tema carente de interés; un grabado rupestre de la edad del bronce descubierto en Fossum, Suecia, nos muestra algo que parece ser un primitivo barco vikingo con una tripulación que gesticula, no sabemos si por el placer o el temor que les produce el hecho de navegar.

Más o menos desde la misma época, los puertos han sido el nexo entre la tierra y el agua. Especialmente vulnerables, pero también particularmente atractivos, los puertos crearon sus propias formas de vida, sus propias costumbres, mitos y caracteres que en muchos casos, tal vez en la mayoría, siguen vigentes hoy, en la era de los inmensos e impersonales buques contenedores manejados con computadoras.

Los museos portuarios son sitios de acopio, pero también son cada vez más los propulsores de la pasión por el mar; este número de *Museum* está consagrado en gran medida a ellos. ¿Por romanticismo? sí, en parte, pero no por un romanticismo baladí. A nuestra convulsionada época tal vez le vendría bien una buena dosis de ensoñadora reflexión con un dejo de aire marino. Estos museos también registran fielmente la dura realidad de largas esperas en las noches frías, de familias solas en el hogar durante meses, incluso años enteros, de los inevitables peligros. Asimismo muestran aspectos atractivos como la belleza funcional de los buques y el ingenio tecnológico aplicado a su construcción y mantenimiento, además de los talentos especiales del constructor de barcos, que no cesan de evolucionar ni de intrigarlos.

Hemos elegido adrede los museos “portuarios”; los marítimos (a menudo grandes y de alcance nacional) serán tema de un próximo número de nuestra revista. Los puertos y sus alrededores, las costas y sus inmediaciones, son espacios íntimos que evocan recuerdos entrañables. Es esa intimidad la que hemos tratado de captar, a través de su expresión en los museos, para comunicarla a nuestros lectores.



En la sección consagrada a los “Museos portuarios del mundo” presentamos por orden alfabético descripciones de diversas ciudades marítimas, desde Amsterdam, Bath (Estados Unidos), Bergen (Noruega), Changdao (República Popular de China), Douarnenez (Francia) y Estocolmo hasta Rostock (República Democrática Alemana), Rotterdam y Salvador de Bahía (Brasil), sin olvidar (en nuestra rúbrica habitual “Una ciudad y sus museos”) a Valparaíso (Chile). También está presente el antiguo puerto marítimo de Cartago, en una emotiva carta que publicamos en la sección “Retorno y restitución de bienes culturales”. Y todavía otro artículo, sobre el curso en museología básica (!) que se imparte a los cadetes navales de Venezuela, lleva un marcado sabor salino.

Tampoco hemos olvidado el carácter particular de la navegación fluvial; de ella nos hablan los informes sobre el museo fluvial de Chateaufort-sur-Loire (Francia) y el Museo del lago Lemán de Nyon (Suiza). Incluimos además un informe sobre las actividades del Congreso Internacional de Museos Marítimos y sobre los servicios que este congreso puede prestar.

A través de dichos artículos aparece una serie de importantes problemas museológicos y museográficos como la conservación y el control climático en los medios salinos húmedos; la preservación de la arquitectura original cuando los edificios de los muelles se convierten en salas de exposición; las relaciones educativas y de otra índole con un público cada vez más interesado y la transformación de puertos enteros en museos vivientes.

Para ilustrar nuestro tema, tan atractivo en su aspecto visual, hemos seleccionado un número excepcionalmente grande de fotografías. También se ofrecen dos “muestras” especiales; una selección de obras que tienen por tema los puertos, del pintor de marinas francés Marin-Marie, expuesta recientemente en el Museo de la Marina de París y, a la manera de un mosaico de imágenes, un grupo de emblemas o logotipos utilizados en los museos y sus actividades.

Esperamos que este número de *Museum* dedicado a los museos portuarios agrade particularmente a los marinos de los museos, tanto a los que viajan con la imaginación como a los que se hacen realmente a la mar, y que interese también a muchísimos más lectores. Tal como escribiera John Masefield:

“Debo volver al mar, porque el llamado de las mareas que galopan es un llamado salvaje y cristalino al que no se puede resistir . . .”

A. G.

## INTRODUCCIÓN

### Aves perfiladas en la luna

Douglas C. Pyle

*Museum encargó a Douglas C. Pyle la tarea de resumir los puntos destacados de los artículos que aparecen en este número. Douglas C. Pyle, norteamericano, graduado en Harvard College, publicó en 1981 Clean sweet wind, obra en la que analiza la historia (y ciertos misterios) de la construcción y el manejo de los barcos de vela en las Antillas. Dicha obra está considerada como una autoridad en la materia. Con su esposa, Nancy Fowler, bibliotecaria y especialista en estudios eslavos y que colaboró en la redacción de este artículo, atravesó el Atlántico en un barco de vela. Ha navegado a lo largo y ancho del mar de las Antillas y dado la vuelta a la bahía de Chesapeake, en Maryland, Estados Unidos de América, a bordo del barco en el que viven y escriben.*



Este número de *Museum* está consagrado a los museos portuarios de tipos muy diversos y ubicados en regiones del globo bastante alejadas unas de otras. Pero, por muy diferentes que sean estos museos, no constituyen sino una muestra necesariamente limitada de los esfuerzos realizados en todo el mundo por estudiar y conservar esta parte de nuestra herencia marítima. En ese sentido, este número me recuerda una técnica que utilizan los estudiosos que vienen a la Bahía de Chesapeake a observar las aves y evaluar la cantidad de ocas migratorias del Canadá. En septiembre, en luna llena, se instalan cómodamente en un lugar donde nada les obstruye la vista y, durante toda la noche cuentan las siluetas que se perfilan en el disco lunar. El resultado lo multiplican por un factor que representa la parte del cielo que la faz de la luna no cubre, y el producto lo consideran como una muestra estadísticamente significativa del número de ocas que atraviesan la región y migran durante esa noche. Los museos que figuran en este número de *Museum*, y que trabajan por conservar la herencia marítima, se asemejan a una docena de sombras en movimiento que, percibidas en un instante dado, representan, en ese momento mismo, todo el universo de la museología portuaria. Nuestra muestra se compone de instituciones dedicadas a la conservación en todas las etapas de la vida, desde el huevo que acaba de fecundarse hasta las triunfantes aves adultas, pasando por la incubación, los pichones y las jóvenes.

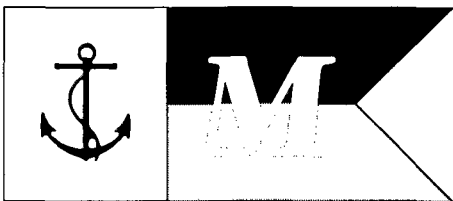
Es difícil imaginar un lugar más

atrayente para instalar un museo portuario que el Fuerte de San Marcelo en Salvador de Bahía (Brasil). Las dificultades para llegar a este sitio alejado de la costa, donde el clima, de temperatura, humedad y salinidad elevadas obligan, en efecto, a descartar la instalación de un museo tradicional cuyas colecciones, exposiciones y diaporamas requieran muchos trabajos y un alto costo de mantenimiento. Semillante a una Bella Durmiente, hay allá un sitio a la espera de una buena idea que lo haga vivir. La original proposición de Gilka Goulart Sant'Anna podríamos compararla (volviendo a nuestra metáfora) con un huevo en la etapa de incubación, en la que se espera con impaciencia que el pichón nazca.

Valparaíso, en Chile, tiene menos problemas climáticos que Salvador de Bahía, a causa de su ubicación, pero está sometida a la violencia que la naturaleza puede infligir a una ciudad situada a orillas del mar, sometida a las tormentas que vienen de alta mar y a los terremotos. Según las condiciones descritas en el artículo de Osvaldo Rodríguez-Musso, la conservación de objetos requiere una cantidad extraordinaria de recursos para poder enfrentar los reveses de fortuna y los abrumadores desastres. Si Salvador de Bahía merece el premio del ingenio, los museos de Valparaíso merecen la medalla al valor.

#### *Vuelos en tijera*

Siguiendo el ritmo de nuestra metáfora avícola, volvamos los ojos a los tres museos incubados con éxito y que hoy



son pichones que han alcanzado diferentes etapas de desarrollo. Los tres fueron creados recientemente, entre 1955 y 1985, y se encuentran en regiones de habla francesa de Europa continental. Todos tuvieron su origen en el interés de los pobladores de las respectivas localidades por conservar un patrimonio marítimo en vías de desaparición.

Tenemos en primer lugar el Museo del Lemán, que presenta a su manera el caso bastante particular de una tradición de navegación que ha tenido lugar tierra adentro. Aquí, la decisión de conservar en maquetas ciertos tipos de barcos se comprende, dado el problema omnipresente del espacio y del alojamiento. Sin embargo, me pregunto si esas naves autóctonas no podrían adaptarse para actividades de recreación similares a las que descubrí al estudiar los gomeros de Martinica. Con frecuencia, por afición a la competencia deportiva, se realizan esfuerzos que no representan rentabilidad alguna; pero el uso de ciertos tipos de barcos con fines recreativos puede contribuir a preservarlos más allá de su muerte comercial. Sería maravilloso ver el Lemán cubierto nuevamente por una "bandada" de barcas semejantes a pájaros, navegando viento en popa con sus velas como alas de tijereta.

El énfasis que se ha dado en el Museo del Lemán a la interdependencia ecológica de los factores geológicos es particularmente interesante. Pensándolo bien, se trata de un esfuerzo bien encaminado y con un porvenir seguro. Como es el más antiguo de los tres museos, lo más justo sería que pudiese controlar sus primeros problemas de espacio, personal y financiamiento.

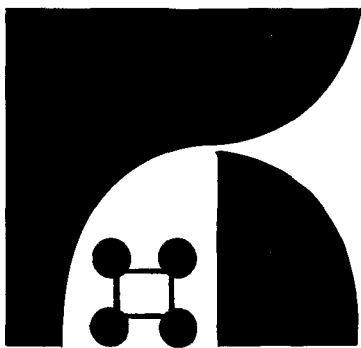
Siguiendo el orden cronológico de creación, tenemos ahora el Museo de Châteauneuf-sur-Loire, que es otro caso especial; se trata de un puerto fluvial interior. Por las mismas razones que en Suiza, la conservación de ciertos tipos de barcos se hace también a través de maquetas, algo que me interesa particularmente. A mi modo de ver es una decisión razonable pero triste. En Châteauneuf-sur-Loire, parece que la iniciativa de crear un museo germinó a partir de una mezcla de orgullo cívico y actividad doméstica, y como un producto de la necesidad de almacenar y exponer objetos demasiado importantes para desecharlos y demasiado voluminosos para poder conservarlos en casa. La otra cara del orgullo cívico puede ser el oportunismo lucrativo que ve en un museo una atracción turística. Este es, por cierto, un tema trillado de

la planificación y el desarrollo urbanos, que consideran el turismo como industria ideal no contaminante y a la ciudad como Meca del futuro, parque de atracción temático o centro de convenciones. Aquí, como en otras partes, hay una pregunta que no se formula. ¿De dónde provienen los ingresos que permiten a las masas llenar nuestros museos, centros de convenciones y atracciones turísticas, gastando dinero en comida, alojamiento y recuerdos? No todos podemos, por lo tanto, trabajar en las actividades relacionadas con la recreación.

El Museo de Douarnenez, en Francia, que representa en nuestra amplia muestra al puerto de pesca tradicional, aparece como el más joven de nuestros museos y el más inquieto de la categoría de pichones. Un museo puede surgir como respuesta a una necesidad urgente de conservar barcos tradicionales a punto de desaparecer. En verdad, fue un impulso similar el que me llevó a emprender al comienzo de los años setenta una odisea naval que me permitió evaluar y fotografiar barcos, empresa "preservacionista" que dio origen a un libro y que fue para mí, como particular y profano, la mejor manera de acercarme a un museo de barcos de vela en las Antillas.

Una necesidad idéntica ha permitido también, en menos de diez años, la realización de cosas sorprendentes en el Museo del Barco. ¡Con qué astucia han incorporado los trabajos en curso a la exposición! Y qué admiración causa la envergadura de sus ambiciones: un programa de capacitación con modelos a escala que tiene como meta preservar tanto la técnica como los barcos. Es como si un robusto aguilucho hubiese nacido en un nido de troglodita. Asustada, quizás un poco consternada, pero de todas formas orgullosa de su pichón prodigio, la ciudad de Douarnenez, como el troglodita, puede necesitar ayuda para hacer frente a una empresa que se reveló muy pronto de unas proporciones tales que sobrepasan los recursos de la localidad.

El Museo de la Pesca de Bergen es un museo entrado en años (fue fundado en 1880), si lo comparamos con la mayoría de nuestros museos portuarios. En este museo, se supone que las colecciones y otros materiales destinados a atraer la atención del público ya deben existir, pues en general, el autor parece más preocupado por los edificios que por su contenido. En realidad, nos da la impresión de que nuestra ave está en vísperas de una muda importante, que cambiará las plumas sin vida de un



museo, tal vez un poco pasado de moda, por el plumaje resplandeciente del ave adulta en plena madurez. Es decir, un Bergen marítimo y no un simple museo, pero también una ciudad llena de museos puesto que otras cinco empresas contribuyen a la instauración de una verdadera fiesta de la cultura marítima. En resumen, una ciudad portuaria tradicional, pasada de moda a causa de la invasión tecnológica, adquiere equipos nuevos para dirigir un tráfico que tiene un nuevo flete, el turista.

### *Un ave exótica con todas sus plumas*

El Museo Marítimo de Changdao es para mí, sin lugar a dudas, el más intrigante. Con sólo pensar en una colección de maquetas de barcos que remontan al siglo XII, mi sangre hierve, para no hablar de la posibilidad de examinar a fondo una evolución marítima que se desarrolló independientemente de la tradición europea, en esencia homogénea. A mi modo de ver, se trata de un ave exótica y adulta con todo su plumaje.

En el Museo Marítimo de Maine, en Bath (Estados Unidos de América), encontramos lo que se podría llamar un museo portuario "típico". Aunque fundado recientemente, ha llegado a la flor de la edad con un apoyo adecuado, un completo abanico de atracciones, un programa de capacitación y una ubicación que lo sitúa francamente a lo largo de una importante vía aérea turística. Aquí, como en Douanenez, tenemos una empresa floreciente cuyo rápido desarrollo prueba que se ha descubierto la fórmula del éxito.

En este caso observo, en primer lugar, que un museo necesita amigos y que uno de sus aliados naturales parece ser el turismo. Creo que hoy en día el nivel cultural y el de los intereses intelectuales de los turistas se elevan. Las planchas de vela, los parques de atracciones y las montañas rusas ya no tienen el monopolio de la imaginación popular. La gente busca cada vez más un turismo sustancial, es decir, sitios históricos, museos, campos de batalla o el soplo de vida que proviene de una época más simple. Así, según una moda indiscutiblemente mercantil, después de haber identificado un mercado nos afanamos enseguida por adaptar nuestra producción. Por un momento, el visitante mirará los *objetos* (mapas, diaporamas, libros antiguos, cartas o utensilios), pero luego preferirá observar una actividad. Parecería que hacer de la

restauración y la construcción navales verdaderas exposiciones contribuye al éxito de una institución. Al crearse un nuevo puerto, no debería ser difícil establecer un actividad más; al fin de cuentas, los puertos eran lugares muy agitados.

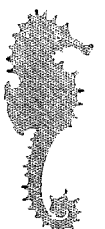
La descripción del Museo de la Construcción Naval de Rostock contrasta de manera sorprendente con la de los otros museos e inconscientemente despierta mi interés por el tema de los museos, el cual parece tener muchos adeptos. Siempre supuse que los museos tenían que ver con *el pasado* y, además, con un pasado ideal, no con la mortalidad infantil, la mala alimentación, el agua no tratada, los marinos perdidos en el mar y los trabajadores también perdidos. En verdad, esto último ocurre en todo tipo de empleo, por causa de deficiencias políticas que podrían evitarse y de deficiencias estructurales. No, no ese pasado, sino más bien uno donde la vida era simple y cómoda, los hombres fuertes y hábiles, las mujeres sabias y bellas, y todos los niños inteligentes.

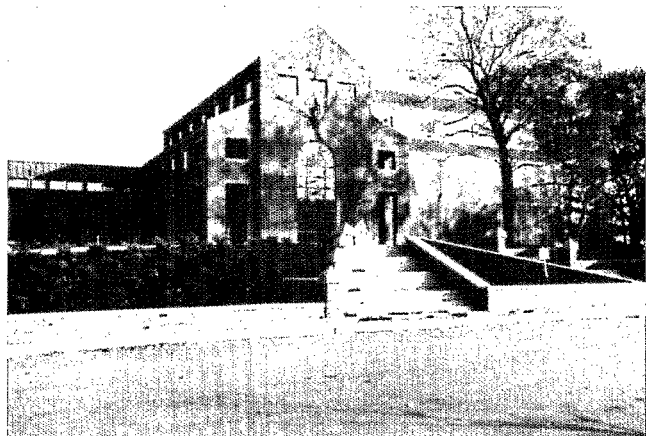
Qué contraste con el interés que muestra el museo de Rostock en el desarrollo y los descubrimientos recientes, en las actividades de carácter educativo y en el alojamiento de los trabajadores vecinos. Es de notar que el museo posee incluso un albergue juvenil. En esta institución no existe una frontera que marque la diferencia entre un pasado vigoroso, en el que no existía la contaminación, y un presente considerado como el receptáculo de todo lo que antaño fue bello y deseable. Más bien se analiza el conjunto de la construcción naval en la RDA, dándole al reciente desarrollo industrial el lugar que le corresponde. Al resaltar este contraste, me doy cuenta, como nunca antes, del terreno que gana en mi propia manera de reflexionar esta nostalgia sentimental por un pasado idealizado a costa del desarrollo histórico local o las actividades de conservación y restauración. No estoy en condiciones de decir si esto es bueno o no.

Sin embargo, es cierto que los seres humanos somos nuestro propio pasado, y que ignorarlo significa que no estamos lo suficientemente preparados para comprender el presente y que nuestros puntos de vista son limitados para poder proyectarnos hacia el futuro. Por mi parte, de todo corazón estoy a favor de los esfuerzos que se realicen por la conservación del patrimonio marítimo, porque los navíos son piezas que pueden echarse a perder fácilmente, pues son muy vulnerables al

deterioro y a la destrucción. No obstante, dar valor al pasado no implica necesariamente rechazar el presente ya que se trata más bien de conservar los recursos culturales con los cuales podemos afrontar ese mismo presente y dirigirnos al futuro. En este sentido, los museos portuarios incorporan recursos culturales importantes a la fascinación por el pasado y al atractivo del mar. El agua viva, inmensa y sin caminos, une todos los puntos del globo y todos los hombres. ■

*Texto original en inglés*





## Un museo a toda vela

El Edificio de la Historia Marítima es el nuevo elemento central de los terrenos de 4,3 hectáreas del Museo. Las galerías de exposición, la biblioteca, los depósitos de las colecciones y las oficinas ocupan 2.787 m<sup>2</sup> de la superficie interior.

Robert Lloyd Webb

Es historiador marítimo y especialista en canciones y salomas de marineros. Fue conservador de la sección de historia marítima del Kendall Whaling Museum de Sharon, en Massachusetts (Estados Unidos). Actualmente es director del Museo Marítimo de Maine en ese mismo país. Su obra *On the Northwest: commercial whaling in the Pacific Northwest, 1790-1967* (El comercio de las ballenas en el Pacífico noroccidental, 1790-1967), publicada en 1988 por la editorial de la Universidad de Columbia de Vancouver (Canadá), ha sido bien acogida por el público.

*Todas las vituallas necesarias para su mantenimiento llegaron por agua y los artículos que aprovecharon (...) fueron enviados por agua.<sup>1</sup>*

¿Cuáles son hoy en día los símbolos de la costa de Maine, el estado más oriental de los Estados Unidos? La langosta y la trampa de madera que se utiliza para capturarla, la goleta que silenciosamente se desliza más allá de las caletas de la marea y de los faros de luz blanca y las "balandras de la amistad", buques pesqueros de hace un siglo apreciados hoy por los aficionados a los yates debido a su diseño clásico y al poderoso empuje de su velamen. Mucho ha cambiado en los pueblitos yanquis<sup>2</sup> que proliferan como el liquen a lo largo de la costa de Maine, pero los símbolos siguen siendo los mismos.

Hace un siglo, los astilleros y los marineros de Maine llevaban ya 200 años construyendo y echando a la mar embarcaciones de madera cada vez más grandes y más seguras, tales como buques, barcas, bergantines y goletas mercantes que llevaban los productos de exportación de Maine a puertos remotos y transportaban los productos del resto del mundo por todos los mares. Y en 1890, época de transición, algunos astilleros de Maine ya se estaban preparando para invertir en la nueva tecnología de construcción de barcos de acero y abastecer a las naciones marítimas del mundo.

En la década de 1890, en los ríos de Maine pululaban los barcos pesqueros, los vapores de pasajeros y los *downtowners*, barcos de aparejos cuadrados que, recién lanzados en los astilleros de

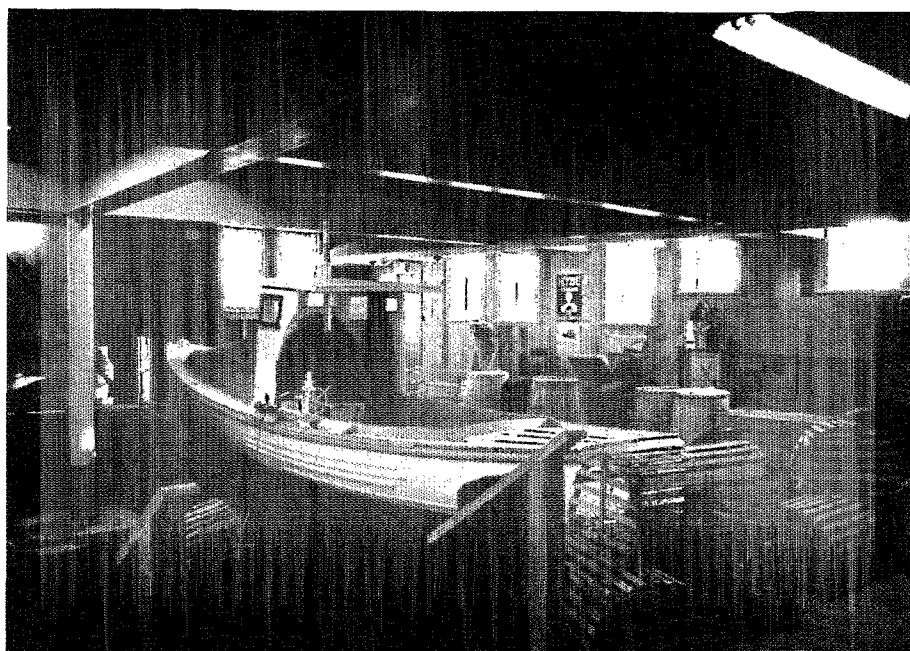
Maine, partían con prisa cautelosa a su primera travesía. A lo largo de los ríos se alineaban astilleros, muelles comerciales, velerías y depósitos. Allí se construían las embarcaciones marítimas, a saber: los buques de aparejos cuadrados que navegaban a favor del viento, los *windjammers* o goletas que "empujaban" el viento para llegar a sus destinos y los pesqueros, grandes o pequeños, que transportaban gente a bancos cercanos de la ribera o a los fabulosos Grandes Bancos mar adentro.

Durante el siglo XIX, varios puertos, entre ellos Bath, suministraban barcos y tripulaciones. Es así como la costa de Maine edificó su vida económica y su estructura social en torno a la venta de embarcaciones y al producto de la actividad marinera. En cada puerto marítimo del mundo, desde Boston hasta El Havre, de Liverpool a Valparaíso, del tormentoso Cabo de Hornos a Honolulu, San Francisco y Yokohama, o de Ciudad del Cabo al mítico Océano Índico, los barcos construidos en Maine echaban el ancla para descargar algodón, carbón, cereales, té, especias, aceite enlatado y centenares de productos básicos y artículos de lujo. Los barcos construidos en Maine gozaban de prestigio en todo el mundo por su resistencia y su graciosa manera de navegar, y entre los miembros de la hermandad internacional que los tripulaba había siempre algunos marineros de Maine que habían aprendido allí su oficio.

La misión del Museo Marítimo de Maine situado en Bath es la de preservar esta historia de la construcción naval y marinería, y el medio cultural que las



Trampas para langostas y buques langosteros tradicionales en la exposición *La industria de la langosta y la costa de Maine*, que muestra la historia de la captura de langostas desde las primeras operaciones comerciales hasta el desarrollo del envase en latas, sin olvidar la moderna red mundial de distribución de esta sabrosa especie marina.



originó. No es tarea sencilla puesto que, a mediados del siglo XIX, Bath y su puerto sobre el río Kennebec figuraban entre los diez mayores puertos marítimos de los Estados Unidos en cuanto a tonelaje, y sigue siendo uno de los pocos lugares de este país donde todavía se construyen grandes embarcaciones marítimas de acero.

### *“Con aspecto imponente y celestial”*

En las riberas del Kennebec, de 1607 a 1608, unos aventureros ingleses construyeron una pinaza de treinta toneladas, la *Virginia*, que fue el primer barco fabricado por colonos en el continente americano. Aunque la colonia Popham a la que pertenecían no prosperó (algunos de sus miembros regresaron a Inglaterra en la *Virginia*), los primeros colonos permanentes establecidos en Maine a mediados del siglo XVII se percataron pronto de que la clave del éxito consistía en utilizar los abundantes bosques vírgenes para construir barcos de madera que les permitieran ganarse la vida explotando el mar. La pesca fue una primera fuente de alimentación e ingresos, y los grandes pinos blancos también se exportaron para la fabricación de mástiles de barcos. Los pinos blancos de Nueva Inglaterra alcanzaban un diámetro de casi un metro y un solo tronco derecho servía para fabricar un mástil bajo entero para el barco más grande de una flota. La Marina Real comenzó a utilizar estos grandes árboles desde mediados del siglo XVII. Hacia 1727, Portland, situada justo al oeste de Bath, se había conver-

tido en un importante centro de exportación de mástiles.

La construcción naval y el comercio se convirtieron en una de las principales ocupaciones de los colonos de la región del río Kennebec, asentados en pueblos que hoy colindan con Bath. Situada a veinte kilómetros río arriba de la desembocadura del Kennebec, la ciudad de Bath se convirtió en un importante centro de este comercio. Esta distinción ya se la había ganado hacia el primer cuarto del siglo XIX, cuando los comerciantes de Bath, separados de Gran Bretaña por la guerra de la independencia, reafirmaron el comercio con las Indias Occidentales y desarrollaron el comercio en el Mediterráneo.

La presencia de las embarcaciones en el río inspiraba ya a los primeros residentes. En 1801, Eliza Southgate escribía: “Ayer pasó por aquí un gran bergantín; se alcanzaba a oír muy cerca. Nunca me había sentido tan impresionada como en ese momento; tenía ganas de postrarme de admiración al verlo acercarse lentamente con ese aspecto imponente y celestial. En ese instante, al verlo, tuve una idea más precisa de la inmensa grandeza de una deidad que con cualquier otra cosa que yo haya visto jamás.”<sup>3</sup>

Aún hoy se siente una admiración parecida ante esos grandes barcos que regresan de sus maniobras de prueba a la fundición de Bath, cuando la nave de 600 pies (183 m) entra al canal principal para deslizarse a contracorriente hacia la fundición ribereña, aguas abajo de Bath.

No solamente Bath sino también

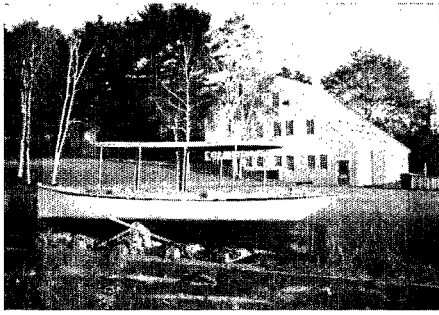
todas las comunidades dedicadas a la construcción naval contribuyeron a difundir el comercio en el estado y fuera de éste. Hace cien años, Maine exportaba granito, piedra caliza, hielo, pescado y otros productos locales, que en su mayoría se transportaban por mar. Los comerciantes de Maine prosperaron y algunos se hicieron sumamente ricos, invirtiendo, lógicamente, en el negocio de la navegación.

La Sociedad de Investigación Marina de Bath fue fundada en 1962 a fin de estudiar y recopilar documentos de esta vasta historia de Bath y de la región del río Kennebec. Mientras se recogía material se hizo patente que la verdadera historia no era solamente estatal sino también nacional e internacional y que, además, estaba ligada a algunos objetos de importancia, tales como maquetas de barcos, pinturas y grabados, cuadernos y diarios de marineros, fotografías y preciosas reliquias de los grandes barcos de antaño como timones, brújulas, bitácoras, lámparas, accesorios de cubierta y hasta paneles de cabina y trozos de viejas velas. La fundación del primer museo marítimo de

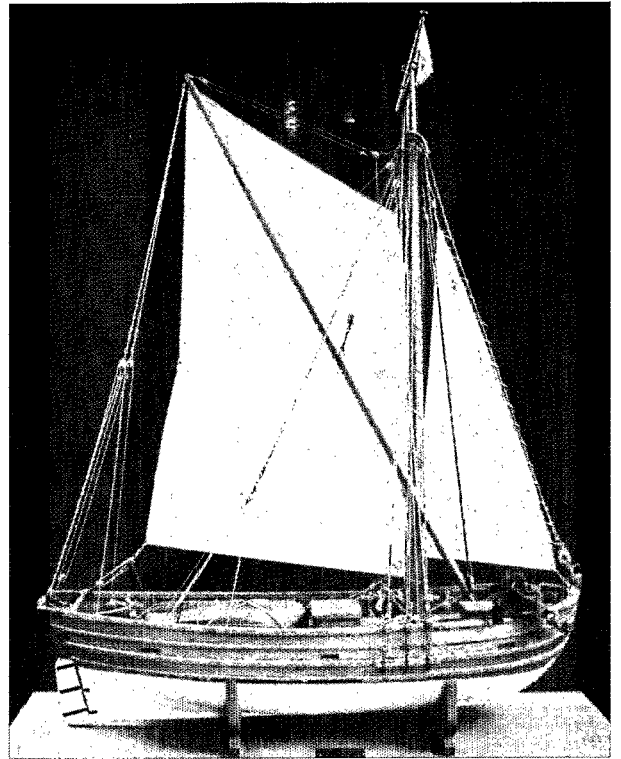
1. William Avery Baker, *A maritime history of Bath, Maine and the Kennebec river region*, vol. I, p. 254, Bath, Marine Research Society, 1973.

2. (N. del R.) Se dice que “yanqui” proviene del holandés Jan Kees (“Juan Queso”), personaje legendario que simbolizaba la ciudad de Nueva York cuando se llamaba Nueva Amsterdam. En los Estados Unidos el término se aplica hoy a los residentes de los estados del noreste y connota todavía el trabajo abnegado y la autosuficiencia de los tiempos preindustriales.

3. Citado en Baker, vol. I, p. 169.



Una lancha con dosel *M & M* a punto de ser botada en la rampa del Museo Marítimo de Maine. Esta nave de 1900 es una de las que se exhiben en el verano en el río Kennebec. En el edificio del fondo se guardan las velas y allí se encuentra la exposición *La industria de la langosta y la costa de Maine*.



Bath abrió la posibilidad de donar apropiadamente estos recuerdos. El museo se instaló en la parte delantera de un almacén de la calle principal del pueblo.

Veintiocho años más tarde surgió el Museo Marítimo de Maine a toda vela, una institución que ha ido adquiriendo madurez y que ahora es responsable de la conservación de una de las grandes colecciones estadounidenses de historia y arte marítimos. El Museo, instalado en un terreno de 4,3 hectáreas en el que antaño funcionaron varios astilleros, relata la historia de la navegación de Maine en forma completa y emocionante, desde la construcción de la *Virginia* hace tantos años hasta la construcción de los nuevos barcos en la Fundación de Bath, barcos que se pueden ver desde el patio y desde varios edificios del Museo.

### *Una suculenta y espinosa bendición*

Los visitantes quedan seducidos por la belleza del lugar y la vastedad de la historia contada a través de lo expuesto en las nuevas galerías y los edificios históricos. En 1989 el Museo inauguró su amplio Edificio de la Historia Marítima, que tiene un área de 2.787 m<sup>2</sup>. Se trata de una estructura completamente nueva diseñada por el arquitecto Winton Scott, de Portland, quien se inspiró en lo mejor de la arquitectura industrial del siglo XIX. La construcción y la dotación de este edificio fueron posi-

bles gracias a una campaña que permitió recaudar siete millones de dólares, lo que indica el vivo interés del público por los temas del Museo. Una gran superficie interior está dedicada a galerías de exposición, biblioteca y archivos bien dotados. La exposición principal, llamada *Historia marítima de Maine*, es una ojeada general a los 400 años de historia de la navegación de los colonos de la costa y está financiada en parte por una cuantiosa subvención de la Fundación Nacional para las Humanidades, de Washington, D.C.

Las galerías más grandes dan al norte, a lo largo del sendero que baña el río Kennebec al pasar por la ciudad de Bath. Las ventanas, estilo catedral, dan a los terrenos del Museo, donde la sociedad del capitán Samuel Percy y Frank Small construía, entre 1897 y 1920, grandes goletas de madera. Percy & Small fabricaban allí navíos de cuatro, cinco y seis mástiles, entre ellos la goleta *Wyoming* de seis mástiles, el velero de madera más grande que haya enarbolado el pabellón de los Estados Unidos. La nave, que fue botada en diciembre de 1909, medía 100 metros de eslora, y su rampa de botadura estuvo situada a doce metros apenas del nuevo Edificio de la Historia Marítima. En la actualidad, los visitantes del Museo pueden merendar en el emplazamiento del astillero, donde todavía se ven algunos de sus pilotes.

De los astilleros que otrora construían grandes naves de madera en los Estados Unidos, el Percy & Small es el

único que queda intacto. El Museo Marítimo de Maine preserva e interpreta cinco de las construcciones originales, y a través de ellas cuenta la historia de la fabricación de buques de madera. A veces, los visitantes pueden ver las sierras gigantes trabajando en el astillero. Otras muestras explican cómo se construían los tarugos, largas clavijas de madera que sujetaban las tablas a las costillas. En el cobertizo de los calafateadores se puede apreciar la técnica usada para que las embarcaciones quedasen herméticas. En el tinglado de moldes se explica la manera de utilizar los planos para hacer piezas de madera de tamaño natural. Se ha preservado inclusive el cobertizo original del transformador eléctrico, pues Percy & Small fueron pioneros en el uso de la electricidad para hacer funcionar la maquinaria de los astilleros.

La cercanía del ancho y concurrido río Kennebec da una impresión de agua profunda. Los atracaderos generalmente están llenos en los meses de verano, cuando van y vienen barcos históricos y yates con visitantes. De la colección de más de cien barcos que posee el Museo, algunos se hacen a la vela en el río y se pueden visitar en sus atracaderos. La goleta *Sberman Zwicker*, de los Grandes Bancos de Nueva Escocia, viene regularmente en el verano; los visitantes pueden abordarla y apreciar en su interior la exposición sobre la pesca tradicional de la dorada.

Otro barco del Museo es una réplica de una goleta pesquera de 1850, muy



Con frecuencia los buques históricos hacen escala en los muelles del Museo Marítimo de Maine. La goleta *Sberman Zwicker* de Nueva Escocia (a la izquierda) atraca en los meses de verano y se convierte en una de las principales atracciones.

La goleta escuela *Spirit of Massachusetts* (a la derecha) atraca ocasionalmente en el Kennebec. Los edificios blancos de tablillas que se ven al fondo son los edificios históricos del astillero Percy & Small, que antaño ocuparan los terrenos del Museo.

