

*Museum
Internacional*

No 195 (Vol XLIX, n° 3, 1997)

Museos del aire y del espacio

Ediciones UNESCO

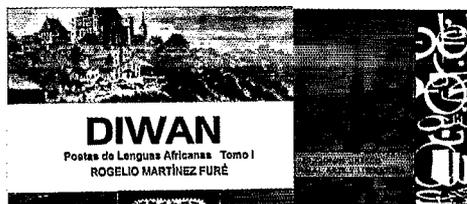
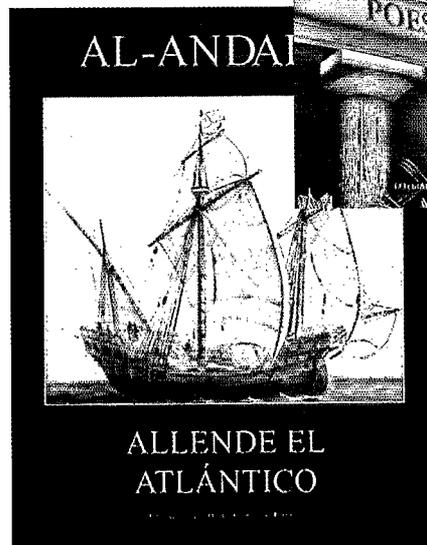
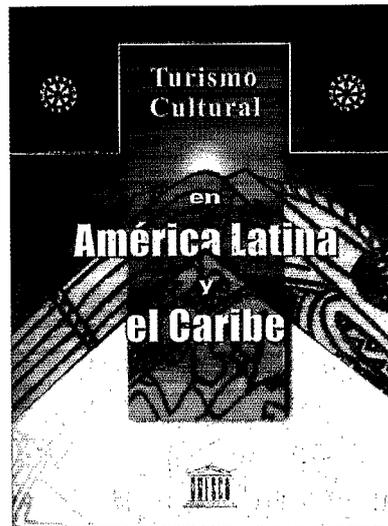
Un mundo de libros

Turismo Cultural en América Latina y el Caribe

► Cómo fomentar un turismo interesado en el patrimonio natural y cultural, respetuoso de las identidades nacionales, y al mismo tiempo, beneficioso para los procesos de desarrollo? Los trabajos del Encuentro Internacional sobre Turismo Cultural en América Latina y el Caribe, presentados en este libro, constituyen un aporte relevante para la formulación de políticas de desarrollo respetuosas de los valores culturales, ecológicos y sociales.
143 p., fotos, 180 FF
Ref. 92-3-381009-7

Al-Andalús allende al Atlántico

► Diversos elementos de la cultura andalusí, plenamente integrados en el acervo cultural común de los dos países ibéricos, pasaron con los españoles y los portugueses a América en los siglos XVI y XVII. Elementos como las técnicas agrícolas y de riego, la cultura ecuestre, la medicina, la farmacopea y la alimentación fueron transformados y enriquecidos con nuevos aportes a su llegada a América.
271 p., ilustraciones, 220 FF
Ref. 92-3-303373-2



Poesía Cubana

Con un mismo fuego
Selección de Aitana Alberti

► Con un mismo fuego, los poetas cubanos de este siglo han forjado sus obras de muy distintas maneras. Un rico panorama, con la aportación de 47 poetas.
221 p., 160 FF
Ref. 92-3-303457-7

Diwan Poetas de lenguas africanas

► Con doce siglos de poesía en veintisiete lenguas, esta introducción a la poesía africana nos ofrece una imagen de la diversidad y riqueza de las tradiciones culturales de un continente, guardián del legado de los antepasados, donde siguen vigentes los antiguos cantores, y en el que las nuevas voces amplían su registro con los temas propios de nuestro tiempo.

120 FF los dos volúmenes
Ref. 92-3-303242-6

Ediciones UNESCO
1, rue Mirollis
75732 Paris Cedex 15, France
Fax: +33 1 45 68 57 41
Internet: <http://www.unesco.org>

Editorial 3

**Documento especial:
Museos del aire
y del espacio**4 Los museos del aire y del espacio alcanzan la mayoría de edad
*Michael A. Fopp*8 Una empresa arriesgada: algunas consideraciones sobre las exposiciones
polémicas *Tom D. Crouch*14 Alas y plegarias *Tim Thorne*22 Un «espíritu pionero»: el Museo Aeronáutico del Uruguay
*Coronel Angel H. Hernández*26 Los museos de tecnología del Canadá se ponen en línea
*Christopher J. Terry*28 «Los edificios de la aviación»: el Instituto de Arte de Chicago conmemora la
arquitectura al servicio de la aviación Informe de *Museum Internacional*32 El Museo del Aire y del Espacio de París-Le Bourget: un museo de alto
vuelo *General Jean-Paul Siffre*40 El grupo de Museos de Aviación de la Asociación Internacional de Museos
de Transporte y Comunicaciones emprende el vuelo *Christopher J. Terry*

Práctica 43 Un tesoro escondido: las bibliotecas y los centros de documentación de
los museos *Odile Tarrête*

Exposición 49 Una exposición sobre la trata de esclavos
David C. Devenis

Innovación 53 Historia, contexto e identidad en el Museo Sukuma
Mark H. C. Bessire

Secciones 59 Libros

61 Tráfico ilícito

62 Noticias de la profesión



OBJETOS ROBADOS

Pintura al óleo sobre un panel de madera, ejecutada por un discípulo de Rembrandt en 1647. Se trata del retrato de un hombre viejo, barbudo, visto de tres cuartos de perfil desde la derecha, que lleva un sombrero de ala ancha. La obra mide 24,5 × 22,5 cm.

*La obra fue robada entre el 8 y el 9 de octubre de 1994 en un museo de Amsterdam (Países Bajos).
(Referencia: 6.165. 1/94. 17700 Interpol, La Haya.)*

Foto cortesía del Secretariado General del OIPC-Interpol, Lyon (Francia)

«Hay cosas que se conocen y otras que se desconocen;
entre unas y otras está la exploración.»

Anónimo

¿De qué manera se podrían describir mejor los incesantes experimentos de la humanidad con el vuelo? Desde tiempos inmemoriales, los seres humanos han soñado y especulado al observar el vuelo aparentemente sin esfuerzo de las aves, pero fue sólo a finales del siglo XVIII cuando pudieron «despegar» y comenzar en serio la conquista del aire.

Algunos dicen que la historia comenzó en 1781 en Giessen (Alemania), cuando Karl Friedrich Meerwein, arquitecto del príncipe de Baden, según parece logró volar en una especie de máquina de alas batientes parecida a un deslizador, a la que se denominaría «ornitóptero». No mucho después, en septiembre de 1783, los hermanos Montgolfier de Francia hicieron volar un globo de aire caliente que transportaba un gallo, un pato y una oveja. Dos meses más tarde, Jean-François Pilâtre de Rozier y François Laurent, marqués de Arlande, realizaron el primer vuelo tripulado en globo, flotando por encima de París y aterrizando suavemente cerca del jardín de Luxemburgo. El globo iba a dominar los vuelos hasta 1903, cuando el estadounidense Orville Wright surcó los aires durante 57 segundos a la velocidad de 31 millas por hora, convirtiéndose en el primer hombre que volaba en un aeroplano de motor. Apenas sesenta años después, en 1961, el ruso Yuri Gagarin recorrió la órbita de la tierra y entró en la historia como el primer hombre en el espacio. Sólo ocho años más tarde, el viaje de Wright que había comenzado en la ventosa cima de una colina de Carolina del Norte culminó con el alunizaje de Neil Armstrong en los lejanos parajes de la luna. Y el viaje continúa...

El transporte aéreo ha alterado no sólo el ritmo de la vida humana, sino hasta los métodos de intercambio humano. Ha suprimido la lejanía, la inaccesibilidad y el tiempo — los antiquísimos obstáculos al intercambio humano —, y ha reemplazado antiguas rutas tradicionales que fundaron imperios y civilizaciones por otras nuevas que pasan por encima de ríos, mares y montañas. Con corredores que van de polo a polo y limitado por cuatro continentes, el Atlántico sustituyó al Mediterráneo de los tiempos clásicos como núcleo de corrientes de intercambio y relación. En los últimos años el Pacífico se ha unido a él.

El aeroplano se convirtió en un instrumento de investigación científica que sirvió para probar el valor y el ingenio humanos. Su repercusión política y económica ha sido incalculable: a menudo ha ayudado a crear un sentimiento de unidad nacional, ha modificado la distribución de la población, ha revolucionado la guerra, ha aportado nuevos progresos en la salud pública y en la medicina, ha aumentado la disponibilidad de bienes y servicios, ha cambiado la distribución geográfica del trabajo abriendo nuevos mercados y nuevas fuentes, ha creado formas sin precedentes de cooperación internacional, ha transformado la urbanización y ha hecho cada vez más importantes las ciudades interiores. Sería difícil encontrar alguna faceta de la educación que no haya sido modificada por su influencia. Y el salto de la atmósfera al espacio exterior ya está revolucionando la vida en la tierra en formas que ni siquiera Julio Verne hubiera podido imaginar.

No es sorprendente entonces que los museos hayan querido contar esta historia, tratando de comunicar la emoción y la audacia de esta empresa de fronteras en continua expansión con imaginación y entusiasmo. Los museos del aire y del espacio, quizás más que otros, ya tienen un pie en el siglo XXI y bien vale la pena dar cuenta de los desafíos que afrontan. Michael A. Fopp, director del Royal Air Force Museum de Hendon y presidente de la Asociación Internacional de Museos de Transporte y Comunicaciones, nos sirvió de inspirador y guía. *Museum Internacional* le expresa gratitud por su entusiasmo y dedicación.

M.L.

Los museos del aire y del espacio alcanzan la mayoría de edad

Michael A. Fopp

Michael A. Fopp, director del Royal Air Force Museum (Hendon, Londres), hace un breve recorrido por la historia de la aviación y la evolución de sus museos.

Es para mí un honor que me hayan encomendado la coordinación de este primer número especial de *Museum Internacional* sobre los museos del aire y del espacio. Como director de uno de los más distinguidos museos y presidente de la Asociación Internacional de Museos de Transporte y Comunicaciones, para la realización de mi labor he recurrido a la experiencia y a los conocimientos de colegas de todo el mundo.

La primera vez que el ser humano pensó en volar probablemente se remonte al momento en que, tal vez también por vez primera, observó aquellas otras criaturas que lograban lo que para él, en aquel entonces, era imposible. Pasó el tiempo y el hombre, anhelando elevarse al cielo junto con los pájaros, puso en marcha su inteligencia y su capacidad de innovación en busca de un medio práctico para hacer su sueño realidad. Durante siglos, genios de los cuatro continentes plasmaron sus ideas en el papel, pero fracasaron, no porque fallaran sus iniciativas, sino por las limitaciones de la tecnología. Las primeras tentativas de vuelo se realizaron con globos no dirigibles o planeadores, sin ningún otro fin práctico que remontarse a las alturas.

La historia de la aviación se circunscribe casi íntegramente al siglo actual — el período de vida de una persona —, lo cual confiere a los museos que la representan unas características interesantes y específicas. En primer lugar, los museos del aire son muy recientes, ya que la mayoría han sido fundados en los últimos treinta años. En segundo término, conservan objetos que pueden ser muy grandes y frágiles, al estar fabricados con materiales que se han elaborado para volar durante un período de vida determinado, generalmente corto. En otras palabras, los aviones no se construyen para perdurar indefinidamente o lo que en términos museísticos se

consideraría un largo período. Son máquinas que están sujetas a operaciones de mantenimiento y que han sido diseñadas para poder modificarse cuando y como se requiera, lo que hace más difícil la tarea de sus conservadores. Algunos de los materiales utilizados en las máquinas o en la vestimenta de la tripulación son muy recientes y no existen métodos establecidos para su conservación. Algunos objetos se han utilizado en combates y otros han viajado al espacio exterior; otros han servido desde su construcción para lanzar productos químicos o transportar pasajeros. Todos estos diferentes fines a los que se han destinado dificultan la labor de los responsables de su conservación a largo plazo.

Muchos de los que hemos trabajado durante años en los museos del aire seguimos maravillándonos ante la innovadora labor que tenemos que realizar en los ámbitos de la conservación y la terminología de la catalogación. Quizá en un tiempo pensamos ingenuamente que nuestros colegas de otros tipos de museos habían pasado antes por lo mismo, pero no es así. Los museos del aire y del espacio representan una nueva frontera entre la tecnología y las realizaciones humanas, y existen pocas pautas que podamos seguir.