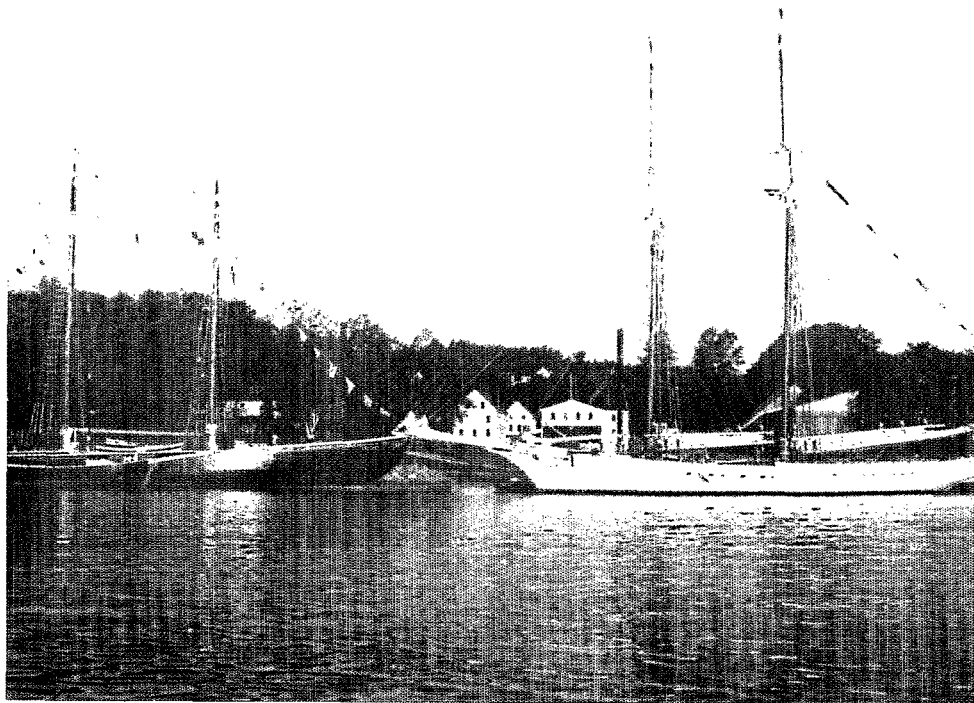
La *Virginia*, una pinaza de 30 toneladas construida entre 1607 y 1608 por colonos ingleses cerca de la desembocadura del río Kennebec de Maine, es considerada generalmente como el primer barco construido por los colonos de América del Norte. El modelo ha sido reconstituido a partir de los documentos históricos disponibles.

utilizada en Maine para la pesca con línea. Llamado con justa razón el *Maine*, este pingue fue construido por personal del Museo y alumnos del programa de aprendizaje. El taller de aprendizaje ofrece un curso de dieciocho meses sobre el arte y la pericia de la construcción de barcos de madera. Los egresados suelen ocupar luego puestos importantes en la industria marítima.

El Museo expone buques históricos de Maine junto al taller de aprendizaje. Uno de los más peculiares es un barco de nueve metros, como aquéllos utilizados por los gancheros en los ríos de Maine para dirigir las cadenas de troncos. Su amplio bao y su calado bajo permitían maniobrar el barco en los ríos agitados mientras los hombres trabajaban entre los troncos.<sup>4</sup> Este barco y otras pequeñas embarcaciones expuestas ponen de relieve el compromiso del Museo de preservar la historia de los ríos, los lagos y todas las vías acuáticas en el interior del estado de Maine.

Otra exposición, instalada en su propio edificio, relata la historia de la industria de la langosta y de la costa de Maine. Esa espinosa criatura llamada langosta, apreciada en todo el mundo por su succulencia, ha sido por largo tiempo la base principal de la economía marina de Maine. La exposición despliega completamente la historia de la industria de la langosta e incluye una película en vídeo sobre el tema, además de una excelente colección de barcos langosteros tradicionales.

La inauguración del Edificio de la



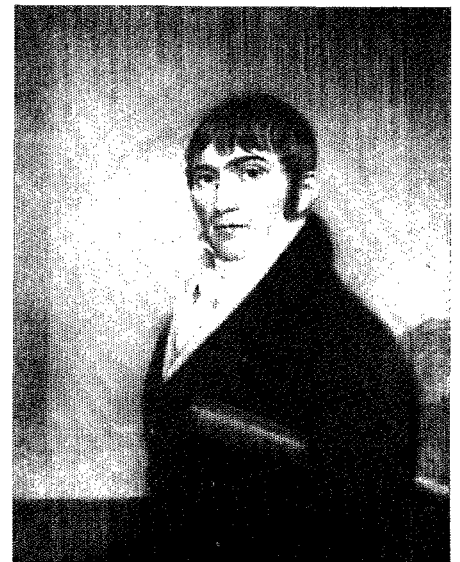
Historia Marítima del Museo Marítimo de Maine tuvo resonancia nacional e internacional. Pasar en 27 años de la parte delantera de un almacén a un verdadero museo significa un dinamismo sin igual para cualquier institución de este tipo. Tanto el personal como el Consejo de Administración se sienten estimulados por la creciente afluencia de visitantes y por otras expresiones de aliento, como la solicitud del presente artículo para la revista *Museum*.

En la actualidad, nuestro personal trabaja diligentemente para mejorar y ampliar las exposiciones e impulsar las actividades educativas de las galerías y el astillero. Los amigos del Museo siguen donando fondos, prestando servicios voluntarios y aportando piezas históricas importantes. En las colecciones y la biblioteca se encuentra recopilada gran parte de la historia marítima, no sólo de Bath y de la región del río Kennebec, sino también de todo el estado de Maine. ■

*Texto original en inglés*

4. (N. del R.) Una característica curiosa del barco es que las planchas laterales no son rígidas (algo que también distinguía a los buques vikingos). Las tablas flexibles, que literalmente ondulan según las variaciones de la presión externa del agua, conferían al barco una excepcional eficiencia hidrodinámica.

El capitán Francis Rittal, capitán del *West Dresden*, de Maine, fue uno de los hombres que ayudaron a forjar el estado de Maine a comienzos del siglo XIX. Había viajado mucho y era un experto navegante y artista marino. El Museo Marítimo de Maine posee una acuarela suya que representa un barco.







## El Bergen marítimo

Bodegas en la península Nordnes de Bergen. A la derecha se ve el edificio propuesto como parte del nuevo Museo de la Pesca.

Øystein Frøiland

Nació en 1945 en la región septentrional de Noruega. Estudió arquitectura naval en Escocia y biología marina en Noruega. Hasta 1977 fue conservador de la sección de ictiología del Museo de Zoología de la Universidad de Bergen. Es secretario y redactor del Comité Internacional del ICOM para la Formación de Personal.

¿Qué queremos contarles a nuestros visitantes? La pregunta es sencilla pero importante, tanto más cuanto esos visitantes son los propios ciudadanos de Bergen y los turistas que vienen de otras partes de Noruega y del extranjero.

Pues bien, queremos contarles algo acerca de las razones por las cuales la ciudad se halla donde está, por qué se convirtió en uno de los conglomerados más importantes y populosos de Escandinavia (en el decenio de 1860, Oslo tenía que incluir en el censo a los presos para superar la cifra de habitantes de Bergen), por qué Bergen llegó a ser uno de los principales puertos hanseáticos, con un impacto en el comercio de la ciudad que aún se siente, por qué fue uno de los mayores puertos pesqueros de Noruega, y, por supuesto, por qué ya no lo es. Hay incluso razones relacionadas con el mar que hay que recordar, para explicar por qué algunas partes de la ciudad son como las vemos hoy. Por ejemplo, una explosión ocurrida en 1944 a bordo de un buque alemán cargado de dinamita destruyó un buen número de viejas y encantadoras casas de madera, que fueron reemplazadas luego por edificios de muchos pisos, menos atractivos, que primero sirvieron de bodegas y que ahora están siendo convertidos en hoteles exclusivos.

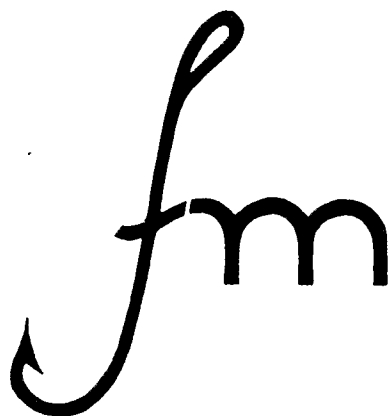
Una manera de presentarles la vida de los museos en nuestro puerto es guiarles, con abundantes comentarios, por algunos de sus edificios. Ahora bien, no quiero entrar a discutir si un museo es un edificio o un proceso, un recipiente o su contenido. Lo que deseo señalar es que al menos a lo largo

de los muelles, las bodegas eran absolutamente necesarias para la pesca y el comercio marítimo, y constituían un eslabón entre el mar y la tierra, entre los barcos que atracaban en el puerto y la ciudad con sus habitantes. En la medida en que evolucionó el comercio y sobre todo con la creación de los "centros de tráfico" lejos de los centros urbanos, empezó a llegar menos pescado y menos mercancía directamente a los puertos, que ahora resultaban demasiado pequeños. Las viejas bodegas, que eran más bien lazos vitales que pasarelas de acceso, pueden utilizarse ahora para otros fines y los museos son una suerte de nuevos inquilinos que están en capacidad de funcionar en ellos plenamente sin que se produzca, dada su identificación común con la historia, una ruptura demasiado brusca con el carácter original del edificio.

### *La indigestión, la sed y los efectos económicos secundarios*

Así pues, echemos una ojeada a Bergen, una ciudad fundada hace más de 900 años que está rodeada de montañas tierra adentro, pero que también se abre hacia el mar, la fuente de muchos bienes y de no pocos males, que convierte al puerto en el verdadero centro de la ciudad, aunque están cambiando las opiniones acerca de lo que este centro debe ser y debe hacer.

El Museo de la Pesca es uno de los museos más antiguos de Noruega especializados en un tema único, pues fue fundado en 1880. Bergen era la capital comercial y científica del sector pesquero del país, de modo que no hubo



Todas las fotografías son de Kavi Gundersen

vacilaciones cuando se decidió establecer allí el museo, como parte de la Sociedad para el Fomento de la Pesca en Noruega. En aquella época había pocos locales disponibles frente al mar, pues todavía se utilizaban las bodegas. Por este motivo el Museo de la Pesca se instaló en el centro de la ciudad en un edificio nuevo, que compartía con los museos de arte y artesanía.

Aunque se mantuvo a la vanguardia en las técnicas de exhibición didáctica de la época (aspecto relevado por *Museum* en 1952), la exposición necesita ahora una reforma. La cantidad de información concentrada en uno de los pisos era tal que casi provocaba una indigestión, mientras que lo que se exponía en otros pisos estaba tan someramente explicado que los visitantes comenzaban a padecer alucinaciones causadas por la sed de conocimientos; o por lo menos carecían de los medios para corregir sus concepciones erróneas.

Nuestros planes para el futuro no abarcan solamente las nuevas técnicas de presentación. También queremos tener nuestro propio edificio, mejor dicho, edificios. Las esperanzas, planes e incluso fantasías a este respecto son numerosas. ¿Por qué no trasladarnos a una península cercana, donde una vieja bodega podría albergar las colecciones, al mismo tiempo que las demás funciones podrían desempeñarse en las entrañas mismas de la montaña (aunque grandes amantes del mar, a los noruegos les encanta hacer túneles en la roca, cuanto más dura mejor) con la fachada mirando hacia el puerto? Ese emplazamiento nos permitiría además tener vecinos interesados en los peces, la pesca y otros aspectos de los recursos marítimos.

Sin embargo, lograr que los planos de nuestro arquitecto Lars Haukeland se conviertan en una verdadera construcción se ha vuelto algo difícil de remontar. Edificar museos exige bastante dinero y no es éste el momento más favorable para obtener auxilios gubernamentales de importancia ni donaciones del sector privado. A pesar de que las encuestas demuestran lo contrario, la idea de que las instituciones culturales no generan ingresos no ha perdido ninguna fuerza. La renta de un museo determinado puede no ser astronómica, pero ¿y sus efectos económicos colaterales en la comunidad?

Para ser sinceros, todavía necesitamos socios que nos ayuden a hacer realidad nuestro sueño. Socios que no sólo aporten dinero, sino que también tomen en alquiler oficinas y otros loca-

les, a los precios actuales, en una bodega renovada que data de 1804 y que tiene una superficie de 1.600 m<sup>2</sup> en tres pisos, sin olvidar una nueva estructura construida en el acantilado, con una cubierta de cristal que da al fiordo de Bergen. Al menos no estamos "en la calle", algo que, hablando francamente, no puede decirse del Museo del Viejo Bergen, que es el Museo al aire libre de nuestra ciudad.

Cuando comenzó a coleccionar edificios viejos y a desplazarlos a su sede alejada del mar, el Museo del Viejo Bergen no tuvo en cuenta las construcciones del puerto. Pronto se vio que se había omitido una parte muy importante de la vida marítima de nuestra ciudad. Después de "sólo" tres decenios de planificación y negociaciones con el Concejo Municipal, el Museo puede prever la reconstrucción en la orilla del mar, en un futuro cercano, de algunos de los edificios marítimos que adquirió en el transcurso de los años.

### *Arquitectura hanseática versus art nouveau*

Ubicado en la ciudad universitaria, pese a no ser una institución docente, el Museo Marítimo de Bergen está instalado en un edificio construido hace solamente veinte años. El plan inicial era el de albergarlo en el antiguo mercado de pescado, en la zona interior del puerto, pero esto resultó imposible en esos tiempos. Paradójicamente, ese emplazamiento ideal se está reconstruyendo ahora (casi no queda ya nada de los viejos edificios de la zona) con tiendas y oficinas cuyo estilo califican

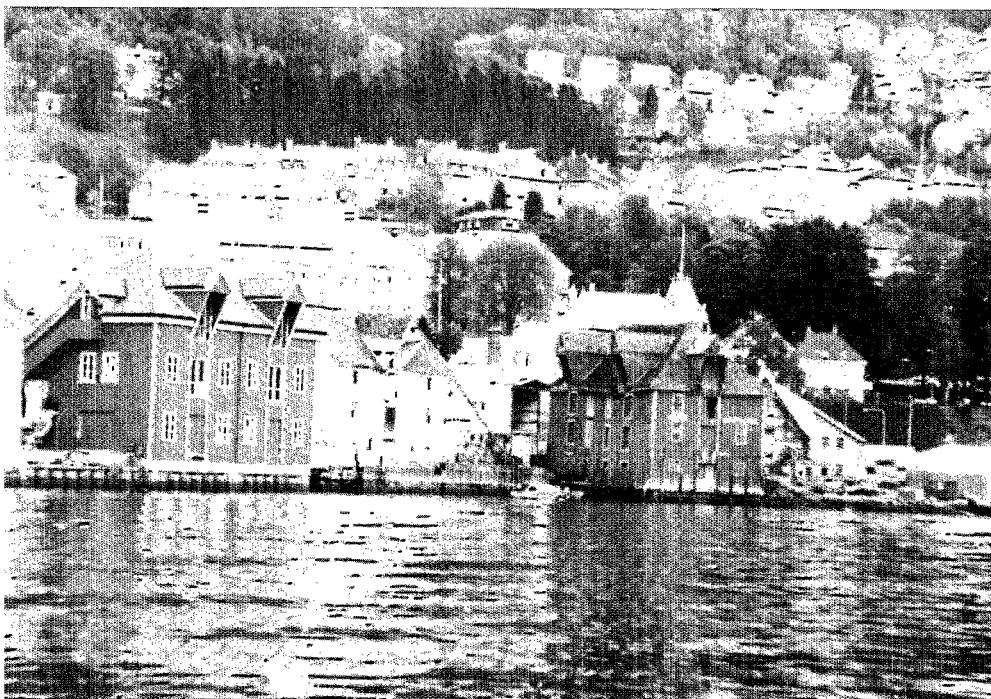
algunos de pastiche, mientras otros consideran que es moderno, aunque adaptado para que armonice con las antiguas casas que se conservaron. Por fortuna, el nuevo edificio del Museo Marítimo se levanta en una de las colinas que rodean a Bergen y tiene una excelente vista sobre el puerto. Esta relación con el paisaje marino era indispensable tanto desde el punto de vista del Museo como del arquitecto.

El Museo Hanseático, que parece ganarse rápidamente el favor de quienes visitan la ciudad, fue fundado en 1872 y es una de las casas más antiguas y mejor conservadas en sus muelles. Ahora está equipado y dotado de mobiliario para mostrar cómo era la vida en la zona de los muelles, al menos la del sector más pudiente de la sociedad, alrededor de 1700. Por supuesto, el edificio mismo es el elemento más importante de la exposición y el punto fuerte del Museo. Pero esto también crea problemas, porque los edificios adyacentes devorados por incendios a principios de siglo fueron reemplazados por complejos estilo *art nouveau*, muy atractivos de por sí, pero de tales dimensiones que empuñan el Museo.

Podría seguir describiendo un edificio tras otro, todos interesantes y, al igual que en Bergen, podríamos visitar muchas otras construcciones semejantes situadas en las distintas ciudades del litoral noruego. Los que he mencionado abrigan instituciones culturales y la legislación que los protege prohíbe cualquier tipo de modificación. ¿Y los demás, esos numerosos monumentos de un pasado laborioso y a veces glo-

El edificio de la Sociedad del Litoral de Bergen con una embarcación tradicional amarrada en las cercanías.





Sandviken (Bergen). A la izquierda una bodega restaurada (o, más bien, prácticamente reconstruida). A la derecha pueden observarse los trabajos de demolición en torno a un edificio bello pero muy estropeado (y poco aprovechado).

rioso? A pesar de la buena voluntad de numerosos sectores, oficiales y también privados, no siempre es posible superar una serie de difíciles obstáculos. Aún admitiendo que no sería razonable conservar todos los edificios antiguos, podemos comprobar que ciertos intereses creados no siempre muestran gran entusiasmo por salvar los que podrían y deberían conservarse. Después de todo, es más fácil obtener el permiso para derribar un viejo edificio cuyo avanzado deterioro no permite ya la restauración, sobre todo cuando se ha dejado a propósito que llegue a ese extremo.

### *La unión hace la fuerza*

Hemos comprobado que los grupos de edificios tienen mayores posibilidades de resistir las amenazas de destrucción que las construcciones aisladas. Esto sucedió en Bryggen, en la parte de los muelles del antiguo puerto hanseático de Bergen que se extiende entre el Museo Hanseático y el Museo Bryggen e Instituto de Arqueología Erling Dekke Naess, un moderno edificio erigido en un lugar donde se efectuaron excavaciones entre 1955 y 1974. Esta área es uno de los conjuntos arquitectónicos e históricos más importantes de Noruega, una parte de la cual (que data de principios del siglo XVIII) fue incluida en 1980 en la lista del patrimonio mundial de la Unesco. Esta medida cobra una gran dimensión si tenemos en cuenta que hace treinta años hubo un fuerte movimiento que pedía la demolición de todos los edificios de

madera de Bryggen. En 1955, un incendio catastrófico desencadenó un debate acerca de lo que debía hacerse con los edificios que quedaban, los cuales, aunque protegidos por la ley, se estaban viniendo abajo. Las actitudes han evolucionado mucho y no es probable que un propietario considere hoy la posibilidad de derribar uno de ellos, ni siquiera si lo autorizaran a hacerlo.

También hay que tener en cuenta que la unión hace la fuerza, y ésta se expresa en la conciencia que tiene el público, y asociaciones tales como la Sociedad del Litoral de Bergen, de la necesidad de preservar estos edificios. La entidad antes nombrada actúa localmente en el ámbito de la Asociación Noruega para la Protección de las Tradiciones Costeras y se esfuerza por conservar las embarcaciones de todo tipo y tamaño, la náutica y la artesanía y, por supuesto, las tradiciones culturales que se han desarrollado en torno al medio marítimo. Es natural pues que la Sociedad ocupe una de las antiguas bodegas, frente a la cual están amarradas sus embarcaciones. Hasta la fecha, la entidad ha resistido las fuertes presiones del sector inmobiliario para que ceda estos valiosos locales.

Pese a los progresos logrados, aún queda mucho por hacer. Por mi parte, me niego a aceptar la idea, bastante extendida todavía, de que las generaciones jóvenes (e incluso muchos adultos) no sienten interés ni curiosidad por el espíritu de aventura, la laboriosidad, las penas y privaciones de la vida marítima de antaño, en suma, por todo lo que puede uno imaginar cuando una

nave arriba al puerto, baja las velas y echa anclas.

La idea del Bergen Marítimo se lanzó recientemente. ¿En qué consiste? La zona de los muelles no sólo abriga instituciones culturales sino también centros de investigación, escuelas, fábricas, mercados y áreas destinadas al transporte marítimo internacional, con barcos de pasajeros con destino a Inglaterra, Dinamarca, las Islas Feroe e Islandia, así como al tráfico de carga. Además, hay restaurantes donde sólo se sirve pescado, instalaciones de congelación, centros de deportes acuáticos y otras actividades. Sin haber previsto realmente esta situación, nos hemos dado cuenta de que tenemos al alcance todos los elementos para un enorme ecomuseo marítimo. Y apenas estamos comenzando a comprender las posibilidades que encierra. ■

## *Mitología y realidad en un templo chino del siglo XII*

Song Chengjun

Director del Museo Marítimo de Changdao, diplomado de la Universidad Normal de China Oriental (Shanghai) y del Departamento de Antropología de la Universidad Xiamen. Ha efectuado trabajos museográficos y de campo en arqueología. Enseña en la Universidad de Shandong y en el Departamento de Arqueología de la Universidad de Beijing. Es miembro de la Sociedad China de Museos, la Sociedad de Historia del Pacífico, la Asociación de Inscripciones Antiguas y el Consejo de la Sociedad China de Historia de las Comunicaciones Oceánicas. Entre sus principales obras figuran *La construcción de los museos urbanos y de distrito*, *La cultura prehistórica laiyi y su relación con los periodos históricos* y *Examen y explicación de las armas de otros países*.

Para nosotros es un placer recibir a los lectores de *Museum* en nuestro Museo Marítimo, que se encuentra en la isla más famosa del archipiélago de Changdao, la de Miaodao, importante puerto del que partían la seda y la porcelana de exportación. El distrito de Changdao, constituido por un grupo de treinta islas, se encuentra a unos 375 km al este de Beijing. Al norte, más allá del estrecho de Bohai, está Lushun (antes Port Arthur) y al este la península de Corea.

El Museo Marítimo de Changdao se encuentra justamente en el Templo de la Divinidad Marina de Miaodao. Los documentos históricos atestiguan que el templo se construyó en 1122 bajo el reinado de la dinastía Song y que fue una iniciativa de los empresarios del comercio marítimo. Después de diversas ampliaciones, el templo fue reconstruido en 1627, durante la dinastía Ming, y conserva en la actualidad la disposición y la estructura que tenía en los tiempos de las dinastías antes mencionadas. Es en cierto modo uno de los museos más antiguos del mundo, ya que desde la época Song los pescadores y navegantes hacían bendecir los modelos de sus embarcaciones en el templo. Es por eso que un núcleo de nuestra valiosa colección está constituido por modelos de embarcaciones enviados al templo durante más de ocho siglos.

### *Dispersos como las estrellas*

Como no puedo por razones de espacio presentar exhaustivamente el Museo, me limitaré a mostrar sus puntos más importantes. Comencemos por la primera sala, que da una breve visión de la historia marítima de China. No se trata de una empresa fácil, ya que el litoral del país es inmenso y sus puertos numerosos, de manera que en diez mil años las naves y los monumentos que

atestiguan la actividad marítima de nuestros antepasados se dispersaron como estrellas en un vasto territorio costero e insular. Desde la dinastía Hang (siglo I A.C.) hasta la dinastía Ming (siglo XVI), China brilló en las artes de la construcción naviera y la navegación. Más tarde, el carácter retrógrado de los gobiernos feudales hizo que esas actividades decayeran y China perdió su puesto en el comercio internacional. En 1840 se abrieron sus puertas nuevamente, pero de manera violenta y por causa de invasores extranjeros que llegaron a bordo de naves poderosamente armadas. Este sería el comienzo de una de las páginas más tristes de la historia marítima de China.

En la sala de la historia marítima nos encontramos con esculturas pintadas que representan temas mitológicos arraigados profundamente en la realidad de nuestra historia marítima. La historia es la siguiente.

La Reina Madre ofrecía un banquete a los inmortales en la isla de las Hadas, perteneciente al archipiélago de Miaodao, y ocho inmortales que querían asistir se preguntaban cómo arribarían, ya que carecían de embarcaciones. De pronto, uno de ellos se echó a reír. Era Lu Dongbin, que dijo: "Hagamos gala de nuestras habilidades. Cada uno de nosotros tiene un objeto mágico que puede utilizar para atravesar el mar y asistir al banquete de la isla de las Hadas". Y fue así como uno de ellos montó en un asno e hizo el recorrido lleno de contento mientras se acariciaba la barba; otro efectuó el trayecto llevando en los hombros una calabaza; el tercero, pese a su voluminoso abdomen, hizo el viaje de costado sobre un gran abanico de bambú, mientras Hang Xiangzi ejecutaba una melodía con su flauta de tallos verticales. . . . Así pudieron todos llegar sin dificultades a la isla

de las Hadas. En la exposición descubrimos que el mito describe el origen de los instrumentos y técnicas de navegación chinos y el uso que se hacía de materiales ya existentes. Por ejemplo, ¿cómo es posible atravesar el mar en un asno? Muy sencillo, construyendo la embarcación con la piel del asno. Desde tiempos inmemoriales se fabrican en China embarcaciones con pieles de animales, ya se trate de ovejas, bueyes o asnos. En la actualidad, en los afluentes superiores del río Amarillo todavía es corriente servirse de balsas hechas con pieles de ovejas. En cuanto a la calabaza, cultivada en China desde hace siete mil años, permite hacer buenos flotadores; su uso en la navegación remonta a tres milenios. El abanico del hombre del vientre voluminoso alude a las embarcaciones de juncos, conocidas en China desde hace siglos. Lo mismo se puede decir de la flauta de tallos, que representa el uso del bambú en la confección de balsas, todavía utilizadas en el transporte acuático en Fujian y Taiwan.

### *El asombro de los misioneros y de los comerciantes occidentales*

Las excavaciones arqueológicas que he efectuado permiten comprobar que el archipiélago de Miaodao estaba habitado ya a fines del paleolítico y que en esa época se utilizaban los flotadores de calabaza, las embarcaciones de juncos y las balsas de bambú; los botes de piel se utilizaban desde el neolítico. Nuestros antepasados practicaban la pesca y lo hacían con arrojito; una vez encontré en la vértebra fósil de una ballena la marca de un arma afilada.

La visita a la sala de la construcción de embarcaciones constituye una tran-

cisión fundamental en términos históricos y museográficos, pues pasamos de la época en que el hombre construía embarcaciones con materiales ya existentes al periodo en que empezó a tratarse el material, es decir la madera. Esta técnica fue posible en el neolítico al disponerse ya de hachas de piedra afiladas. Junto con el dominio del fuego, este tipo de hachas permitió construir las canoas que se ven en esta sala. Del mismo modo que en la sala precedente se exponen las leznas y agujas de hueso para coser los botes de piel, en ésta se presentan instrumentos de piedra como hachas, cuñas, cinceles y azuelas que se utilizaban en la construcción de las canoas. Pese a todo, estas canoas no reemplazaron las antiguas embarcaciones, de modo que las balsas de bambú siguieron utilizándose, llegando incluso a ser cada vez más frecuentes. No obstante, las nuevas técnicas abrieron otro capítulo importante en la industria naviera china. Los objetos y monumentos del neolítico hallados en nuestro archipiélago son una prueba del desarrollo de los intercambios con otras zonas marítimas. Al intensificarse las comunicaciones, ya no bastaba la canoa. Se construyeron entonces balsas de bambú más grandes y más sólidas, así como canoas de doble casco y sampanes. Las culturas prehistóricas de la región que hoy pertenece al distrito de Changdao, avanzaron a pasos de gigante en el perfeccionamiento de las técnicas de la construcción naval, aportando con ello una real contribución al progreso de la humanidad.

En el Museo puede verse el modelo en cerámica de una embarcación de la dinastía Han oriental y otros documentos en los que se relata la expedición de un *louchuan* (embarcación de varias

cubiertas) enviado por el emperador Wu de la dinastía Han, en 109 A.C., a hacer la guerra a Corea. Otra pieza importante es una canoa de dos cascos, cada uno de los cuales mide 20,24 metros de largo por 2,82 metros de ancho. La canoa fue desenterrada en el sentido literal del término; la proa y la popa apuntan hacia arriba, lo que da a cada corredera el aspecto de una lanzadera de tejedor. Las cubiertas estaban unidas por sólidas tablas y la superestructura podía soportar grandes pesos. Esta embarcación, hallada en nuestra provincia en 1976, parece haber sido un verdadero velero oceánico.

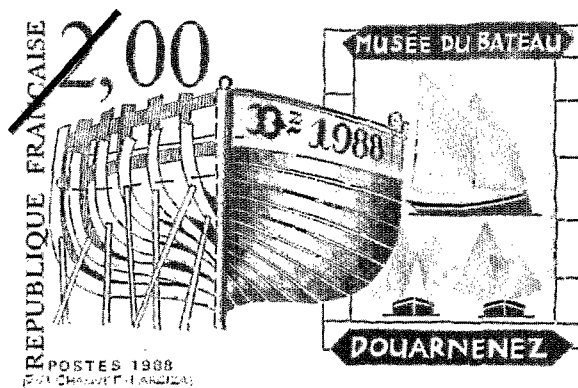
En la sala de la historia de la construcción naval puede verse también una gruesa sogá que data de la dinastía Ming, que fue recuperada del fondo del mar, donde permaneció cinco siglos. Los expertos piensan que pertenecía a un enorme velero de 10.000 toneladas, tal vez al barco *Fu* del que se conserva un modelo impresionante, pues tiene nueve mástiles, doce velas y traviesas talladas y pintadas con espléndidos colores verde y oro. Era la época del apogeo de la construcción naval en China, lo que a juicio del erudito británico Joseph Lee puede desmentir la idea según la cual en esa época en China no hubo avances en el arte de la navegación. Lee observa asimismo como, ya en la Edad Media, los mercaderes y los misioneros occidentales se asombraban ante las naves y los inventos náuticos chinos.

Nuestra visita al Museo Marítimo de Changdao termina en la sala de las técnicas de la navegación. Allí, como es natural, se destaca la brújula, denominada en chino "aguja que señala el sur" (poniendo de lado la denominación, no es el norte o el sur lo que importa cuando se navega) y las guías de navegación terrestres y celestes. En esta sala también pueden admirarse las primitivas técnicas manuales, como el remo y las distintas formas de utilizar la fuerza del viento. Las operaciones para detener la nave o las de amarre pueden ser tan importantes para el marino como las de izar las velas y partir. En la misma sala pueden contemplarse, además, las técnicas de anclaje con anclas antiguas hechas de madera y de piedra. ■

*Texto original en inglés*



Modelo de una embarcación fluvial construida probablemente en el siglo XIX. En la actualidad pertenece a una colección privada.



## Y aún resuenan los mazos del calafateo

Denis-Michel Boell

Nació en 1951. Estudió en la Escuela Normal Superior de Saint Cloud y es titular de un diploma de estudios superiores en antropología cultural. Como investigador de temas marítimos colabora regularmente con la revista *Le Chasse-marée*. Desde enero de 1986 es conservador del Museo del Barco, después de haberse dedicado a la docencia, sobre todo en la Escuela Naval.

En 1985 se creó el Museo del Barco en el puerto de Douarnenez (Bretaña, Francia); en junio de ese mismo año se inauguró una exposición que lo prefiguraba. Esta exposición se organizó en los locales de una antigua conservería de pescado, que la municipalidad había adquirido unos meses antes. La creación del Museo fue el fruto de un trabajo de investigación y acopio de material realizado durante varios años por la asociación local Treizour ("los barqueros" en bretón). Esta asociación, que de 1981 a 1985 había impulsado un primer museo consagrado a la historia marítima local, deseaba albergar y presentar al público algunas embarcaciones pequeñas que fueron reunidas en muy poco tiempo gracias a una colecta de urgencia, pues algunas de esas piezas pertenecían, en efecto, a tipos de embarcaciones en vías de desaparición.

Esta medida de salvaguardia se convirtió rápidamente en acción planificada, es decir, que reunió embarcaciones de cada uno de los principales tipos utilizados en el trabajo y el recreo en todo el litoral francés, así como en los lagos y los ríos. Nuestro patrimonio náutico estaba por entonces bastante desatendido; en general no eran las universidades o los grandes museos franceses los que se encargaban de él, sino más bien unas cuantas asociaciones y particulares.

La creación en 1979 de una Federación Regional de la Cultura Marítima, que coordinaba las operaciones de salvaguardia y promoción de la cultura de los pueblos de navegantes y que se instaló muy pronto en Douarnenez, y la aparición en 1981 de la revista de historia y de etnología marítima titulada *Le Chasse-marée*, que desde el comienzo tuvo un éxito considerable (con una tirada de 40.000 ejemplares), fueron las etapas de un renacimiento.

Los efectos de éste se percibieron también en la protección y la restauración, por parte de diversas asociaciones y algunos particulares, de un número creciente de antiguos veleros de trabajo. Entre las primeras embarcaciones restauradas, y muy pronto expuestas, figuran las chalupas sardineras *Elibou-bane* de Yvon Le Corre, botada en 1981, y *Telen Mor*, botada por la Asociación Treizour en Douarnenez en 1983.

La idea de un museo consagrado exclusivamente a los barcos tradicionales, los modos de construcción y los diferentes usos (trabajo o recreo) surgió del encuentro que hubo de esas diversas entidades con *Le Chasse-marée*, convertida en sólida editorial, y del municipio de Douarnenez. El apoyo prestado por la Dirección de Museos de Francia (Ministerio de Cultura) permitió al nuevo proyecto superar los obstáculos administrativos una vez hallado el sitio adecuado (una conservería de pescado muy bien situada que acababa de cerrar), y permitió también inaugurar la exposición preliminar en el verano de 1985. Tras el nombramiento de un conservador, se elaboró un programa de acondicionamiento de varios años de duración cuya primera fase deberá concluir a fines de 1990.

Gracias a la iniciativa de *Le Chasse-marée* y de la Federación Regional de Cultura Marítima, se organizaron dos importantes concentraciones de veleros tradicionales, una en 1986 y otra en 1988, en las que tomaron parte 850 barcos y a la que asistieron 300.000 espectadores. Estos eventos convirtieron a este puerto bretón en un punto de referencia europeo en lo que al patrimonio marítimo se refiere. Estas efímeras pero impresionantes manifestaciones revelan una nueva actitud ante el mundo marino, que va desde el





Además de coleccionar piezas antiguas, el Museo del Barco encarga la construcción de otras a los herederos de las tradiciones navales. Aquí vemos la llegada al Museo del *bateira* mercante *María Cecilia*, construido en Portugal por el carpintero Felisberto Amador, de Pardilho. Esta embarcación hizo un ensayo de navegación con vela en el verano de 1986.



Michel Therisque

respeto a las tradiciones hasta el deseo de navegar "de otra manera". El Museo será testigo pero también actor privilegiado de este profundo movimiento cultural, sin dejar de ser al mismo tiempo el instrumento para atraer a un vasto público hacia esta nueva cultura náutica. Para ello cuenta desde ahora con una colección única, que dentro de diez años solamente sería imposible reunir.

### *Embarcaciones de Niza, Flandes y Noruega*

La colección se enriquece de manera permanente, tanto en calidad como en cantidad. Naturalmente, es necesaria cierta prudencia antes de que una pieza entre de forma definitiva en el inventario del Museo, ya que la progresión de las adquisiciones y los conocimientos permiten sustituir una pieza ya rescatada por otra más representativa de su tipo, más completa o en mejor estado. Todo esto se tiene en cuenta sobre todo cuando se trata de embarcaciones de recreo en las cuales las series están claramente definidas y presentan variaciones significativas.

De las 180 piezas que se conservan en la actualidad, una gran mayoría (140) son embarcaciones de trabajo, mientras que las de recreo representan el 25% de la colección. Estos barcos suelen tener entre seis y diez metros de eslora y en general se seleccionan, por razones prácticas, las embarcaciones más pequeñas. Su origen geográfico es muy variado. Un 10% proviene de diferentes países de Europa (España, Portugal,

Irlanda, Gales, Inglaterra, Islas Feroe, Noruega, etc.). Estas embarcaciones se reunieron para ilustrar tradiciones tecnológicas, artísticas o prácticas muy distintas de las nuestras, como la construcción escandinava de tingladillo, los *currages* de cuero y tela, la decoración de *moliceiros* de la laguna de Aveiro, etc.

Hay piezas de todo el litoral francés, pero debido a una prospección tardía, las riberas mediterráneas aún no están bien representadas. Sólo veinte embarcaciones provienen de la región comprendida entre Cataluña y Niza.

Todo el litoral atlántico está representado, del país Vasco a Flandes. De las 140 piezas, más de la mitad son de origen bretón, hecho que se debe no tanto a la situación geográfica del Museo, como a razones históricas (que explican también por qué se eligió este lugar). En efecto, Bretaña es la región donde mejor y durante más tiempo se ha conservado un patrimonio náutico variado y relativamente abundante, y donde se han llevado a cabo importantes investigaciones para conocer ese patrimonio. Por otra parte, el Museo del Barco no es exclusivamente marítimo; alrededor de una cuarta parte de las embarcaciones que posee han navegado en aguas interiores como ríos, lagos y pantanos; desde el lago Lemán hasta el río Brière, desde el Somme hasta el Tarn o el Adour.

Además de las embarcaciones, el Museo colecciona y conserva cuantos objetos se relacionan con la vida náutica: artefactos de pesca, instrumentos de navegación, utensilios de a bordo,

vestimentas de trabajo y herramientas, además de retratos de barcos y fotografías antiguas. Cuando es posible, la adquisición de estos objetos se realiza al mismo tiempo que la de las embarcaciones, aunque la decisión suele exigir investigaciones particulares que el equipo del Museo no está en condiciones de realizar en todas las regiones que le conciernen.

### *Recurso a la emoción*

Al cabo de tres años de exposiciones preliminares y de trabajos, el 4 de junio de 1988 el entonces ministro de Asuntos Marítimos, Louis Le Pensec, inauguró oficialmente el Museo del Barco, núcleo de un ambicioso proyecto de desarrollo del que hablaremos más adelante. En tal ocasión se abrieron al público alrededor de las dos terceras partes del circuito de exposición permanente (1.000 m<sup>2</sup> de un total de 1.500 m<sup>2</sup>), espacio que aumenta de año en año. El acondicionamiento se llevó a cabo de manera bastante pragmática, es decir, que desde el principio la inauguración de algunas salas permitió tomar nota de diversas observaciones y críticas que ayudaron a mejorar el aspecto museográfico. Con el paso de los años pudo lograrse que las consideraciones técnicas no tornaran las exposiciones áridas sino por el contrario, amenas. El Museo se tomó el tiempo necesario para estudiar y restaurar los barcos reunidos, a la vez que completaba la colección. Este aspecto de obra en construcción, que podría haber dificultado la adecuada recepción del

público, se ha utilizado más bien como un factor favorable y atrayente. A diario el público presencia la restauración o la construcción de barcos, y las presentaciones se enriquecen. El entorno del Museo, con su astillero en actividad, es un elemento vivo que da al barrio una gran animación.

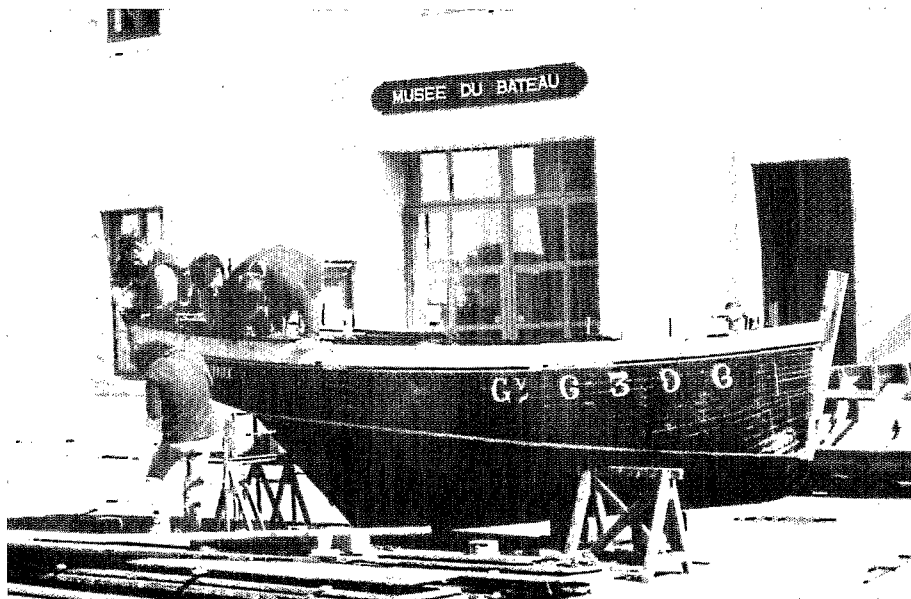
El Museo se instaló en una antigua planta industrial situada al borde de un brazo de mar, una conservería de pescado que funcionó y se desarrolló desde fines del siglo XIX y que suspendió sus actividades en 1983. De esos edificios, representativos hasta hace pocos años de la principal actividad económica de la ciudad (la transformación de los productos pesqueros), se ha conservado la estructura (armazón de hormigón con un entramado de acero y madera) y la sencillez en el tratamiento de los materiales. La única modificación importante ha sido la elevación de una parte del techo en el centro del Museo (que pasó de seis a doce metros de altura), lo que permite exponer doce barcos totalmente equipados con sus mástiles y velas, mostrando así la gran variedad de los aparejos.

Alrededor de esta sala hay una serie de espacios por los que se puede circular libremente y en donde pueden verse y tocarse las embarcaciones desde todos los ángulos. Obviamente, el orden lógico que explica el conjunto sólo se impone cuando se efectúan visitas guiadas. Este circuito de exposición permanente se completará en 1990. Luego de atravesar la sala de recepción y la tienda (que no ha sido instalada completamente), el visitante asiste a una breve presentación audiovisual sobre los barcos y la salvaguardia del patrimonio náutico. A continuación

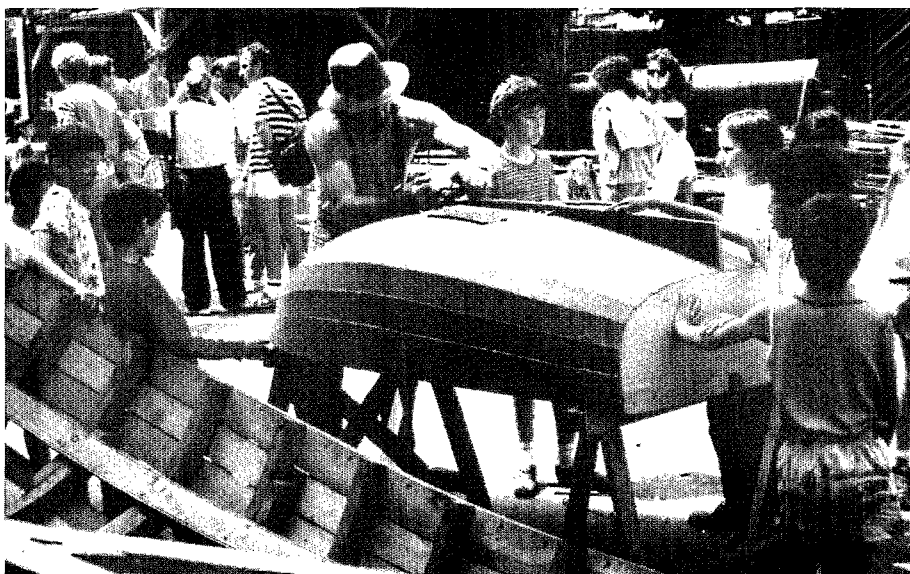
penetra en un primer recinto en el que se presentan de manera real varias de las funciones más importantes de las embarcaciones de transporte, pesca y recreo. En el fondo de la sala se reconstituyó un pequeño puerto primitivo, como los que existen aún en las costas del cabo Sizun (Finistère), con sus canoas izadas con tornos de mano por una rampa empinada. También se evoca la vida de a bordo mediante dos escenas, una de *cabanaje* (una noche en el fondeadero) en un barco sin puente de principios de siglo, la otra en la cabina de la tripulación de un navío de nuestros días. El visitante puede pasar además por una pequeña sala de reserva en la que se exponen unos cincuenta cascos pequeños y se explican los problemas de conservación y tratamiento de la madera.

Las exposiciones permanentes se rea-

lizan en las seis salas del primer piso del edificio, de una superficie total de 1.000 m<sup>2</sup>. La distribución de este espacio obedece a criterios técnicos, a saber: el modo de construcción de los cascos (de madera, de tingladillo o de cuero y tela) y el sistema de propulsión (vela, remo, pértiga, motor, etc.). En las exposiciones temporales el aspecto técnico se complementa tratando con más detalles la dimensión social de las actividades marítimas y náuticas. La chalupa sardinera evoca el universo de los patrones de veleros sin puente de principios de siglo y el mundo de las fábricas de conservas. Los barcos de Portugal nos ofrecen el arte decorativo de los pintores de la laguna de Aveiro o del estuario del Tajo. Y, gracias a los "refugios del marinero", se descubre la obra social de un filántropo que, además de ayudar y educar moralmente a



Jean-Marie Chauvet d'Arcizans

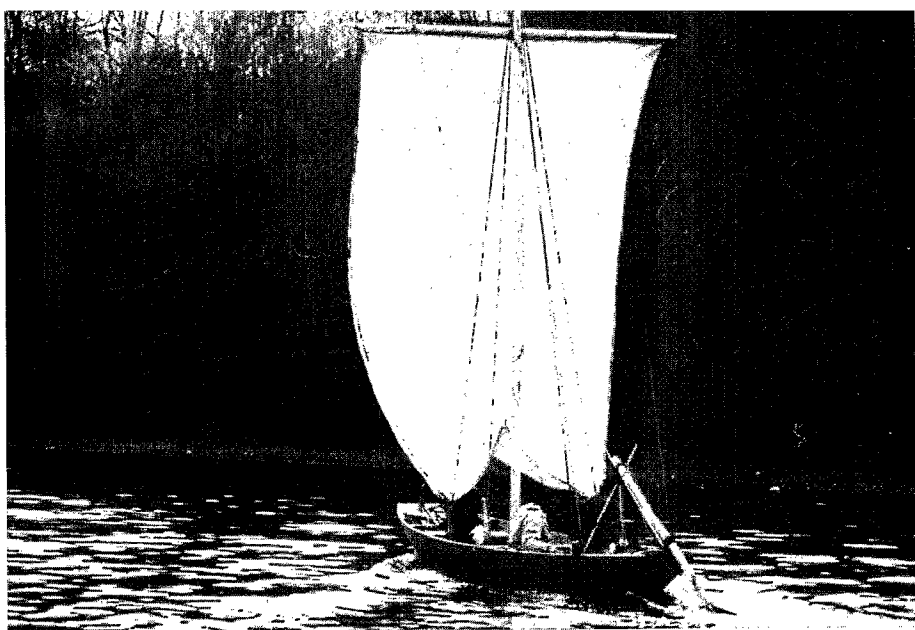


Francis Holveck

Reparación de un bote de trinquete averiado en un accidente marítimo. Esta reconstitución de una embarcación tradicional del sur de Finistère la realizó un particular en 1986, a partir de la observación de varios veleros antiguos conservados en el Museo. La colección constituye un verdadero banco de datos para la restauración o la construcción de embarcaciones.

Construcción de un bote con la técnica del tingladillo realizada por un alumno de los Talleres del Infierno. Constantemente se realizan demostraciones públicas, lo que anima el ambiente.





Michel Therisque

La práctica de la navegación es uno de los aspectos más apasionantes de la vida del Museo. Aquí se prueba un *fuireau*, barca del río Loira de vela cuadrada que ha sido reconstituida a partir de documentos iconográficos de principios de siglo.

los pescadores, produjo una obra fotográfica que refleja un gran interés por sus condiciones de vida.

El sistema museográfico del Museo del Barco consiste en alternar permanentemente una demostración técnica, utilizando para ello los medios audiovisuales tradicionales —exposición de carteles, fotografías, películas de vídeo—, con una evocación que suscite la emoción del visitante mediante la recreación de ambientes, la reconstitución de escenas y la instalación de verdaderas microunidades ecológicas, en el centro de las cuales se encuentra no sólo el barco sino también el hombre, representado con maniqués. Así, por ejemplo, se reconstituyó un pequeño astillero artesanal en el que dos carpinteros trabajan en la tablazón de una canoa. Los diversos modos de propulsión se presentan a través de seis embarcaciones con varios personajes a bordo, destacándose las actitudes de los que dirigen las naves.

### *Ventajas y límites de una estructura ligera*

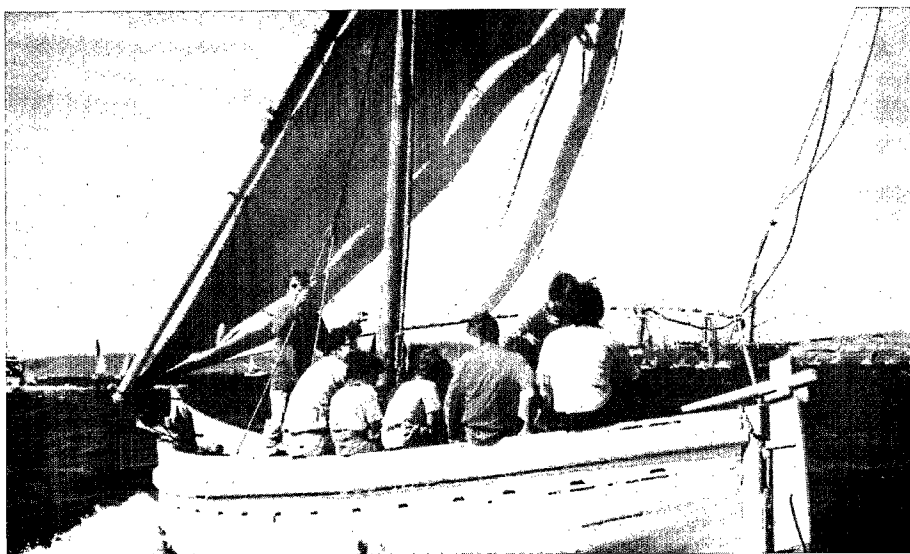
El Museo del Barco es municipal, pero su animación y promoción dependen a menudo de otros colaboradores que intervinieron en su creación. El Comité de Animación, en el cual se debaten las grandes orientaciones del Museo, está constituido por funcionarios municipales, el conservador, representantes de la Asociación Treizour (convertida en 1987 en la Asociación de Amigos del Museo), así como representantes de la Federación Regional de la Cultura Marítima y de la editorial de *Le Chasse-marée*. Si bien las decisiones presupuestarias incumben en última instancia al municipio, el Comité de Animación orienta las decisiones en materia de programación, inversiones prioritarias y desarrollo.

Desde el comienzo, un consejo cien-

tífico ayuda al conservador a elaborar el programa museográfico y a reflexionar en lo fundamental de la conservación y la restauración de los barcos. En efecto, el Museo sigue adoptando en lo que a este aspecto se refiere, un enfoque empírico. El equipo científico trata de formular una doctrina y de elaborar una deontología en materia de restauración de embarcaciones con vistas a su restitución y a una larga conservación. Nuestro Museo, en cuyas actividades no participa ninguna universidad, cuenta por fortuna con el apoyo de distinguidos profesionales que hacen trabajo voluntario en campos tan variados como la arqueología industrial (infraestructuras portuarias, hábitat ribereño e industrias marítimas), la experimentación náutica, la antropología cultural y la historia social. De esta forma, al programar investigaciones, experimentaciones o exposiciones, el conservador puede disponer de recursos humanos que el Museo por sí solo no está en condiciones de aportar.

A decir verdad, la escasez de medios es una característica de este Museo en

formación. En efecto, la ciudad de Douarnenez, que carga con todos los gastos de funcionamiento, tiene tan sólo 18.000 habitantes y su situación económica no es próspera. De ahí que se haya formado un equipo muy reducido, que a fines de 1989 se componía solamente de cuatro empleados: un director-conservador encargado tanto de las colecciones como de la gestión y el desarrollo del Museo, una secretaria, un carpintero de marina encargado del mantenimiento y la restauración de los 180 barcos y de diversas tareas técnicas, y una recepcionista responsable de planificar las visitas guiadas, recibir los grupos (en particular escolares) y llevar la contabilidad. El Museo cuenta también con la ayuda ocasional de estudiantes (dos o tres por mes, que se encargan de la recepción y las visitas guiadas entre los meses de junio y septiembre), cursillistas (jóvenes solicitantes de empleo, generalmente poco calificados), uno o dos voluntarios del Servicio Civil y otros colaboradores voluntarios. Este esquema de funcionamiento, en el cual un equipo



Michel Therisque

minúsculo dirige a un personal poco calificado que cambia con frecuencia, origina una pérdida de energía considerable e impide planificar el trabajo a largo plazo. Próximamente deberán crearse varios puestos en el servicio educativo, la documentación, el desarrollo comercial y la animación. Esto permitiría, por ejemplo, que un mayor número de visitantes utilizara la flotilla de barcos en condiciones de navegar que posee el Museo.

### Un olor de madera y alquitrán

Desde 1984, aun antes de su inauguración, el Museo albergaba ya los Talleres del Infierno, creados por la Federación Regional de Cultura Marítima y que iban a desempeñar un papel fundamental en su animación, pues ilustran perfectamente una cultura marítima que aún está viva y se transmite. Este centro de formación de carpinteros navales, fundado para transmitir conocimientos técnicos y satisfacer la demanda de personal calificado proveniente de los astilleros locales, responde a una nece-

sidad tanto social como cultural. En él se forman, en efecto, artesanos competentes que aprueban con éxito los exámenes de aptitud profesional y, en la mayoría de los casos, encuentran trabajo al finalizar el curso. En éste, dedicado a la construcción colectiva de un barco, desde el diseño de sus formas hasta su botadura, el centro inculca a sus alumnos un espíritu de trabajo en equipo dentro de una tradición de compañerismo y emulación. El desarrollo del curso permite redescubrir a veces el saber y los gestos con los que se fabricaron las embarcaciones conservadas en el Museo, y se procura así mantenerlos vivos. En la construcción de réplicas, las colecciones sirven de referencia y constituyen al mismo tiempo el punto de partida y la culminación de un proceso de aprendizaje que permite apreciar mejor la calidad y la complejidad de la producción artesanal tradicional.

Debido a su emplazamiento dentro del Museo, que se prolonga en los talleres al aire libre situados frente a la entrada, el centro de formación contribuye considerablemente a la animación. Durante todo el año resuenan allí los mazos de calafateo, arde el fuego en la estufa y el aire está invadido por un olor de madera y alquitrán. Por eso, antes de entrar en el edificio del Museo, al visitante o al transeúnte lo envuelve un ambiente auténticamente marino. En cuatro años de existencia, los Talleres del Infierno han construido veinticinco embarcaciones que navegan en la actualidad y que han sido confiadas a diversas asociaciones, o cedidas a particulares. Muy pocas se utilizan en las actividades de navegación del Museo, actividades que habrán de desarrollarse en el futuro.

El propósito del Museo es impulsar, junto con los Talleres del Infierno, un taller de restauración que reciba el apoyo del Ministerio de Cultura y que pueda realizar los encargos de otros museos o de asociaciones de toda Francia. De esta manera, gracias a este centro de formación de carpinteros navales, el Museo se convertiría en un verdadero lugar de conservación de técnicas de construcción naval en madera, al mismo tiempo que en un centro de documentación, un establecimiento de enseñanza y un sitio de restauración y construcción.

### En el futuro, un puerto museo

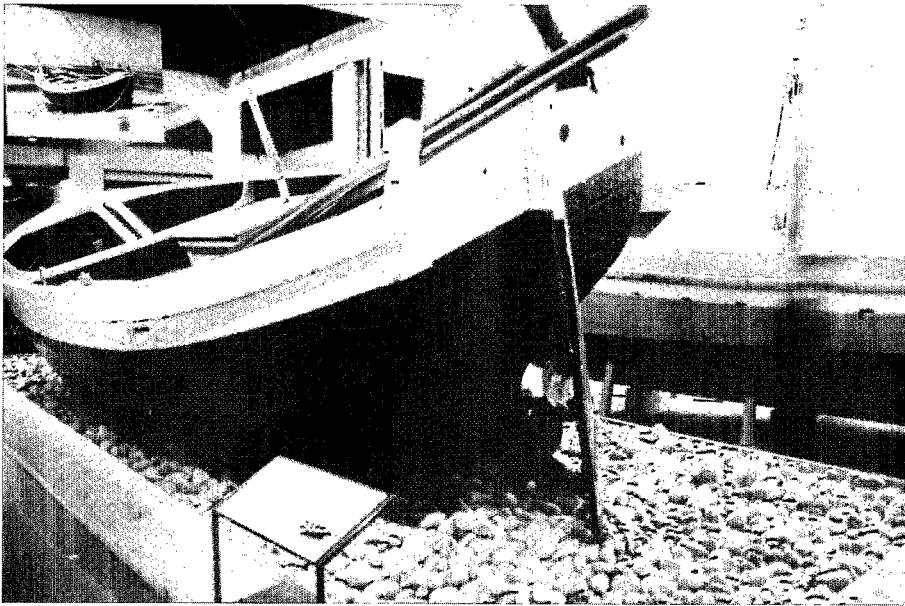
El desarrollo del Museo del Barco generó desde el principio la idea de



Francis Holveck

En la sala de aparejos los visitantes pueden circular en torno a doce barcos equipados con velámenes de formas características. Las visitas de grupos escolares se completan con un breve paseo en las embarcaciones que están en condiciones de navegar.

El *Saint-Lazare* es el último ejemplar de *mourre de pouar*, embarcación de vela latina del Mediterráneo, construida en 1902. La Asociación de Amigos del Museo la restauró en 1988. La embarcación navegó durante los cuatro días del "Douarnenez 88", el festival internacional de vela tradicional. El Estado francés la declarará próximamente monumento histórico.



Jean-Marie Chauvet d'Arcizac

crear un puerto museo en Douarnenez, idea que ha tardado en imponerse. Sin embargo, no solamente las razones culturales hablan en favor de este proyecto, sino también las del desarrollo económico.

Había que salvar y proteger decenas de barcos que pronto serían centenares. La primera etapa consistió en exponerlos en un lugar cerrado. Pero solamente un museo al aire libre y una restauración que les permita volver a navegar pueden conferir a este patrimonio naval una verdadera dimensión náutica. El proyecto museográfico de reconstituir pequeñas unidades ecológicas, reubicando la embarcación en su entorno natural, sólo puede realizarse de manera auténtica en un emplazamiento costero o portuario.

En este emplazamiento se prevé presentar, a flote, la colección de embarcaciones agrupadas en espacios temáticos. Por ejemplo, el puerto de pesca, desde los pequeños veleros sin puente hasta los grandes barcos de pesca de altura. El puerto de cabotaje albergará algunos buques mercantes grandes, incluida una pequeña corbeta. Y el puerto de recreo permitirá amarrar, en torno a su club de vela, veleros de particulares o de asociaciones interesadas en la historia de la navegación deportiva. Estas muestras flotantes se completarán en muelles ampliados con estacadas de madera, con edificios en los que se realizarán exposiciones y actividades de animación, y con hangares ocupados por artesanos, talleres y tiendas; todo esto presentado al público en forma de pequeñas unidades temáticas. Además, utilizando una infraestructura ligera, se reconstruirán unidades ecológicas al aire libre, cada una vinculada con una actividad dife-

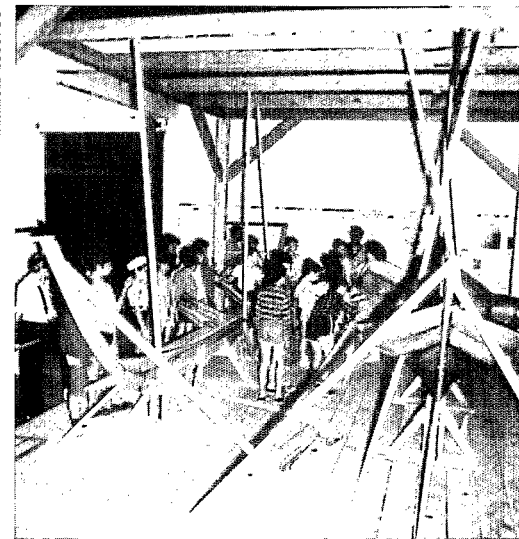
rente, ya sea la recolección del fuco, el vivero ostrícola, el vivero de crustáceos, la cordelería, el astillero de reparación y mantenimiento de navíos, el molino de marea y la aldea de pescadores. Esta lista no es exhaustiva y se completará a medida que se presenten las oportunidades y avancen los trabajos de investigación y adquisición de material.

Se trata, en efecto, de una perspectiva de desarrollo abierta al futuro. En cuanto a las inversiones, la ayuda del Estado y de la región de Bretaña ya se aprobó en el marco del X Plan (1989-1994). El Departamento de Finistère, consciente de la importancia económica, turística y cultural del proyecto, le ha dado también su apoyo. Al municipio de Douarnenez, arquitecto de la operación, incumbe llevar a cabo la empresa, asociándose con colaboradores del sector público y privado en el contexto de una sociedad de economía mixta que se responsabilice de la creación y el funcionamiento del futuro puerto museo.

De esta manera las docenas de embarcaciones protegidas, algunas de las cuales volverán a navegar, ya no serán únicamente testimonio de un universo cultural y social desaparecido, sino que contribuirán a la comprensión del mundo marítimo actual y despertarán en las generaciones futuras el deseo de descubrir el mar y de intentar, una vez más, su conquista. ■

*Texto original en francés*

Vemos aquí, encallado en un lecho de guijarros, un caique de Yport, barco construido con la técnica del tingladillo. Este barco de pesca normando había sido transformado para utilizarlo como embarcación de recreo. Para restituirlo a su estado original, se utilizó una fotografía de aficionado (arriba a la izquierda) tomada treinta años antes.



En un taller reconstruido a escala natural, un grupo de niños descubre la técnica de construcción del tingladillo, de origen escandinavo. Guiados por los estudiantes del taller, pueden observar de cerca y tocar el barco, que va cobrando forma ante ellos.

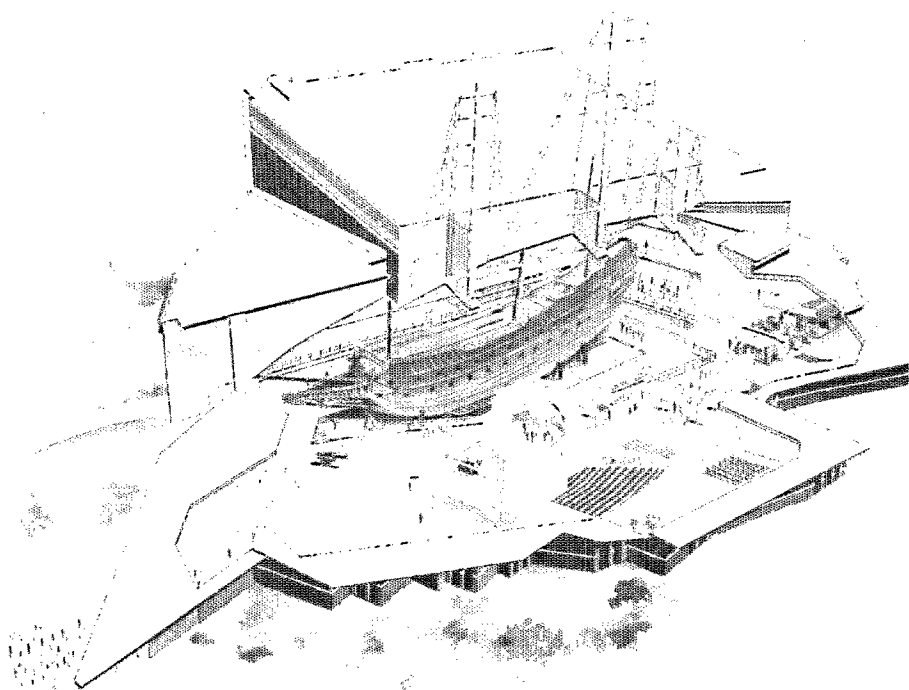
## *Un nuevo museo para un famoso barco de guerra sueco*

*En el número 142 de Museum se publicó un artículo sobre el extraordinario destino del Wasa, orgullo de la marina de guerra sueca, que zozobró cuando efectuaba su primer viaje en 1628. Perdido por más de cuatro siglos en las profundidades del puerto de Estocolmo, en 1956 fue localizado por un explorador particular, Anders Franzén. Hasta 1962, permaneció depositado temporalmente en un museo.*

*El barco, actualmente llamado Vasa (la "v" reemplazó a la "w" en la escritura sueca contemporánea) se encuentra en un novísimo museo en la isla Djurgården en Estocolmo. Su inauguración está prevista para mediados de junio de 1990.*

*El nuevo Museo Vasa fue diseñado por los arquitectos suecos Göran Månsson y Marianne Dablbäck y puede considerarse como una gran tienda de cobre flexible. En este extrañísimo edificio podrá apreciarse el inmenso y oscuro barco desde siete niveles diferentes. La exposición mostrará el barco, su historia, sus constructores, la manera como era tripulado y la sociedad sueca de la época. Los mástiles pequeños del Vasa, dos de los cuales son originales, se colocarán en el barco.*

*Los visitantes podrán recorrer la réplica a escala natural de la cubierta superior, entre cañones, cureñas, equipo y tripulación. Gracias a una computadora se podrá obtener toda la información sobre el barco que los visitantes deseen.*



Dibujo de Dick Holst y Örjan Falk, Studio Frank & Co.  
Foto e información cedidas por el Museo Vasa de Estocolmo

## Y en los países bajos . . .



### *El Amsterdam de Amsterdam*

El 1.º de mayo de 1985 Ed van Thijn, alcalde de Amsterdam, alzó el brazo y, apretando el gatillo de una vieja pistola, hizo sonar el característico "bang". El disparo, carente de intención agresiva y más bien lleno de esperanza, tenía por objeto señalar las fechas del 9 al 14 de agosto de 1990, cuando se celebrará por cuarta vez el encuentro quinquenal "Veleros en Amsterdam", en el que embarcaciones de todos los tamaños reviven la rica y fascinante historia de la navegación comercial de los Países Bajos. En 1990 se contará por primera vez con la participación de un gran velero holandés. Así lo espera el alcalde. Se trata de la réplica exacta del *Amsterdam*, una nave de 42,5 m de eslora que se construyó en 1748 y que naufragó un año después en aguas británicas, frente a Hastings, donde todavía sigue sumergido su casco. Esta tragedia no es más que un indicio de la intensa actividad que desplegaban los veleros neerlandeses durante los siglos XVII y XVIII, y que convirtió a Amsterdam en uno de los principales puertos europeos. La Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales desempeñó un papel preponderante trayendo a la ciudad enormes cargamentos de especias, algodón, seda, café, té, pimienta, canela y otros productos exóticos, hasta hacer de Amsterdam uno de los mercados más

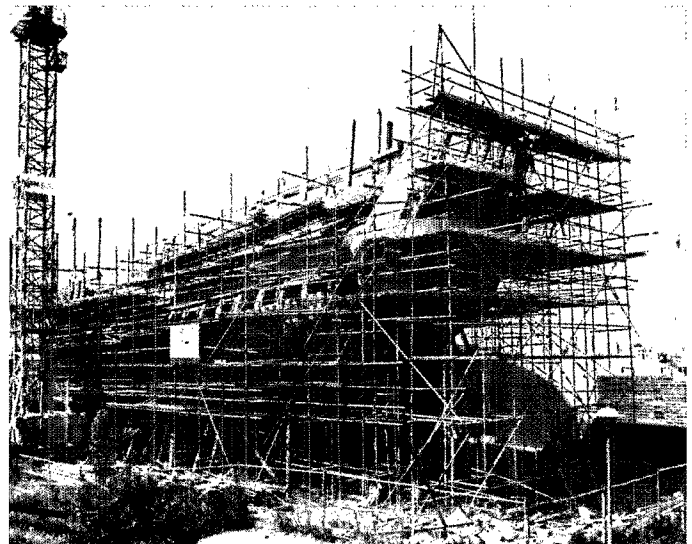
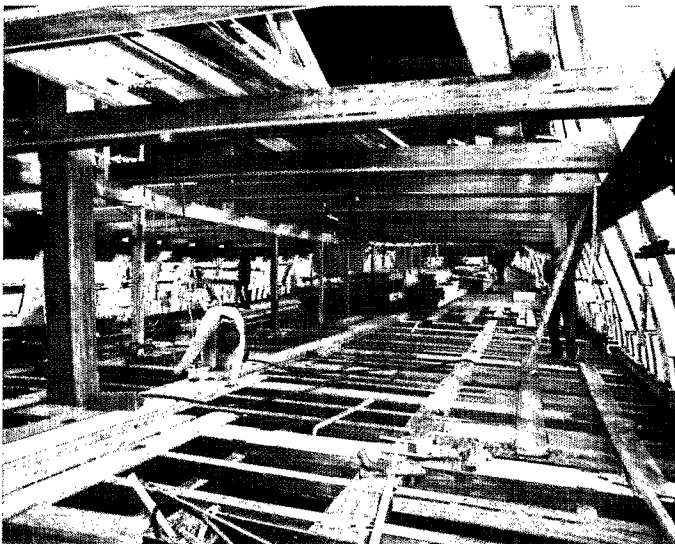
importantes de productos asiáticos del continente.

Este comercio imponía grandes exigencias a los buques y a los astilleros. Las naves debían mostrar condiciones excelentes en viajes durante periodos de hasta nueve meses, a través de climas muy variados. Asimismo, en algunas ocasiones, tenían que tomar parte en combates. Debían contar con suficiente espacio para almacenar la carga y alojar una tripulación de 200 a 350 miembros. Muchos de los habitantes de la ciudad y del país habían lamentado la ausencia de un barco neerlandés importante en los encuentros "Veleros en Amsterdam". En el de 1985 participaron más de un millar de embarcaciones y se contó con la presencia de cerca de cinco millones de visitantes. La participación del *Amsterdam* en este evento dio lugar al acto en el que el alcalde van Thijn hizo el disparo. Se había creado ya la fundación "Amsterdam construye un buque de las Indias Orientales" con el doble objetivo de crear en la ciudad una nueva atracción turística e histórica y de mantener en actividad a los astilleros. La construcción de una réplica exacta del *Amsterdam* es una tarea que requerirá el equivalente de 120.000 a 150.000 horas de trabajo, alrededor de 500 m<sup>3</sup> de madera y una suma de dinero cercana a los cuatro millones de dóla-

res, parte de la cual se obtuvo ya gracias a donaciones. Tomó tiempo comenzar la obra; sin embargo, la asesora, Gerda H. C. Schoenmaker, manifestó en noviembre de 1989 que la construcción del barco se ajustará al plan trazado. La esperanza y la decisión de los participantes en el proyecto cristalizan en medio de los andamios que se levantan en las proximidades del Museo Marítimo de Amsterdam. En una reciente conversación con Gerda H. C. Schoenmaker y con otros participantes, *Museum* pudo observar que el entusiasmo constituye uno de los aspectos más importantes del proyecto. Si todo transcurre de acuerdo con las previsiones, el *Amsterdam* podrá ser botado y será, en 1990, el buque insignia de "Veleros en Amsterdam".



*El Amsterdam*, reproducción fiel de la nave original de 1748, empieza a tomar forma cerca del Museo Marítimo de Amsterdam.



## Rotterdam restaura en vivo y en directo

En la mayoría de los museos, los trabajos de restauración se esconden cuidadosamente del público, como si el rejuvenecimiento de objetos antiguos tuviera algo que ocultar o no fuera, al menos, una actividad que bien podría ser ejecutada delante de los distinguidos visitantes. No es éste el caso del Museo Marítimo del Prins Hendrik, situado en el puerto de Rotterdam, que muy amablemente nos ha suministrado la información en que se basa el presente artículo.

Pero comencemos por el principio, que remonta a casi dos milenios. En esos tiempos, el Rin constituía la frontera norte del Imperio Romano y una importante vía de transporte de lo que hoy es la provincia de Holanda meridional. En 1972, los trabajos de construcción que se ejecutaban en el asentamiento romano fortificado de Pollo Negro (Nigrum Pullum) permitió encontrar algunos vestigios, entre los que había cinco embarcaciones de roble y sauce, una de ellas una canoa de diez metros hecha del tronco de un árbol y botes de hasta treinta y cuatro metros de largo. Muy probablemente se trataba de barcazas destinadas al transporte en el año 200 de nuestra era.

Una embarcación de veintitrés metros terminó en la colección del Museo Marítimo del Prins Hendrik o digamos, más bien, sus trozos y peda-


zos. Los primeros análisis revelaron que los constructores, probablemente pobladores de la región iniciados en el oficio por los romanos, eran unos verdaderos artesanos. Por ejemplo, la pieza que aseguraba la tablazón del fondo y la lateral de la cubierta había sido cortada de un solo bloque de roble, lo que le daba solidez y la hacía impermeable a las aguas del pantoque. En algunas juntas se prefirieron grandes gazas, dando pruebas así de un buen conocimiento de la dureza que presentan las fibras de la madera según su orientación.