Espero que esta innovación quede reflejada de alguna forma en los artículos que he seleccionado para este número. Mis colegas han expuesto con elocuencia muchos de los problemas a los que se enfrentan los museos del aire y del espacio. La diversidad de las colaboraciones ilustra el creciente interés que suscitan en todo el mundo. En muchos sentidos, el último decenio de este siglo ha presenciado la consolidación de la ciencia y la tecnología de la aviación, pero también de los museos que las sirven e interpretan.

La guerra como catalizador

Es difícil establecer con precisión los orígenes de los museos aeronáuticos. Se sabe con certeza que unos años antes de que el aeroplano se convirtiese en una propuesta práctica, museos prestigiosos de Francia y el Reino Unido coleccionaban artefactos relacionados con la aviación y hay pruebas de que a finales del siglo XIX, en Europa y en los Estados Unidos se coleccionaban motores, cometas y globos. El aeroplano más antiguo (el Wright Flyer de 1903) no fue incorporado al Museo de Ciencias hasta finales de los años veinte y, para entonces, ya se habían expuesto otros aviones en algunos países. Pero, como suele ocurrir, la tragedia de la guerra sirvió de catalizador para que se pensara en conservar lo que de otro modo sólo habría sido «chatarra». Tras la Primera Guerra Mundial surgió el deseo tanto de conmemorar los hechos como de satisfacer la curiosidad del público. Algunos de los combatientes se habían desplazado desde muy lejos para participar en la «guerra que iba a acabar con todas las guerras» y al retornar a sus países no volvieron con las manos vacías, sino que llevaron consigo su equipo, como prueba de sus hazañas y recuerdo de su sacrificio. Australia, Estados Unidos y Nueva Zelanda, entre otros, hicieron expedir a sus países grandes cantidades de material para convertirlos en monumentos conmemorativos, en primer lugar, y en museos, más tarde. Países como Bélgica y Francia simplemente transportaron lo que quedó olvidado en el refugio más cercano. La mayor parte de esta preservación activa se efectuó de manera poco formal y cuando había acuerdos oficiales, tratados o se decretaba un alto el fuego, éstos solían ser contraproductores para la conservación de los artefactos, pues exigían la destrucción total del material enemigo.

En el período de entreguerras, el mundo recobró lentamente un breve equilibrio que dispuso de poco tiempo para preservar demasiados recuerdos del pasado. En la aviación, la situación debe haber sido similar a la que ocurre actualmente con la tecnología de la información, en la que los soportes físicos y lógicos de las computadoras evolucionan a un ritmo tan prodigioso que resulta difícil atribuir mérito alguno al esfuerzo destinado a salvar o utilizar el modelo del año anterior y en la que todo lo que tenga más de cinco años es prehistórico. Es evidente que en «los locos años veinte» la aviación entraba en una época dorada en la que se producían adelantos en casi todos los ámbitos y, en este contexto, algunos de los artefactos que sobrevivieron a la guerra fueron destruidos como chatarra inútil. Unos cuantos individuos e instituciones perspicaces fueron la excepción y cuando Paul Garber telegrafió a Charles Lindbergh inmediatamente después de su épica travesía del Atlántico en 1927 y le pidió que donara el *Spirit of St Louis* al Smithsonian Institute de Washington, marcó las pautas que asegurarían la conservación del patrimonio de la aviación mundial y, lo que es más importante, el reconocimiento de que valía la pena preservarlo.

La floreciente industria de la aviación y el interés general del público por cualquier cosa que volara también contribuyeron al impulso necesario para que se organizaran exposiciones que, en parte con fines de conservación y en parte con fines publicitarios, servían también para mostrar el orgullo de la nación ante sus propias proezas tecnológicas. La aviación fue (y sigue siendo) una de las nuevas tecnologías más complejas. En algunos países, la creación de un museo nacional de aviación formaba parte de un objetivo más amplio de recuperación del orgullo y

la lealtad respecto de una determinada ideología política. Sin duda, la mejor colección de aquella época se encontraba en la capital de la Alemania nazi.

El período de entreguerras también creó un nuevo modelo de poder militar autónomo con la formación de las primeras fuerzas aéreas independientes en Europa y América del Sur. Este ejército en ciernes y sin experiencia precisaba mecanismos que insuflaran el orgullo y el sentido de la tradición necesarios para fomentar y mantener la moral alta. Una forma de hacerlo consistía en concentrarse en los logros históricos y un modo de hacerlo posible era conservar el equipo obsoleto o sobrante. Fue así como se forjó el deseo de coleccionar objetos de aplicación civil y militar relacionados con la aviación, pues en aquellos días resultaba bastante difícil distinguir entre ambas.

Pese a todos estos factores, el interés en coleccionar aviones históricos era escasísimo, hasta que el mundo volvió a verse asolado una vez más por la guerra (1939-1945). Como ocurriera tantas veces en la historia, la tecnología avanzó a marchas forzadas por imperativos militares, pero la idea de preservar o conservar no era ni siquiera secundaria. Además, el aeroplano se había convertido en una «herramienta» como cualquier otra. De constituir una novedad pasó a ser algo corriente; de ser una curiosidad llegó a simbolizar la libertad y del artefacto singular que había sido se convirtió en el sistema habitual para infligir la muerte y la destrucción. Durante algún tiempo, la aviación perdió su halo mágico y, en cualquier caso, había cosas más importantes en que pensar.

Un patrimonio joven

Como en años anteriores, pese a que el final de la guerra trajo un período de reflexión en el mundo, se volvieron a co-

meter los mismos errores respecto a la conservación del pasado. Lo que había sido tan corriente – los equipos militares – se convirtió en algo de mucho más valor para quienes habían sufrido. La gente tenía otras necesidades que se satisficieron en parte mediante la destrucción y el reciclamiento del material bélico. Mucho material de guerra en el que sobrecundaban las piezas desapareció literalmente en unos meses. Cuando las cosas volvieron a su cauce, el interés en todo lo relativo a la aviación cambió debido al auge que se produjo después de la contienda en el mercado de bienes de consumo y a la utilización de las invenciones del tiempo de guerra para producir con fines pacíficos. El motor de reacción puso los viajes por el globo al alcance de casi todos y el cohete dejó maravillados a los ciudadanos de todo el planeta cuando el hombre se lanzó al espacio y caminó en la luna. Con este interés en la aviación y su aceptación, había llegado el momento de hacer realidad el sueño de crear museos que coleccionaran, preservaran e interpretaran un patrimonio que, aunque todavía joven, ya era rico.

Durante los años cincuenta hubo algunos intentos de crear museos, pero sobre todo se consiguió formar colecciones. Sin embargo, en el decenio siguiente muchos países proyectaban ya la construcción de edificios públicos y recaudaban fondos utilizando todos los medios necesarios. En la mayoría de los casos bastó el interés de los veteranos militares, pero en otros muchos se precisó la participación del público en general. Con su apoyo, durante los años setenta y ochenta se abrieron museos de la aviación y el espacio en todo el mundo.

No tengo conocimiento de ningún país al que no le interese el tema de la aviación y pocos son los que carecen de algún tipo de colección. Algunas de las

mejores se encuentran, naturalmente, en las grandes ciudades del mundo desarrollado – Washington, París, Londres y otras muchas. Sin embargo, el interés y el desarrollo de este tipo de museos relativamente nuevos son tales que no se puede decir que ningún país, ciudad o Estado posea el monopolio a este respecto. China, la Federación de Rusia, Pakistán, Hungría, Tailandia y otros cincuenta países más ahora hacen gala de colecciones completas y populares. Muchos de estos museos son actualmente centros de excelencia en sus propios ámbitos de acción y están realizando una labor innovadora en otros. Han pasado a constituir para sus comunidades una fuente de recursos tan importante como cualquier otro museo de más antigüedad y en algunos países son los más visitados. Han introducido innovaciones en las exposiciones interpretativas destinadas al mercado popular y su contribución en materia de educación ha sido excepcional.

Todo lo realizado hasta ahora para crear la red mundial de museos del aire y del espacio es, a mi entender, sólo el principio. Si en tan poco tiempo pudimos conseguir tanto, nada nos impide ser optimistas ante el futuro. Nuestros museos ya están inventando nuevas y estimulantes formas de abrir al mundo el acceso a sus colecciones por medio de Internet; por su estrecha relación con una industria y una disciplina que se nutren de la tecnología de vanguardia, no me cabe duda de que en los próximos veinticinco años los museos del aire y del espacio estarán en la avanzada de todos los campos de acción.

Deseo dar las gracias a los colegas que han colaborado en esta edición de *Museum Internacional* y que comparten conmigo la confianza en la solidez de la comunidad museística que actualmente

trabaja en este campo y la visión de que ya estamos en la senda que nos permitirá realizar grandes avances. Durante muchos años hemos seguido atentamente la labor de nuestros colegas y aprendido de ellos. Sospecho que estamos a punto de situarnos en la vanguardia en muchas áreas, entre las que se cuentan la dirección de museos y la conservación. Estamos preparados para asumir la responsabilidad que dicho liderazgo pudiera acarrear. ■

Solicitud de colaboraciones

Museum Internacional agradecerá todos los artículos y sugerencias sobre temas de interés para la comunidad museística mundial. Si desea enviar colaboraciones o proponer temas para números especiales, diríjase al Director de la publicación a la siguiente dirección:

Museum Internacional, UNESCO,
1 rue Miollis, 75352 París Cedex 15 (Francia),
Fax (+33 1) 45 68 55 91.

Prometemos una respuesta rápida.

Una empresa arriesgada: algunas consideraciones sobre las exposiciones polémicas

Tom D. Crouch

Tom D. Crouch, presidente del Departamento de Aeronáutica del National Air and Space Museum de la Smithsonian Institution, conoce bien las polémicas, como lo muestra este artículo escrito como respuesta a los argumentos de quienes ponen en tela de juicio el valor de casi todas las exposiciones serias que tratan de interpretar los objetos situándolos en un contexto social y cultural útil. El autor ha escrito y supervisado la publicación de varios libros y artículos sobre los inicios de la tecnología de la aviación y ha recibido varios premios importantes, como los premios a los libros de historia que otorgan el American Institute of Aeronautics and Astronautics y la Aviation/Space Writers Association. En 1989 The Bishop's Boys fue galardonado con el premio literario Christopher, que recompensa las realizaciones artísticas importantes en favor de los valores superiores del espíritu humano.

«Una exposición escandalosa está causando mucha impresión y repugnancia en el National Air and Space Museum» (NASM). Con estas palabras empezaba la reseña de Hank Burchard, crítico veterano del *Washington Post*, sobre la exposición *Legend, Memory and the Great War in the Air* [Leyenda, memoria y la Gran Guerra en el cielo], que abrió sus puertas el 13 de noviembre de 1991. ¡Menuda introducción! Y no era sino el comienzo.

Lo que al principio parecía un nuevo himno a las glorias de la primera época de la aviación se convirtió de repente en un relato sin ambigüedades de las estupideces y los horrores de la guerra. Se trata de una dosis de realidad como nunca se había visto hasta la fecha en el supermuseo de alta tecnología de la Smithsonian, que se ha convertido en la principal atracción turística de la ciudad al exponer grandes aviones y cohetes relucientes, mientras que pasa prácticamente por alto la muerte y la destrucción que sembraron en el planeta.

La reseña de Burchard fue el primer signo de que la nueva exposición del Museo Nacional del Aire y el Espacio iba a crispar los nervios de algunas personas. Algunos comentaristas consideraron que se trataba de algo positivo. Por ejemplo, Burchard describió la exposición como «un gran salto adelante» y un signo de que «el abanderado de la Smithsonian (el NASM), finalmente podría estar a la altura de las grandes realizaciones de la Smithsonian».

Otros adoptaron un punto de vista muy diferente. En una carta dirigida al Director del *Washington Post*, Jack Whitelaw, quien había sido director administrativo del NASM en la época de su espectacular inauguración como «regalo de bicentenario a la nación» en julio de 1976, destacó que la nueva exposición

correspondía más a un museo de guerra que a un museo de tecnología. Evidentemente, Whitelaw se dio cuenta de que en el NASM estaban soplando vientos de cambio y eso le hizo añorar los «viejos tiempos».

La exposición que había antes en su lugar [una primera presentación de la Primera Guerra Mundial que se desmontó en 1984] no describía el papel del avión en la Gran Guerra sino, por el contrario, el papel de ésta en la evolución de la aviación. La fórmula consistente en servirse de cuestiones históricas para reflejar el avance tecnológico de la aviación está omnipresente en el museo. Así, encontramos, en particular, las demostraciones de pilotaje y pruebas que se hacían por provincias en los primeros tiempos de la aviación, la Segunda Guerra Mundial, la aviación naval, etc. En estas exposiciones no hay ni vencedores ni vencidos, ni buenos ni malos.