### *Un nuevo contrato para (más allá de) la vida*

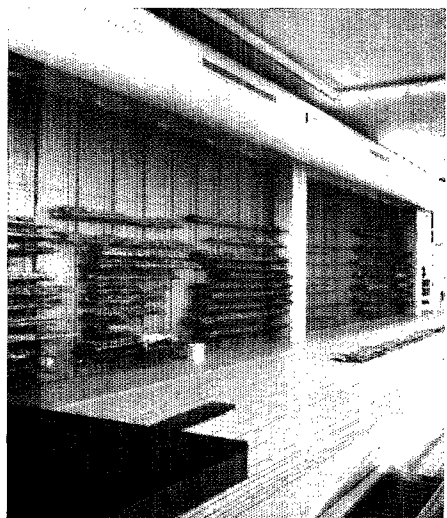
La conservación de las embarcaciones fue un dolor de cabeza. El mayor consumo de aspirina lo produjo tal vez el estado de la madera. Enterrada durante casi mil ochocientos años, sus células internas se habían desintegrado en gran parte, dejando solamente las paredes exteriores, por lo que tendía a hundirse por completo al entrar en contacto con el aire. Para evitarlo, se fortalecieron las paredes de las células con polietilengluco (PEG), una especie de cera. Si esta medida constituye una suerte de primeros auxilios o una solución a largo plazo es algo que aún está por

verse, ya que no se sabe cuántos años puede conservarse la madera tratada con PEG, incluso en los ambientes húmedos.

Es muy probable que la embarcación de veintitrés metros que posee el Museo hubiera terminado sus viajes en la humillante situación, para un barco, de servir de refuerzo en algún terraplén fortificado del río. No obstante, hoy ha merecido un nuevo contrato para (más allá de) la vida y está siendo restaurada, en la medida de lo posible, como un bote. Frank Götz, un colaborador del Prins Hendrik, se arriesgó en esta tarea, equivalente a la de armar un enorme rompecabezas sin disponer siquiera del consabido dibujo que sirve de guía.

En vez de esconderse en un laboratorio cerrado en las entrañas del Museo, Frank Götz y "su" embarcación de mil ochocientos años se hallan a la vista de los visitantes y se han convertido en una parte muy popular de las exposiciones. Muchos se detienen a formularle preguntas. Habiéndolo visto trabajar con esmero durante días en una labor tan absorbente, los que vuelven una y otra vez han aprendido a apreciar con exactitud lo que implica la restauración. 

*Texto original en el inglés*



Museo Marítimo del Prins Hendrik

En un taller especial provisto de control climático, la embarcación de veintitrés metros retoma lentamente la forma que perdió hace mil ochocientos años, y esto a la vista de los visitantes.

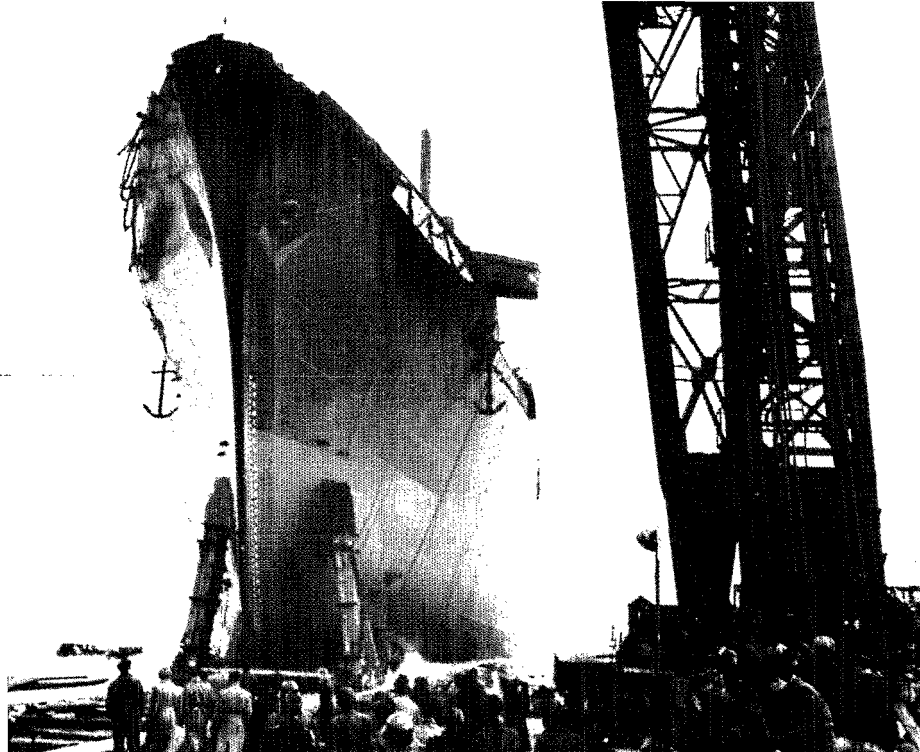
Frank Götz se sirve de una maqueta para explicarle a una incrédula visitante la dimensión gargantuesca de su enorme tarea.



Museo Marítimo del Prins Hendrik / Yoop Bergsma



## En Rostock,

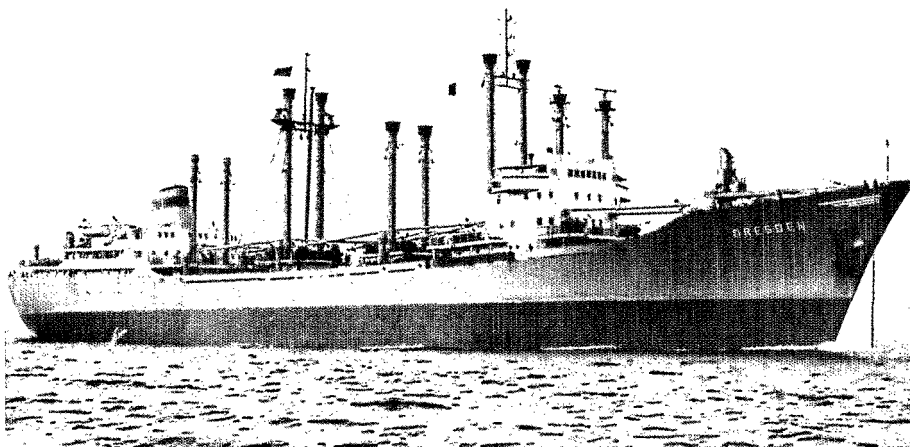


## dos decenios a bordo . . .

Martin Heyne

Nació en 1930. Inicialmente se formó como técnico en construcción mecánica. Obtuvo un diploma de historia en la Universidad Carlos Marx (Leipzig) y se doctoró en filosofía en la Universidad Wilhem Pieck (Rostock). Desde 1960 se dedica a la actividad museológica en Rostock. En 1968 participó en la creación del Museo Naval y en 1970 en la del Museo de Construcción Naval, del cual es director. Es miembro de Consejo de Museos del Condado de Rostock, del Consejo de Museos de la RDA, del ICOM y del CIMUSET. Es autor y coautor de múltiples publicaciones sobre buques, monumentos técnicos, ciencia y tecnología de los museos, costa báltica y etnografía. Colabora regularmente en *Neue Museumskunde*, *Seewirtschaft*, *Poseidon*, *Jahrbuch der Schifffahrt*, *Magazin Schifffahrt* y *Sozialistisches Rostock*, así como en semanarios y diarios.

El *Dresden* durante un largo viaje.

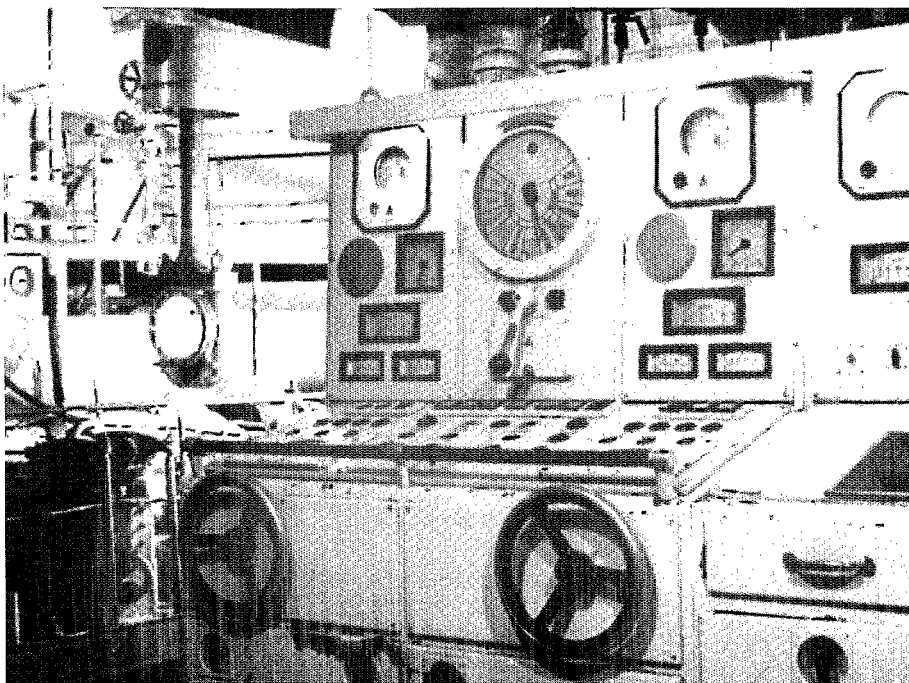


El Museo de la Construcción Naval de Rostock se inauguró el 13 de junio de 1970, acontecimiento que dotó a la metrópolis báltica de la República Democrática Alemana de un museo técnico excepcional y un nuevo centro educativo. En estrecha colaboración con el Museo de Oceanografía y Pesca en Alta Mar de Stralsund y con el Museo Naval de Rostock, hemos enriquecido nuestros conocimientos sobre la evolución de la actividad marítima en estas costas durante varios siglos, interpretándola en diversas exposiciones. Dicha actividad, bastante intensa en los últimos cuarenta años, ha procurado una sólida base política y económica. El Museo, organismo autónomo del Concejo Municipal de Rostock, tiene veintiséis empleados (incluidos ocho universitarios) y administra un presupuesto anual de 800.000 marcos.

Como miembros importantes de la Liga Hanseática, las aldeas bálticas de la actual república alemana formaron parte de ese importante grupo de ciudades medievales que dominó el mar durante más de tres siglos. La revolución industrial de Europa occidental y el aumento de las exportaciones de cereales provenientes de las zonas agrícolas favorecieron un desarrollo considerable de la construcción naval en esa región, particularmente en el siglo XIX. Hacia 1870, por ejemplo, la flota mercante de Rostock, con sus 378 buques, se había convertido en la mayor flota asentada en una ciudad del mar Báltico, y la tercera en importancia de Alemania después de las de Hamburgo y Brema. También en el siglo XIX se construyeron alrededor de 600 veleros en los astilleros de Rostock. Uno de los resultados más espectaculares de la actividad industrial y artesanal de las ciudades costeras más pequeñas fue la construcción durante el mismo periodo de más de 900 buques en los astilleros de nuestra región.

### *Un museo a bordo*

El Museo de la Construcción Naval se instaló a bordo del *Dresden*, un buque de carga de alta mar perteneciente a la Compañía Naviera Alemana de la República Democrática Alemana (a la que le había sido entregado el 27 de julio de 1958). Este buque, hoy fuera de servicio, constituye el exponente técnico más importante de la RDA en el campo naval. Las principales instalaciones del

Botadura del *Dresden*.Sala de máquinas con el centro de control de máquinas del *Dresden*.

## y en tierra

barco han sido conservadas en su estado original y abiertas al público: la sala de máquinas, el puente con la sala cartográfica y de radiocomunicación, la brújula giroscópica y la cubierta principal, con sus instalaciones para el transbordo y la cubierta de proa (véase el cuadro).

Descripción técnica del *Dresden*

Eslora:	157,60 m
Ancho:	20,00 m
Altura hasta la cubierta superior:	12,80 m
Calado del buque cargado:	8,40 m/4,85 m
Tonelaje de peso bruto:	10.000 t
del que corresponde a peso útil:	8.100 t
carga de combustible:	1.324 t
carga de agua:	315 t
Capacidad de carga:	19.003 m <sup>3</sup>
Espacio de carga refrigerado para aceite de oliva y grasas:	408 m <sup>3</sup>
Peso del barco sin carga:	5.820 t
Capacidad del motor (4 × 1.800 CV):	7.200 CV
Velocidad de crucero:	13,5 nudos
Tripulación:	56 personas
Pasajeros:	12 personas
Autonomía de funcionamiento:	40 días

El *Dresden* es el quinto de los quince barcos de carga construidos entre 1956 y 1961 en los astilleros de Warnow, en Rostock-Warnemünde, para compañías navieras de la RDA, Checoslovaquia y Cuba. Prestó servicios regulares durante once años (hasta el 18 de octu-

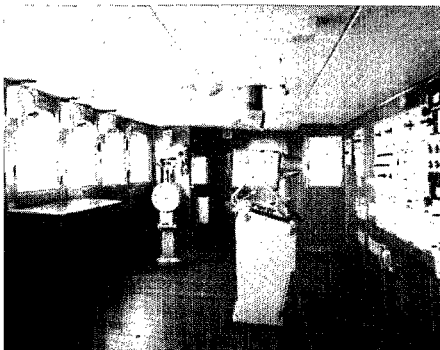
bre de 1969) en Asia oriental, Indonesia, África, India, Cuba y México, y tocó unos setenta puertos.

Actualmente el *Dresden* está anclado de manera permanente en la parte más baja del río Warnow, frente al puerto marítimo de Rostock. La elección del emplazamiento fue bastante acertada, pues a cierta distancia se encuentran los nuevos barrios residenciales de Rostock, que cuentan con 150.000 habitantes. Dichos barrios forman un semicírculo en torno al barco. Desde las viviendas y a través del río, pueden divisarse al otro lado las actividades portuarias y el astillero de Warnow.

El barco ha sido clasificado como buque "tradicional", del tipo Paz. Esta clase de barcos de 10.000 toneladas se construyó a partir de 1957 en los nacientes astilleros de la RDA. Ellos encarnaron nuestra industria de construcción naval, así como la pericia de la nueva generación de constructores. Por primera vez los marinos de la República Democrática Alemana pudieron navegar por todos los océanos del planeta.

Las salas de exposición del Museo tienen una superficie de unos 2.000 m<sup>2</sup> y se hallan en las antiguas bodegas del *Dresden*. A través de numerosas piezas originales, la sección histórica muestra las diversas técnicas de construcción naval de Europa septentrional desde épocas remotas, especialmente de la región costera de la RDA. En la colección figuran una piragua descubierta por el personal del Museo, herramientas de piedra, bronce y metal, así como maquetas. Con este material se procura

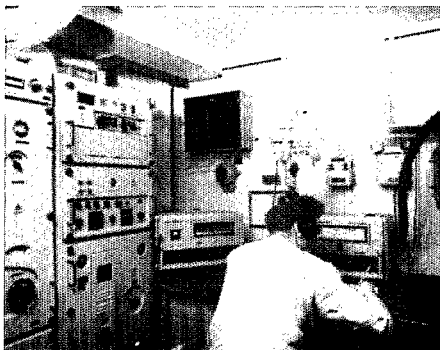




Cubierta del *Dresden*.

dar una idea clara de las técnicas de construcción. Se le da la mayor importancia a la construcción naval bajo diversas condiciones sociales y a la influencia que ha tenido en ella el nivel de desarrollo de las fuerzas productivas, las cuales correspondían a las diferentes necesidades de los pueblos de aquellas épocas. Así, la maqueta de los astilleros de veleros de Stralsund del siglo XVIII y la imitación de un taller de construcción naval del siglo XIX, con el equipo original completo, son una muestra de los métodos de construcción que se practicaban entonces. La construcción naval como arte mayor y obra de creación se puede apreciar en un barco vikingo y en los tipos de barcos que, por su desarrollo técnico, fueron el instrumento del poderío marítimo de la Liga Hanséatica. El talento de nuestros constructores se destaca también en los planos originales y en la maqueta del primer buque de vapor transoceánico de pasajeros alemán, construido en 1851 en los astilleros Tischbein y Zeltz de Rostock.

### *La vida y el trabajo de las construcciones navales*



Sala de radiocomunicaciones del *Dresden*.

En la sección histórica de la exposición reviste particular importancia la representación elocuente de las formas de vida y de trabajo de los constructores navales. En este sentido es importante la información relacionada con las complejas maniobras realizadas para recuperar y volver a poner a flote los barcos hundidos en la costa del mar Báltico durante la segunda guerra mundial, con un tonelaje de 430.000 toneladas brutas, lo que prueba de modo incontestable las dificultades con que tropezaron en el ejercicio de sus diversas profesiones los trabajadores que se iniciaron en la construcción naval y, muy especialmente, en la construcción de grandes buques al comienzo de nuestra república.

La exposición suministra también una amplia y detallada información sobre la aparición, a partir de 1949, de astilleros para construir nuevos buques y sobre los esfuerzos mancomunados de diferentes empresas sumamente competentes. También informa acerca de la construcción, día a día más rápida, de barcos cada vez mejores y diversos, desde el cúter de 17 m hasta los contenedores actuales. Al final de la visita pueden apreciarse las tendencias actuales de la construcción naval internacional y tener así una visión de nuestra concepción de los buques del futuro. El haber instalado el Museo en un

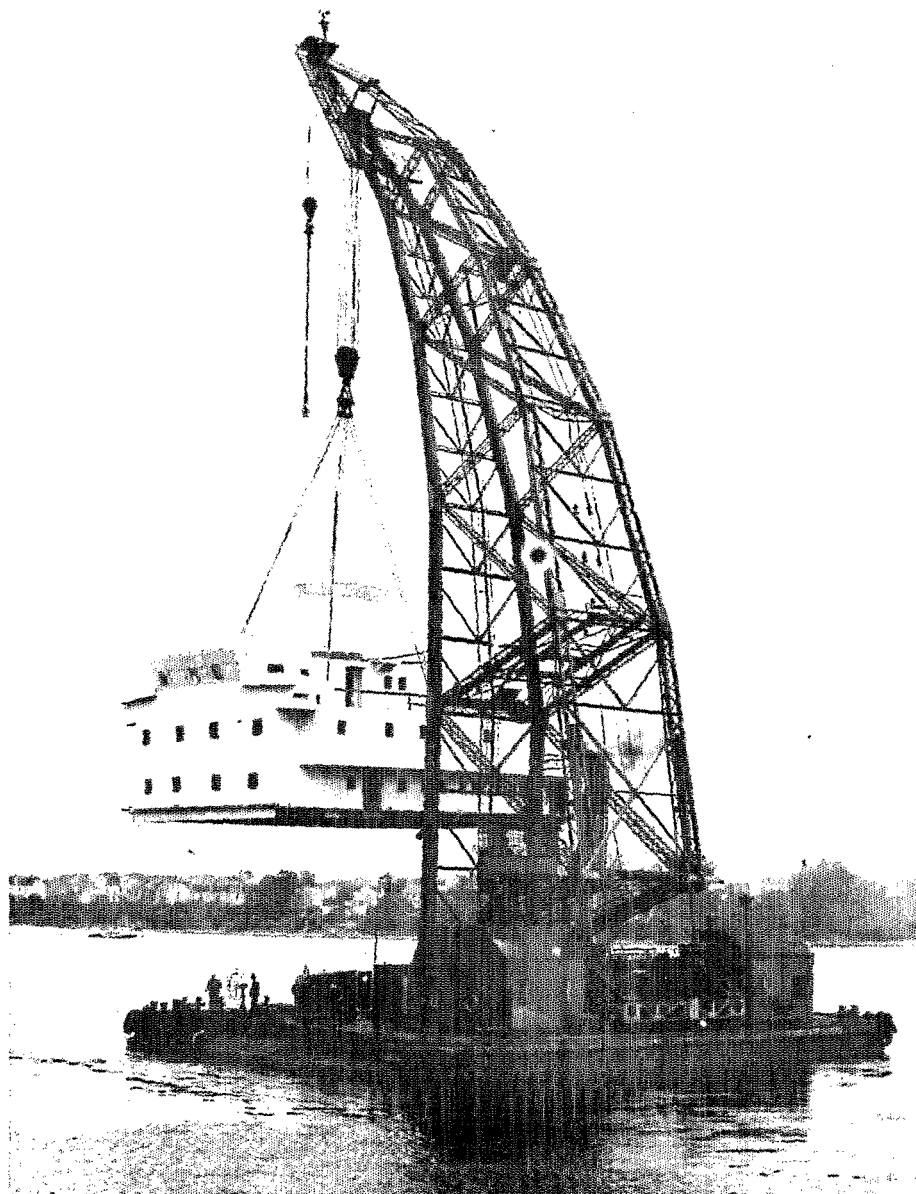
antiguo barco de carga contribuye, sin duda, a intensificar el mensaje de las exposiciones.

Para garantizar el éxito de este ambicioso programa de exposiciones se ha procurado ser sistemáticos en la adquisición de piezas, de manera que éstas y la investigación guarden una relación con el carácter del Museo. Gracias a esto ha sido posible mostrar, en las recientes exposiciones, datos y materiales muy interesantes y científicamente válidos, hasta entonces desconocidos. Se trata sobre todo de numerosas piezas originales y de réplicas, incluidos los modelos en funcionamiento que colman las expectativas de hoy en día. En el Museo de la Construcción Naval se coleccionan principalmente los testimonios de la historia de la construcción naval desde sus orígenes hasta la actualidad de la región conocida hoy como República Democrática Alemana. Pueden verse, entre otras cosas, herramientas y utensilios originales, las fábricas históricamente importantes que han podido conservarse, los aparejos y los buques, las fuentes escritas de toda índole, documentos escritos y material tangible, la manera de trabajar y el estilo de vida en los astilleros y la actividad desarrollada en ellos por las asociaciones filantrópicas, los modelos y las réplicas en materia de construcción naval, los astilleros y otras instalaciones, mecanismos de toda clase, obras de arte tales como pinturas, dibujos, esculturas y fotografías, sin olvidar el trabajo de los grupos de artistas aficionados.

Como resultado de viajes bien planeados no sólo por la costa báltica de la RDA sino también por las riberas del Elba y el Oder, donde existen astilleros más pequeños, hemos logrado reunir una colección importante y muy variada de materiales con frecuencia extraordinarios, que constituyen un testimonio de la actividad que tenía lugar hace 200 años en los astilleros, desde la construcción de barcos de madera hasta la de acorazados. Hay que destacar la colaboración de un grupo de expertos voluntarios en el éxito de las adquisiciones y, en realidad, en todas las etapas de la creación y el desarrollo del Museo de la Construcción Naval.

### *La grúa Enrique el Alto y el sendero pedagógico*

Además de organizar la exposición permanente del *Dresden*, el personal del Museo ha procurado en los últimos años integrar más plenamente el barco



La grúa flotante Langer Heinrich (Enrique el Alto) cuando aún funcionaba en los astilleros Neptun de Rostock, antes de ser retirada del servicio.

a la zona que lo rodea. Con este fin se aprovechó la posibilidad de exhibir material original de grandes dimensiones bajo la denominación de "monumentos técnicos", con el objeto de documentar la historia de la construcción naval de manera singular y espectacular. Hasta el momento han sido expuestos:

La grúa flotante *Langer Heinrich* (Enrique el Alto), de 50m de altura, construida en 1905 en lo que era entonces Danzig.

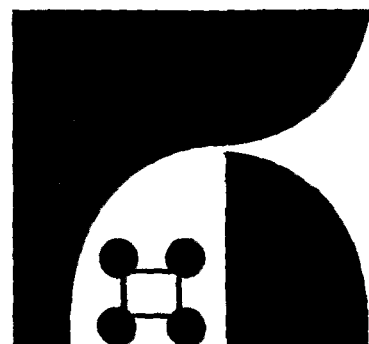
El remolcador *Saturn*, construido en Hamburgo en 1908. Fue uno de los últimos barcos de vapor de la flota de la RDA.

La esclusa del ferrocarril Otto Ludwig, que recuerda una época brillante de la historia de la construcción naval y de la navegación de Rostock en el siglo XIX.

El buque de cabotaje *Capella*, construido durante la segunda guerra mundial y último barco de la RDA reforzado con cemento armado. Este barco constituye un ejemplo del constante progreso tecnológico de la construcción naval gracias a la utilización de nuevos materiales.

En la actualidad, en la zona aledaña al *Dresden* se puede admirar una colección de hélices y anclas, una lancha torpedera de la Marina Popular de la RDA, un martillo de vapor del astillero Neptun (1901), tres chigres de escape centenarios y un "sendero pedagógico" en el que se exhiben más de veinte instrumentos náuticos originales.

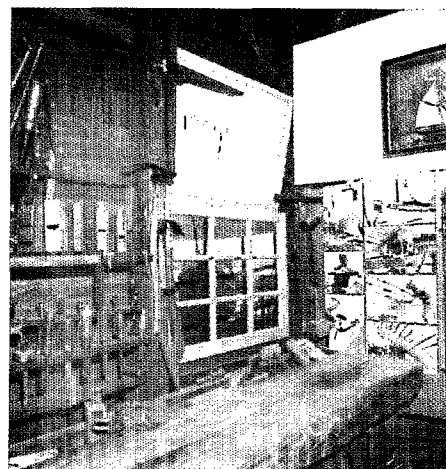
La instalación del Museo de la Construcción Naval en un buque transoceánico constituyó desde un principio una atracción muy particular. Prueba de ello son los 300.000 visitantes naciona-



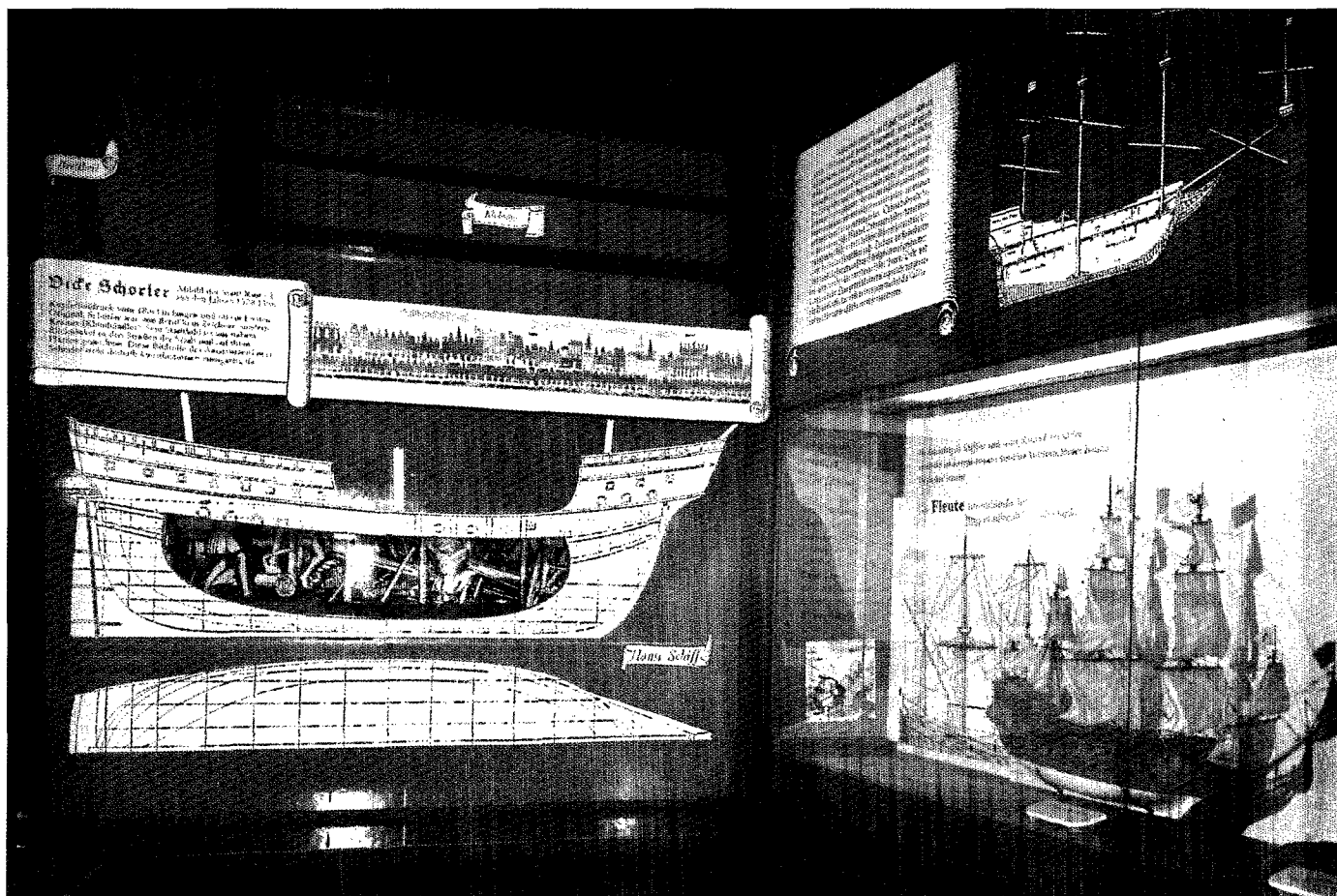


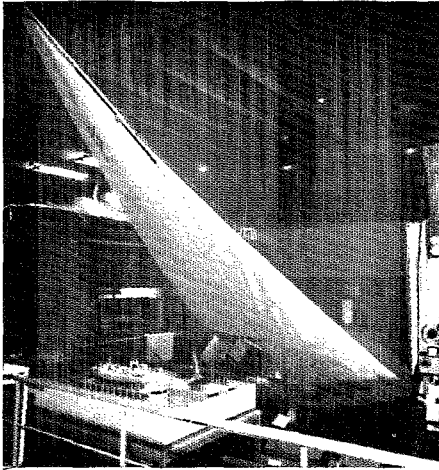
Recuperación de una piragua.

Vista de la exposición permanente (sección histórica, taller de un carpintero naval).



Sección histórica.





Vista de la sección contemporánea (exposición permanente).

Descripción de la técnica de remachado (sección histórica).



les y extranjeros que pasan anualmente por el Museo. Esta "invasión" implica una enorme responsabilidad para el personal, pues lo obliga a utilizar al máximo los recursos existentes y brindar al público algo más que una simple visita. El Museo se esfuerza también por atraer a los visitantes de las zonas aledañas y establecer contactos con regiones más alejadas.

***El aspecto pedagógico y su alcance: de la zambullida a la discoteca***

Anualmente, entre 15.000 y 20.000 personas toman parte en las visitas guiadas del Museo y más o menos el mismo número acude al programa de proyecciones y conferencias sobre temas marítimos generales o específicos. A este propósito, el Museo cuenta con dos salas de conferencias bien equipadas, con capacidad para 35 y 70 personas. Además, se llevan a cabo proyectos culturales conjuntos con grupos de trabajo, institutos de formación profesional y unidades de capacitación pro-

fesional de la industria de la construcción naval, utilizándose un barco para el trabajo práctico.

El Museo participa también en un proyecto dirigido a los jóvenes denominado "Desarrollo de las aptitudes", organizado por el Consejo Central de la Organización Juventud Alemana Libre, para los departamentos de capacitación docente de la Universidad Wilhem Pieck, de Rostock. El Museo prepara actualmente unidades didácticas, con el fin de ayudar a que los profesores de física puedan incluir en sus cursos conocimientos técnicos especiales. En 1990, cuando finalice este proyecto, se publicará un folleto con indicaciones para profesores de física sobre la manera de aprovechar al máximo las posibilidades del Museo. Se ha formado un grupo de jóvenes radioaficionados que utiliza la sala de comunicaciones del *Dresden*. En un curso de formación de dos años, los alumnos de séptimo grado adquieren conocimientos básicos (y más especializados) sobre radiocomunicaciones de aficionados y construcción naval.

En los días feriados, y en aquéllos que señalan acontecimientos tales como el Día del Museo de la Construcción Naval (que se celebra el 13 de junio), se organizan actos especiales para los alumnos. En 1989, entre otras muchas actividades, se celebraron las siguientes: proyecciones de películas dedicadas a los niños de grados inferiores, visitas guiadas de la exposición con demostraciones de modelos en funcionamiento, juegos sobre temas marinos, representación de cuentos de hadas relacionados con el mar, talleres de pintura y artesanía, elaboración de nudos, ceremonias de zambullida y charlas en la cubierta acerca de cómo llegar a ser capitán. Para los alumnos de séptimo a décimo grado y para el resto de los jóvenes hay audiovisuales como "Viajes en barcos de la flota de la RDA", presentaciones de grupos de jóvenes radioaficionados y de jóvenes que construyen barcos en botellas, coros de cantos marineros, concursos de preguntas y respuestas como uno llamado "¿Quién sabe más?", lectura de textos a cargo de los propios autores, bazares de libros sobre literatura marítima y discoteca.

El Museo está también en contacto con un jardín de infancia del distrito vecino. En el Día Internacional de la Mujer, en las ceremonias de bienvenida o en otras ocasiones, los niños cantan y bailan para nuestro personal y para los visitantes. Alumnos y docentes tienen asimismo la oportunidad de conocer los bastidores de las exposiciones y del Museo. A bordo de nuestro buque se

Aprendiz de marinero practicando nudos con jóvenes visitantes.



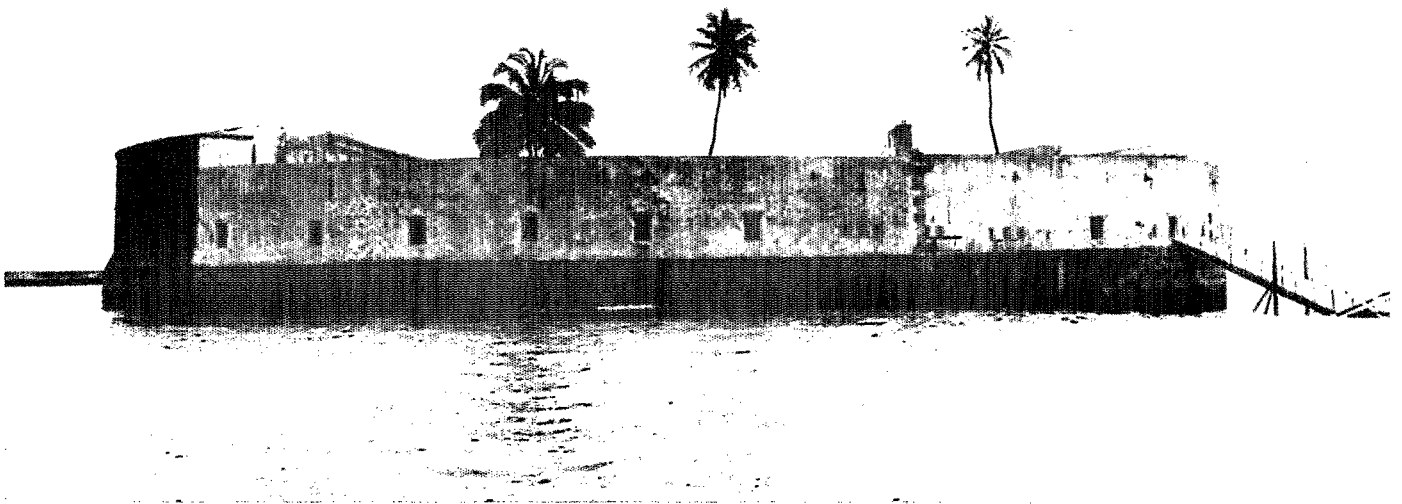
organizan actividades para personas de edad, que comprenden visitas guiadas especiales, conferencias y proyección de diapositivas, todo esto seguido de una charla y de un café. Entre los socios institucionales del Museo cabe citar la televisión de la RDA y la estación de radiodifusión de Rostock, además de órganos de prensa y editoriales. A nivel internacional, el Museo coopera estrechamente con sus equivalentes en la Unión Soviética, Hungría, Polonia y Checoslovaquia. El Museo es miembro del Consejo Internacional de Museos (ICOM) y del Comité Internacional de Museos Científicos y Tecnológicos (CIMUSET).

En las salas de exposiciones especiales del Museo tienen lugar anualmente entre ocho y diez exposiciones dedicadas a temas marítimos específicos y, entre junio y octubre, una gran feria en la que se exponen los trabajos que los marineros y estibadores realizan por afición. Hay que mencionar también nuestras exposiciones especiales relacionadas con acontecimientos históricos y contemporáneos de la construcción naval, la navegación y la pesca. Entre ellas podemos mencionar las siguientes: "Joseph Ressel, inventor de la hélice", "La importancia histórica y la evolución del motor de vapor en los barcos", "Navegación y comercio en la Alemania de 1400 a 1800", "Buques para la Unión Soviética" y "Monumentos de la tecnología marítima en el condado de Rostock".

Nuestras actividades de difusión han sido impulsadas considerablemente a través de publicaciones en las que se describe el Museo y se narra la historia de la construcción naval en el territorio de la RDA. En este sentido se hizo un esfuerzo especial en 1979, Año Internacional del Niño, con la publicación de la guía infantil del Museo. El Museo de la Construcción Naval cuenta con un restaurante y un albergue para jóvenes instalados en las antiguas cabinas de la tripulación, cuyos ingresos sufragan en parte los gastos de mantenimiento del *Dresden*. El Concejo Municipal de Rostock y el Fondo de Conservación de Monumentos del Concejo también subvencionan el Museo. ■

*Texto original en alemán*

# Un museo en el mar



## El Fuerte de San Marcello.

Gilka Goulart Sant'Anna

Nació en Bahía, Brasil. Es museóloga y conservadora de bienes culturales; ha realizado numerosas investigaciones sobre el arte de Bahía en los siglos xvii y xviii y ha restaurado importantes objetos arqueológicos de procedencia submarina. Es funcionaria de la SPHAN (Secretaría del Patrimonio Histórico y Artístico Nacional) y de la Fundación Pro Memoria del Area de Bahía. Actualmente es presidenta de la Asociación de Museólogos de Bahía y secretaria general del Comité Brasileño del ICOM.

El Fuerte de San Marcelo, denominado "Castellum maritimum" en el mapa de Barlaei (Gaspari) Amstelodami de 1647, pero que comúnmente es llamado Fortaleza del Mar, fue y sigue siendo la fortificación más imponente de Bahía. Esta mole circular de 15m de altura está situada a 300m de los muelles del puerto de Bahía de Todos los Santos. El fuerte se construyó sobre un banco de arena y desempeñó en su momento una función militar, ya que, durante 200 años defendió la costa de las invasiones enemigas. Hoy añade cierto misterio a la belleza del paisaje, allí en medio del mar, semejante a un viejo castillo con sus impresionantes murallas de piedra, altas y sombrías.

Su construcción se inició el 16 de abril de 1608. Hasta entonces no había sido sino un campo atrincherado, según se relata en la *Historia del Brasil* escrita por Frei Vicente do Salvador entre 1600 y 1627. Un grabado antiguo titulado *Torre del mar*, y que representa una torre circular almenada semejante a las de los castillos de la Edad Media, nos muestra que el fuerte se construyó más tarde, alrededor de 1623. Tal vez se construyó sobre un edificio que ya existía y al cual, a través de los años, se le fue dando una forma circular en las representaciones que de él se hacían. Si es así, podemos afirmar con

certeza, basándonos en relatos de viajeros y en los trabajos de los historiadores, que el fuerte adoptó su apariencia actual en 1650.

Sobre el portal de la entrada hay un escudo con las armas del imperio portugués, escudo que fue mutilado en 1889 al proclamarse la república y sustituirse la corona monárquica por una estrella de cinco puntas. En el interior hay un torreón central rodeado por un terraplén al que se llega por medio de rampas. Existen doce compartimentos que sirvieron de cuartel o prisión y que convergen hacia la parte central, donde se construyó una cisterna de agua potable. En la parte exterior del recinto hay una serie de bancos de piedra con incrustaciones de conchas, de una época bastante posterior a la construcción del fuerte. Los bancos resultan muy decorativos cuando se los observa desde lo alto de la escalera que da acceso al terraplén. Las murallas interiores conservan las anillas de hierro que se utilizaban para encadenar a los presos y a los esclavos en la época en que el fuerte sirvió de prisión colectiva o individual.

Desde el fuerte pueden verse los barrios antiguos de la ciudad de Salvador, barrios que perdieron el estilo colonial que habían conservado hasta los años cuarenta cuando se inició la



construcción de edificios modernos sin ningún plan urbanístico que protegiera los viejos caserones coloniales.

### *Salvas de un "alma silenciosa"*

Una de las funciones de la Fortaleza del Mar consistía en ser centinela del puerto e impedir que los navíos extranjeros se aproximaran a tierra firme. Por ejemplo, cuando el capitán Jean Adrien L'Hermite, temible enemigo de los ingleses (que en 1806 había recibido de manos de Napoleón Bonaparte el título de barón del imperio), intentó penetrar en el puerto, los disparos del fuerte lo obligaron a retirarse. Spix y Martius, dos científicos que estuvieron en Brasil en 1819, cuentan en sus relatos que la fortaleza era la más importante del lugar, con sus dobles hileras de cañones que dominaban la playa y parte del puerto. Ya el inglés Thomas Lindley, arrestado por contrabando de madera brasileña y encarcelado en el fuerte en 1803, había dejado constancia de sus impresiones en *Narrative of a voyage to Brazil*, crónica en la que califica la artillería de excelente.

En 1863, con motivo de un asunto de dimensión internacional, una comisión de ingenieros militares efectuó algunas reparaciones en el fuerte temiendo que estallara una guerra con Inglaterra. Después de este episodio, el fuerte dejaría de desempeñar paulatinamente una función bélica, para convertirse en un elemento decorativo del puerto. No obstante, su ciclo bélico no se cerraría hasta 1912, fecha en que, por cuestiones de índole política, se bombardeó la ciudad. A partir de ese momento, el fuerte se convirtió en cuartel de la marina. Durante ese periodo se instaló el puesto de señales que más tarde retiraría la policía marítima y portuaria.

Abandonado luego por las autoridades militares, por mucho tiempo el fuerte le sirvió a la ciudad de reloj público oficial, que disparaba el primer cañonazo a las cuatro de la mañana y el segundo a las nueve de la noche; este último rompía el silencio de la ciudad y se oía a gran distancia si las condiciones atmosféricas lo permitían. Las salvas del fuerte saludaban también el paso de las procesiones marítimas de Nuestro Señor de los Navegantes, las fiestas oficiales y los duelos nacionales, y respondían a las salvas de los buques de guerra brasileños o extranjeros que arribaban al puerto de Salvador. Tres cañonazos consecutivos significaban que en las aguas de la bahía se había

producido un incendio u otra calamidad. Desde el fuerte se vigilaba a las embarcaciones, obligándolas a retroceder o a dar media vuelta cuando procedían de puertos contaminados por epidemias o de puertos que enfrentaban otro tipo de problemas graves.

El historiador Silva Campos, en un artículo publicado en los años cuarenta en la *Revista del patrimonio histórico y artístico nacional*, describe el interior del fuerte como "un alma silenciosa con algunos árboles frondosos como mangos, cocoteros y tamarindos, y con jazmines, pero sin los hermosos emparrados que cultivó cierto coronel y que conferían vida al interior del fuerte, ahora abandonado e inútil." Silva Campos habla de vestigios de pinturas en la antigua capilla y de una frase apenas legible, "Orden para vencer", así como de los mástiles de la bandera y del puesto de señales, de los nueve cañones desmontados, del farol y de la cisterna profunda con aguas sombrías. Ya no existe nada de ello. Apenas dos o tres cocoteros y algunas plantas trepadoras. Durante los trabajos de reforma y restauración del fuerte se perdieron los vestigios de las pinturas y se retiraron los cañones. Quedaron tan sólo los bancos de piedra con sus artísticas incrustaciones de conchas recogidas en la playa que, en la bajamar, se forma alrededor del fuerte. Es posible que los bancos sean obra del coronel mencionado por el historiador, quien tal vez quiso embellecer con ellos su residencia perfumada de árboles frutales.

En 1937, el Ministerio de Guerra propuso transformar el fuerte en museo militar, pero fue una idea que no prosperó. Mucho más tarde se trazó un nuevo proyecto para la Fortaleza del Mar, consistente en convertirla en un museo del Atlántico sur, para hacer de Bahía la encrucijada donde se dieran cita los buques extranjeros con los países del Atlántico meridional. Este proyecto tampoco se llevó a cabo y no queda de él más que una pequeña placa conmemorativa. Recientemente surgió de nuevo la idea de instalar un museo tradicional en el fuerte, esta vez por iniciativa de la Fundación Nacional Pro Memoria, órgano del Ministerio de Cultura. Después de numerosos estudios y obras de reacondicionamiento y conservación realizadas en el interior del fuerte, se llegó a la conclusión de que, dadas las condiciones especiales de un edificio erigido sobre el mar y dado el clima cálido del estado de Bahía, donde las lluvias constantes hacen que la humedad relativa del aire sea de hasta 90% en Salvador, sería difícil y costoso



Vista del interior, con la rampa y los bancos decorados con conchas y guijarros marinos.

mantener una colección tradicional, el material proveniente de otros museos y objetos convencionales como las vitrinas, los paneles fotográficos, etc. El mismo sistema de aire acondicionado tendría que ser constantemente renovado o exigiría una limpieza diaria a causa de la rápida oxidación que ocasiona el salitre.

Por consiguiente, había que hallar con urgencia la manera de aprovechar mejor los locales y crear un proyecto más novedoso que contemplara no sólo la preservación del edificio sino también su transformación de monumento inútil en un museo lleno de vida. A este proyecto se le dio el nombre de ARCHENAVE.

En realidad nunca se había hecho ningún estudio serio que buscara revalorizar los fuertes brasileños, sencillamente abandonados a su suerte. Sólo se habían restaurado algunos con el fin de incorporarlos a los circuitos turísticos y culturales. Después de haber cumplido sus funciones en defensa del país, las fortalezas perdidas en medio de la selva, el mar o las ciudades modernas fueron abandonadas y cayeron en el olvido. Solamente desde hace poco tiempo los historiadores, ingenie-

ros y técnicos especializados en la preservación del patrimonio han empezado a interesarse por estas imponentes construcciones y por los sitios donde se encuentran. Por ser estructuras destinadas a la defensa, se erigieron en puntos estratégicos, en los lugares desde los que se tenía una visión panorámica de las ciudades y las costas, lo que las hace ahora atractivas a los turistas. Además, estas imponentes fortalezas de piedra son la memoria de hechos históricos, de combates y conquistas. Sus ruinas, que respiran la muerte, el silencio y el abandono, hoy son testimonios de las victorias y derrotas del hombre en su paso por la tierra.

### *Ningún aspecto de la museología se dejó de lado*

El Fuerte de San Marcelo ya forma parte de nuestro patrimonio arquitectónico militar. A diferencia de otros fuertes abandonados, se ha estudiado la historia de su construcción y tenemos información acerca de su desarrollo desde la época colonial. Se han mejorado sus condiciones gracias a diversas obras de restauración. Ya casi es un museo. Ahora hay que insuflarle vida y ocu-

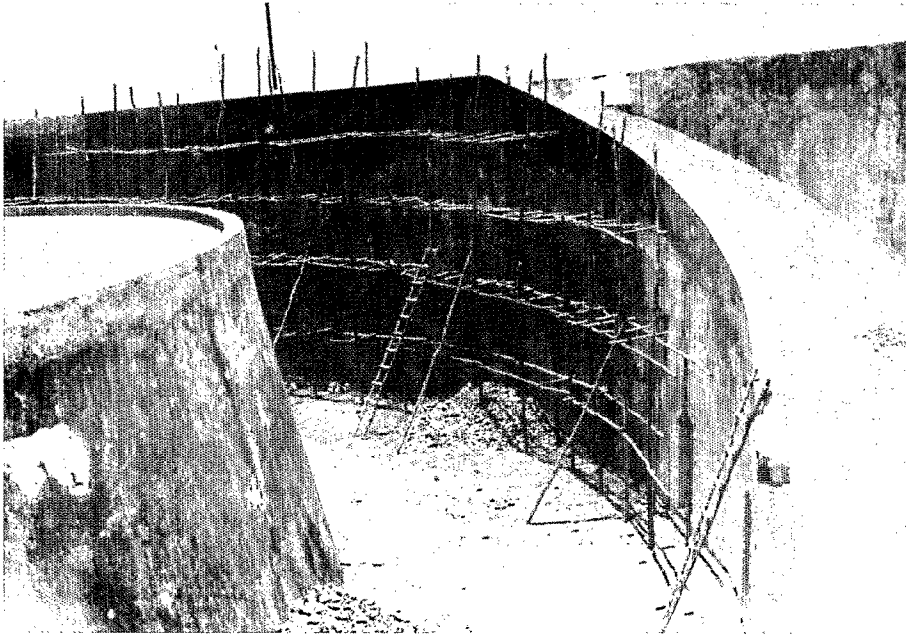
parlo como lo que es: un edificio restaurado para uso social. Si no es así, se despilfarrará el dinero y se le abandonará una vez más después de estar restaurado.

Además, vale la pena convertir el fuerte en museo marítimo, no sólo porque históricamente ha estado ligado con revoluciones, rebeliones, insurrecciones, encarcelamiento de jefes políticos, e implicado en la lucha contra los invasores, sino también por el valor de su arquitectura y su insólita ubicación en medio de una bahía donde naufragaron innumerables carabelas. Esto representa una reserva que hay que explorar, pues es como una colección natural que espera tener su museo.

Los periódicos publican constantemente noticias acerca de buceadores que se alzan con objetos procedentes de navíos descubiertos en la bahía. Pese a la vigilancia de la marina, es imposible controlar el saqueo del mar a lo largo de las costas, lo que acarrea la lenta destrucción de los sitios arqueológicos marítimos.

El proyecto actual busca convertir el fuerte en un centro de estudios de arqueología, historia y etnografía naval.





Obras de restauración y conservación efectuadas en 1984.

Dicho en otras palabras, se quiere convertirlo en un museo lleno de vida. El gobierno ya aprobó el proyecto y constituyó una comisión de científicos brasileños encargada de fijar unos objetivos que permitan preservar el patrimonio naval en aguas brasileñas, efectuar investigaciones arqueológicas en lugares ya descubiertos (sean o no submarinos), recolectar los restos de naufragios y cascos abandonados para estudiar así la antigua arquitectura naval, la navegación y el comercio, y analizar, procesar y exponer todo ese material. Por último se procurará que el Fuerte de San Marcelo se convierta en el centro de otras investigaciones, que nunca se han realizado oficialmente en el país. De esta manera, independiente-

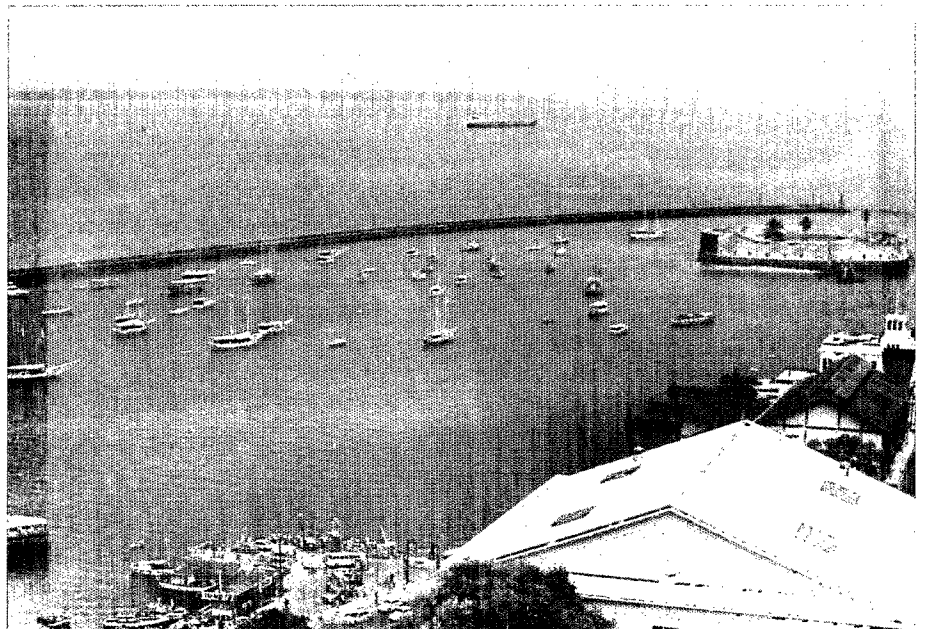
mente de su valor histórico, el fuerte cumplirá con unos de los cometidos más importantes de su historia al convertirse en centro de estudios de arqueología y etnografía marítimas; será un museo lleno de actividad que no descuidará ninguno de los aspectos de la museología, ya se trate de la adquisición, el estudio, la conservación o la exposición. Todo esto atraerá no sólo a los especialistas de cuestiones marítimas, sino también a toda clase de visitantes. La idea ha madurado, pero todavía queda mucho por hacer para llevarla a cabo.

Mientras tanto, la Fortaleza del Mar sigue embelleciendo los muelles del puerto de Salvador y recibe la visita de estudiosos, turistas y sobre todo de

lugareños amantes de las aventuras, que se embarcan en las rampas del mercado y que durante todo el recorrido no cesan de tomar fotos. Al llegar al fuerte, la vista de la ciudad y de gran parte de la Bahía de Todos los Santos resulta un espectáculo realmente deslumbrante e inolvidable. Alrededor del edificio se extiende el mar con sus tesoros naturales y sus bienes culturales sumergidos. El escenario se ajusta perfectamente a un museo *del mar y en el mar*. ■

*Texto original en portugués*

Ubicación del fuerte en el fondeadero, según se ve desde tierra firme.





## Un lugar destacado de la marina fluvial en Francia

Catherine Gorget

Nació en 1959 en Orleans, a algunos kilómetros de Châteauneuf-sur-Loire. Estudió en la Escuela del Louvre y en la Escuela de Altos Estudios de Ciencias Sociales. Desde 1984 es conservadora del Museo de Châteauneuf-sur-Loire. Ha publicado artículos en revistas regionales.

El río Loira fue el eje económico más importante de Francia porque logró garantizar, desde la época galorromana, el transporte de viajeros, ejércitos y toda clase de mercancías. El río, que atraviesa el país de este a oeste, llevaba al Atlántico, al gran puerto de Nantes. Pero como nacía a pocos kilómetros del Saona, permitía igualmente el paso al Mediterráneo.

Se transportaba sal, vino, cereales, madera de construcción y madera destinada a otros usos, carbón, mercancías procedentes de ultramar, pizarra y piedra de construcción, además de sarcófagos. Las chalanas del Loira bajaban con la corriente y remontaban el río con el viento del oeste. A falta de éste, eran los hombres quienes tiraban de ellas. Sólo los llamados "abetos" (barcos contruidos río arriba con madera de abeto), cargados con carbón de Roanne, se desguazaban y se vendían como leña al llegar a Nantes, es decir, a la desembocadura del río. La causa principal del fin de este tráfico fue la aparición del ferrocarril en el siglo XIX.

¿Por qué una pequeña ciudad de 6.000 habitantes como Châteauneuf-sur-Loire decidió crear un día un museo de la marina del Loira?

Hay dos razones: la intensa actividad del puerto de Châteauneuf en el pasado y el deseo de fomentar el turismo en la región. En los años sesenta, muchos habitantes de este puerto se jactaban de ser descendientes de marineros o de

"mercaderes que se desplazaban por vía fluvial". Poseían objetos que habían pertenecido a sus antepasados como una ensaladera de loza de Nevers, pendientes, baúles, etc. La riqueza de estas colecciones particulares se debía sencillamente al hecho de que Châteauneuf-sur-Loire había sido uno de los puertos más importantes del Loira, donde la tradición marina era bastante antigua.

Esta importancia la comprueba el registro de 1780, en el que todos los marineros del Loira figuraban como marinos. Nos damos cuenta de que el puerto de Châteauneuf-sur-Loire ocupaba el quinto lugar de toda la cuenca del río por el número de marineros. La cifra era prácticamente la misma que la de Orleans, ciudad mucho más grande.

En 1960, la municipalidad organizó una exposición sobre el tema de la marina del Loira, en la que figuraba gran parte de las colecciones de Châteauneuf. En esa época, el alcalde de la ciudad, que era al mismo tiempo presidente del Consejo General del Departamento de Loiret, trataba de aumentar el potencial turístico existente entre dos grandes y concurridos circuitos, una importante ruta norte-sur al este y, al oeste, Orleans y los castillos del valle del Loira. El éxito de la exposición de 1960, que se repitió al año siguiente, indujo a numerosas personalidades (dirigentes políticos, eruditos, historiadores y escritores) a cooperar en la

Acuarela copiada de un original en loza de Nevers del siglo XVIII. Representa un convoy de chalanas remontando el Loira viento en popa. Si cesara el viento se necesitarían sesenta hombres para remolcarlas aguas arriba. La longitud de una chalana variaba de 25 a 30m y la altura del mástil era de 20m.



Museo de la Marina del Loira

creación de un museo de la marina del Loira. Desde un comienzo, y de una manera general, los habitantes de Châteauneuf participaron activamente en su instalación, pues se identificaron profundamente con la obra. Hicieron numerosas donaciones y dejaron numerosos objetos en préstamo. El éxito fue tan grande que más tarde los préstamos se convirtieron en donaciones.

En 1963 se fundó la Sociedad de Amigos del Museo de la Marina del Loira, que administró el Museo hasta 1984, año en que lo volvió a tomar a su cargo la municipalidad, la cual creó el puesto de asistente de conservación. Desde 1965 el Museo se encuentra bajo el control de la Dirección de Museos de Francia. Esta clasificación representa para este tipo de institución un distintivo de calidad e importancia.

### *Comprar y exponer*

Las colecciones del Museo (más de 5.000 objetos y documentos expuestos) son muy ricas por su diversidad. La vida a bordo la evocan, entre otros objetos, las herramientas, los aparejos, las anclas y los cofres esculpidos con los emblemas de los marineros. El tema de la vida en tierra se representa a través de las tradiciones, las creencias y la familia, pero también a través de la pesca del salmón, practicada por el marinero cuando ya no viajaba más. Se puede

admirar también una bella colección de loza de Nevers y varias maquetas de barcos y puentes, en particular la del puente sobre el canal de Briare. También se tratan aspectos arqueológicos o catástrofes del Loira como las inundaciones y las barreras de hielo (¡su reputación de río peligroso la tiene bien merecida!). Estas colecciones de la marina del Loira se exhiben en cuatro grandes salas, seguidas por otras dos consagradas a la historia local pero que se abren raras veces.

Hoy en día el Museo sigue enriqueciéndose, sobre todo con la adquisición de libros raros que se compran a librerías especializadas con el fin de acrecentar el fondo documental. En 1985 se instaló el Centro de Documentación del Museo, en los 50 m<sup>2</sup> de las antiguas caballerizas situadas frente al castillo. El centro tiene actualmente más de 2.000 obras y 4.000 documentos que pueden consultarse, además de 4.000 nombres de marineros compilados y registrados en fichas. En efecto, muchos visitantes vienen ávidos de información sobre sus antepasados relacionados con la vida marina del Loira.

En cuanto a la exposición permanente, ésta sigue aumentando en función de las ofertas y . . . de los medios financieros. La mayoría de las adquisiciones importantes se hacen ahora en las salas de subasta. Según proposición hecha por el conservador, las compras

de pequeña y mediana importancia las hacen directamente los amigos del Museo, que después donan los objetos a la institución. En 1988 se registró un total de 122 compras y donaciones. En lo que se refiere a las adquisiciones importantes, es el alcalde quien decide.

El Museo no hizo ninguna exposición temporal hasta 1985, pero ha prestado objetos para exposiciones realizadas fuera de Châteauneuf-sur-Loire. Este tipo de préstamos le permitió a la institución darse a conocer a un público a menudo apasionado. Suele ocurrir que el público venga de lejos para ver esos objetos en su contexto y descubrir así el resto de las colecciones.

El Museo ha organizado numerosas exposiciones temporales desde 1985 y prevé dedicar una de ellas a Ferdinand Arnodin (1845-1924), constructor de puentes colgantes y de puentes con transbordador originario de Châteauneuf-sur-Loire.

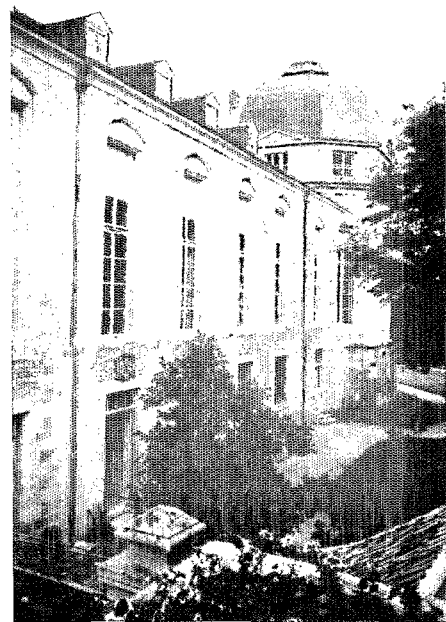
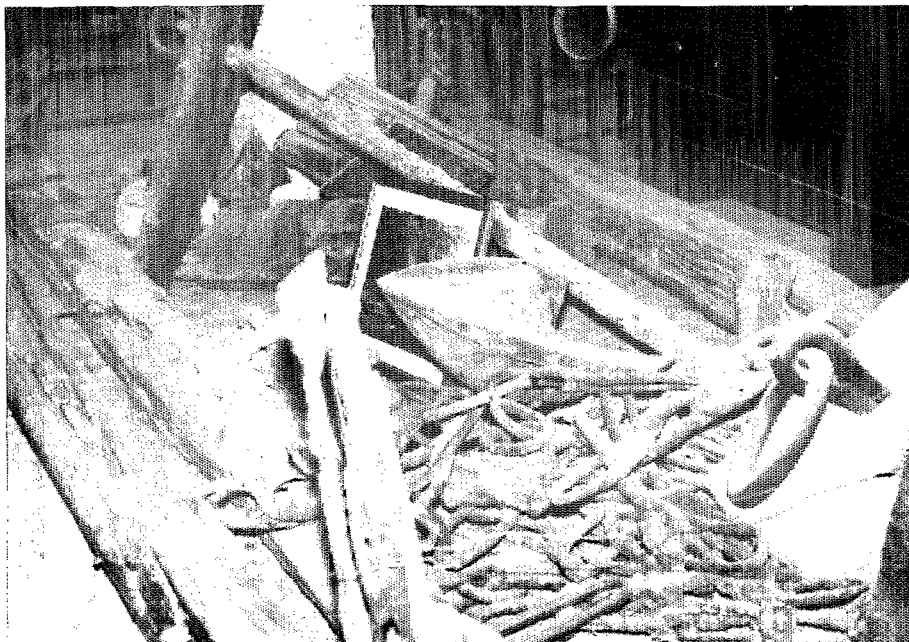
### *Las visitas de grupos aumentan*

La acción educativa del Museo tiene como primer objetivo fomentar la visita de grupos escolares durante todo el año, en vista de que los directores de escuela manifiestan un deseo cada vez mayor por dar a conocer el Museo a sus

Reconstrucción del interior de la casa de un marinero con mobiliario proveniente de diversas donaciones. En el marco de la ventana se aprecian unas veletas domésticas en forma de barco o de cañonera.

Restos de una chalana encontrados en el Loira en 1976: âncora y anilla de amarre.

Museo de la Marina del Loira



Museo de la Marina del Loira/Seznec

El Museo de la Marina del Loira ocupa actualmente toda la planta baja de un castillo restaurado en el siglo xvii. En los pisos superiores se halla la sala de ceremonias del Ayuntamiento.

alumnos. Las visitas se preparan de antemano. Actualmente los profesores suelen incluir la historia de la marina del Loira en su programa, y los niños consideran la visita al Museo como una recompensa a la labor realizada durante el año. Estos grupos se concentran en los meses de mayo y junio, que corresponden a las salidas del final del año escolar, aunque desde hace tres o cuatro temporadas esas visitas tienden a distribuirse en forma más racional a lo largo del año.

Anualmente se observa un aumento de las visitas de grupos (por ejemplo, un alza de 24% en 1988 con respecto a 1987). En comparación, las visitas individuales son más aleatorias. De las 8.343 entradas registradas en 1988, casi 3.000 personas vinieron en grupo y pudieron hacer una visita guiada. Los grupos escolares representan un 74% de esa cifra. Sucede con frecuencia que la visita del Museo se complementa recorriendo el antiguo puerto de Châteauneuf-sur-Loire, al que se puede llegar fácilmente a través del parque del castillo. Entre las actividades que realiza el servicio educativo de los Archivos Departamentales de Loiret figura el préstamo al personal docente de material didáctico. Éste se compone de diapositivas y textos originales que constituyen para las escuelas una excelente manera de enfocar el tema.

A semejanza de los niños, los adultos

también participan en una actividad pedagógica que se lleva a cabo en el interior y el exterior del Museo. El Museo está abierto al público seis meses al año, del 1.º de abril al 30 de septiembre, en tanto que las visitas colectivas se pueden hacer, previa cita, durante todo el año. Son numerosos los grupos de tercera edad que constituyen una nueva clientela cada vez más motivada e interesada por el pasado de un oficio original y pintoresco.

El público extranjero representa el 10% de la totalidad de visitantes y recibe una atención especial porque se ha comprobado que muestra un gran interés. A falta de un guardián trilingüe, a los visitantes extranjeros se les distribuye un folleto detallado en la lengua correspondiente. Por otra parte, el Museo tiene que proyectarse al exterior en mayor medida, es decir, presentarse al público a través de conferencias o participando en coloquios y exposiciones. Como ejemplo podemos citar una de esas actividades, que consiste en tomar parte en una importante caminata. Esta excursión, llamada "por el camino que marcha solo" (¡todo un programa!) reúne cada año a más de un millar de personas que recorre el antiguo camino de sirga entre Châteauneuf-sur-Loire y Orleans. A su llegada, el Museo presenta en una caseta, en forma de pequeña exposición, la historia de la marina del Loira a través de

diapositivas panorámicas o de un debate con el conservador.

Las asociaciones locales de historia o de ecología invitan a veces al conservador a dictar conferencias en sus respectivas sedes. Aparte de estos resultados inmediatos, nuestras actividades permiten desarrollar el intercambio de ideas y, a más largo plazo, estimular las donaciones.

El Museo de la Marina del Loira cuenta con una de las instalaciones más bellas de la región, ya que está ubicado en los semisótanos de un antiguo castillo, cuya historia remonta al siglo xi y que fue restaurado en el siglo xvii. La ciudad misma conserva restos de la marina del Loira, como el antiguo puerto rehabilitado en el siglo xviii, el puerto de la sal, el aracadero, el camino de sirga, las marcas de las crecidas, la columna de los marineros, el sendero de Nantes a Roanne y el último cobertizo de embarcaciones.

### Un "museo modelo" . . . en poco espacio

Así pues, toda una serie de elementos ha contribuido a que el Museo de la Marina del Loira haya recibido en un coloquio reciente el título de "museo modelo". No obstante, hay que reconocer que con el crecimiento constante de las colecciones y la afluencia cada vez mayor de visitantes, sus locales, por

muy atractivos que sean, ya son insuficientes. Este problema lo conoce el público que expresa opiniones como estas en el Libro de Oro: "Muy interesante, pero la presentación está algo apretujada"; "Muy bien, pero se requiere una mejor presentación"; "Visita muy interesante, detallada en algunos campos, pero a todas luces un trabajo ejecutado con pocos medios".

Cuando la institución estaba enteramente a cargo de los Amigos del Museo, el personal se componía de una asistente de conservación, de un guarda contratado para la temporada y de varios estudiantes que colaboraban en la vigilancia de los grupos y las salas. Muchos voluntarios, sumamente activos, ayudaban lo mejor posible a ese personal reuniendo a los grupos o recogiendo objetos. A partir de 1984 cambió esta situación y actualmente hay un conservador voluntario a cuyo cargo está el inventario y una asistente de conservación de tiempo completo contratada por la municipalidad, que es la responsable del Museo y de su Centro de Documentación.

La falta de personal cualificado (un documentalista y paleógrafo, un guía y conferenciante, y un colaborador científico) frena todo intento serio de remediar las condiciones existentes. Carente de recursos, sobre todo humanos, el Museo sólo puede cumplir parcialmente su misión etnográfica, es decir, la conservación del patrimonio popular regional, que en el sentido lato del término abarca una quinta parte de Francia. El otro problema importante es la insuficiencia de locales, pues las salas de exposición, como ya lo hemos señalado, están sobrecargadas. El Museo y su Centro de Documentación ocupan apenas 400 m<sup>2</sup>. Su ubicación en dos edificios distintos ocasiona pérdidas de tiempo y plantea problemas de comunicación.

Hoy en día, la cuestión es resolver de manera concreta los asuntos más urgentes e ir a lo esencial. La vida científica está un poco asfixiada bajo el peso del trabajo administrativo. No obstante, la investigación es un aspecto primordial de la conservación de este Museo, pues el campo de la marina del Loira es muy vasto: atañe a la historia, la geografía, la sociología, la historia del arte y la de la técnica, y muchos otros aspectos que quedan todavía por aclarar.

Entre los problemas que han podido solucionarse figuran en primer lugar los del Centro de Documentación. Hasta 1985, los libros estuvieron apilados en una sala del castillo que no tenía calefacción; como no estaban clasifica-



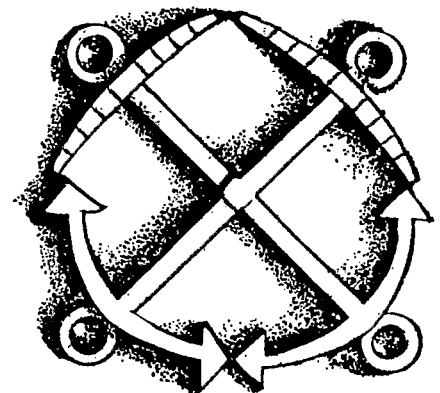
Museo de la Marina del Loira

dos, representaban un instrumento de trabajo... inutilizable. Su instalación, junto con los documentos y los archivos, en un lugar más adecuado, ha permitido al público tener acceso a ellos durante todo el año. Sin embargo, el constante aumento de este fondo documental va a plantear de nuevo el problema de la falta de espacio de aquí a dos años.

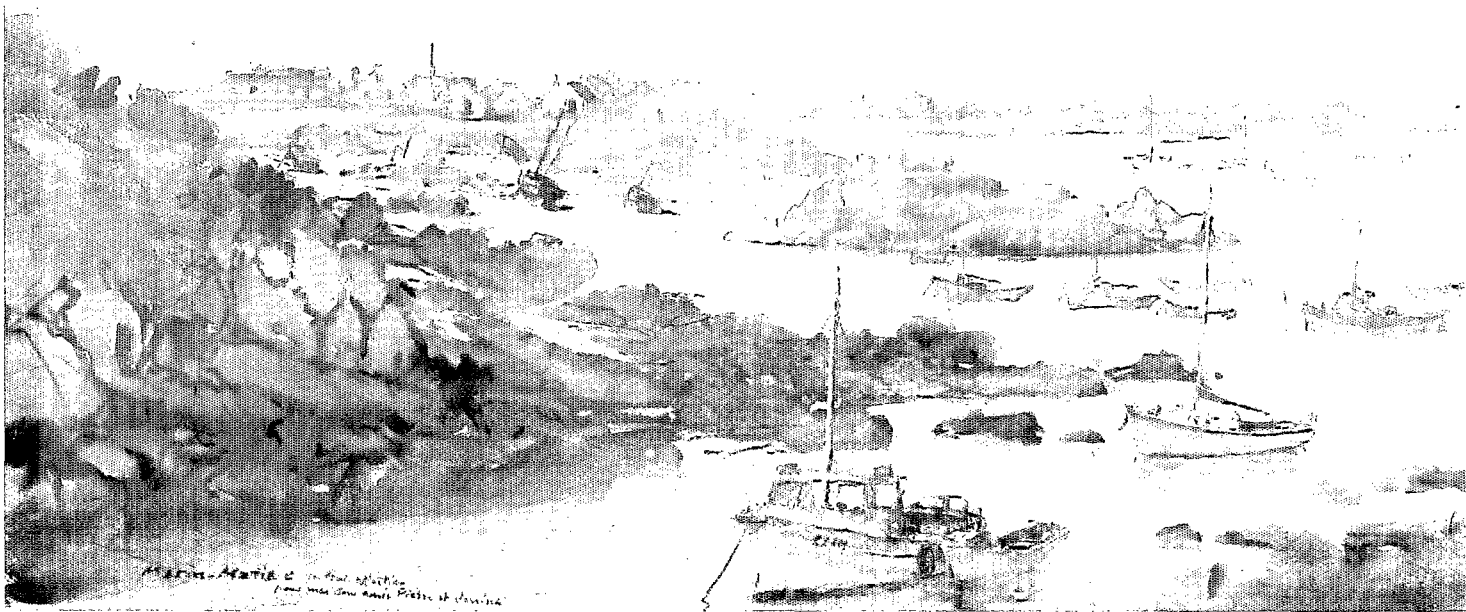
No cabe duda de que el Museo se encuentra ahora en un momento crucial. La primera etapa (1962-1980) dio resultados muy satisfactorios, con una política de adquisiciones bien orientada, el reconocimiento de la Dirección de Museos de Francia, la afluencia del público y la creación de una sociedad cultural que cuenta actualmente con 300 miembros. Los años ochenta, en cambio, corresponden a un periodo de estancamiento, sobre todo en lo concerniente a las visitas individuales. Se trata con todo de un periodo que ha permitido a las autoridades locales comprender mejor la importancia de la institución. Consciente de los problemas que hoy en día plantea la conservación del Museo, las nuevas autoridades municipales, elegidas apenas hace unos meses, están decididas a hacer frente a la situación, resolviendo primero que todo la acuciante necesidad de encontrar locales mejores. Al mismo tiempo se iniciará una política de adquisiciones que dispondrá de mayores medios económicos. ■

*Texto original en francés*

Formaciones de hielo en el Sully-sur-Loire en 1895. Estas acumulaciones bastante frecuentes causaban accidentes terribles. Al momento del deshielo, sobre todo si el aumento de la temperatura era brusco, las embarcaciones eran literalmente pulverizadas por los bloques de hielo. Los marineros tenían entonces buenos motivos para meter sus chalanas en los atracaderos destinados a los barcos. Châteauneuf posee uno de esos atracaderos. Los puentes también corrían grave peligro.