Unos días después, le tocó a Whitelaw cpear el temporal. Bill Montague, otro colaborador de la sección de Cartas al Director del *Washington Post*, destacó que la «larga misiva de Jack Whitelaw contra la exposición sobre la Primera Guerra Mundial demostraba la mentalidad obtusa que en su día caracterizó al museo...». Montague encomiaba al museo por su «esfuerzo de buena fe a fin de lograr un equilibrio entre la fantasía tecnológica y la realidad histórica», y felicitaba especialmente a Martin Harwit, director del NASM, quien «poseía el único instrumento de navegación del que carecía la antigua dirección del museo, esto es, una brújula moral».

El debate sobre la nueva exposición siguió tan animado durante los meses siguientes. Hubo varias reseñas muy positivas y se recibió un número considerable de cartas y comentarios elogiosos de los

visitantes. Pero también hubo cartas en las que se manifestó preocupación, basadas en su mayoría en un despacho difundido por la Associated Press, del cual se publicaron varias versiones en unos 160 diarios de todo el país. El primer párrafo de la versión del *Los Angeles Times* da una idea del tono general:

EL DERRIBO

Olvídense de lo que han oído acerca del Barón Rojo o de lo que han visto en el cine sobre combates aéreos entre Fokkers y Pfalzes, así como entre Spads y Sopwith Snipes. La Smithsonian Institution no opina que la aviación haya aportado mucho en la Primera Guerra Mundial. Está a punto de inaugurar una exposición que sin duda será controvertida. «Lo que se pretende es poner las cosas en su lugar en cuanto a la función de la aviación en la Primera Guerra Mundial», afirma Dominick Pisano, el conservador jefe.

El redactor de *Air Classics* (quien no había visto la exposición, pero que al parecer sí había leído el *Los Angeles Times*) citaba el texto de la noticia y «explicaba» el «problema» del NASM a sus lectores: «Debemos recordar que la mayoría de la gente que trabaja en este tipo de instituciones, que sólo presentan objetos estáticos [como el NASM], son ante todo peleses burocráticos que jamás se atreverían a volar en los aparatos que exponen».

Entonces, ¿qué es lo que ocurre? ¿Quiso el Museo Nacional de la Aviación y el Espacio atacar la memoria y la reputación de los hombres valerosos que lucharon y murieron en la primera guerra aérea? Puedo asegurarles de que no fue así. Al mismo tiempo, *Leyenda, memoria y la Gran Guerra en el cielo*, representó una gran innovación con respecto a la galería que el NASM dedicó inicialmente a la Primera Guerra Mundial.

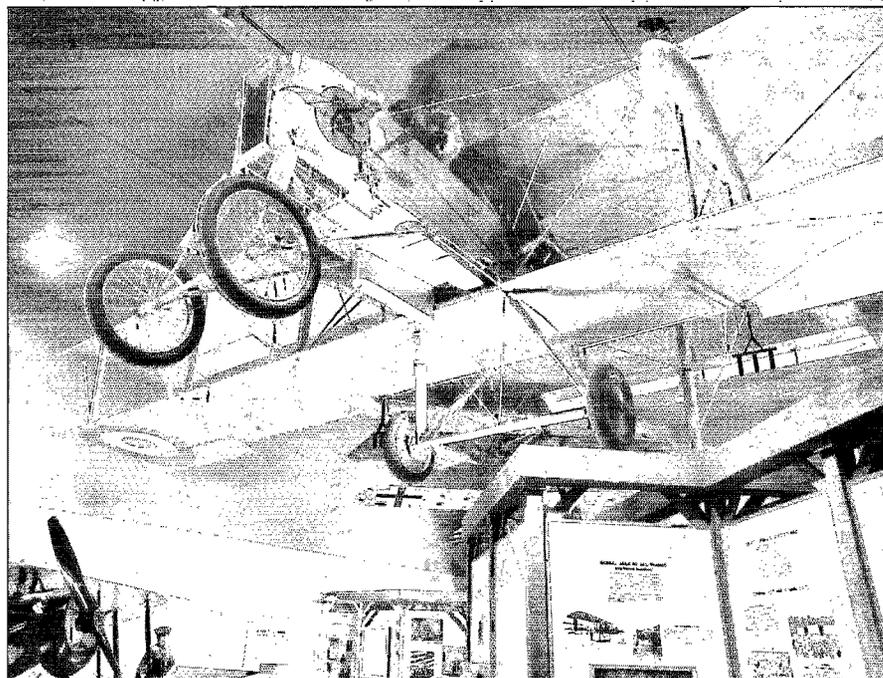


Foto: cortesía del autor

Un bombardero Voisin colgado del techo en la exposición Leyenda, memoria y la Gran Guerra en el cielo. Abajo a la izquierda, el «Smith IV», el SPAD XIII del NASM.

Parece que la mayoría de los visitantes quedó encantada con la galería de la Primera Guerra Mundial preparada para la inauguración del museo en 1976. Diseñada con imaginación, comunicaba el espíritu de novela caballerescas del que están teñidos nuestros recuerdos de lo que puede haber sido la aviación en la Primera Guerra Mundial. Una reconstitución de un campo de aviación del US Air Service «en algún lugar de Francia» dominaba la exposición: en medio de los sacos de arena, los pasos de listones y el falso barro uno tenía la impresión de encontrarse allí en aquel momento. Había un Fokker D.VII aparcado cerca de un pequeño refugio. Los visitantes podían oír la conversación que tenía lugar en su interior, donde agentes del servicio de inteligencia estadounidense interrogaban a un piloto alemán que había desertado. Al otro lado de la carretera, dos maniqués vestidos de mecánicos mantenían una conversación animada mientras trabajaban en el fuselaje de un Nieuport. Un Spad VII colgado del revés parecía haber sido sorprendido en medio de un victorioso vuelo acrobático. Cerca de él, el Spad XVI del General «Billy» Mitchell es-

taba suspendido en una actitud más serena. Después de atravesar el campo de aviación reconstituido, los visitantes pasaban ante una serie de vitrinas que contenían los uniformes y objetos de interés de los grandes ases, cuyos nombres y rostros se proyectaban constantemente en una pantalla que se encontraba a la salida.

La antigua exposición fue un éxito visual, un tesoro, un decorado en el que los principales objetos — los aviones — podían presentarse de manera que lucieran al máximo. Que los que se deleitaron con la antigua exposición sepan que si se desmontó fue por culpa de los insectos. En efecto, en 1984 se descubrió una plaga. Dada la naturaleza de los materiales con que estaba construida la galería y el peligro potencial que ello suponía para las piezas de madera y tela que se exponían, la única solución fue desmontarla y empezar de nuevo.

Y ahora, la pregunta que se impone: ¿por qué el museo no se limitó a reconstruir la antigua galería? La respuesta se puede encontrar en el hecho de que aunque un joyero bien diseñado puede ayudar a los visitantes a apreciar la belleza del Diamante de la Esperanza, no es la



Foto: cortesía del autor

Un Sopwith Snipe, utilizado para la defensa aérea de Gran Bretaña, colgado encima de una reconstitución de la entrada de la estación de metro Elephant and Castle, que sirvió de refugio antiaéreo durante la Primera Guerra Mundial.

mejor manera de transmitir el significado y la importancia de un artefacto social y tecnológicamente complejo como un avión de la Primera Guerra Mundial.

Para que una exposición de museo sea calificada de «precisa» debe ofrecer mucho más que textos sin errores. Los estudios muestran que las exposiciones no son un medio especialmente idóneo para presentar información detallada. Por el contrario, los visitantes tienden más bien a adquirir una visión de conjunto. Una exposición es como un rompecabezas en el que se combinan distintos elementos portadores de información para transmitir una imagen o un mensaje de mayor magnitud y – es de esperar – coherencia. Siendo así las cosas, no basta que el organizador ofrezca una descripción precisa de los distintos objetos e imágenes. El conservador siempre debe tener presente esa imagen mayor, es decir, el mensaje fundamental que transmite la exposición en su conjunto.

¿Qué tipo de imagen de la aviación de la Primera Guerra Mundial presentaba la

exposición original? Parece justo imaginar que por la importancia particular conferida a los aviones de caza y a los atavíos de los grandes ases probablemente los visitantes creyeran que la guerra aérea no guardaba demasiada relación con los acontecimientos que tenían lugar en tierra. El SPAD suspendido del revés, los vistosos uniformes, los dos maniqués vestidos de mecánicos bromeando (sus voces eran las de personalidades muy conocidas de la radio de Washington, Harden y Weaver) evocaban imágenes de una *lovely war* [guerra romántica] en la que el Barón Rojo y el Capitán Eddie competían cada día en las alturas, en el maravilloso cielo azul de Francia.

Una visión compleja

Leyenda, memoria y la Gran Guerra en el cielo ofrece una visión diferente y mucho más compleja de la primera guerra aérea. La primera vitrina de la exposición, el escaparate de una tienda llamada «El aviador de época – piezas de colección de la

Primera Guerra Mundial», sin duda sorprende a los visitantes. Ingeniosamente se presentan cajas de pizza, botellas de vino, camisetas, fundas de discos, alimentos, menús de restaurantes, jarras de cerveza, juguetes y juegos que tienen en común motivos relacionados con la aviación en la Primera Guerra Mundial. En un cartel se insta al visitante a tomar en cuenta que, setenta años después de que callaran las armas, las imágenes de la Primera Guerra Mundial en el cielo siguen siendo tan intensas que todavía se emplean para vender múltiples productos. Con el tiempo, por supuesto, esas imágenes se han trivializado de tal modo que resultan irreconocibles.

En dos vitrinas que se encuentran enfrente se pone de relieve la misma idea; ambas están dedicadas a Manfred von Richthofen, el famoso aviador alemán, más conocido como el Barón Rojo. En una de ellas hay textos, imágenes y piezas que cuentan la historia del Barón Rojo; en la otra se exponen objetos modernos kitsch y otros productos que llevan su nombre o imagen. No existen restaurantes que lleven el nombre de Douglas Bader, Richard Bong o Eric Hartmann. En cambio, la leyenda del Barón Rojo ha adquirido dimensiones mitológicas. Ningún otro piloto de caza, y tal vez ningún otro piloto, exceptuados Charles Lindbergh o Amelia Earhart, pueden igualar su reputación.

Tras haber confrontado a los visitantes con estas desconcertantes imágenes modernas de la aviación de la Primera Guerra Mundial, la exposición los lleva hacia el año 1935, a la habitación de un niño. Del techo de la habitación cuelga un escuadrón de maquetas de aviones de la Primera Guerra Mundial, hechas de varillas y papel, y en el escritorio hay una maqueta reducida en construcción. Adornan las paredes imágenes de héroes de la avia-

ción de la época de la guerra. Desparpadas sobre su cama se ven varias novelas baratas sobre temas de guerra y los estantes están llenos de viejos ejemplares de *Falcons of France*, *The Red Knight of Germany* y *Fighting the Flying Circus* en no muy buen estado. En la última parte de la introducción a la exposición se presenta la visión hollywoodiense de la Primera Guerra Mundial en el aire mediante una película especial, *Hollywood Knights of the Sky* [Los caballeros de Hollywood en el cielo], narrada por Douglas Fairbanks Jr.

Los visitantes salen de esta introducción con la cabeza llena de esas imágenes caballerescas y fascinantes del combate singular en el cielo que ha transmitido la cultura popular, y se encuentran ante lo que el crítico Hank Burchard calificó de «fotografía de cuerpo entero de un cadáver que yace en una trinchera en el frente occidental».

Las órbitas vacías nos miran fijamente desde el desconocido más allá. La impenetrable cámara revela que la carne todavía no ha sido totalmente consumida por los gusanos y las ratas. El uniforme del soldado está tan limpio e intacto que cabe suponer que ha muerto a causa de un gas tóxico y no de una bala o de un obús. No me fijé en qué uniforme llevaba; ustedes tampoco lo harán.

Tras haber atraído la atención de los visitantes, los conservadores de la galería describen a continuación la historia del arma aérea y de su utilización en la Primera Guerra Mundial. Ponen de relieve la relación existente entre lo que ocurría en el cielo y lo que sucedía en las trincheras. Se dedican secciones especiales al reconocimiento aéreo, la evolución de los aviones de caza, las ametralladoras de los aviones y sus mecanismos de sincronización, así como a la evolución del pensamiento táctico

sobre la utilización de la fuerza aérea entre 1914 y 1918.

En otro espacio, construido alrededor del fuselaje de un F.E.8 con un piloto en la cabina de mando totalmente equipado para el vuelo a baja temperatura, se presentan todos los aspectos del «entorno hostil» al que se enfrentaban los aviadores militares de aquella época. Al mirar hacia arriba y a su alrededor, los visitantes pueden observar una extraordinaria colección de auténticos aviones de la época: un Voisin VIII L.A.P., un Pfalz D.XII, un SPAD, un Fokker D.VII, un Albatross D.Va, y un Sopwith Snipe. Otros aviones están representados por algunos ejemplos sorprendentes de aeromodelismo. El modelo de escala 1/16 del Zeppelin Staaken R.IV ha sido construido por artesanos de la Smithsonian's Office of Exhibits Central. Hay que verlo para creerlo.

En la nueva exposición hay muchos más aviones que en la primera, expuestos en un contexto interesante. Poco es lo que se sabe sobre la carrera o las hazañas del Pfalz del NASM durante la guerra, aunque se sabe mucho sobre sus años de la posguerra como estrella aérea de películas cinematográficas como, por ejemplo, *Dawn Patrol* [La patrulla del alba]. De ahí que el avión esté colgado como planeando sobre el espacio de introducción, decorado con sus distintivos hollywoodienses. El Voisin se presenta como bombardero nocturno, mientras que el Fokker aparece en el estado en que se encontraba al salir de la fábrica. El Snipe está colgado cerca de la salida de la galería, donde se tratan temas como la defensa nacional y el nacimiento de la Royal Air Force.

En la exposición se utilizan dispositivos audiovisuales para humanizar la presentación y resucitar el avión. Una película muestra un F.E.8 que arranca, despegue y sobrevuela el campo al norte del

Estado de Nueva York; Cole Palen, el comentarista, describe lo que es volar en un avión de aquella época. En otra pantalla, el difunto Raymond Brooks explica lo que era combatir a bordo del «Smith IV», el SPAD que se expone al lado.

Otros espacios están dedicados a la entrada de los Estados Unidos en la guerra y a su programa de fabricación de aeronaves, a presentar el papel de la aviación naval en la Primera Guerra Mundial, los problemas del frente interior en Alemania y sus repercusiones en la fabricación de aviones, o a presentar la evolución de la tecnología de los fuselajes y los motores durante la guerra.

Atravesando la reconstitución de la entrada de la estación Elephant and Castle del metro londinense, los visitantes entran en la parte final de la exposición en la que se presentan las campañas de bombardeo alemanas contra Inglaterra de 1915 a 1918. También se presenta el auge de la defensa aérea británica y la fundación de la Royal Air Force, la primera fuerza aérea independiente del mundo. En el último espacio se explora la repercusión que ha tenido en el resto del siglo XX la Primera Guerra Mundial en el cielo. Una película, *The Long Shadow* [La larga sombra], establece una relación entre las campañas de bombardeo estratégicas de la Primera Guerra Mundial y la evolución de la doctrina aeronáutica desde aquella época.

Una experiencia en múltiples planos

La nueva galería es compleja y se puede apreciar en distintos planos. Para los que sólo desean admirar y estudiar una maravillosa colección de aviones de época, ofrece una experiencia mucho más rica que la precedente. Hay más aviones de otros tipos y la mayoría de ellos se puede

observar desde distintos ángulos. Tal vez el Voisin y el Snipe, que están colgados muy cerca del techo, resulten un poco más difíciles que los otros aparatos. No obstante, es la primera vez que estos dos importantes aviones se exponen en el museo y con un pequeño esfuerzo los visitantes pueden percibir los detalles esenciales.

Para el visitante que está dispuesto a tomarse un poco más de tiempo y leer las explicaciones, la exposición constituye una introducción útil e interesante al nacimiento de la tecnología de la aviación militar y la historia de la primera guerra aérea. Es evidente que Jack Whitelaw se equivoca en relación con este punto. La nueva exposición presenta de manera mucho más clara, completa y detallada que la anterior la evolución de la tecnología aeronáutica durante la Primera Guerra Mundial y sitúa esta información en un contexto social, político y económico adecuado.

Por último, en el plano más elevado, la exposición transmite un mensaje que trasciende los detalles del tema en cuestión: los mitos y las leyendas pueden ocultar la realidad de la experiencia histórica en un período de tiempo extraordinariamente breve. Si basamos nuestras decisiones sobre el futuro en la percepción que tenemos del pasado, la justa comprensión de los acontecimientos históricos es una cuestión que reviste importancia.

¿Por qué una exposición como la que acabamos de describir molesta a algunas personas? Consciente o inconscientemente, la mayoría de los visitantes suponen que un museo es un lugar que conforta y que, en general, tranquiliza. En este sentido, el NASM reúne sin duda las condiciones necesarias. La historia de la aviación es un relato ejemplar de lo que el ser humano puede alcanzar. Todos los

estadounidenses deberían estar muy orgullosos de las contribuciones que los hombres y mujeres de su país han aportado al arte y a la ciencia de la aviación, desde la época de los hermanos Wright hasta la era de la nave espacial. El NASM expone los iconos de la era aeroespacial: desde el primer avión del mundo hasta la cabina de mando del Apolo XI que transportó a los primeros seres humanos a la luna y las naves espaciales Pioneer y Voyager que han viajado más allá del sistema solar. Una visita a este museo basta para generar una cálida y difusa sensación de orgullo en el espíritu del ciudadano más hastiado.

Tradicionalmente, el NASM no ha tenido dificultades a la hora de elogiar los éxitos, destacar los aspectos positivos y los logros o alabar a los héroes y heroínas. Pero si el museo tiene la obligación de inspirar orgullo, también debe, al menos ocasionalmente, rebasar esa función puramente laudatoria para tratar de ayudar a los visitantes a entender el complejo trasfondo de la evolución de la actividad aeroespacial y la influencia que ha ejercido en el mundo.

La Primera Guerra Mundial fue *la* experiencia fundamental del siglo XX. Dio lugar a revoluciones, movimientos ideológicos y cambios en la situación y dirección de los asuntos nacionales que caracterizarían a toda una era. También inició al mundo en el potencial militar del avión, un invento que revolucionaría la manera de hacer la guerra. La necesidad de presentar de manera honesta y precisa un tema tan importante es fundamental.

En la galería inicialmente dedicada a la Gran Guerra se presentaban los primeros aviones del conflicto en un escenario que reforzaba la creencia popular de que la primera guerra aérea se había asemejado a una novela de caballería. La exposición brindaba una experiencia reconfor-

tante que reafirmaba las fantasías con que acudían a verla muchos de los visitantes, esto es, la de que en las alturas la Primera Guerra Mundial había consistido en una serie de combates singulares librados mano a mano por encima de la miseria de las trincheras. En la nueva galería, por el contrario, se trata de mostrar el contexto y un marco que permitan entender la índole esencial de la guerra aérea. El volumen de información que se proporciona es mucho mayor y se ha realizado un verdadero esfuerzo para destacar el contraste entre los mitos y las ideas falsas existentes en torno a este tema y lo que fue la realidad de la vida y la muerte en el cielo de 1914 a 1918. Por último, la nueva presentación sugiere de qué manera influyó esta experiencia en la historia ulterior. En resumidas cuentas, ésta no es una galería tradicional del NASM, lo que incomoda a algunos visitantes. Éstos preferirían la presentación del avión a la antigua, como una alhaja en su estuche, como un objeto estético, a una galería que socava las ilusiones reconfortantes y pone de relieve duras realidades.

La historia del siglo XX ha sido moldeada en gran medida por el hecho de que los seres humanos pueden volar. Si el NASM quiere ofrecer a los visitantes una imagen útil y equilibrada de la empresa aeroespacial estadounidense, el personal debe estar preparado para abordar los asuntos difíciles de vez en cuando. Tenemos el deber de ayudar a los visitantes a situar las cuestiones urgentes de la vida de nuestro país en una perspectiva histórica. A veces, ello requiere que corramos el riesgo de ser un poco más audaces que de costumbre, investigar, plantear algunas cuestiones espinosas y tal vez incluso hacer que nuestros visitantes se sientan algo incómodos. De no hacerlo, nuestra perspectiva será la de convertirnos en algo más que una Disneylandia con alas. ■

Alas y plegarias

Tim Thorne

En un museo aeronáutico, no sólo el buen orden y la rendición de cuentas, sino también el trabajo concienzudo y la seguridad personal dependen de los sistemas de documentación utilizados. Tim Thorne, consultor en gestión independiente, especializado en sistemas de información, expone su punto de vista sobre el valor de los inventarios y procedimientos adecuados, tomando como ejemplo el Royal Air Force Museum en Hendon (Reino Unido), donde dirige la reorganización de la gestión de colecciones. A guisa de conclusión formula algunas sugerencias dirigidas a quienes se planteen emprender una empresa similar.

Estoy seguro de que muchos lectores admitirán que ciertos aspectos del planteamiento que sigue les resultan familiares. Imaginemos un gran museo nacional en el que dos tercios de las colecciones no se pueden identificar y son inaccesibles porque no existe la menor documentación al respecto. En ese museo, montañas de ficheros contienen más de cien tipos diferentes de registros e índices de fichas: una misma prenda puede aparecer descrita indistintamente como «Ala ancha, sombrero de»; «Sombrero de ala ancha»; «Sombrero flexible»; «Ala flexible, sombrero de»; o «Sombrero, ejército australiano, ala ancha, modelo de 1936». Los almacenes ocupan hangares inmensos, repletos de miles de piezas y accesorios aeronáuticos no registrados en gran parte y ni descritos ni identificados; numerosos aviones se reconstruyeron y conservaron sin seguir ningún procedimiento formal ni dejar constancia escrita de ello; un avión entero «se perdió» mientras estaba en préstamo de larga duración.

¡No es de extrañar que muchos profesionales avezados del ramo conozcan demasiado bien esta música! Pero cuando en 1993 acepté el encargo de revisar y reorganizar la gestión de las colecciones del Royal Air Force Museum de Hendon no conocía ninguno de esos problemas, de los que por otra parte nadie era consciente en su totalidad. Cuando mis investigaciones iniciales en los tres edificios de que consta el museo los pusieron al descubierto, el asombro de la dirección del museo (neófito también) no resultó menor que el mío. Para un profesional de los sistemas de información como yo, habituado al rigor imperante en la industria aeronáutica y en el mundo de la distribución a gran escala de los supermercados, había allí un reto fascinante.

El museo presenta la historia social y de las acciones de la Royal Air Force, des-

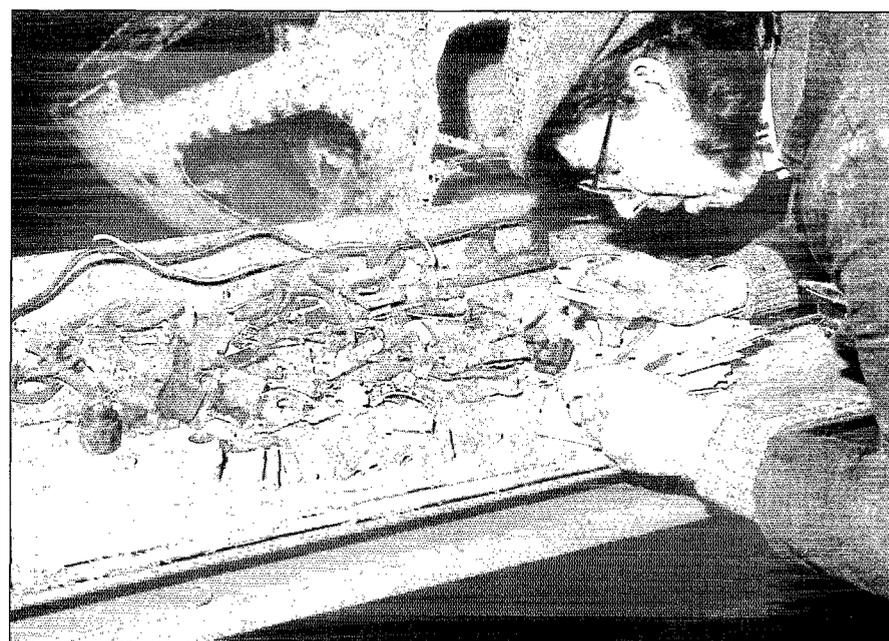
de sus inicios como Royal Flying Corps/Royal Naval Air Service durante la Primera Guerra Mundial hasta la actualidad. Aunque hay más de cien aviones expuestos, no representan más que la punta del iceberg: contando los libros, archivos documentales, fotografías, películas, bandas sonoras, pinturas y esculturas, puede estimarse el volumen de la colección en casi un millón de objetos. Además de dos espacios de exposición, el museo dispone de una colección de reserva y de un centro de restauración en Cardington, a cincuenta millas de Londres, donde se fabricaban las aeronaves R100 y R101 de estructura rígida de los tiempos del Imperio Británico.