Chausey (Francia).

## Sobre pinceles y puertos

Todas las ilustraciones son del Museo de la Marina (París)/P. Dantec

Granville (Francia).



*Tema excepcional: un navegante y un pintor fuera de serie.*

*En Normandía, siendo aún muy joven, Marin-Marie se apasionaba ya por lo que iba a constituir la doble vocación de toda su vida: el mar y la pintura. Era de esperarse, pues su padre había sido un brillante aficionado al yate y su madre una excelente acuarelista.*

*Durante el servicio militar formó parte del Pourquoi pas?, el buque de expediciones polares del comandante Charcot. De esos dos años de aventuras en las islas Hébridias, Groenlandia y otros mares glaciales traería alrededor de quince cuadernos de bosquejos.*

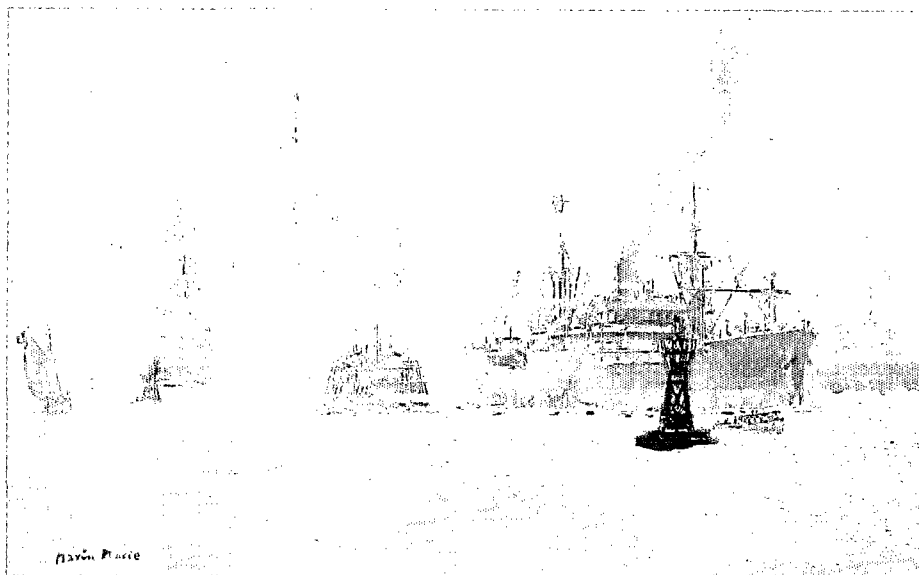
*Poco después expuso sus obras junto a las de Utrillo y Foujita. Decidió consagrarse entonces por entero a la pintura, pintando, en lo esencial, marinas. Con su caballete bien plantado sobre la cubierta decía: "Es natural que en una profesión como la mía, uno procure de vez en cuando enfrentarse al tema y hacerlo dando la cara."*

*En efecto, le dio la cara al mar en 1933 al hacer en solitario la travesía del Atlántico de este a oeste y de una manera más o menos confortable, algo novedoso en ese tipo de aventuras. De los 65 días que duró la travesía, sólo 23 estuvo al timón de la nave. En su balandro noruego de 11m, el Winibelle II, tuvo tiempo más que suficiente para el descanso, gracias a un sistema de autopilotaje de su propia invención,*

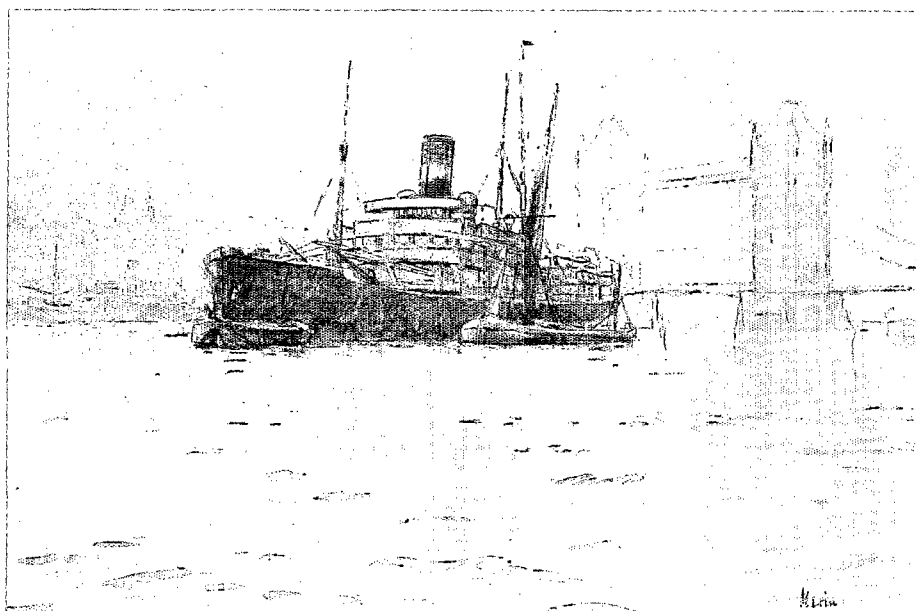


con trinquetes gemelos (que todavía hoy practican los grandes navegantes). Tres años más tarde, Marin-Marie el inventor (después de haber pintado mucho), volvió a hacer la travesía del Atlántico en sentido contrario, de nuevo solo, aunque esta vez en un pequeño barco (13m) . . . de motor. El Arielle era pilotado por un cataviento aéreo, innovación de la que se enorgullecerá el navegante el resto de su vida. Cuando llegó a El Havre, diecinueve días después de haber salido de Nueva York (once de ellos de tempestad), Marin-Marie declaró : "Aún me queda bastante combustible como para ir hasta Dinamarca".

¿Y la pintura en medio de todo esto?



Nueva York.



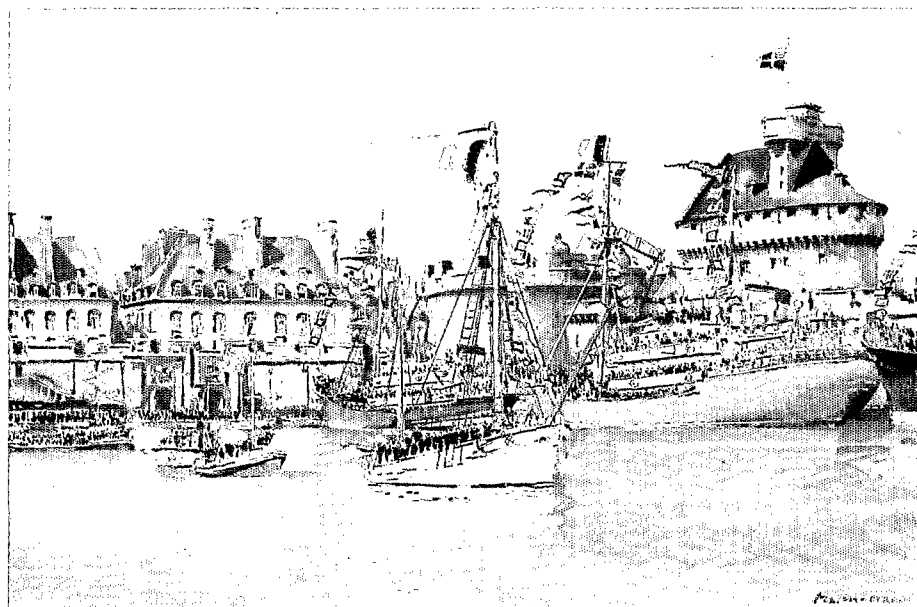
Londres.

A partir de los 25 años produjo a un ritmo bastante regular gracias a las exposiciones individuales, a su participación en las exposiciones anuales denominadas "Bellas artes del mar" y también a los encargos.

Para ilustrar el tema de este número de Museum tenemos el agrado de presentar algunas de las telas del pintor que muestran diferentes puertos del mundo, modestos y apacibles o grandes y llenos de vida. Las obras, reproducidas en este número por cortesía del Museo de la Marina de París, forman parte de una exposición sin precedentes que dicho Museo, al que estamos profundamente agradecidos, acaba de consagrar a este navegante y pintor fuera de serie que fue Marin-Marie.



St. Malo (Francia).

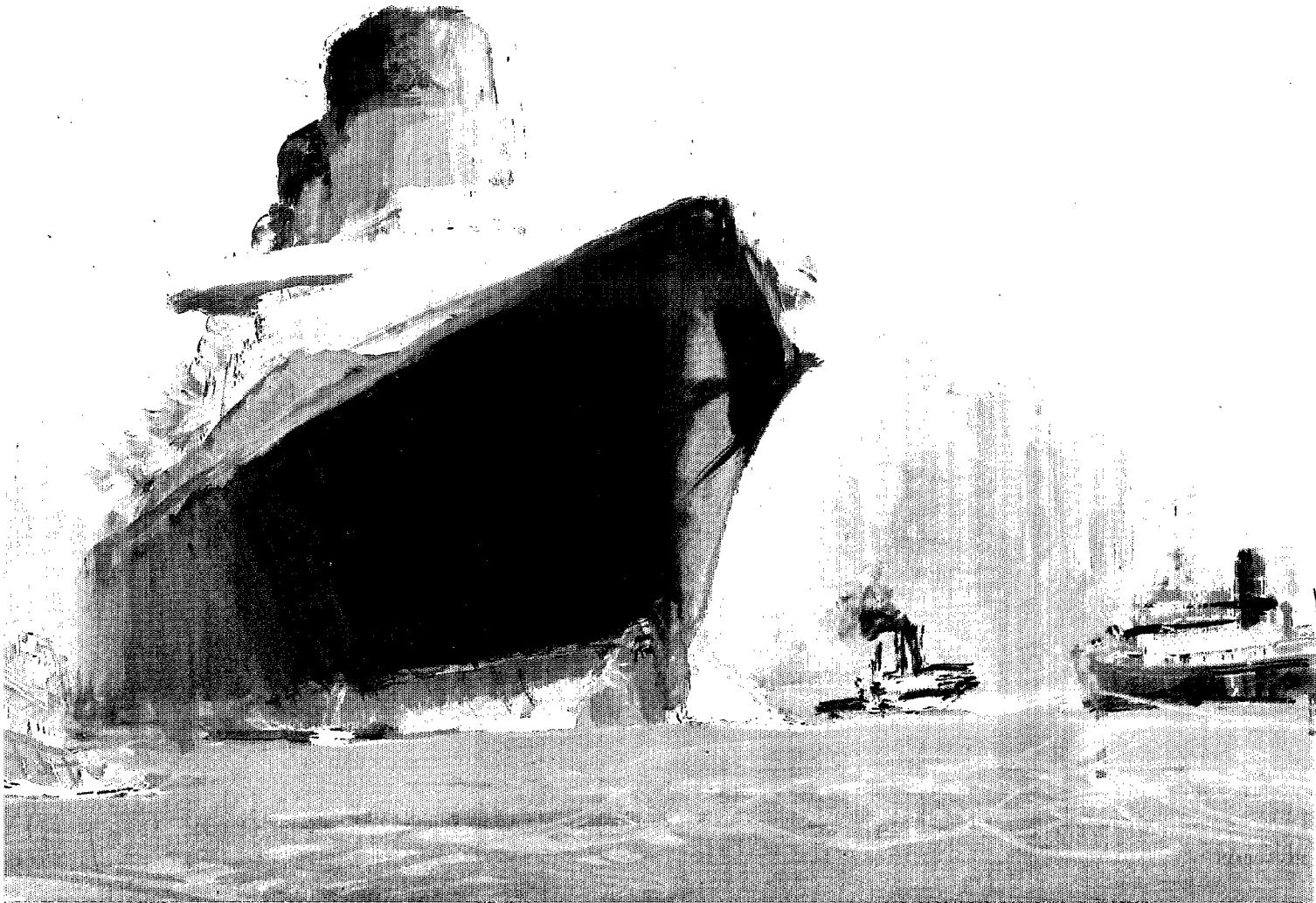




Marin-Marie

Autorretrato de Marin-Marie.

El buque Normandie.



Instalado frente al puerto, el Museo funciona en un edificio del siglo XVIII.



## El Museo del Lemán: un lago y

Carinne Goncerut

Nació en 1958. Licenciada en sociología, en la actualidad prepara una tesis sobre los aspectos sociológicos del lago Lemán. Trabajó como asistente de sociología en la Universidad de Ginebra. Es conservadora del Museo del Lemán. Ha escrito varios artículos sobre la tradición oral y, en colaboración, la obra titulada *Contes et récits du Jura* (Cuentos y relatos del Jura), publicada en 1987 por Éditions Monographiques de Sierre, en la colección "Mémoire vivante".

¿Conoce usted nuestro lago Lemán?

Este lugar privilegiado, situado en el corazón de Europa occidental, ha sido testigo de una larga historia. Tanto a los habitantes de sus riberas como a los visitantes los ha seducido la belleza de sus paisajes y los ha atraído la extraña naturaleza de ese otro elemento que es el agua. Desde hace muchos decenios el lago se utiliza, se recorre, se observa, se describe y se pinta. No obstante, varios de sus aspectos permanecen aún en el misterio. Hoy en día viven en sus orillas cerca de un millón de personas y, con sus 582 km<sup>2</sup>, constituye uno de los grandes espacios naturales de nuestra región.

Así pues, al final de este siglo apasionado por la museología, no es sorprendente que el lago tenga también su museo. Instalado en Nyon, pequeña ciudad de la rivera suiza, el Museo trata de dar a sus visitantes la idea más completa posible del lago Lemán. Y, en efecto, ¡qué tema más extraordinario! El arco lemánico ofrece múltiples aspectos interesantes, tanto por la originalidad y diversidad de las culturas de Saboya, Chablais y Vaud o Ginebra, como por la extraordinaria diversidad de su naturaleza. En pocas palabras, el Museo del Lemán es una institución que desea presentar el lago y su entorno en su dimensión humana y mostrar también su naturaleza, a fin de conservar y transmitir un patrimonio único y no sólo la imagen de una tarjeta postal. ¿Es este proyecto tan utópico como amplios son los problemas del lago? Veamos los hechos.

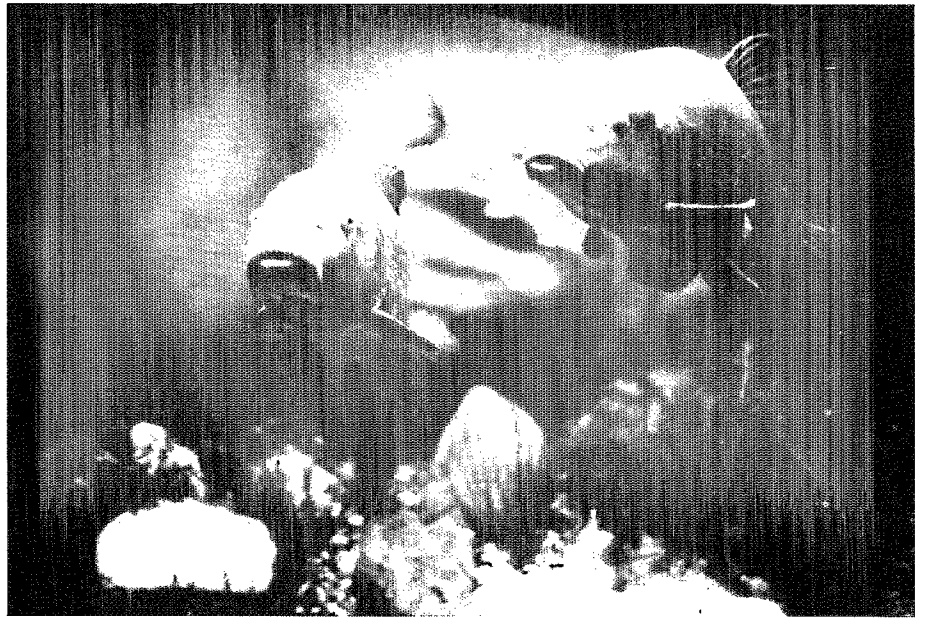
*Economizar electricidad*

Al principio, sólo había un hombre y un proyecto. Edgard Pelichet, doctor en derecho, conservador del Museo de la Porcelana de Nyon, tenía en mente un museo especializado, es decir, todo lo contrario de una colección de objetos y piezas heterogéneas que a la larga cansaría y aburriría al público. E. Pelichet, que sería su primer conservador, lo imaginaba como un museo de mapas antiguos, citas históricas y literarias, maquetas de barcos, animales disecados, descripciones naturalistas de algas, aparatos científicos de medición, redes y otras artes de pesca, planos y dibujos para explicar el origen del lago, cuadros y grabados que lo representarían, sin olvidar la historia de los primeros cazadores lacustres (helvéticos, romanos, burgundiones, de Saboya, de Vaud o de Berna).

Con esta idea en mente, E. Pelichet convenció a la municipalidad de Nyon y a la Sociedad de Amigos del País, así como a varias asociaciones locales, en especial la de Salvamento y la de Pequeños Pescadores. Todos colaboraron y, en 1955, la Casa del Lemán abrió sus puertas con la recomendación de las autoridades de "economizar electricidad".

Este hombre apasionado no pidió ningún presupuesto; él mismo se encargó de todo lo relativo a la conservación; un portero, que era remunerado con el producto de las entradas, desempeñaba simultáneamente las funciones de guardián. Las relaciones de E. Pelichet, muy numerosas en el sector de los museos, le ayudaron a obtener un primer fondo de materiales tales como

## sus ribereños



“viejas vitrinas reparadas”, un “antiguo recipiente para la colada a guisa de acuario”, etc. Solicitando donaciones y objetos de colección, consiguió cumplir su programa: “Mientras no se disponga de medios no se hacen adquisiciones”.

Se inició así una aventura increíble. Poco a poco, gracias a la colaboración de numerosas personas y al gran interés de la región, el Museo se fortaleció y, del pequeño pabellón en que estaba confinado al comienzo, pasó a ocupar la casi totalidad de un edificio. La historia de éste merece ser relatada.

### *Un edificio del siglo XVIII*

En 1756 se construyó en el emplazamiento actual del Museo un hospicio para acoger a personas indigentes. Al final del siglo XIX se convirtió en enfermería y a partir de 1930 fue ocupado sucesivamente por un banco, una compañía de seguros y una escuela; es más, ésta última funciona aún en una pequeña parte de la casa.

Nada especial destinaba a esta imponente estructura a convertirse un día en el Museo del Lemán, pero su ubicación colma con creces esta laguna. Situado frente al lago y la cadena de los Alpes, el edificio está junto al puerto deportivo y al desembarcadero, en un largo paseo que lleva desde la piscifactoría y la estación depuradora de aguas hasta los lugares de pesca, pasando por el barrio de Rive y los clubes de remo, salvamento y salto acuático. En suma, está situado precisamente en el camino de los protagonistas de la historia humana del lago, a lo largo de taludes modelados con el transcurso del tiempo por los

hombres, en los muelles construidos tanto para ver el lago como para contenerlo, en comunión con esta presencia que marca la sensibilidad de sus habitantes.

Delante de esta gran casa con tejado de amplios aleros, en un patio donde mana una fuente, el mástil de un barco de tres toneladas atrae la atención de los transeúntes y demuestra la voluntad de hacer de este lugar el emblema del lago.

La Casa del Lemán se reestructuró primero entre 1972 y 1975, y se renovó totalmente entre 1985 y 1989. Convertida ahora en museo, ofrece a sus visitantes todos los servicios requeridos: ascensor, calefacción central, cafetería, tienda, y una sala audiovisual que está siendo acondicionada.

### *Las exposiciones y las colecciones*

La primera de las tres grandes partes en que se divide el Museo es una presentación de los principales elementos naturales del Lemán: la flora subacuática, la vegetación de sus orillas y la fauna propia del lago. En la semioscuridad, los visitantes descubren el elemento fundamental de la exposición, es decir, las principales especies de peces del lago que evolucionan en tres acuarios de 20.000, 9.000 y 5.600 litros, respectivamente.

Un lucio reina como señor absoluto de una banda de minúsculos peces. Grandes carpas o tencas remueven sin descanso la gravilla del fondo ante la mirada indiferente de barbos, cachos, gabios, anguilas, etc. En un último acuario, percas del lago (que figuran en

Las tencas de uno de los acuarios.



Mascarón de proa del *Helvétie*.

el escudo de armas de la ciudad de Nyon y en la carta de los restaurantes de la región), ciprinos, carpas y molas cohabitan más o menos pacíficamente con algunos cangrejos. Por otra parte, esta cohabitación de diferentes especies hace que los encargados de los acuarios enfrenten pequeños dramas piscícolas que animan las conversaciones en el Museo.

La segunda parte está reservada a los usuarios del lago y explica dónde y cómo se han explotado históricamente sus recursos naturales. En un primer conjunto, se aprecian las principales técnicas de pesca, los aspectos socioeconómicos de esta actividad hoy en día, los barcos pesqueros, los modelos reducidos de canoas, las redes antiguas y modernas, y los retratos de los pescadores.

En otra sala se evoca la historia de los barcos de vela latina y de los *bacounis* (bateleros), principalmente con una reconstitución, a escala natural, de la sección transversal del casco y el interior de un bergantín, construido con elementos auténticos procedentes de la renovación del *Vaudoise*, el último barco de este tipo que hoy navega en el lago. Otras piezas importantes (timón, motor, horno del rancho de la tripulación, la roda del *Vaudoise*), herramientas, fotografías y planos, permiten a los visitantes revivir una etapa primordial de la historia del comercio y la navegación en el Lemán.

La última sala de este anexo está dedicada al tema de la evolución de la navegación a vapor y a la historia de la Compagnie Générale de Navigation, así como al desarrollo del turismo alrededor del lago. Una máquina de vapor, la del *Helvétie*, un auténtico monumento, reposa aquí desde que fue reemplazada a bordo por una instalación diesel eléctrica.

Estas tres últimas salas son actualmente objeto de una reestructuración, que debe terminar en breve (de hecho, antes de que los lectores de *Museum* lean estas líneas).

En el primer piso del edificio hay varias salas de exposición permanente, dedicadas a las ciencias y las artes. En el futuro deseáramos que un espacio dedicado a la técnica completara nuestras colecciones en exposición permanente. Para ello pensamos utilizar una fabulosa colección de maquetas y modelos reducidos, así como los planos y dibujos correspondientes. Con ellos explicaríamos de una manera general la evolución de la construcción naval y de las diversas técnicas, con plena conciencia, no obstante, de los



límites que entraña la utilización de modelos reducidos. Lamentablemente, se ha descartado la posibilidad de coleccionar verdaderos barcos, porque nos es imposible disponer de la infraestructura necesaria para restaurarlos.

La ventaja de una colección de modelos reducidos es que la comparación se puede establecer en el espacio o en el tiempo; por ejemplo, contamos con pequeños modelos que provienen de los principales lagos suizos, y también con toda una serie de barcos construidas en distintas épocas.

Los modelos reducidos de barcos extranjeros permiten, por otra parte, alcanzar cierta universalidad. Algunos modelos llevan al visitante hacia una lógica de la que no están ausentes los sueños, como el del ballenero salido directamente de una novela de Melville.

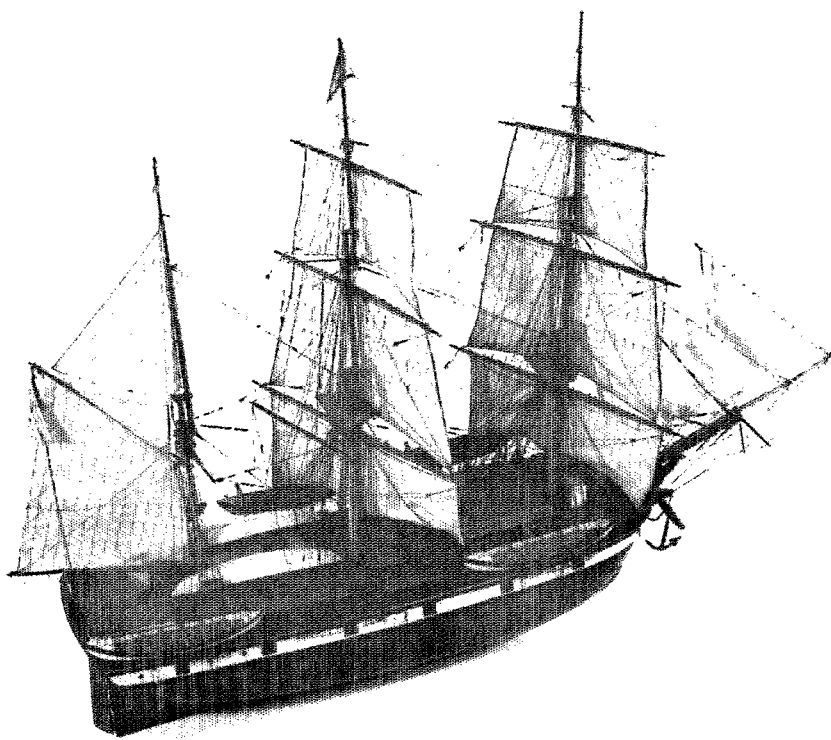
¿Una pausa para tomar café? Están ustedes ahora delante de la entrada de la cafetería, una veranda soleada que da al lago, y que los habitantes del cantón de Vaud llaman cariñosamente "Jean Rosset".

### Las exposiciones temporales

En el último piso del edificio, en la buhardilla, una amplia pieza sirve desde hace poco para organizar exposiciones que queremos sean lo más diversas posible, permitiéndonos enriquecer y mejorar al principio nuestras distintas salas o secciones. Así, de una gran exposición consagrada a Aldo Balmas, un maquetista cuya familia depositó en el Museo la importante colección de modelos mencionada anteriormente, nacerá en breve una nueva sala. La próxima exposición, destinada a los buques de vapor, permitirá enriquecer la sala consagrada a las máquinas del *Helvétie*.

En el futuro tenemos la intención de centrarnos más en temas de actualidad. Por ejemplo, en lo que ahora ofrece el lago, es decir, el recreo y el esparcimiento, el agua potable y la dilución de los desechos. Por suerte no se han agotado aún todos los recursos del edificio y esperamos sinceramente que esos temas rebasaran el límite de las simples exposiciones temporales.

Otro aspecto que nos interesa mucho es la colaboración con otros museos. Esperamos pues poder organizar en breve exposiciones comunes sobre temas de carácter regional como, por ejemplo, una retrospectiva de la fotografía regional, manteniéndonos, como es lógico, en nuestra esfera especializada, o sea, el lago.



Modelo del *Bachelor's Delight*, un ballenero de New Bedford según Aldo Balmas.

### El futuro

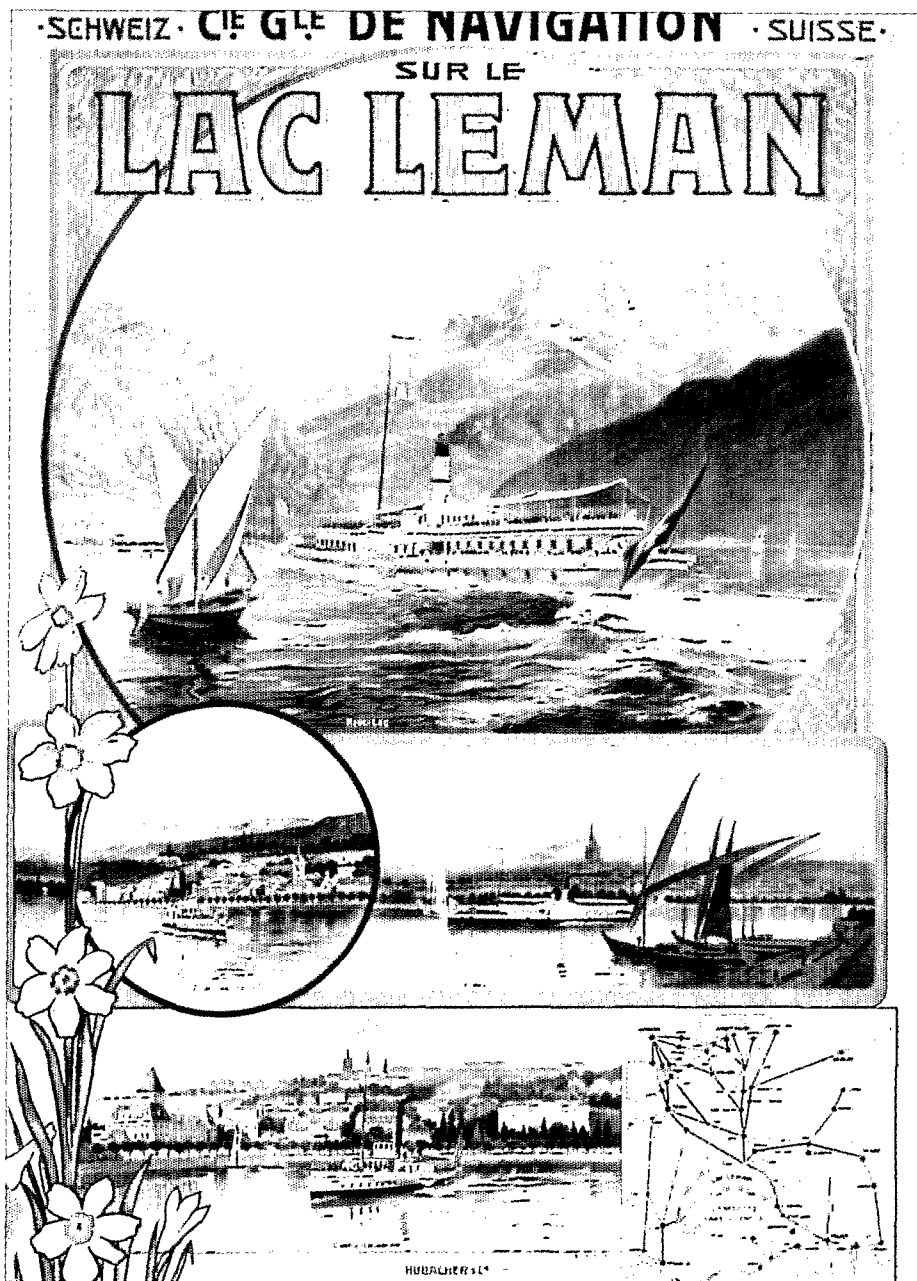
Hoy en día tenemos la suerte de disponer de un edificio con más de 1.000 m<sup>2</sup> de espacio para exposiciones, totalmente renovado y dotado de las comodidades necesarias. No obstante, aún deben mejorarse ciertos lugares de sus distintos sectores, haciéndolos más acogedores, como la recepción, la cafetería y la tienda.

Por otra parte, hay problemas urgentes que siguen sin resolver, como el de la temperatura demasiado elevada en el interior del edificio durante el verano, pese a las importantes medidas adoptadas durante la renovación. Se está haciendo un estudio para considerar las posibilidades y el costo de instalar aire acondicionado en algunos locales.

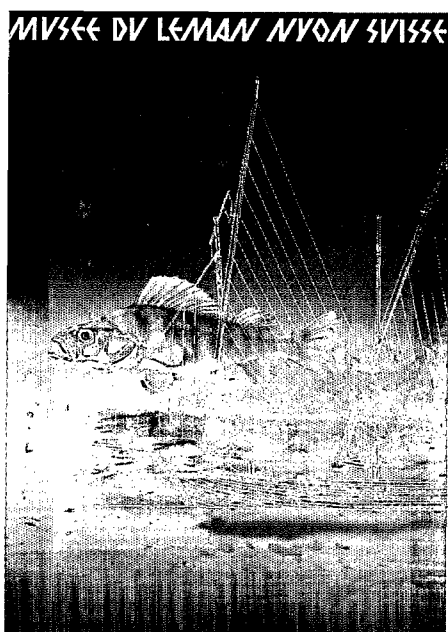
Otro problema que se va a plantear de modo crucial en los años venideros es el de nuestros depósitos, pues son provisionales. Confiamos vivamente en que la municipalidad de Nyon construirá una estructura para conservar bienes culturales que garantice la protección óptima de las colecciones de los tres museos de la ciudad y facilite la labor de intercambio entre ellos. En este contexto, los conservadores de esos museos están elaborando un programa común de informatización de los inventarios.

El otro objetivo importante que nos hemos fijado es el de mejorar nuestro inventario, especialmente la documen-





Cartel de la Compagnie Générale de Navigation relativo al lago Lemman, 1900, Anton Reckziegel y Hubacher et Cie. Litografía reproducida con permiso del Museum für Gestaltung de Zurich.



Cartel del Museo del Lemman.

tación de los objetos reunidos. El tema del Lemman ha sido y es objeto de numerosas publicaciones y estudios, y ha despertado el interés de muchas asociaciones e instituciones de investigación. Parece pues indispensable contar con un centro de documentación y hacer igualmente un inventario iconográfico, con objeto de facilitar nuestros propios estudios y los de otros investigadores.

Por otra parte tratamos de destinar una parte importante de nuestro presupuesto a la restauración y conservación de los objetos expuestos, lo mismo que a la adquisición de colecciones. Si bien hay que deplorar la gran limitación de nuestros medios, podemos contar en cambio con el apoyo de la Asociación de los Museos de Nyon, que, por lo demás, administra eficazmente nuestra tienda. Como no tenemos los medios para recurrir al mercado de objetos artísticos ni a los anticuarios, dependemos casi exclusivamente de donaciones o de los préstamos que hacen asociaciones, otros museos y particulares.

Esperamos asimismo estimular unas buenas actividades de promoción que complementen nuestro programa de exposiciones. También proyectamos organizar conferencias o mesas redondas, y publicar artículos y catálogos recurriendo a diferentes especialistas. Se van a desplegar además esfuerzos especiales en favor de las escuelas, para que nuestro Museo se convierta en el complemento educativo que hemos deseado. Se van a elaborar conjuntos de material pedagógico y a organizar visitas guiadas.

Desde el punto de vista estrictamente museológico, el Museo del Lemman es en cierto modo un desafío a causa de sus diversas disciplinas: ciencias naturales, bellas artes, tecnología y ciencias sociales. Nos toca a nosotros descubrir la mejor manera de presentarlas, manteniendo con todo una cierta homogeneidad. Ojalá que en el futuro podamos consagrar una parte de nuestro tiempo a las investigaciones, tanto intelectuales como museológicas, para que este carácter multidisciplinario que deseamos desarrollar no quede sólo como una aspiración. ■

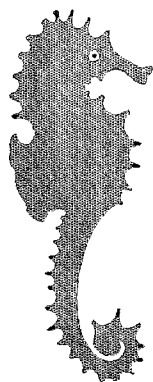
*Texto original en francés*

# A SUS ÓRDENES

## *Del puerto antiguo al moderno: un reto a los museos marítimos*

Bård Kolltveit

Presidente del Congreso Internacional de Museos Marítimos.



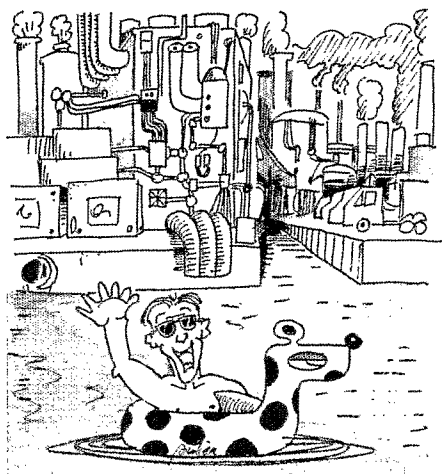
El clásico ambiente porteño ha desaparecido prácticamente en nuestros días, tanto el del trepidante puerto internacional como el del pintoresco puerto pesquero de las costas. Sin embargo, pocos panoramas eran más evocadores que éste y pocos han inspirado a tantos pintores en todas las épocas. Imaginemos el ambiente bullicioso en el que el ulular de las sirenas, los gritos de las gaviotas, el pescado crudo, las especies exóticas, la cerveza fuerte y otras atracciones son un llamado a todos los sentidos.