Por supuesto, no faltan razones para explicar esos problemas de documentación. Durante los años sesenta y setenta, su instauración y la apertura al público absorbieron todas las energías del museo. En los años ochenta hubo que afrontar la restricción del gasto público y, al igual que otros muchos museos británicos, librar una dura batalla por la supervivencia. Convencidos de que no podíamos ser los únicos que teníamos semejantes problemas, nos propusimos descubrir lo que otros museos hacían para resolver los suyos. Nuestras numerosas visitas de investigación en el Reino Unido y los Estados Unidos pusieron pronto de manifiesto la gran atención y dedicación que reciben hoy la documentación y los procedimientos de trabajo en todo el mundo museístico. Aprendimos mucho de organismos que se dedican exclusivamente a esas áreas, como el CIDOC (el comité del ICOM que se dedica a la documentación) y la Museums Documentation Association (MDA) en el Reino Unido. Descubrimos que, pese a la escasez de fondos y de personal, muchos museos habían realizado meritorios intentos para informatizar la gestión de sus colec-

ciones. Encontramos muchas y buenas ideas que emular, pero también numerosos escollos que esperaban al incauto y que habría que tratar de evitar en la medida de lo posible. Nos percatamos, en especial, de que los proyectos de documentación poseen una capacidad inagotable para crecer y perpetuarse indefinidamente. Vimos también (con cierto alivio) que nuestra situación no era excepcional: es evidente que muchos museos sufren retrasos monumentales en sus labores de documentación. Especialmente digno de mención es el entusiasmo de todos aquellos con los que hablamos. Volvimos a Hendon con renovados ánimos y multitud de ofertas de ayuda para la labor que nos aguardaba. En estas circunstancias dio comienzo el proyecto de gestión de las colecciones del Royal Air Force Museum, que absorberá una buena parte de su esfuerzo durante muchos años.

¿Por qué documentar las colecciones?

Muchas son las razones y las motivaciones que impulsan a mantener una documentación rigurosa y a aplicar métodos profesionales bien conocidos y utilizados corrientemente en museos de todo tipo y tamaño. En primer lugar, es preciso elaborar un inventario completo que nos permita saber lo que tenemos y dónde se encuentra. Sólo así podremos asumir realmente la responsabilidad de gestionar los objetos de nuestras colecciones y rendir cuentas por la custodia de bienes públicos, tanto ahora como en el futuro. Al igual que nuestro museo, otros muchos poseen una gran cantidad de objetos de los que son responsables, pero la proverbial escasez de personal de conservación convierte la gestión manual de los registros en una labor ímproba e incluso im-



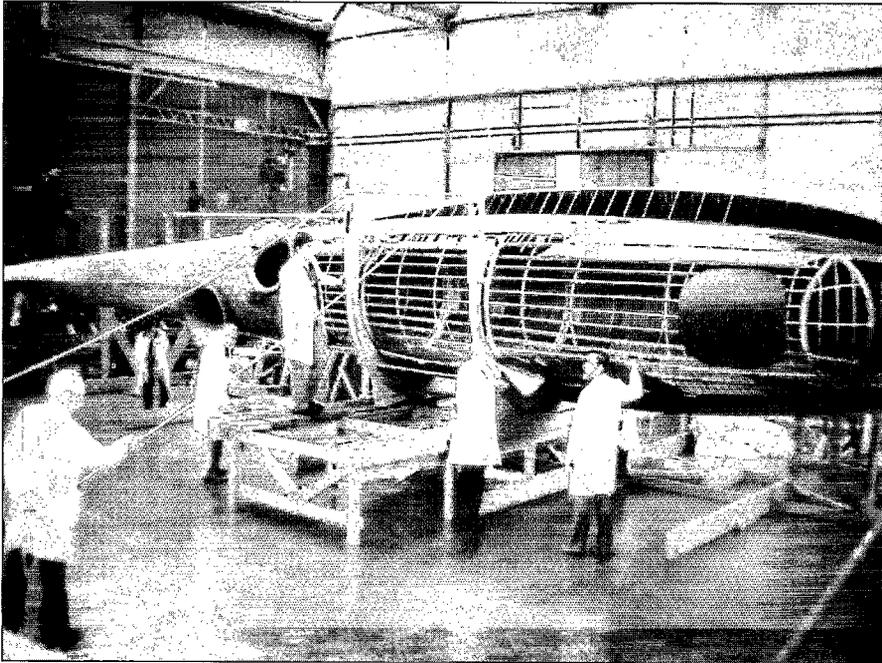
© A. Renwick, British Crown Copyright, Royal Air Force Museum

posible. Por ello es indispensable disponer de un inventario en forma de base de datos informatizada.

Una vez que disponemos de un inventario, podemos basarnos en él para catalogar nuestros objetos de manera más exhaustiva. Con ello quiere decirse añadir información detallada sobre la historia de servicio activo de un avión, o registrar el tipo, la naturaleza y el contenido de cada uno de los documentos en un archivo documental. Dada la naturaleza heteróclita de los objetos manufacturados que forman nuestras colecciones, buena parte del interés de una pieza reside en datos tales como quién lo diseñó y construyó, para qué se usó, quién lo pilotó y cuándo lo hizo.

Estos registros de datos sobre los objetos enriquecerá sin duda la colección, tanto para el presente (proporcionando la información contextual necesaria para infundir vida a los objetos) como, cuando menos en igual medida, para las generaciones futuras (aportando cierta solidez a la frágil memoria institucional que ahora reposa exclusivamente en la continuidad de los conservadores). El registro constituirá un sólido punto de partida para mejorar el acceso a las colecciones y para interrelacionar el contenido de las distintas subcolecciones, que actualmente existen como pequeños islotes desperdigados en un mar de ignorancia. Las colecciones

Este bombardero Hampden, que se estrelló en Rusia durante una operación aérea de la Segunda Guerra Mundial, ha sido recuperado recientemente y está siendo restaurado en el centro de Cardington. En la imagen, un técnico del museo examina y cataloga concienzudamente cada pieza antes de que se inicie el proceso de reconstrucción.



Este hidroavión Southampton Mark I, aeronave de los años 20, fue recuperado en 1967 en un estuario fluvial donde fue utilizado como vivienda durante más de 35 años. Cuidadosamente restaurado, ha obtenido el United Kingdom National Conservation Award de 1996 y hace las delicias de los visitantes en la sala principal de aviación del museo.

adquirirán un gran valor si podemos estructurar nuestra base de datos según referencias temáticas, de manera que pueda responder a preguntas tales como «¿Qué avión de su colección tenía su base en Drigh Road, Delhi» (una base de la Royal Air Force en la India)?

Aunque a menudo se piense en las colecciones de museo como vitrinas o almacenes básicamente estáticos, existe en realidad, en el entorno vivo de un museo, un constante movimiento de objetos dentro de la propia institución, así como desde fuera hacia dentro y viceversa. No tiene por qué tratarse de movimientos de una gran cantidad de objetos, sino de cambios regulares o desplazamientos progresivos de un lugar o un estado a otro: la entrada de objetos cuya adquisición quiere someterse a estudio, su traslado desde un almacén a un espacio de exposición, su envío a una persona contratada para su restauración o conservación, o su salida en préstamo hacia otra institución constituyen otros tantos ejemplos de este tipo de movimientos.

Es evidente que para controlar el inventario debe mantenerse totalmente actualizada la base de datos relativa a los objetos, registrando todo tipo de movimiento. Por consiguiente, es preciso que cada movimiento sea tratado como una transacción, documentado de manera ex-

haustiva y precisa, y registrado en la base de datos para que esté actualizada. De modo análogo, cualquier cambio importante en las circunstancias, condición u otra información acerca de un objeto debe registrarse y la base de datos actualizarse.

Sólo el tratamiento de todos los movimientos y cambios como si fueran transacciones permitirá que una base de datos se convierta en el registro institucional básico que se supone debe ser. Dicho de otro modo, la base de datos será tanto más fiable cuanto más completa y escrupulosamente se observen los procedimientos. Es evidente que resulta más fácil corromper una base de datos por error o negligencia que crearla.

Algunas de las necesidades de gestión de la documentación y áreas afines se dejan sentir de manera más acusada (y en parte exclusiva) en los museos de aviación y en otros museos técnicos. Esto se debe a la estrecha relación que guardan entre sí las distintas subcolecciones, a la complejidad inherente a la construcción de los objetos, a la gran diversidad de sistemas de alta tecnología empleados y a la fragilidad de muchos de los objetos.

Mientras que el acceso por temas es una necesidad muy extendida, la identificación de relaciones entre productos físicamente muy distintos, pero afines por su contenido, reviste singular importancia en las colecciones aeronáuticas. En el ejemplo de acceso por temas antes mencionado, no es difícil imaginar la utilidad de ampliar la pregunta sobre Drigh Road a otras como: «¿Cuáles son las fotografías contemporáneas de esa base que están disponibles?», «¿Cuáles son las películas existentes?» y «¿Hay aquí algún libro que describa las operaciones que se efectuaban en Drigh Road?» Tan potente dispositivo de recuperación de información puede ayudar a concebir mejores exposi-

ciones, aumentar el rendimiento de las instalaciones para los investigadores y facilitar la realización de proyectos de conservación y restauración.

Muchos de los antiguos instrumentos aeronáuticos son radioactivos y, como tales, potencialmente peligrosos para el personal del museo y los visitantes. Es preciso identificar, registrar y almacenar en zona segura e independiente esos artículos, así como adoptar precauciones especiales al manipularlos. Para ello se requiere una documentación completa y minuciosa.

Dado que muchas partes de un avión son un ensamblado complejo de numerosas piezas, lo que en apariencia es un objeto único puede constituir en realidad muchos, como por ejemplo la cabina de pilotaje del Phantom. Este hecho exige que las estructuras de registro sean capaces de reflejar relaciones entre objetos del tipo «adaptado a» o «equipado con», como las exige también de los conservadores y técnicos, responsables de elaborar la documentación con exactitud.

En algunos casos, los aviones llegan apenas concluida su vida de servicio activo, completos y en perfectas condiciones para ser expuestos en el museo. Otros se presentan tal y como fueron hallados tras estrellarse, con el fin de ilustrar circunstancias o acontecimientos históricos específicos. Pero muchos de los aviones expuestos en los museos aeronáuticos han sido objeto de una profunda restauración para mostrarlos en su estado original. Esas restauraciones pueden ser muy lentas y complejas, y exigen una gran competencia y escrupulosa atención a todos los detalles. Cuando se reconstruye un avión a partir de los restos de una colisión, por ejemplo, el centro de restauración del museo suele depender exclusivamente de los planos originales del fabricante, de manuales técnicos y de

fotografías del equipamiento en su estado original. Los proyectos de esta índole están en gran medida supeditados a la capacidad del museo para encontrar información pertinente en sus colecciones documentales y de artes visuales. Además de la documentación original que proporcionará los planos para la restauración, la complejidad de tales proyectos confiere un papel esencial al estricto control del propio proceso de reconstrucción. En este sentido, los sistemas de planificación y programación del trabajo y de monitoreo de los progresos realizados son cruciales. La información es una de las claves del éxito y en muchos aspectos debe observarse el mismo rigor del entorno de la producción original, sin contar con el costoso equipamiento de alta tecnología del que se dispone actualmente para facilitar el proceso.

Los aviones son estructuras sumamente complejas, construidas con materiales ligeros de muchos tipos diferentes, por lo que tienden naturalmente al deterioro. Incluso los aviones y objetos aeronáuticos expuestos e inmóviles en las galerías deben ser inspeccionados y mantenidos periódicamente para asegurar su conservación y longevidad en beneficio de las generaciones futuras. En nuestro museo, dado el gran número de aviones expuestos, entre ellos algunos al aire libre, su mantenimiento y reparación son tareas permanentes. Cuando el actual equipo de gestión asumió la responsabilidad de la conservación en el museo, descubrió una alarmante escasez de documentación sobre las labores de mantenimiento, documentación sobre la que debería descansar la memoria de la institución. Esta manera de proceder es no sólo poco fiable, sino además peligrosa cuando se trata de tareas tales como retirar un ala para penetrar en el interior o examinar asientos eyectables. Resultaba

evidente la necesidad de un sistema de documentación en el cual fundar sistemas lógicos de trabajo, un seguimiento disciplinado del objetivo y un programa de mantenimiento coherente para toda la colección.