Mientras que los puertos tradicionales eran parte de la ciudad y sus actividades tenían lugar en el mismo centro de la ciudad, los puertos actuales son inmensos, téticos y vacíos terrenos asfaltados, con remolques y contenedores, terminales de petróleo o refinerías químicas, situados, afortunadamente, a varios kilómetros de los barrios céntricos. Hoy en día se resucitan viejas zonas portuarias abandonadas y se transforman en centros cívicos de diversa índole. Gracias a esta tendencia,

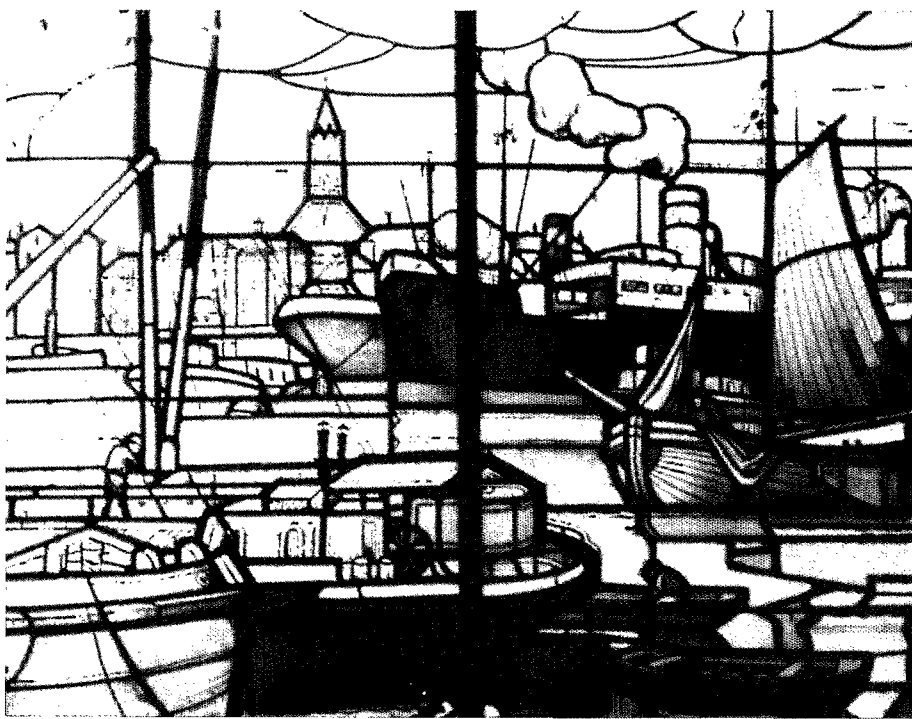
muchas bodegas ruinosas han cobrado nueva vida, pero este acondicionamiento plantea también un problema a los museos marítimos; por ejemplo, ¿cómo hacer comprender a los miles de visitantes la verdadera razón de ser de los numerosos "puertos" de creación reciente, normalmente invadidos por tiendas elegantes y cafés a la última moda?

Como presidente del Congreso Internacional de Museos Marítimos, aprovecho la oportunidad para expresar mi satisfacción y gratitud al ver que la revista *Museum* le dedica un número al tema de los museos portuarios. Es una buena ocasión para informar a los lectores de la creación del Congreso Internacional de Museos Marítimos (ICMM), a raíz, por así decirlo, de una Conferencia de Museos Marítimos de la Cuenca Atlántica celebrada en Greenwich en octubre de 1972. Esta reunión fue promovida por Basil Greenhill y Waldo Johnston, directores respectivos del Museo Marítimo Nacional de Gran Bretaña y del Mystic Seaport Museum de Estados Unidos de América, instituciones que patrocinaron dicha reunión.

Desde mediados del decenio de 1960, los museos marítimos escandinavos han estado organizando reuniones rotativas de trabajo que se efectúan cada dos o tres años. En otras regiones también se han establecido relaciones internacionales análogas entre los museos marítimos. La Asociación Internacional de Museos de Transportes (IATM) ha sido también un foro común, aunque con una base temática de mayor amplitud. La conferencia de Greenwich de 1972 fue, con todo, la



La alcaldía de Rotterdam es uno de los cuatro edificios del centro de la ciudad que se salvaron de los bombardeos de 1940 y de 1944. Vitral con la imagen del puerto en 1920.



Arthur Gillette

primera oportunidad que tuvo el personal de los principales museos marítimos de Europa occidental y de América del Norte de reunirse y debatir asuntos profesionales como son la conservación de los buques, la arqueología, la historia y la etnología marítimas. La reunión fue un gran éxito y se decidió seguir adelante con los preparativos para la creación oficial del Congreso Internacional de Museos Marítimos. Éste se creó finalmente en la siguiente conferencia, que patrocinó el Norsk Sjøfartsmuseum de Oslo en el otoño de 1975.

Las concurridas conferencias del Congreso Internacional de Museos Marítimos se celebran regularmente cada tres años, en lugares diferentes: en el Mystic Seaport, Connecticut, en 1978; en el Musée de la Marine, París, en 1981; en el Museum für Hamburgische Geschichte, Hamburgo, en 1984; y en el Nederlands Scheepvaartmuseum / Maritiem Museum "Prins Hendrik", Amsterdam / Rotterdam, en 1987. La próxima conferencia se celebrará en el Sjöhistoriska Museet de Estocolmo en 1990. Esas reuniones han contribuido considerablemente a fomentar las relaciones profesionales y personales entre colegas de todo el mundo.

Entre las reuniones trienales, el Consejo Ejecutivo y varios comités especiales se reúnen una vez al año. A la par con las reuniones trienales, la institución patrocinadora suele organizar conferencias de menor importancia sobre temas locales o regionales. Hay comités especiales que tratan el tema de la conservación de barcos y la arqueología marina, y otro que se encarga de escoger el lugar donde se celebrarán las futuras conferencias y reuniones. Previamente se designan comités locales *ad hoc* para preparar el programa y organizar las futuras conferencias. Se distribuye un boletín entre todos los miembros institucionales y entre los asociados particulares. El Comité de Conservación de Buques preparó un inventario de barcos históri-

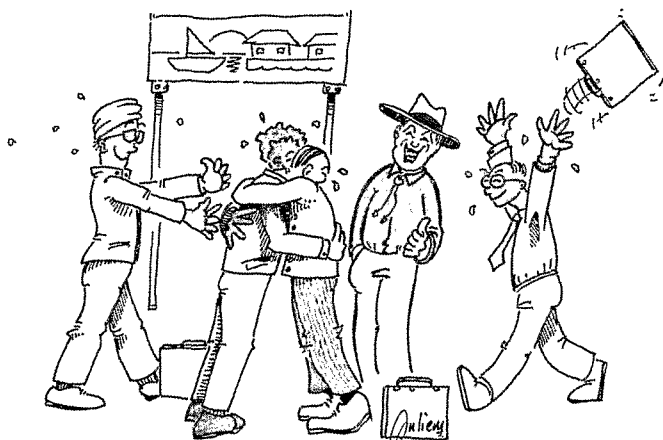
cos del que ya se han hecho dos ediciones.

Desde su creación, el Congreso Internacional de Museos Marítimos se ha convertido en el principal foro profesional de los museos marítimos de muchas regiones del mundo. Aunque la gran mayoría de nuestros miembros siguen siendo de Europa occidental y América del Norte, también los hay de países mucho más lejanos como el Camerún y Australia. Algunos miembros asociados son de Europa oriental y ya hemos invitado a los museos marítimos de la Unión Soviética a convertirse en miembros de pleno derecho. Actualmente están representados treinta países. El número de miembros ascendía a 270 a finales de 1988. El Congreso Internacional de Museos Marítimos goza del estatuto de miembro asociado del ICOM.

Los lectores de *Museum* que deseen obtener más información pueden dirigirse a:

International Congress  
of Maritime Museums  
c/o Norsk Sjøfartsmuseum  
Bygdoyesveien 37  
N-0286 Oslo 2 (Noruega) ■

*Texto original en inglés*



Oswaldo Rodríguez-Musso



Valparaíso brilla de noche como un gigantesco collar de pedrerías.

## Los “termómetros históricos” de Valparaíso

Oswaldo Rodríguez-Musso

Nació en Valparaíso en 1943. Es escritor, músico y artista plástico. Estudió en la Escuela de Bellas Artes de Viña del Mar, en la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Chile, en la Escuela de Altos Estudios Sociales de París y en la Facultad de Filosofía de la Universidad Carolina de Praga, donde obtuvo un doctorado en letras en 1986. Ha recibido diversas distinciones por su trabajo creativo y de investigación, entre ellas, el Premio Charles Cross de Francia (compartido) y el Premio de Musicología de la Casa de las Américas de Cuba.

*Valparaíso a veces se sacude como una ballena herida, tambalea en el aire, agoniza, muere y resucita.*

Pablo Neruda

“Nuestras ciudades tienen el estilo de las ciudades que no tienen estilo.” La frase pertenece al escritor cubano Alejo Carpentier, gran conocedor de la arquitectura y de las costumbres de nuestros pueblos. Me la escribió como dedicatoria en su libro sobre La Habana, hace años cuando nos vimos en París. Y agregé algo más: “Observa la luz de las ciudades, cada una tiene su luz propia.”

Fue en lo primero que pensé hace unas semanas cuando llegué a Valparaíso, mi ciudad natal, después de quince años de ausencia. No había olvidado el maravilloso desorden de sus calles, su inverosímil arquitectura en la que se mezclan palacetes del siglo pasado con castillos de zinc que más bien parecen castillos de naipes a punto de ser desbaratados por el viento. No había olvidado sus avenidas de palmeras y sus estatuas de bronce viejo, pero su luz sí se había borrado de mi memoria. Si al atardecer se observa la rada de la bahía desde uno de los cerros del poniente, se ve un mar de un azul profundo, casi agresivo y se ven las miles de luces que poco a poco se van encendiendo para hacer que el gran anfiteatro de la bahía brille en la noche como un gigantesco collar de pedrerías. Es un brillo que oculta una tristeza. Hay algo de falso carnaval en todo esto.

### *Bombas, tempestades y terremotos*

Se sabe que la apertura del Canal de Panamá quitó a Valparaíso su rango de puerto principal al que llegaban los veleros y navíos que cruzaban el estrecho de Magallanes rumbo a México, a Estados Unidos y a Canadá. Sin embargo, se necesitarían muchas razones más para que Valparaíso dejase de existir. Quise comprobar la frase de nuestro poeta Pablo Neruda: “Agoniza, muere y resucita” y me dediqué entonces a examinarla a través de termómetros históricos, es decir, a través de los museos de la ciudad.

Ahora bien, en ciudades donde los suelos no se mueven, donde los edificios han permanecido en su sitio desde el día en que se erigió la primera columna, se adornó el primer dintel y se inauguró un museo, es posible sin duda trazar una línea histórica sin más alteraciones que las que impone el avance de la técnica. Pero es muy distinto investigar sobre los museos de una ciudad que empezó siendo asaltada por los piratas, bombardeada e incendiada, pero sobre todo barrida por temporales marítimos y quebrada por terremotos que van desde los sismos apenas perceptibles (tienen lugar



Museo de Modelismo Naval Lord Cochrane, de estilo colonial.

Ignacio Rodríguez

varias veces al mes) hasta aquellos que no dejan piedra sobre piedra. Valparaíso los ha sufrido en mayor escala en 1730, 1751, 1822, 1906, 1965 y 1984.

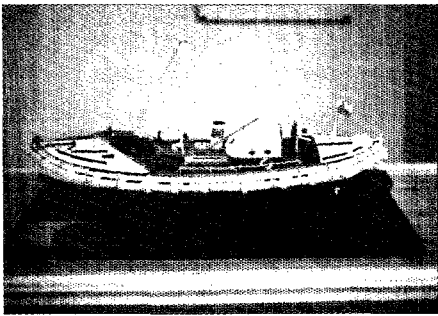
Comencemos por la construcción más antigua. Se trata de la llamada Casa Lord Cochrane, que actualmente alberga al Museo de Modelismo Naval Lord Cochrane. El edificio de estilo colonial español, con columnas de madera sobre base de piedra y techo de tejas, consta de una sola planta cuya fachada norte tiene una gran terraza con balaustrada que da a la bahía. Fue construido en 1840 por el astrónomo escocés John Mouat, quien instaló en una de las habitaciones del ala norte uno de los primeros observatorios astronómicos de América. El edificio se restauró alrededor de 1970 por iniciativa de la municipalidad y de Pablo Neruda. El escritor donó varias marinas de su colección, para que con ellas se fundase el Museo Lord Cochrane, como homenaje de Valparaíso al ilustre marino británico, sir Thomas A. Cochrane, conde de Dundonald. Lord Cochrane nació en 1775. De 1818 a 1821 luchó, al servicio de los gobiernos de Chile y Perú, por la independencia de ambos países de la corona española, e intervino en 1822 en pro de la independencia de Brasil y en 1827 de la de Grecia.

Uno de sus descendientes, Douglas Cochrane, diplomático de su país acre-

ditado en Chile, hizo traer muebles de la época de su antepasado, vajillas y fotografías que donó a la ciudad en nombre de la reina de Inglaterra, como contribución a la creación del museo. Desafortunadamente, en 1984, luego del último terremoto que sacudió a Valparaíso, la casa quedó semidestruida y fue saqueada, perdiéndose su mobiliario y otros objetos valiosos. A fines de 1988 y con la ayuda de la Marina de Chile, la casa se restauró de nuevo, esta vez con un acondicionamiento antisísmico. Después de esta restauración se creó allí el Museo de Modelismo Naval Lord Cochrane que cuenta ya con una colección apreciable de embarcaciones entre cuyos ejemplares cabe destacar los "botes salvavidas", las embarcaciones que se emplean en una misión poco común en los puertos bien resguardados, tripuladas por marinos voluntarios que ayudan a los navíos en dificultades durante los grandes temporales.

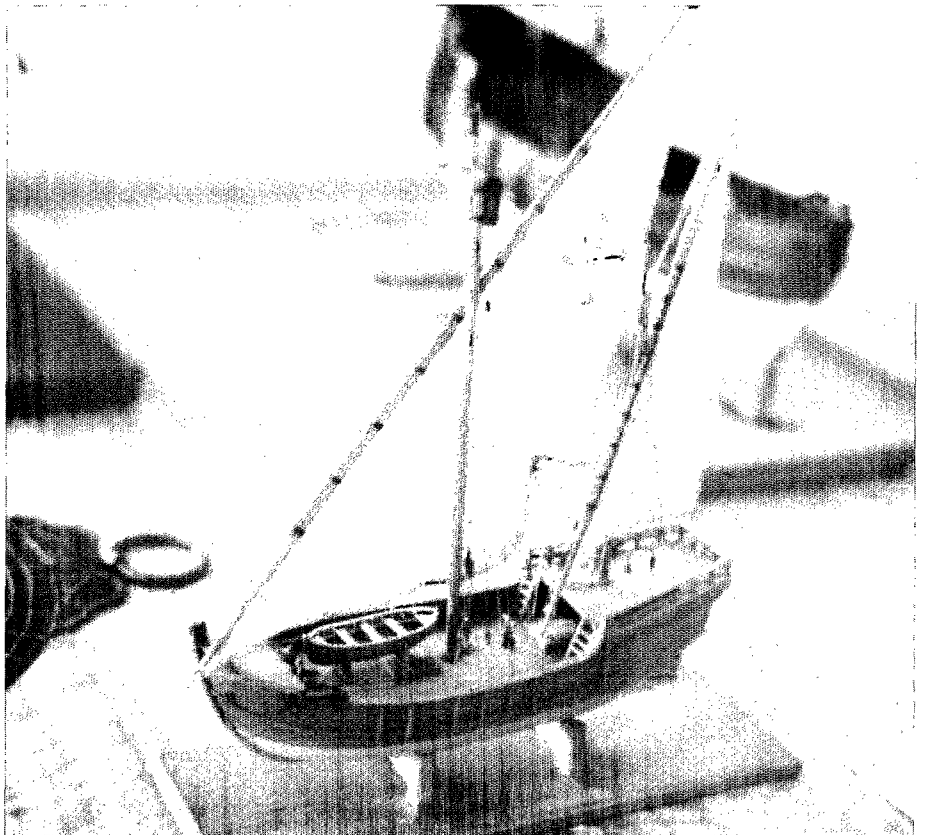
### Otra historia agitada

El Museo de Historia Natural de Valparaíso tiene, como la ciudad misma, una historia agitada. Nació en 1878 gracias a la iniciativa de un hombre cultivado, don Eduardo de la Barra, quien era a la sazón director del Liceo de Hombres, institución que él mismo había fundado. En dicho establecimiento habi-



Modelo de un bote salvavidas en el Museo Lord Cochrane, que recuerda una tradición de voluntariado heroico.

Ignacio Rodríguez

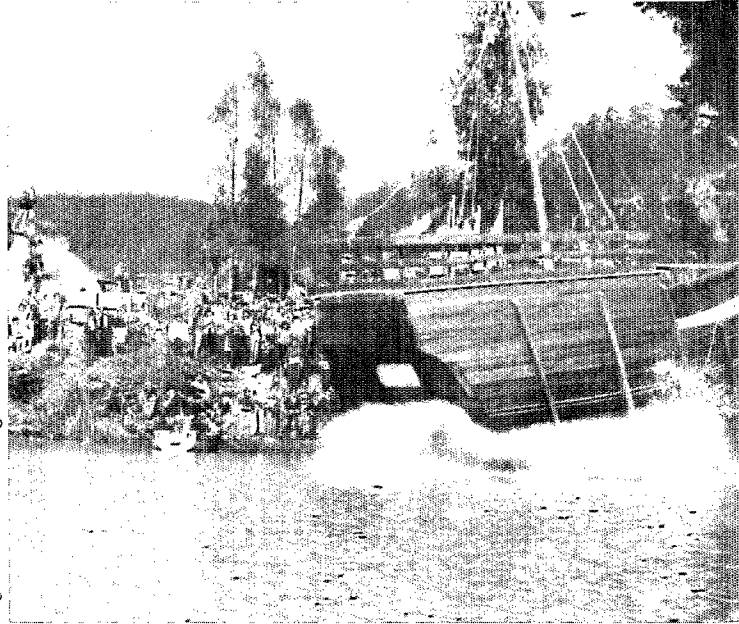


Un modelo del *Santiaguillo*, la primera carabela que llegó a Chile.

Ignacio Rodríguez



Eugenio Dazarola Metzger



Eugenio Dazarola Metzger

litó dos salas para el recién creado Museo. Ya en 1879 el Museo de Historia Natural de Valparaíso realizaba intercambios con museos europeos. Alrededor de 1883, según consta en una copia del discurso de su director con motivo del fin de año académico del Liceo, el Museo poseía 237 volúmenes de obras clásicas y de ciencias naturales y casi una centena de folletos especializados importados especialmente de Europa. Todo este material, así como las valiosas colecciones que el Museo había adquirido en sus veinte años de existencia, se perdieron casi totalmente a causa del terremoto que sacudió a Valparaíso el 16 de agosto de 1906, pues el incendio que se produjo enseguida y que afectó a la mayor parte de la ciudad destruyó el Liceo de Hombres. En 1914 se logró reorganizar el Museo de Historia Natural, gracias a la iniciativa de varios ciudadanos ilustres de Valparaíso que donaron importantes colecciones. El director del Museo y su más entusiasta impulsor en ese tiempo fue John Juger Silver, ciudadano de origen norteamericano radicado en Chile.

El Museo está situado hoy en día en la zona céntrica de Valparaíso, en el Palacio Lyon, que fue construido por encargo de don Santiago Lyon Santa María, acaudalado comerciante de la ciudad y descendiente de George Lyon Thomas, armador escocés vecindado en Chile desde 1827. La construcción se inició en 1871 y se terminó en 1888, y su arquitecto fue don Carlos von Moltke. La superficie del Museo de Historia Natural es de 2.030 m<sup>2</sup>, repartidos en un edificio principal de dos plantas y un

anexo de 160 m<sup>2</sup>. Los subterráneos son amplios y accesibles desde la calle, lo que permitió instalar allí una galería de arte dependiente del Museo de Bellas Artes. La solidez de la construcción se comprobó durante el terremoto de 1906, pues casi no sufrió daños. Pero en la actualidad y después de haber albergado durante mucho tiempo a un instituto de enseñanza superior, necesita reparaciones urgentes que le permitan asegurar la conservación de sus valiosas colecciones y cumplir con su labor didáctica. El número de objetos de su colección asciende a 25.000, lo que la constituye en la segunda colección de su género en Chile. Sus colecciones antropológicas y etnográficas son representativas de las siguientes áreas culturales: Europa occidental y septentrional, Oceanía (con objetos de Samoa, Fiji, Tahití y Australia), Mesoamérica (con piezas de México y Costa Rica) y Amazonía (con objetos de Ecuador, Venezuela, Perú y Bolivia). Por último, hay colecciones de Chile con más de 5.000 objetos de un enorme valor patrimonial.

#### ***Bellas Artes en un ambiente art nouveau***

En 1893, el pintor Alfredo Valenzuela Puelma, nativo de Valparaíso, creó una sala de exposiciones en el recién inaugurado edificio del Teatro de la Victoria, en el centro de la ciudad. Desde su inauguración hasta 1906, Valenzuela Puelma promovió numerosas exposiciones y mantuvo una muestra permanente de pinturas y grabados donados por habitantes de Valparaíso.

**Construcción de la réplica del *Santiago*, fragmento de museo flotante.**

**Botadura del *Santiago*, en 1986.**





Ignacio Rodríguez

El terremoto de 1906 destruyó completamente el edificio, apenas se lograron salvar tres pinturas que hoy se encuentran en el actual museo. Durante muchos años la ciudad no tuvo un museo de artes plásticas hasta que en 1941, por iniciativa de un grupo de artistas e intelectuales y con el apoyo de la municipalidad, se inauguró un nuevo Museo y Escuela de Bellas Artes en un edificio del centro de la ciudad. Ese mismo año murió el filántropo don Pascual Baburizza, rico comerciante de origen yugoeslavo que legó al Museo 96 pinturas, enriqueciendo así el patrimonio del mismo, que acababa de crearse. Finalmente, en 1971, la municipalidad de Valparaíso adquirió la antigua residencia estilo *art nouveau* de la familia Baburizza para instalar allí el Museo de Bellas Artes, que se inauguró el 8 de julio del mismo año. La colección del Museo se compone de obras europeas del siglo XIX y comienzos del XX y de obras de los principales artistas nacionales a partir de 1830. En la colección de artistas nacionales encontramos los principales representantes de la plástica chilena así como los precursores extranjeros residentes en Valparaíso. A partir de la creación de los

salones anuales de pintura y, en los últimos años, de las bienales de pintura y escultura, se han ido adquiriendo numerosas obras de artistas nacionales y extranjeros. La exposición permanente se complementa con la Galería Municipal, dependiente del Museo Municipal, ubicada en los subterráneos del Palacio Lyon, en donde se realizan exposiciones periódicas de pintura, escultura, grabado y fotografía.

Obra de arquitectos originarios de Trieste, este edificio cuya sólida construcción ha resistido los movimientos telúricos, necesita hoy en día una reparación urgente ya que el fuerte viento norte ha dañado sobre todo las tejas de madera del techo de varias cúpulas, comprometiendo la estructura del edificio.

Sin duda alguna, de todos los museos de Valparaíso, el de mayor privilegio desde el punto de vista del desarrollo y las perspectivas de ampliación, es el Museo Naval y Marítimo, llamado así por ser el museo de la Armada Nacional y de su Marina Mercante. Además, desde el punto de vista histórico y considerando el "destino itinerante" de los demás museos, éste tiene una particularidad, y es que luego de haber

El Palacio de Baburizza, Museo de Bellas Artes en un ambiente *art nouveau* . . .  
. . . que necesita reparaciones.

En el Museo Naval y Marítimo,  
exploradores de entonces . . .  
. . . y de hoy.



Museo Naval y Marítimo



Museo Naval y Marítimo

funcionado en distintos edificios de Valparaíso y Viña del Mar, en 1988 abrió sus puertas al público y a los estudiantes en el mismo lugar en que fuera fundada hace 70 años la Escuela Naval de Chile. Está formado por un conjunto de salas de gran elegancia y sobriedad que le dan un aire solemne, haciéndolo semejante a un templo. Así lo ven los organizadores del Museo, ya que leemos en el folleto de presentación que se da al público visitante: "Así, el Museo cumple fuera de su rol informativo y didáctico, su misión de TEMPLO (con mayúsculas en el original) para la glorificación de aquellos que merecen ser loados por sus obras y por las fuerzas que los guiaron a través de sus vidas."

El Museo cuenta con importantes reliquias de la historia de la armada chilena y con una serie de pinturas sobre hechos relevantes de la guerra de la independencia y de otros hechos bélicos. Algunas de estas pinturas han sido encargadas por el propio Museo y contribuyen, según los organizadores, al carácter didáctico del mismo. También hay una colección importante de bellas reproducciones a escala de los principales navíos de guerra de Chile a través de su historia, así como unifor-

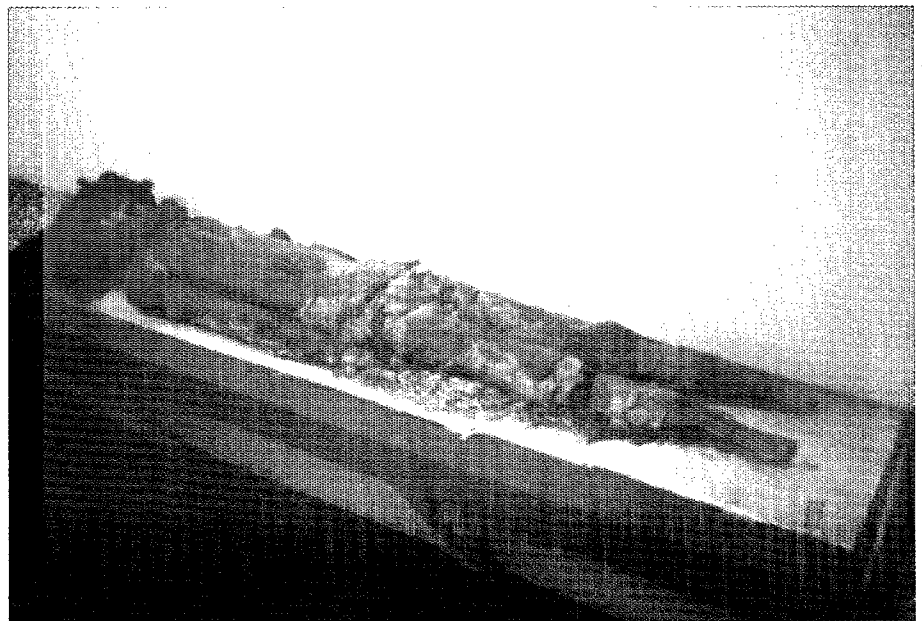
mes de la Armada, estandartes y maquetas donde se detallan las acciones bélicas más espectaculares. Al cuadro que más aprecia el Museo, *El hundimiento de La Esmeralda*, de Somerscales, lo rodean versos del "Canto épico a las glorias de Chile" de Rubén Darío. El cuadro preside la sala mayor del Museo. Para el futuro se planea la ampliación del Museo Naval y Marítimo hacia otras alas del gran edificio de la antigua Escuela Naval.

### A vuelo de gaviota

Existe en Valparaíso un fragmento de museo flotante. Se trata del *Santiaguillo*, réplica de la primera carabela que llegó a Chile con la expedición de Diego de Almagro en 1536. Dicha embarcación fue construida en 1531 en el puerto de Iztapa, Nicaragua, y su armador fue el adelantado de Guatemala, Pedro de Alvarado. La réplica se construyó con madera de la región (roble maulino, *nathofagus glauca*), en el mismo lugar en donde se establecieron los primeros astilleros chilenos. El encargado del proyecto fue el constructor naval don Adolfo Muñoz. La embarcación es de tamaño reducido, de

tipo carabela latina de dos palos, mayor y mesana. El nuevo *Santiaguillo* fue construido gracias a la iniciativa del grupo literario Fuego y con el apoyo de la municipalidad de Valparaíso y de la Asociación de Armadores de Chile, con motivo de cumplirse los 450 años de la fundación de la ciudad, que es entre otras cosas, la primera que se fundó en Chile. La rada del puerto fue "descubierta" en 1536 por el capitán Juan de Saavedra, quien la bautizó Valparaíso en honor de su pueblo natal en Andalucía.

Ahí está el *Santiaguillo*, meciéndose en la bahía en medio de coloridas embarcaciones. Es una lástima no poder izar sus velas latinas y echarnos a navegar . . . De todos modos seguiré escribiendo y dibujando el puerto de mi infancia, su rada que he observado a vuelo de gaviota, sus casas y sus habitantes que en tantos años de ausencia se fueron transformando en seres transparentes, como los de los sueños. ■




Ignacio Rodríguez

Una momia de 8000 años (cultura chinchorro del norte de Chile) en el Museo de Historia Natural.



## Una carta a Museum

*En fecha reciente Museum recibió la carta que figura a continuación, la cual no necesita, a nuestro juicio, presentación alguna.* 

Señor jefe de redacción:

En una conversación que tuvimos hace poco usted expresó el deseo de que hiciera una reseña de mi experiencia personal para información de los lectores de *Museum*. Así pues, me es grato dirigirme a usted y a ellos para relatar la devolución de un patrimonio en exilio, y señalar los motivos que provocaron esta devolución, además de las circunstancias fastas y nefastas que la rodearon. Mi objetivo es inducir a quienes posean bienes culturales sustraídos a que los devuelvan para permitir a un pueblo, a un país o a una civilización recuperar su memoria y su identidad.

¿Qué hacer cuando se tienen diez años y se asiste a la destrucción material de un patrimonio?

¿Qué hacer cuando se tienen quince años y se asiste a la destrucción moral de una civilización por parte de los historiadores y los arqueólogos, cuya misión es sin embargo la de seguir las huellas de su historia?

¿Cómo recordar, dibujar, fotografiar a Cartago? ¿Cómo escribir que era bella, rica y que estaba urbanizada? ¿Cómo decir que los historiadores se han equivocado? Las excavaciones hechas por la misión francesa bajo la dirección del profesor Serge Lancel, en el contexto de una campaña de la Unesco, lo demostrarían veinte años después, sobre todo con el descubrimiento de un barrio de la época de Aníbal completamente urbanizado.

Mas, ¿puede bastar con esto cuando se busca lo absoluto y sólo se cree en pruebas materiales, tangibles?

Está bien afirmar que Cartago tenía un arte refinado, que cada pedazo de oro encontrado en su suelo mostraba la habilidad de sus orfebres, pero eso no es suficiente.

Cuando se ha nacido en Cartago, en una casa construida en el solar de una

villa romana, edificada a su vez sobre la necrópolis de los Rabs, los sacerdotes y sacerdotisas de la ciudad, y cuando se ha bebido agua de cisternas que tienen dos mil años y que todavía se utilizan, uno está impregnado de Cartago y de su civilización, o más bien, de sus civilizaciones, y se identifica con la gran ciudad púnica de *Qart Hadasht* (villa nueva), fundada por los fenicios, según la leyenda, alrededor del año 814 A.C.

La vida intensa de una niña solitaria criada entre las ruinas, en compañía de pastores y eruditos, justifica una evolución que de otra manera sería inexplicable.

Se requiere un suelo fértil para que germine el grano.

Durante varios años, junto con excavadores clandestinos u oficiales (la diferencia era mínima, pues el maniqueísmo sólo existía en mi espíritu infantil), recorrí el Cap Bon, a pie, en burro o en mulo, siguiendo a los buscadores de necrópolis.

Mi ojo experimentado sabía descubrir una tumba tallada en la roca, gracias a los indicios que me proporcionaba la vegetación que crecía en cuadro en los pozos rellenos de tierra arable.

Importunar a los muertos en su última morada, llevarse los tesoros, y en el mejor de los casos, exponerlos en los museos privados, fueron cosas que me molestaron, sin que pudiera expresar claramente esa molestia en el momento.

Al mismo tiempo nacía en mi un apego profundo por Cartago.

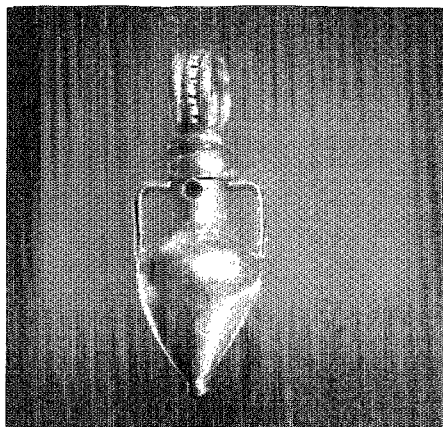
Los que me rodeaban sonreían ante la rebelión y las frases que provocaban en mí los jóvenes arqueólogos venidos de Francia, que sólo veían a Cartago a través de autores latinos o griegos.

Charles Saumagne y Pierre Cintas, originarios del país, serían los primeros arqueólogos defensores de la Cartago púnica. Fueron mis amigos, pese a los



Sello de oro engastado en un anillo.

Ánfora de oro, parte de un collar.



veinte o treinta años de edad que nos separaban.

Después, los largos años vividos en Argel me alejaron de Cartago. Tipasa, ciudad púnica y luego romana situada a la orilla del mar entre Argel y Cherchel, se convirtió en mi refugio.

La independencia de Túnez iba a plantearme otro problema; los objetos provenientes de excavaciones, que estaban en poder de mi familia tenían que salir del país.

En Francia, quizás estuviera en mi patria, pero esos objetos pasaron a ser entonces un patrimonio en el exilio, que en su mayor parte se vendió. Asistí impotente a la pérdida de esos objetos que había tenido en mis manos, que había limpiado al ser sacados de la tumba, que había dibujado y clasificado. Yo carecía de los medios para impedir su venta, pero un museo privado que adquirió la preciosa colección evitó que se dispersara.

Una herencia me aportaría luego parte de los objetos más valiosos conservados por mi familia. Desafortunadamente eran piezas y cameos romanos, en fin, nada que proviniera del lugar tan amado de mis primeras emociones arqueológicas.

El llamamiento "Por la devolución de un patrimonio cultural irremplazable a quienes lo crearon", hecho en 1978 por Amadou-Mathar M'Bow, a la sazón director general de la Unesco, me impresionó profundamente. En él se exponía todo lo que yo había sentido. Apenas asimilado, este documento iba a cambiar mi vida.

En mayo de 1971 conocí en Túnez a un joven arqueólogo nativo del país, M'Hamed Hassine Fantar, animado por el mismo cariño mío por la civilización púnica. M'Hamed Hassine Fantar era investigador del Instituto Nacional de Arte y Arqueología y más tarde sería conservador del sitio arqueológico de

Kerkouane en Cap Bon. Kerkouane era una ciudad púnica cuya necrópolis había sido el lugar predilecto de los excavadores clandestinos, de donde procedía la mayor parte de los objetos que habían pertenecido a mi familia.

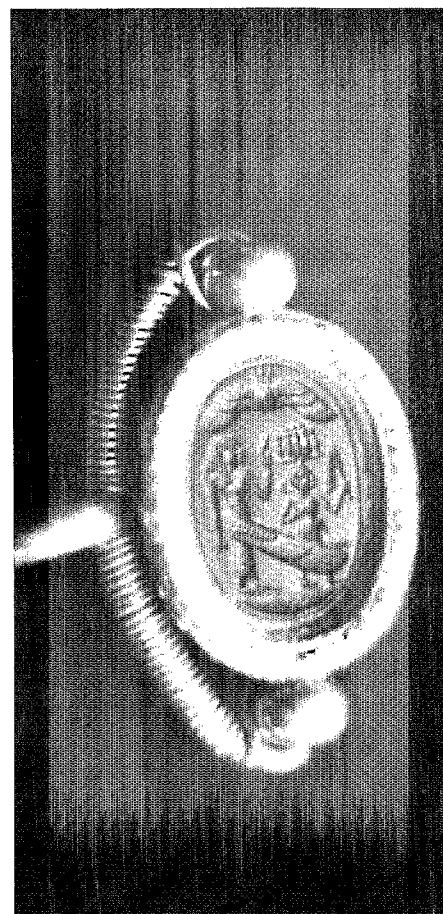
Este encuentro sólo debería haber dado paso a temores y silencios por mi parte y a reprobación por la suya, pero una total identidad de ideas y un mismo entusiasmo iban a unirnos rápidamente. Este encuentro, seguido por el llamamiento del director general de la Unesco, iba a orientarme, sin yo saberlo, en los años venideros.