Soluciones y planes

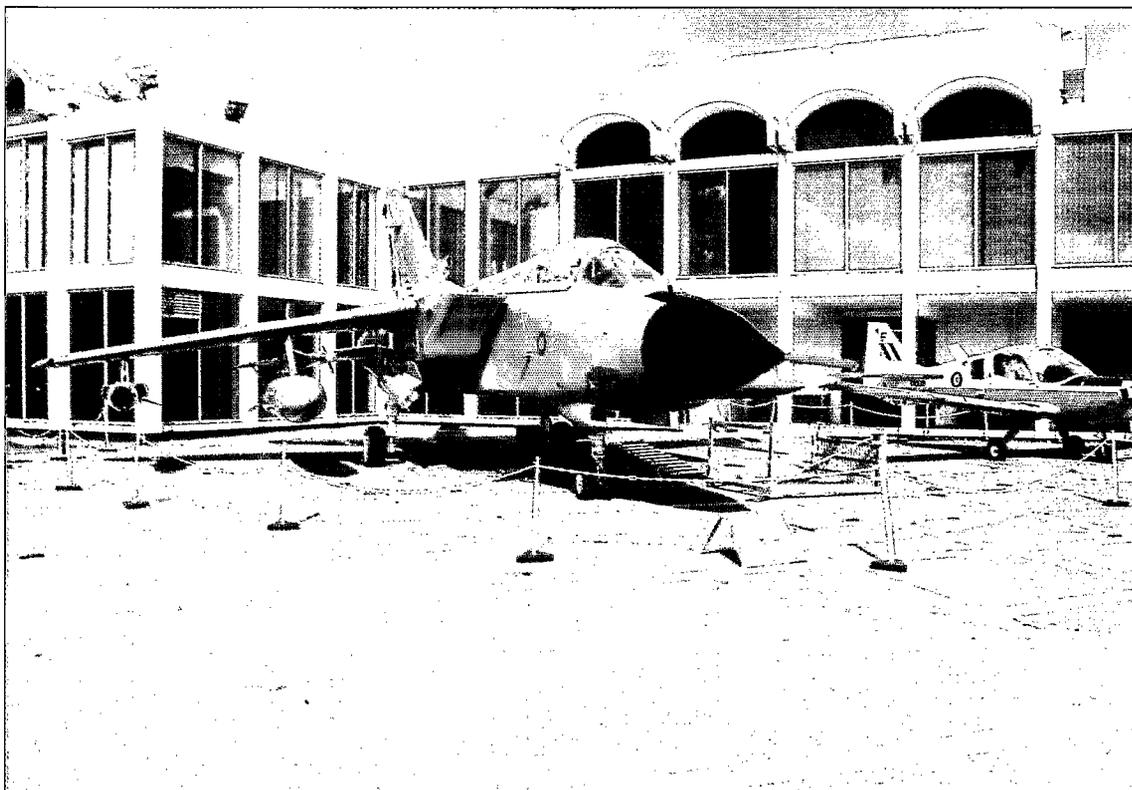
Una vez comprendida la situación y tras haber determinado las necesidades, el museo progresa hoy a buen ritmo hacia el objetivo de una mejor gestión de toda la institución. La división responsable de las colecciones trabaja para perfeccionar los métodos de conservación y mantenimiento de los aviones, los objetos más importantes de la colección, y el proyecto de gestión de colecciones está ahora en buen camino.

El responsable del centro de restauración (oficial superior retirado de la fuerza aérea) observaba recientemente:

En cualquier lugar se exige a los que reparan aviones en activo que documenten todo su trabajo conforme a las reglas de la CAA [Civil Aviation Authority] o la FAA [Federal Aviation Administration], condición indispensable para obtener un certificado de aeronavegabilidad. Pero dada la ausencia de un organismo semejante que dicte reglas para los aviones expuestos en tierra, cada institución debe elaborar sus propias normas y, lo que es más importante, la documentación pertinente.

Ahora existe ya dicha documentación y su uso es obligatorio por decisión del equipo de gestión. Ello impone automáticamente una muy necesaria disciplina a quienes realizan labores de restauración, no sólo de aviones, sino también de otros objetos de grandes dimensiones, como vehículos. El trabajo se organiza según fórmulas y procedimientos de trabajo ela-

© A. Renwick, British Crown Copyright, Royal Air Force Museum



Dos aparatos de la Royal Air Force, un avión de combate Tornado y un avión de entrenamiento Bulldog, expuestos en la entrada del museo durante una de las semanas que periódicamente se dedican a actividades de vuelo.

borados minuciosamente, que obligan al técnico a anotar cuidadosa, regular y oportunamente toda la información necesaria.

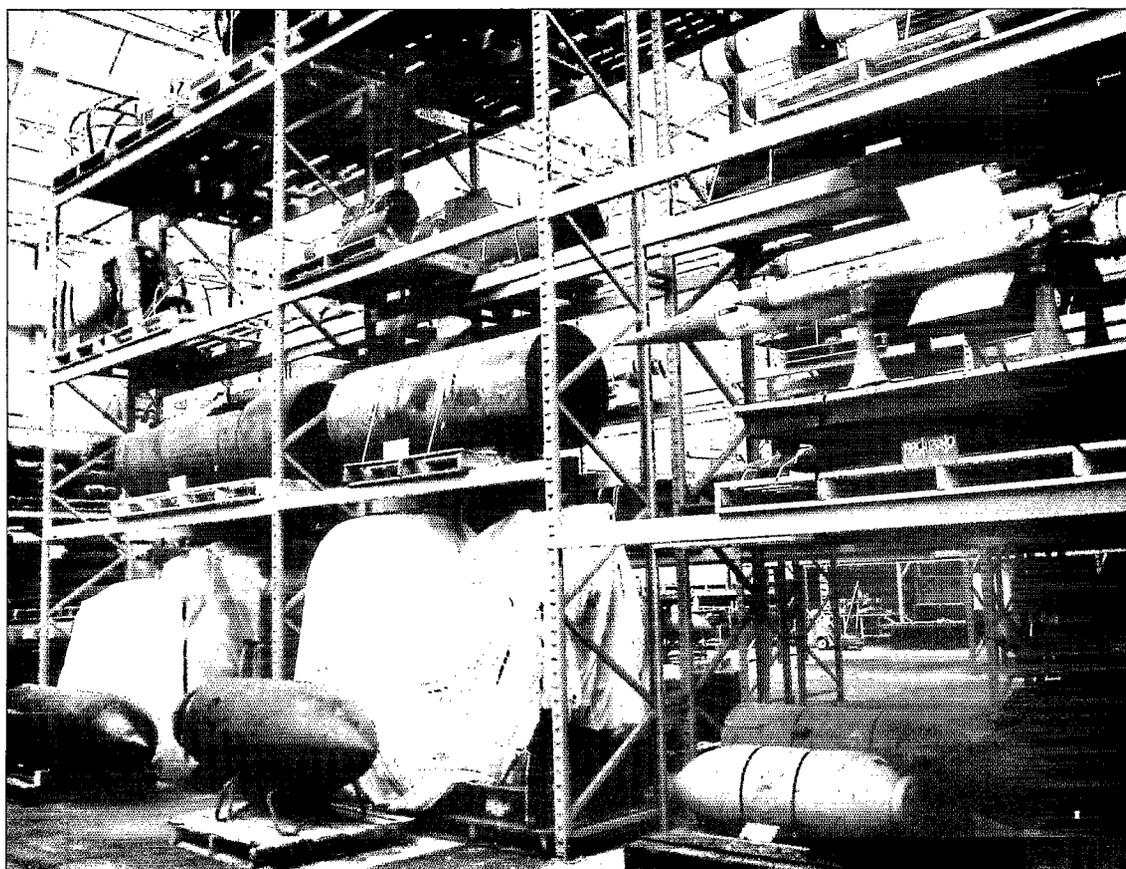
Dada la ausencia en otros museos de reglas o prácticas adecuadas para el mantenimiento de los aviones, el equipo de gestión, en colaboración con el Ministerio de Defensa, elaboró un programa detallado de mantenimiento y registro de todos los aviones expuestos. Gracias a su aplicación paulatina se ha podido lograr, por primera vez, un estricto control de las actividades de conservación de la colección.

Los sistemas actuales de restauración y mantenimiento están diseñados para ser utilizados manualmente, pues se aplicaron antes de que el museo informatizara completamente la gestión de sus colecciones. A su debido tiempo, la documentación y los procedimientos de trabajo permitirán una simple transferencia de los datos a una aplicación informática, lo que aumentará el control y la eficacia.

En un principio, nuestro proyecto de gestión de colecciones fue concebido

como una remodelación de todo el sistema de gestión aplicado al inventario, al control de los movimientos y a la localización de los objetos. Este proyecto abarca todas las vertientes de la gestión, desde la elaboración de políticas para la gestión de todos los fondos del museo, mediante el diseño de una base de datos para satisfacer las diversas necesidades de las diversas subcolecciones, hasta la adquisición e instalación de un sistema de gestión de colecciones informatizado. Estas y otras numerosas facetas del proyecto son piezas esenciales de un gran rompecabezas. Aunque un plan global de esta índole es necesariamente una vasta empresa en términos de tiempo, necesidades de personal y financieras, hemos hecho especial hincapié en la búsqueda de soluciones prácticas y fiables, con la intención de obtener el 80% de los beneficios posibles concentrándonos en las tareas que encierran un mayor valor añadido.

La comunidad museística ha trabajado mucho durante los últimos años para elaborar normas que orienten las políticas, los procedimientos y la documenta-



© R. Franks, British Crown Copyright, Royal Air Force Museum

ción de la gestión de colecciones. Se han publicado trabajos de gran calidad y la suerte nos ha permitido contar con SPECTRUM – United Kingdom Museum Documentation Standard [Normas de Documentación Museística del Reino Unido] –, editado por la MDA justo cuando empezaba nuestro proyecto y muy utilizado hoy en día en el Reino Unido y en muchos otros países. Adoptamos las partes de SPECTRUM (y otras normas) que se adaptan a nuestras necesidades y prescindimos de aquellas que no nos son útiles o que están fuera de nuestro alcance, dadas las limitaciones de recursos y tiempo. Utilizadas de este modo, las normas proporcionan valiosos catalizadores y directrices que facilitan el progreso. Si nos hubiéramos ceñido rigurosamente a SPECTRUM, entendiéndolo como una norma ineludible, ahora estaríamos tratando de imponer un entorno poco adecuado a la labor en este museo, lo que nos conduciría al fracaso. Además de facilitar nuestro proyecto durante su desarrollo, la observancia de las normas se traducirá en un estilo de

conservación museística con muchos puntos en común con el de otros grandes museos. Junto a la adopción de sistemas de registro de datos y de normas técnicas comunes, ello facilitará en el futuro la comunicación y el intercambio de información con otros museos.

Como ya he dicho, el Royal Air Force Museum ha tendido a organizarse en «compartimientos» que corresponden a las subcolecciones. Uno de los objetivos importantes del proyecto de documentación fue incorporar una perspectiva organizacional global, que se concreta en políticas y procedimientos comunes. Además, se prevé instalar un único sistema informatizado que apoye las tareas de registro y de gestión de colecciones del conjunto del museo. Se escogerá un «paquete» de soportes lógicos que será adecuado para satisfacer las necesidades de las seis colecciones, proporcionando así una base de datos única y centralizada que estructure en red a 40 usuarios de los tres edificios del museo. Este enfoque ofrecerá una solución potente y económica, hecha posible gracias al reciente

La colección de reserva y centro de restauración del museo en la base de la RAF de Cardington (Bedfordshire) contiene decenas de miles de objetos y repuestos que se utilizan en proyectos de restauración. Aquí se encuentran desde componentes aeronáuticos y armamentísticos de todo tipo hasta la inmensa colección histórica de atuendos de las fuerzas aéreas.

desarrollo de sistemas que gestionan redes de computadoras personales (en lugar de minicomputadoras o computadoras centrales). La indización común de la base de datos permitirá la búsqueda y recuperación de información correspondiente a cualquier colección, permitiendo así que tanto los conservadores como los investigadores exploren los temas comunes. Además de datos textuales sobre los objetos, el sistema dará cabida a archivos de imágenes en color y sonidos digitalizados que podrán ser registrados y reproducidos desde la propia estación de trabajo del usuario. Ello no sólo facilitará los procesos de conservación, sino que enriquecerá también la información que se ofrece a los investigadores visitantes. Esta tecnología puede ayudar asimismo a enriquecer las vitrinas de las galerías, facilitando la visión detallada de partes inaccesibles de objetos tales como las cabinas de pilotaje. El proyecto *Silver Dart* [Dardo de plata] del National Aviation Museum de Canadá está aplicando ya esta idea con buenos resultados.

El valor de cualquier sistema de recuperación de información depende totalmente de nuestra capacidad para consultarlo con éxito y obtener lo que estamos buscando. Para ello es esencial un uso coherente del lenguaje, por lo que el mundo museístico y, de modo más general, la comunidad interesada en el patrimonio, trabaja activamente en todos los niveles (desde el proyecto individual de una institución hasta iniciativas internacionales como el Getty Art and Architecture Thesaurus para desarrollar una terminología de uso universal. En nuestro proyecto se creó en 1994 un grupo de trabajo sobre terminología que desde entonces viene participando en el desarrollo de nuestra estrategia y de soluciones prácticas. El grupo de trabajo descubrió que en ningún lugar se había realizado una labor

suficientemente detallada sobre terminología para museos de aviación, lo que dejaba en nuestras manos la tarea de investigar y elaborar tesauros y listas de autoridades para nuestro propio uso. Se trata de una empresa de envergadura. Hemos sido aconsejados por reputados científicos de la información y hemos logrado constituir un tesoro de referencia con unos cincuenta mil descriptores relativos a la aviación y las fuerzas aéreas, elaborado en nuestra propia biblioteca durante los últimos veinticinco años, aunque no aplicado hasta ahora de forma generalizada. Cuando nuestros tesauros hayan superado la prueba del uso diario, el museo prevé ponerlos a disposición de otras instituciones para rentabilizar la inversión efectuada.

El proyecto de gestión de colecciones se inició en 1993 con un equipo formado por un consultor (el autor) y un conservador destacado como asistente de investigación, bajo la dirección de un consejo integrado por altos directivos del museo. Era un equipo solvente, que aunaba los conocimientos museísticos y de conservación y la experiencia en tecnologías de la información y proyectos empresariales. Ahora que han concluido las fases formativas, se ha creado un nuevo departamento de gestión de colecciones para llevar adelante el programa. El consultor desempeña la función de jefe del departamento y de él dependen: un responsable de la base de datos de las colecciones, encargado de su mantenimiento; un encargado del inventario, quien ejerce las funciones de asesor de los conservadores del museo y está formulando nuevas políticas y procedimientos de trabajo para gestionar las colecciones, y que supervisará la aplicación del sistema; un responsable de tecnologías de la información, quien planifica, adquiere todos los equipos y sistemas de

tecnologías de la información (incluido el sistema de gestión de colecciones informatizado) y supervisa la realización de las tareas.

El resto de los miembros del departamento de gestión de colecciones son en su mayoría conservadores destacados temporalmente. En este equipo de apoyo, que lleva a cabo diversas tareas, tales como la elaboración de un corpus terminológico, la planificación del inventario y la elaboración del tesoro, figura personal directivo que aporta su excepcional conocimiento de la colección de aviones y de otras colecciones afines. Esta colaboración posee un valor inestimable en la actual etapa del proceso y está ayudando también a difundir en el seno del museo un sentimiento de «propiedad» del proyecto y de compromiso con él. Este equipo es ayudado por un pequeño grupo dedicado a preparar e introducir los datos para la construcción de la base de datos.

Es inevitable que los traslados temporales afecten el curso normal de las labores de conservación, incluyendo las de investigación, diseño y montaje de exposiciones. Esta situación ejerce una gran presión sobre la capacidad del museo para mantener exposiciones y vitrinas vistosas y atractivas para un número de visitantes cada vez más exigentes, por lo que se prevé reducir en el futuro la participación de personal destacado de otras áreas y ampliar el equipo propio del departamento de gestión de colecciones.

Una empresa de esta dimensión e impacto sólo puede tener éxito si goza del apoyo del personal directivo para impulsar la concentración del esfuerzo, determinar las prioridades de acción y asignar los recursos necesarios. En el Royal Air Force Museum, el propio director alentó el proyecto y los miembros del consejo de administración lo respaldaron. Hasta la

fecha, la dirección lo ha secundado sin reservas, pese a las tensiones internas que suscita el programa de traslados temporales del personal de otras áreas. La continuidad del apoyo es vital y los planes actuales lo tienen garantizado durante por lo menos los próximos diez años. Si no decaen ni el apoyo ni la financiación, el proyecto de gestión de colecciones debería asegurar una buena rendición de cuentas y la profesionalidad de la gestión, así como prácticas de trabajo más profesionales en el museo hasta bien entrado el próximo siglo.

La dirección es consciente de que el éxito del programa depende de su capacidad para convencer al personal de las ventajas de documentar y administrar las colecciones de modo más disciplinado. Cuando el nuevo sistema entre en funcionamiento, los conservadores sólo se decidirán realmente a utilizarlo si lo consideran esencial para profesionalizar por completo sus métodos de trabajo. Por este motivo se presta especial atención a las labores de asesoramiento, educación y formación indispensables para asegurar que el nuevo sistema satisfaga realmente las necesidades empresariales y profesionales del museo en materia de conservación y para que resulte manejable para el personal directivo, los conservadores y los investigadores en general.

Las claves del éxito

En este artículo he descrito graves problemas de documentación, pero espero haber demostrado también que existen soluciones si se cuenta con la voluntad necesaria. Señalemos, a modo de conclusión (especialmente para quienes se planteen emprender un proyecto de documentación), que las vías principales y más universales hacia el éxito son las siguientes:

- Investigar minuciosamente para cerciorarse de que se comprende desde el comienzo la situación y los problemas que plantea.
- Utilizar todos los medios adecuados para obtener un firme compromiso de la dirección y no empezar sin él.
- Aprovechar las buenas prácticas utilizadas por colegas de otras instituciones.
- Prestar especial atención a la planificación y a las especificaciones, asegurándose de que se dispone de suficientes conocimientos especializados en gestión de proyectos.
- Determinar el tipo de personal necesario no sólo en la etapa de elaboración, sino también en la de funcionamiento del sistema una vez que está en marcha.
- No escatimar esfuerzos para consultar y fomentar el sentimiento de «propiedad».
- No ignorar los problemas terminológicos, sino reconocer la importancia de solucionarlos.
- Utilizar las normas de procedimiento como guías y no como camisas de fuerza.
- En caso de duda, optar siempre por la solución más adaptada a la situación concreta y olvidarse de una situación ideal que sólo existe en «el país de las maravillas». ■

Nota

El autor agradece las ideas aportadas a este artículo por Adam Smith, conservador jefe del National Museums of Scotland, Museum of Flight, y por Alan Mineault, autor de programas informáticos de la empresa Systems for Aviation Research.

Un «espíritu pionero»: el Museo Aeronáutico del Uruguay

Coronel Angel H. Hernández

La historia de la aviación ha fascinado al público en todo el mundo y en ningún lugar tanto como en el Uruguay, cuyas proezas se celebran en este Museo Aeronáutico. El autor es el director del museo.

La historia aeronáutica del Uruguay es tan antigua como la historia aeronáutica mundial. Sus orígenes se remontan a 1852, cuando el General Melchor Pacheco y Obes se convierte en el primer uruguayo que vuela en globo sobre la ciudad de París. En esos momentos se luchaba todavía por consolidar las más jóvenes repúblicas, pero el deseo inmenso de poder volar ya se hacía realidad.

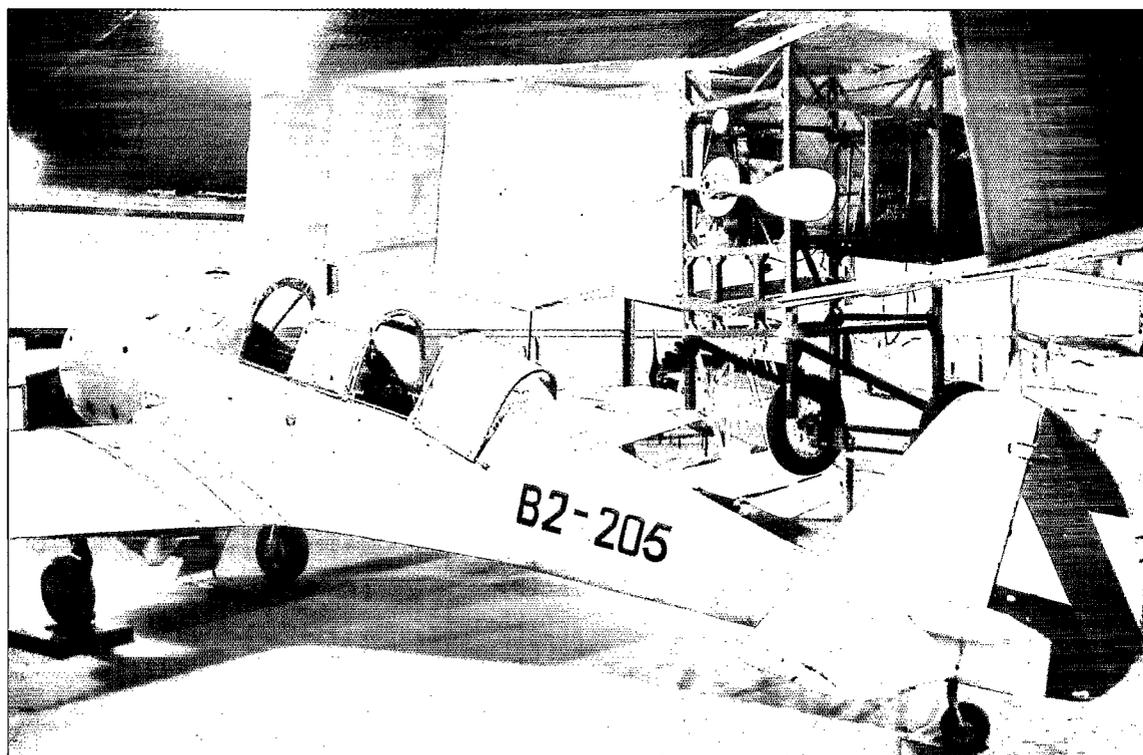
La aparición del avión en la primera década de este siglo pasa a ser un elemento que en todo el mundo revoluciona no sólo el pensamiento de algunas personas, sino a la sociedad toda. En el Uruguay sucede exactamente lo mismo. Tan es así, que un compatriota nuestro, Mario García Camez, vuela en Barcelona en 1910 en su propio avión que llevaba la bandera uruguaya en la cola. Estos acontecimientos tienen en nuestro país el mis-

mo efecto que el de una piedra al caer al agua: los círculos concéntricos se expanden de inmediato y esas ondas hacen que se contagie el deseo de volar. En ese mismo año de 1910, los hermanos Escoffet construyen dos aviones totalmente uruguayos, el segundo de los cuales logra levantar vuelo, lo que constituyó un hito histórico para la aviación uruguaya.

Los hechos posteriores confirmaron ese espíritu de pioneros y así se fue escribiendo nuestra historia, rica en acontecimientos, demostrativa de la inteligencia, valor e intrepidez de nuestros aviadores. Todos estos acontecimientos fueron valorados y atesorados, y siguen siendo celebrados y respetados por cada generación posterior.

Así pues, todos deseamos que tales acontecimientos sean guardados no sólo en la memoria individual y transmitidos

Foto: cortesía del autor



En la parte superior de la fotografía, una replica del 14 bis de Santos-Dumont; sobre el piso, el Curtis SNC-1 «Falcon».