La necrópolis de Kerkouane había sido despojada de obras maestras insustituibles, quitándole así a la ciudad la memoria que podía guiar las investigaciones. "Esas obras constituían el testimonio de una historia, la historia de una cultura, de una nación cuyo espíritu se renovaba con ellas". Estas frases obsesionantes de Amadou-Mathar M'Bow atormentaban mis noches. Era absolutamente necesario actuar, pero ¿cómo?

Desde entonces decidí buscar, luego intercambiar o adquirir, cinco objetos púnicos de la Gran Necrópolis de Argel-Ghazouani que habían sido hallados en mi presencia. Objetos que representaban para mí el arte, la civilización y la belleza de Cartago.

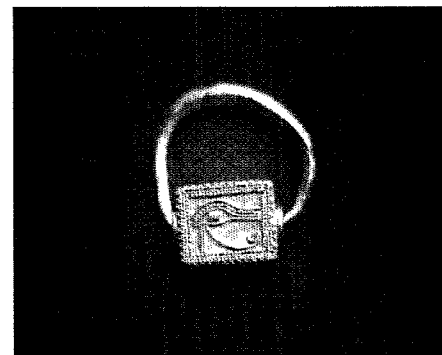
Necesité varios años para llevar a cabo esta tarea.

Cuando al fin estuve en posesión de esas cinco joyas, quedaban algunos problemas por resolver. El primero, el más simple, era vencer mi deseo de apropiármelas. Hablé después con un arqueólogo muy familiarizado con la "cuestión Cartago", quien me dijo que si devolvía esos objetos a Túnez, me expondría a los peores contratiempos. Así me dí cuenta de que la devolución de un patrimonio en el exilio se apreciaba poco y mal. Con todo, la genero-



Gran sello de cornalina. En la parte superior vemos un disco solar alado; en el centro, Isis protege con su túnica alada al pequeño Horus, que lleva la corona con los atributos de la monarquía; en la parte inferior, una canasta que representa el Nilo. Este objeto fue hallado en una tumba donde no había sino un esqueleto, probablemente el de una gran sacerdotisa o, al menos, el de una gran dama de la ciudad púnica de Kerkouane.

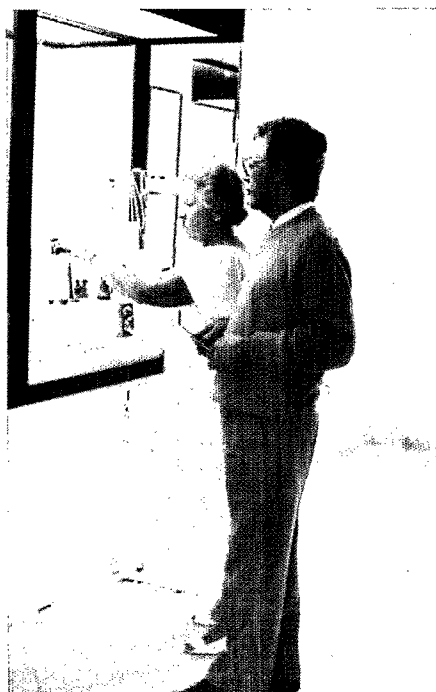
Arete.





Monique Tillot hace entrega de los objetos al profesor M'Hamed Hassine Fantar.

Los objetos son depositados en el Museo de Kerkouane, en una vitrina especial.



sidad debía existir, aunque yo no me hubiese tropezado con ella. La gran comprensión y el apoyo que me prodigaron mis parientes y amigos me permitieron realizar mi más vivo deseo; devolver a Cartago una pequeña parte de su gloria.

En septiembre de 1987 llegué a Túnez, y de allí pasé a Kerkouane, con un estuche en el bolsillo. Con una emoción que M'Hamed Hassine Fantar compartió, puse las valiosas joyas en sus manos. M'Hamed Hassine Fantar sería luego profesor y director del Instituto Nacional de Arte y Arqueología. Cinco objetos de oro de gran belleza volvían después de treinta años de exilio al lugar donde habían sido creados y utilizados por hombres y mujeres que los habían amado hasta el extremo de llevarlos consigo a su última morada.

Una semana después, el 7 de septiembre de 1987, entregábamos oficialmente las joyas a Zacharia Ben Mustapha, ministro de la Cultura, en presencia de la prensa y la televisión. Seis meses más tarde, esas joyas figuraban en la gran exposición de Venecia *I Fenici* y el profesor Sabatino Moscati, pese a que llegaron tardía e intempestivamente, las hizo incluir en el catálogo y exhibir en un lugar destacado.

Varios millares de visitantes pudieron admirar a diario durante ocho meses las obras del arte fenicio y cartaginés. Y pude ver en diversas ocasiones que la vitrina que contenía las joyas de Kerkouane atraía largamente la atención. Esas joyas se encuentran ahora en Kerkouane, en el museo, tan conmovedor por su sencillez, situado en los bordes de las ruinas, cerca de la gran necrópolis.

El domingo 14 de mayo de 1989, después de haberlas tenido largo tiempo en mis manos, las puse, en presencia del profesor M'Hamed Hassine Fantar, en la vitrina que habíamos escogido.

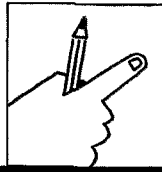
Concluiré citando nuevamente a Amadou-Mahtar M'Bow: "Cuánto pueden realzarse la belleza y la autenticidad de una obra a los ojos del profano y del erudito cuando se redescubre en el marco natural y social en que se concibió".

Lo saluda muy atentamente

Monique Tillot

■

*Texto original en francés*



Olga



Elise

## ¿Qué piensan los estudiantes de bellas artes de los museos?

FOTOS CORTESÍA DE LAS AUTORAS

*Suele creerse que los estudiantes de bellas artes acuden "automáticamente" a los museos. Es cierto que éstos son los mayores depositarios de pinturas, esculturas y demás objetos que a ellos les interesan. Sin los museos, serían como aprendices de mecánicos que sólo vieran los automóviles de lejos.*

*Ahora bien, esta relación de naturaleza obligatoria con los museos no obsta en modo alguno para que los estudiantes tengan sus propias concepciones, experiencias, críticas y opiniones, a menudo muy personales y originales, sobre lo que son y hacen o deberían ser y hacer los museos. Así lo demuestran las cartas que Museum se complace en publicar aquí, escritas recientemente por Elise, que estudia en Rhode Island (Estados Unidos) y Olga, estudiante de Leningrado.*



### Elise . . .

*. . . ha cumplido diecinueve años y tiene la doble nacionalidad francesa y norteamericana. Escribió esta carta a su padre después de aprobar el primer año de estudios (como es sabido, sumamente difícil) en la Escuela de Dibujo de Rhode Island (RISD), universidad enclavada en Providence, localidad del estado de Rhode Island en la costa oriental de los Estados Unidos, donde Elise piensa especializarse en cine.*

Querido papá:

Me preguntas qué experiencias he tenido con los museos, cómo han influido en mi decisión de inscribirme en bellas artes y lo que opino de los museos en general.

Ante todo, te cuento mis primeras impresiones.

No recuerdo dónde ni cuándo (quizás tú sí) pero una vez mamá me llevó a un museo y me acuerdo que pasé por debajo del cordón de terciopelo rojo que, tendido entre dos postes metálicos, protegía una pintura que yo me había empeñado en tocar. Era demasiado pequeña para preocuparme por las consecuencias. Hice sonar una alarma y vino el guardián. Mamá le explicó lo que había sucedido y, a decir verdad, se mostró bastante comprensivo y el asunto no pasó a mayores.

Más adelante, antes de cumplir los doce años, recuerdo que vi los nenúfares de Monet en el Museo Guggenheim de Nueva York. Los colores eran tan bonitos y ¡había tantos! Cubrían una superficie enorme, eran todo un mundo y tan sereno . . . También me gustaron mucho.

Y ahora un par de malos recuerdos.

Cuando tenía más o menos catorce años me llevaste al Museo Romanogermánico de Colonia; no me gustó aquel enorme piso de mosaico. En cambio, sí que me interesaron los patos y demás animales expuestos, pero me parece que todo giraba en torno a la caza y la caza no me gusta. Más adelante vimos el tapiz de Bayeux en el nuevo Museo de Caen. Era impresionante, desde luego. Quiero decir que en realidad me llamó la atención aquella larga faja de tapiz, del siglo xi, creo, aparentemente tejido por niños aunque, en verdad, cuando lo mirabas más de cerca, te dabas cuenta de que era obra de consumados artesa-

nos. Muy bien, pero el *agolpamiento*, el tener que movernos en medio de tanta gente y la *espera* hicieron que al final me aburriese mucho.

Creo pues que los museos no han influido demasiado en la elección de mis estudios.

Lo menos que puedo decir es que el año pasado, cuando llegué a la RISD, los museos no me entusiasmaban. Supongo que es porque de pequeña había pasado en ellos más tiempo del que realmente deseaba.

Pero el museo de la RISD es enorme y accesible y esto me parece formidable. Cuando digo "accesible" me refiero a que a uno le ofrecen una silla plegable para que se pueda sentar donde quiera a dibujar o sencillamente a mirar. A medida que me familiarizaba con la historia del arte, que era una de las principales asignaturas de este año, empecé a ver los museos de manera distinta. Poder contemplar obras de las épocas que estaba estudiando resultaba sobremedida interesante.

### Arte ofensivo

En general, cuando iba al museo de la RISD era para hacer algún trabajo relacionado con las clases. Una de esas tareas consistía en elegir una imagen desagradable y explicar por qué no nos gustaba.

Elegí un retablo medieval. En el centro había un abad enorme, probablemente cinco veces más grande que los dos legos que estaban de pie junto a él (un hombre y una mujer); tenía un libro en sus manos y miraba con sus antiparras al público. Coronaba la escena la cabeza de Cristo.

Estéticamente el retablo era bonito, con mucho color y gran cantidad de detalles. Lo que me chocaba era el



mensaje. El abad parecía de piedra, sentado en una posición incómoda y estudiada, posando y destacándose como si fuese mucho más "importante" que los demás. Tal jerarquización no me gustó en absoluto y en mi trabajo la calificué de "autoritaria". Con aquella barba de rizos perfectos, el abad tenía un aspecto pomposo. También me disgustó que el artista hubiese colocado a la mujer al lado de un cerdo. Se me antojó que aquello era una actitud sexista.

Además de ir al museo de la RISD para los trabajos de clase, a veces voy por mi propia cuenta, sobre todo cuando no tengo tareas que hacer o cuando me siento particularmente inspirada. Una vez dibujé un torso griego. Me pareció ideal su ubicación al lado de una ventana. Sobre él caía la luz natural, proyectando sombras impresionantes. ¡Soberbio!

En general, no voy a museos que no sean de arte, pero hace dos semanas fui a un museo holográfico. A juzgar por lo que vi, creo que esta técnica tiene muchas posibilidades. Pero no entiendo por qué escogieron un tema tan cursi como gatos y margaritas. No es que tenga nada en contra de ellos, pero ¿por qué elegir precisamente unos gatos tan lindos? Parecían postales baratas.

También me preguntas lo que haría para mejorar un museo que estuviera a mi cargo. Nunca se me había ocurrido.

Lo que sí haría en el museo de la RISD, suponiendo que yo no contara con mucho más dinero del que ahora tiene, sería poner música para acompañar las diferentes épocas artísticas. Otra cosa sería explicar en carteles, con caracteres grandes y palabras sencillas, lo que sucedía en las distintas épocas en las artes y en la historia. Pero tampoco un montón de carteles que diesen demasiada información.

Bueno, papá, me tengo que ir a nadar. Después de todo, estoy de vacaciones. Te escribiré otra vez muy pronto. Te quiere mucho, tu

Elise

*Texto original en inglés*

. . . y Olga

*Nació en la provincia de Pskov (Unión Soviética). Estudia historia del arte en la Facultad de Historia de la Universidad Estatal de Leningrado. Olga escribió esta carta a un amigo.*

Querido amigo:

Me has pedido que escriba sobre los museos, sobre *mi* museo, y voy a atender tu petición. Pero, ¿cómo hablar de la propia alma? ¿Cómo poner por escrito las ideas y los sentimientos y, además, no olvidar ni omitir nada?

Éste es mi tercer año como estudiante en la universidad. Clases, seminarios, notas, exámenes . . . la vida normal de una estudiante. Y en ella el museo ocupa un lugar destacado. Llevo tres años viviendo en esta ciudad fabulosa. A veces, cuando cobro conciencia de que estoy aquí, se me corta la respiración. Se dice que Leningrado es una ciudad museo. Lo que aprendo aquí, más la posibilidad de visitar los espléndidos museos de la ciudad, me parece un golpe de la buena suerte.

*Mi* museo, ¿cómo empezó a serlo? Mi primer encuentro con un gran museo fue una especie de milagro. Tenía yo por entonces unos siete años y había venido con mi madre a Leningrado. Fue ella la que me llevó al Ermitage. Penetramos en un palacio suntuoso y para mí fue como entrar en un cuento, un cuento titulado "Museo". Por primera vez sonaron en mis oídos los nombres de los magos, de los auténticos magos: Rafael, Leonardo da Vinci, Rembrandt, Tiziano, Miguel Ángel . . .

### *No hay como el original*

Hoy en día, recordando esa primera impresión, comprendo que una de las funciones primordiales que cumplen los museos es la de proporcionar alegría. Veo también que mi suerte se decidió entonces. Deseosa de que el cuento reviviera, pedí que me llevaran al "Museo" apenas llegué a Leningrado. Después empecé a ir sola, a leer libros sobre los artistas y, cuando llegó la hora de elegir una profesión, decidí sin la menor vacilación estudiar historia del arte. Así es como el museo me ayudó. Hay que decir que cada nueva visita al "Museo" es todavía una fiesta para mí.

Ya hemos hablado tú y yo de la necesidad de abrir el museo a uno mismo. Mi apertura del museo, más bien, mis descubrimientos más auténticos, son siempre una "expectativa inesperada", son como un milagro cada vez. ¿Acaso no es milagroso comprender a un artista o encontrarse frente a sus obras?

En la actualidad, el museo es para mí un maestro. Clases y museos . . . La contemplación de diapositivas o de reproducciones de obras de arte en el aula no puede sustituir la contemplación directa de la obra original. Tengo

la certeza de que en el aula es más fácil hablar tranquilamente de un cuadro o de un icono, que en el museo, donde el cuadro y el icono hablan por sí mismos y no permiten una interpretación libre. Muchas veces te he oído decir que es imprescindible desarrollar los sentidos, sobre todo el de la belleza. Las clases y las lecturas lo desarrollan, qué duda cabe, pero la verificación de la autenticidad del conocimiento y de la sinceridad del sentimiento tiene lugar en el museo. ¿Estás de acuerdo?

Un museo brinda la síntesis de las artes. Cuando visitaba el Museo de Bellas Artes de Moscú, yo no iba de sala en sala sino de época en época, pues la arquitectura, los interiores y la pintura alcanzan allí una armonía extraordinaria.

Mi primer trabajo de clase en la universidad estuvo dedicado a la obra de Kiprensky.<sup>1</sup> Su pintura me resultaba fácil, estaba familiarizada con los héroes de sus retratos a través de las obras de Puschkin y Lermontov. Los iconos eran otra cosa. ¿Has observado que tanto la pintura europea occidental como la pintura rusa se adaptan perfectamente a las salas de los museos y los iconos no? Las salas de arte ruso antiguo permanecieron mucho tiempo "cerradas" para mí, me afligían la "claridad" y la "simplicidad" de los iconos.

### *Un diálogo con los iconos*

Mi descubrimiento de los iconos no se produjo en las salas de los museos tradicionales, o sea que no fue en el Museo Ruso<sup>2</sup> sino en Novgorod y en Pskov, en Uglich y Yaroslav.<sup>3</sup> Debo esa revelación a un curso práctico de arquitectura que nuestra universidad organizó en Novgorod. Tener al alcance de tus manos una construcción muy antigua o ver de pronto cómo un minúsculo fragmento de un fresco cobra vida, es una experiencia maravillosa. Yo veía y oía hablar del arte ruso primitivo y, para ser más exactos, rozaba el misterio de esa cultura. El secreto de los iconos comenzó a revelarse gracias a las magníficas conferencias sobre el arte primitivo ruso que se dictaban en la universidad y gracias también a mis lecturas. De verdad que me gustaría mucho que trataras de comprender la grandeza y la belleza de este arte tan auténticamente ruso.

Pero volvamos al museo, ya que te he prometido hablar de él. Los iconos no se adaptan a un museo tradicional. Acuden a mi memoria otros museos y las iglesias. ¿Cómo calificar, sino de embeleso, la impresión que producen

los frescos y los iconos de la iglesia del profeta Elías<sup>4</sup> de Yaroslav o los frescos de Feofán Grek<sup>5</sup> de la iglesia de la Transfiguración de Novgorod? ¿Qué palabras pueden expresar la luminosidad y la armonía de las pinturas de Dionisi<sup>6</sup> que se conservan en el monasterio de Feraponto?

Sin embargo, me parece que hoy en día, pese a todas las formalidades externas, también es posible establecer un "diálogo" con los iconos. Un diálogo del que ya se ha hablado, es decir, entre dos sistemas conceptuales, el "suyo" y el "nuestro", desde el punto de vista cristiano y desde la óptica contemporánea, básicamente materialista. Dí mi primer paso hacia los iconos cuando pude comprender que los antiguos iconos rusos son un mundo aparte, un arte especial cuyo lenguaje es el símbolo y una guía para comprender el pensamiento cristiano.

En el icono no hay ni puede haber nada que sea fruto del azar. Él tiene su propia concepción del mundo, su propio plan metafísico de representación, como la llamada perspectiva "inversa". Tanto el carácter plano de la pintura como la alteración de las proporciones suponían para los antiguos maestros rusos la posibilidad de elevarse por encima de los sentidos.

En los iconos, el color y la luz tienen

su propia jerarquía. ¿Te has fijado alguna vez en el fondo de los iconos? Sin dudas, los personajes y las figuras más representativas aparecen en primer plano mientras que el fondo es el "segundo" plano, pero esto no significa que tenga menos importancia. El fondo es la luz en este tipo de pintura y, como los iconos se pintan "a la luz", el fondo es la base de las futuras imágenes y del colorido. En un icono, el fondo es el que organiza el espacio. Y, ¿no son los semblantes representados en los iconos la encarnación de la verdadera belleza y de la verdadera santidad? Estas pinturas revelan al mundo la espiritualidad del pueblo ruso, su carácter y su historia.

De este modo han ido cobrando vida para mí los museos y los iconos. Supongo que ya has adivinado que he decidido dedicarme al estudio de la pintura rusa antigua y de los iconos.

Como no se puede contar todo en una carta, te propongo que vengas a Leningrado. Iremos juntos a los museos, en especial al Museo Ruso, a admirar los iconos.

Te espera

Olga



*Texto original en ruso*

1. (N. del R.) Museum ha considerado necesario dar algunas explicaciones acerca de las personas y lugares que tienen para Olga una natural importancia. Las notas fueron preparadas por el equipo editorial de la edición rusa. Aquí se trata de Orest Kiprensky (1782-1836), pintor ruso.

2. El Museo Estatal Ruso, museo de arte ruso y soviético de Leningrado.

3. Antiguas ciudades rusas.

4. La iglesia del profeta Elías de Yaroslav, construida entre 1647 y 1650; los frescos de la iglesia fueron realizados entre 1680 y 1681.

5. Feofán Grek (circa 1340-1405), pintor oriundo de Bizancio. Trabajó en Rusia en la segunda mitad del siglo XIV y comienzos del siglo XV. A él se deben los frescos de la iglesia de la Transfiguración de Novgorod, edificada en el año 1347.

6. Dionisi (circa 1440-1502/1503), pintor ruso; autor de los frescos de la catedral de la Natividad (erigida en 1490) del Monasterio de Feraponto, provincia de Vologda.

## CRÓNICA DE LA FMAM



Federación Mundial de Amigos de los Museos  
FMAM  
Dirección postal:  
Palais du Louvre, 34 quai du Louvre,  
75041, Paris Cedex 01, Francia  
Tel.: (1) 48 04 99 05

### Flash

El Director General de la Unesco ha otorgado a la FMAM el estatuto consultivo C (de información mutua). Esta medida reforzará la cooperación existente entre la Unesco y la FMAM.

Dos federaciones nacionales de amigos de museos (Suecia y Chipre) y dos asociaciones de amigos (la del Acrópolis de Atenas y la del Museo de Chipre en Nicosia) se han adherido a la FMAM.

## Y ADEMÁS . . .



Foto cortesía de las autoras

### Grupo de cadetes de la Escuela Naval de Venezuela.

Teresa L. Mora

Nació en Caracas, Venezuela. Cursó estudios de biología en la Universidad de Londres y obtuvo su doctorado en esa disciplina en la Universidad de Pittsburgh, en los Estados Unidos de América. Desde 1986 es profesora universitaria y desde 1984 se dedica a la investigación museológica. A partir de 1985 participa en jornadas nacionales sobre la relación entre el museo y la educación, organizadas por el Comité Venezolano del ICOM en colaboración con el Instituto Pedagógico de Caracas. De 1986 a 1988 fue directora del Museo Naval. En la actualidad dicta cursos de museología en la Universidad Pedagógica Experimental Libertador y sigue investigaciones sobre la utilización del museo como recurso didáctico.

Elizabeth Becerra

Nació en San Cristóbal, Venezuela. Cursó estudios de economía en la Universidad Católica Andrés Bello de Caracas y de educación artística en la Escuela de Artes Plásticas Cristóbal Rojas de la misma ciudad. Obtuvo la maestría en historia del arte en la Tufts University de los Estados Unidos de América. Desde 1975 es profesora de historia del arte en el Instituto Pedagógico de Caracas. Desde de 1984 se dedica a la investigación museológica y desde 1984 participa en las jornadas nacionales sobre museos y educación patrocinadas por el Comité Venezolano del ICOM.

## De cadete naval a aprendiz de museólogo: un novedoso curso en Venezuela

Los egresados de la Escuela Naval de Venezuela suelen ocupar posiciones no sólo en la carrera militar sino también en ramas en las cuales pueden –o deben– tomar decisiones acerca del patrimonio cultural del país, por ejemplo, cuando forman parte de representaciones diplomáticas, de grupos que fomentan el estudio de la historia y de las tradiciones, o cuando ocupan cargos directivos en diversos sectores, ya sean culturales o de otra índole. Por lo tanto, se han buscado métodos cada vez más idóneos para asegurar su formación integral de ciudadanos. De ahí el interés del curso de aprendizaje museístico para cadetes de la escuela que nos complace presentar a los lectores de *Museum*.

Durante los últimos quince años, el concepto de museo y de su organización ha evolucionado notablemente, al pasar de una estructura pasiva y rígida a un espacio vivo, con temas diversos, que favorece la participación activa y la discusión. Así, la nueva definición del museo enfatiza la importancia del papel educativo de la institución museística y, por ende, su organización debe buscar fines didácticos que permitan a los usuarios utilizar el museo en toda su dimensión, independientemente de los objetivos que se persiguen.

Esta nueva concepción del museo de hoy es la que ha servido de base para una propuesta de organización del Museo Naval de Venezuela. Y como es el caso en los museos actuales, el proceso de organización debe ser abierto y dinámico. Dentro de este contexto, la mayoría de las investigaciones realizadas durante las últimas décadas acerca del papel y de las funciones del museo se han centrado en forma exclusiva en su dimensión pedagógica. De ahí que

en la propuesta de organización mencionada se le haya prestado una atención particular a este aspecto.

Según las pautas generales que determinan la función educativa del Museo Naval, sus planes culturales deben adaptarse a la comunidad circundante, que incluye cuatro sectores de la sociedad: la comunidad interna de la Escuela Naval de Venezuela, algunas áreas de población marginal, algunas instituciones educativas y la zona turística del litoral central del país. En la propuesta de organización del Museo, la selección de las actividades educativas obedece a dos criterios, el primero es la necesidad de entrenar personal para realizar las diferentes labores que se requieren en el Museo; el segundo es la necesidad de atraer a la comunidad circundante hacia la institución, y despertar su interés por la organización y funciones del Museo dentro de las pautas de la museología actual.

### *Los cadetes: un recurso humano disponible*

Con miras a buscar la aceptación de la propuesta de organización del Museo, se recurrió a diferentes actividades, quizás una de las más interesantes de las cuales fue la programación y realización de un curso de introducción a la museología para cadetes de la Escuela Naval. El grupo seleccionado comprendió alumnos del primero al cuarto años. Dicho grupo se consideró como recurso humano disponible para llevar a cabo ciertas actividades dentro de la propuesta de organización del Museo Naval. Este curso perseguía el mismo objetivo que el Núcleo de Formación Humanística del Plan de Estudios "Dr. José María Vargas", es decir, enriquecer la formación general y humanística del

cadete a través de cursos y actividades culturales diversas, entre ellas la "actividad museo".

La "actividad museo" y en general las actividades culturales de la escuela son de libre elección y de libre asistencia. La evaluación no es obligatoria y las actividades pueden sustituirse por otras que el régimen de estudios y la formación naval impongan al cadete participante en un momento dado. A la "actividad museo" tan sólo se le dedican cuatro horas semanales.

Dentro de este contexto, el curso de introducción a la museología fue diseñado teniendo en cuenta los siguientes factores: horario, tiempo disponible, selección de los participantes, estrategia a seguir y recursos. Para la selección del personal se sometió un cuestionario muy sencillo a 230 cadetes que manifestaron su afán de participar en la actividad. Luego de evaluar los cuestionarios, se escogió un grupo de veinte cadetes que, de acuerdo con los recursos disponibles, era el número con el que se podía trabajar adecuadamente.

Para el desarrollo del curso se optó por la lectura y la discusión dirigidas, complementadas con visitas a instituciones museísticas y con material audiovisual abundante para reforzar el aprendizaje. Y para el desarrollo de la parte teórica se elaboró un programa formado por seis unidades, estableciéndose para cada una de ellas los contenidos, los objetivos, la estrategia, los recursos, los métodos de evaluación, así como el tiempo de duración. Cada unidad se evaluó mediante la aplicación de uno o más instrumentos según el caso, además de la aplicación de un cuestionario de entrada que permitiera, al aplicarlo nuevamente como postest, tener al final del curso una referencia útil para estimar los conocimientos adquiridos.

En cuanto a los talleres, cada uno fue dictado por un especialista a grupos de cuatro a seis cadetes según el área. El contenido de cada taller se determinó según las necesidades de la organización y su evaluación se realizó a través de un cuestionario. Los conocimientos adquiridos durante todo el curso también se evaluaron mediante un cuestionario, con el fin de conocer la eficacia del método utilizado y de las actividades realizadas.

Con la organización de este curso se buscó consolidar el Museo, a través de su organización y sus programas educativos, como institución de la Armada Venezolana. También se quiso enriquecer el plan de estudios de la Escuela Naval de Venezuela al ofrecer un

recurso práctico para algunas de las asignaturas y aprovechar la información y la investigación derivadas de actividades como las de la Cátedra Bolivariana y la Sociedad de Historia Naval, y de asignaturas como navegación, historia naval de Venezuela e historia de la cultura y del armamento. De esta manera, el curso se propuso como una actividad permanente y continua para los cadetes, con el fin de estimular y desarrollar el Museo Naval y sus programas educativos.

Se utilizaron recursos tales como diapositivas y películas, y además, para cada unidad se seleccionaron referencias básicas de autores reconocidos y se formó con ellas un *dossier*. También se elaboró un manual de apoyo llamado *Introducción a la museología: un curso básico*, con información general sobre la museología, a fin de dar a conocer y aclarar conceptos diversos, y mostrar técnicas y problemas comunes a las instituciones museísticas.

### *Un aprendizaje altamente significativo*

Como lo señalamos más arriba, para conocer los resultados obtenidos se utilizó el mismo cuestionario al comienzo y al final de la parte teórica del curso.

En lo que se refiere a los talleres se efectuó uno de dinámica de grupo, que tuvo como objetivo propiciar la participación de los cadetes en la "actividad museo", conocer sus inquietudes y ayudarlos en la selección de los talleres prácticos. También se consideró importante dictar un taller de diseño y exhibiciones en el que participara todo el grupo. El objetivo de este taller consistía en dar a conocer los conceptos básicos del montaje de exposiciones a través del diseño. Al finalizar los dos talleres, los estudiantes seleccionaron la actividad práctica en la cual querían participar. Seis de ellos (30%) escogieron un taller sobre conservación y restauración, siete (35%) escogieron un taller de entrenamiento para guías y otros siete (35%) seleccionaron la actividad de selección y registro. Esta última actividad no se pudo realizar cabalmente por falta de un especialista que pudiera orientarla. En cuanto al taller de conservación, tuvo por objetivo dar a conocer conceptos y metodologías básicas para la conservación y restauración de piezas de la colección del Museo.

Por último se efectuó un taller de guías con el fin de dar a conocer al grupo de cadetes la colección del

Museo Naval y prepararlos para recibir al público visitante. Para ello se tuvieron en cuenta cinco aspectos fundamentales: dominio de grupo, conocimientos, dicción, vocabulario y desenvolvimiento en la actividad.

A diferencia de los otros talleres, en éste los cadetes sólo se evaluaron a través de la práctica del mismo. Se les observó en su función de guías, estimando los mismos aspectos para los cuales habían sido entrenados. También se elaboró un manual llamado *Guía de la visita al Museo Naval: un manual para los guías*, en el cual se presenta información general sobre los objetivos, distribución y características del Museo, e incluye asimismo una estimación del tiempo en cuanto a duración aproximada de la visita y algunas pautas a seguir en lo concerniente al público, que facilitan la relación de éste con el guía. Al final del manual hay una serie de recomendaciones generales y un anexo con lecturas complementarias para una mayor información.

El grupo de cadetes participantes en este último taller fue el encargado de atender el programa experimental de visitas guiadas que forma parte de la propuesta de organización del Museo Naval.

### *Voceros del Museo*

Al terminar los talleres, los cadetes evaluaron el curso de museología. Se les solicitó su opinión en cinco aspectos, a saber: logro de los objetivos, satisfacción con los contenidos, con las estrategias de enseñanza, con los recursos para el aprendizaje, con las actividades y recursos de evaluación y con las competencias del profesor, además de su opinión sobre los aspectos administrativos y otros más generales.

A raíz del curso, el grupo de cadetes recibió la capacitación que les permite atender un programa experimental de visitas guiadas, participar en eventos e intercambiar experiencias con personal de otras instituciones museísticas. Este hecho ofrece la posibilidad de contar con un grupo de apoyo disponible para la realización de algunas tareas específicas, además de constituirse en vocero del Museo, de sus actividades y de su organización, dentro de su comunidad inmediata y fuera de ella. En tal sentido, este recurso humano deberá ser tomado en cuenta para la planificación de programas educativos orientados hacia otros sectores de su entorno. ■

## **En un museo agrícola de Nueva Jersey se capacita a voluntarios para programas de desarrollo en África, América Central y Asia**

Chet Teller

Trabaja como voluntario en la Granja Howell de Historia Viviente y es un periodista en ciernes aficionado a los juegos de palabras intraducibles.

Hace unos diez años, un voluntario del Cuerpo de Paz de los Estados Unidos, que regresaba de una misión de cuatro años en Benin, se dio cuenta de que los museos agrícolas históricos se prestaban perfectamente para aplicar los programas de capacitación en tracción animal a cuantos desearan trabajar en la agricultura en los países en desarrollo.

El azar quiso que Pete Watson, el voluntario en cuestión, encontrara la Granja Howell de Historia Viviente en la población de Titusville, en su estado natal de Nueva Jersey. Esta granja de cincuenta hectáreas, situada en un valle placentero (su nombre es, precisamente, Pleasant Valley), había sido donada al condado de Mercer, cuya Comisión de Parques supervisa su funcionamiento.

Hay quienes podrían pensar que la expresión "historia viviente" es una contradicción *in terminis*, pero en la Granja Howell se hace todo lo posible por emplear en la agricultura los métodos, aperos y animales que se usaban corrientemente en los Estados Unidos a principios de siglo. Unos 30.000 alumnos de escuelas elementales visitan cada año la granja y pueden ver como era el modo de vida de las familias rurales, un estilo de vida que prácticamente está desapareciendo. La granja está abierta todo el año para que el público pueda participar en acontecimientos de temporada que van desde la producción del jarabe de arce al esquileo de ovejas y la decoración de calabazas.

Gracias a sus investigaciones, Pete Watson escribió *El manual de tracción animal* para el Cuerpo de Paz y, a partir de él, se creó en la Granja Howell el Programa de Tracción Animal para Alumnos Internos (ATI).

### **La entrada de Pamela**

Este programa reconoce la necesidad de una correcta utilización de la tecnología adecuada en los países menos desarrollados del mundo, tecnología similar en algunos casos a la que utilizaban los agricultores de Nueva Jersey alrededor de 1900. El programa empezó hace cinco años con un solo alumno y tiene ahora cursos de primavera, verano y otoño. Hasta la fecha, veinte alumnos han seguido esos cursos de diez semanas de duración. La formación se centra en la selección, cría y utilización de animales, así como en la aplicación de equipos de tracción animal, su diseño y usos.

Uno de los alumnos es Pamela Horsley, recientemente graduada de la Universidad de Massachusetts en Amherst, quien se enteró de la existencia del programa ATI en la oficina que el Cuerpo de Paz tiene en esa universidad. Antes de entrar a la Granja Howell, Pamela pasó una temporada en el Museo del Molino de la isla Martha's Vineyard (Massachusetts), donde estudió algunos aspectos de la tecnología. El Cuerpo de Paz acaba de encomendarle una misión en Sri Lanka, que se iniciará cuando usted esté leyendo este artículo.

Uno de los principales trabajos proyectados por Pamela consistía en diseñar y fabricar un trineo de transporte. No todos los agricultores de los países en desarrollo pueden conseguir o fabricar un vehículo con ruedas para transportar sus herramientas al campo o llevar sus productos al mercado. Pamela recogió información sobre los trineos que se usaban antaño en Pleasant Valley y construyó uno adaptado a las necesidades de un agricultor africano. Los bueyes de la Granja Howell, pertrechados con yugos hechos a mano por Pamela y otros alumnos, arrastraron el trineo.

Es difícil considerar la Granja Howell como un "museo" en el sentido clásico del término, ya que el entusiasmo y la actividad de los alumnos parecen desmentir la connotación. Al finalizar el programa ATI están capacitados para adiestrar bueyes y diseñar herramientas que pueden utilizarse eficazmente en el Tercer Mundo. También pueden formar a los voluntarios del Cuerpo de Paz y convertirse en voluntarios ellos mismos. Los alumnos de años anteriores han trabajado en Gabón, Sierra Leona, Senegal, Côte d'Ivoire, Malí, Mauritania, Togo, Belice y Filipinas. Gracias a Pamela Horsley, Sri Lanka se ha agregado a la lista.

### **La capacitación: rastras, salud y pezuñas**

Los alumnos aprenden a criar caballos y bueyes de tiro, y para ello adquieren conocimientos acerca de la alimentación e ingestión de agua adecuadas, el mantenimiento básico de la salud, la estabulación y el equilibrio entre la labor y el descanso. Un veterinario se encarga de las clases, que tratan de la salud y nutrición de los animales y de la manera de administrar las medicinas y limpiar las pezuñas. Los estudiantes aprenden en qué medida la edad, el sexo, la constitución y el temperamento de los animales influyen en su adiestramiento y en su rendimiento. Aprenden a enjaezar, uncir y conducir grupos de caballos y yuntas de bueyes y, al mismo tiempo, aprenden los métodos básicos para domar y adiestrar los animales. Adquieren una experiencia directa utilizando equipos de tracción animal, como arados, extirpadores, aplanadoras, rastras, sembradoras, vagonetas diversas y herramientas para la tala. La información incluye también el diseño, la fabricación y reparación de yugos, niveladoras y arreos sencillos.

En los Estados Unidos existen varias granjas de historia viviente. La idea surgió en el Programa de la Granja de Tiller de Kalamazoo (Michigan), donde los alumnos de historia de la agricultura contaban con un museo de colonos, es decir, con un modelo viviente donde trabajar.

La Granja Howell no está constituida por una serie de salas mohosas con artefactos polvorientos para ilustrar el pasado, es una granja en funcionamiento que, con la vista puesta en los países menos desarrollados, mira realmente hacia el futuro. Partiendo de la base que esas naciones deben aumentar su capacidad agrícola total para producir alimentos suficientes que puedan abastecer a una población que no cesa de aumentar, el Programa ATI demuestra que la energía adicional necesaria puede suministrarse parcialmente gracias a un mayor uso de la fuerza animal.

Por muy dura que pueda resultar a veces la tarea, las Pamela Horsley y los Pete Watson de este mundo están realizando contribuciones importantes al mejoramiento de las circunstancias socioeconómicas de los países no industrializados. ■

*Texto original en inglés*