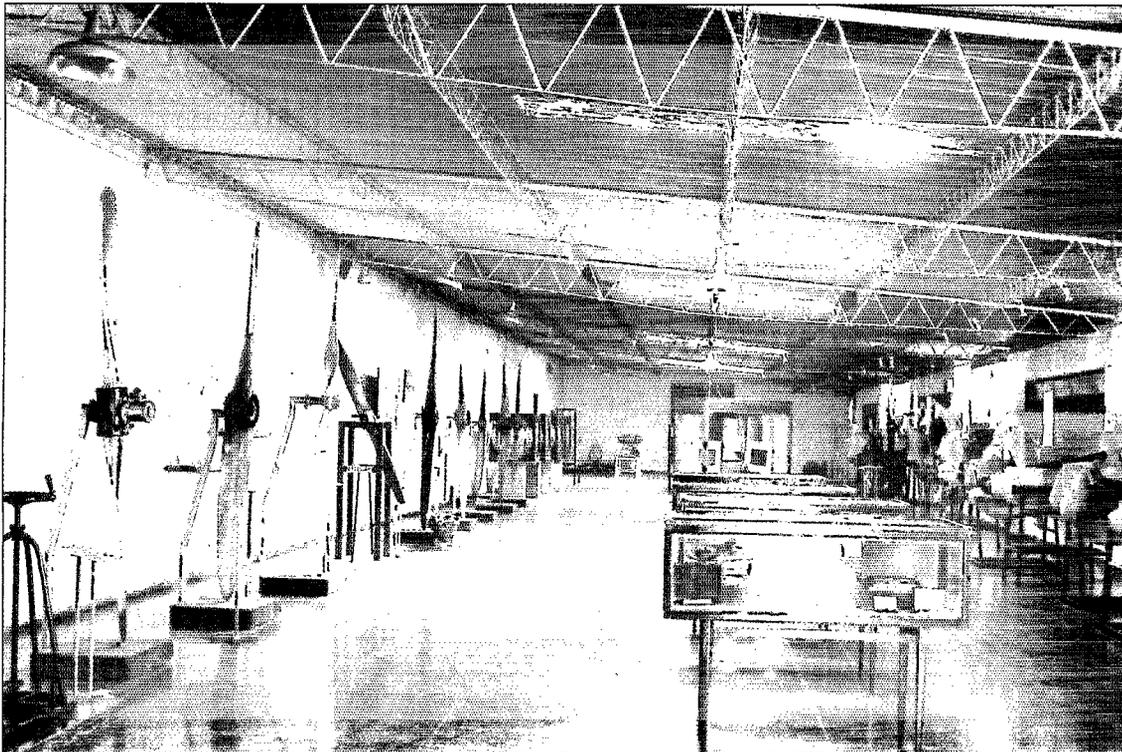


Foto: cortesía del autor

de padres a hijos, sino que deben ser conservados y mantenidos en lugares destinados a tal fin, los museos. Así es como comienza la etapa básica en la que se trata de obtener los terrenos y edificios necesarios, ordenar y sistematizar las colecciones, diseñar los ámbitos de exposición, etc. Al mismo tiempo, todas las personas vinculadas directamente a la actividad aeronáutica aúnan sus esfuerzos y sus colecciones privadas, formando así la base del acervo aeronáutico que permanentemente se va incrementando con la incorporación de nuevos elementos que van forjando la historia de la aviación.

Es importante señalar que la actividad aeronáutica tiene una existencia que apenas alcanza noventa años, si nos referimos a los aviones; pero existen museos que ya tienen más de cuarenta años de vida, lo cual reafirma la existencia de una

conciencia histórico-aeronáutica basada en antecedentes muy válidos, colecciones muy importantes que nos hacen sentirnos orgullosos de nuestro pasado y contribuyen a formar los grandes hitos de la aviación mundial.

El Museo Aeronáutico del Uruguay fue fundado en Montevideo el 18 de agosto de 1954 por el Coronel Jaime Meregalli, aunque su idea original data del año 1941, cuando preparaba la «Primera Muestra de Insignias y Brevets de pilotos civiles y militares» en el Aeródromo Militar «Capitán Boiso Lanza». Con el transcurso del tiempo esta colección va aumentando y a ella se agregan otros elementos de la historia aeronáutica, formando así lo que sería la base del actual acervo del museo.

Con el aumento de la cantidad de piezas que lo componen se hace necesario

La sala principal de exposición del museo.

Foto: cortesía del autor



El «Neybar» de 1941, de diseño y construcción totalmente uruguayos, fue pilotado también por uruguayos.

un local más espacioso, por lo cual se trasladó a la Base Aérea n° 1, situada en Carrasco. Poco tiempo después, y teniendo en cuenta que se contaba con numerosos aviones que tienen una rica historia, se decide trasladarlo a su ubicación actual, en el cruce de las avenidas Larrañaga y Serrato.

En la colección destacan aviones Castaibert de 1912, una réplica del 14 Bis de Santos-Dumont; un De Havilland DH90 «Dragonfly», primer avión de PLUNA, línea aérea nacional; el único ejemplar de avión Neybar, diseñado y construido totalmente en el Uruguay en 1947; un Potez 25 A-2 de origen francés; un Focke Wulf FW 44 J «Stieglitz», etc. Otra colección importante es la de motores de 1912 a 1939; hélices de madera y metal; objetos personales de gran valor histórico que pertenecieron a los «Precursores de la Aeronáutica Uruguaya», etc.

La misión de nuestro museo es triple: a) mantener, conservar y aumentar una invaluable colección de aviones y objetos

aeronáutico-espaciales que muestran el desarrollo histórico-tecnológico de la aviación; b) exhibir estos elementos de manera que contribuyan a la educación de nuestra población y sirvan como entretenimiento que motive a la juventud, la eduque y la estimule profesionalmente; y c) educar al público en lo que es el desarrollo histórico que el hombre y la ciencia han logrado en esta actividad.

Acervo histórico

Entre los elementos de la colección deseamos destacar especialmente los aviones con que contamos: un Castaibert de 1912 con motor rotativo Gnome-Lambda, en el cual el Teniente Cesáreo L. Berisso, uno de los fundadores de la aviación militar, realizó en 1916 el primer vuelo a distancia en América entre las ciudades de Buenos Aires y Mendoza, en la República Argentina.

Otro avión muy importante es el Potez 25, de origen francés, que realizó su primer vuelo en 1925. Una versión civil

de este avión, perteneciente a la Compagnie Aéropostale, cruza los Andes inaugurando un servicio postal entre Buenos Aires y Santiago de Chile, siendo sus pilotos Jean Mermoz y Henry Guillaumet, dos grandes glorias de la aviación mundial. El ejemplar que se encuentra en el museo realizó dos vuelos históricos en 1934 y 1935, uniendo Montevideo con Lima (Perú), tras cruzar la Cordillera de los Andes.

También es de destacar que conservamos el primer avión que tuvo nuestra Línea Aérea Nacional (PLUNA). Se trata de un De Havilland DH-90 «Dragonfly», que inició sus vuelos de transporte entre las ciudades de Montevideo, Salto y Paysandú el 20 de noviembre de 1936.

Le sigue en orden de importancia el avión Neybar, que fue totalmente diseñado y construido en el Uruguay y pilotado por uruguayos. Diseñado en 1947, el proyecto incluía un tren de aterrizaje retractil, lo que era excepcionalmente adelantado para aquel momento. El Neybar tenía capacidad para cuatro personas y un excelente rendimiento.

Otro avión poco común es el Curtiss SNC-1 «Falcon», de origen estadounidense, que realizó su primer vuelo en 1940. Son muy pocos los aviones de este tipo que existen hoy en día, encontrándose uno igual en el Museo Aeronaval de Pensacola, Florida (Estados Unidos de América).

Gracias a la gentileza del Gobierno del Brasil, el museo recibió en 1975 una réplica exacta del famoso 14 Bis, el avión de Santos-Dumont, que se ha convertido en una de las piezas más importantes de la colección.

También contamos con los siguientes aviones: biplano Farman de 1913; de Havilland DH 60 «Gipsy Moth»; Focke Wulf FW 44 «Stieglitz»; Douglas DC-3; Fairchild PT-19 «Cornell»; United States AT-6 «Texan»; Beechcraft AT-11 «Kansan»; Lockheed 18 «Lodestar»; United States B-25 «Mitchell»; Lockheed F-80 «Sthooting Star»; De Havilland DHC 1 «Chipmunk»; un globo aerostático.

En función del desarrollo futuro de este museo y en vista de que en los próximos cinco años aumentaremos nuestra colección con cinco aviones, hemos planificado la construcción de un nuevo hangar de 2.000 m² que nos permitirá una mejor ubicación de los aviones, lo que redundará en beneficio de nuestros visitantes, quienes podrán observarlos con mayor comodidad.

Conocedores de la gran difusión que tiene *Museum Internacional*, pues llega a todos los rincones del mundo, deseamos aprovechar esta oportunidad para expresar que las puertas de este museo están siempre abiertas para todas las personas que nos visiten, que los recibiremos con enorme alegría y con la tradicional hospitalidad de los uruguayos. ■

Los museos de tecnología del Canadá se ponen en línea

Christopher J. Terry

La creciente importancia de las bases de datos en línea ha llevado a los principales museos de tecnología del Canadá a emprender una revisión completa de las formas de organización y a abrir al público su vasto acervo de conocimientos. El autor es director general del Museo Nacional de Aviación en Ottawa.

La National Museum of Science and Technology Corporation está formada por tres museos: el Museo Nacional de Ciencia y Tecnología, el Museo Nacional de Aviación y el Museo de Agricultura. Como principales museos de tecnología del Canadá, pensamos que es importante que el público tenga el acceso más moderno posible a nuestros fondos utilizando los nuevos medios de comunicación y los servicios en línea. Al mismo tiempo, reconocemos la importancia de dotar a nuestro personal de comunicaciones internas y externas que le permitan el acceso desde su estación de trabajo a los registros de las colecciones de los museos, a los catálogos de las bibliotecas, a la red Internet y entre sí.

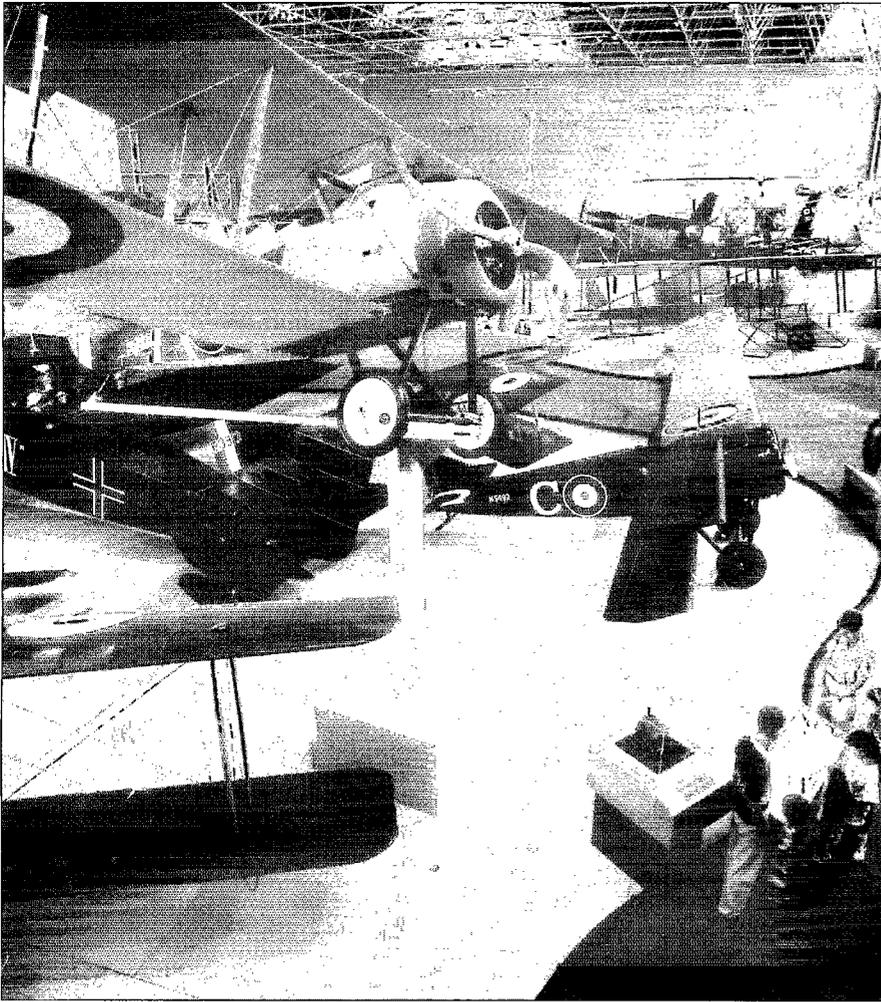
La corporación utiliza bases de datos informatizadas desde hace muchos años y dispone de catálogos digitalizados de bibliotecas y colecciones, así como de sistemas de gestión. Lo que está cambiando en los museos es el grado en que esas bases de datos se ponen en línea. El enorme crecimiento de la World Wide Web ha sido el catalizador que ha inspirado al personal de la corporación a replantear la forma en que administramos nuestro recurso más importante: el saber codificado en nuestras bases de datos y el de nuestros investigadores. En 1995/96, un grupo de trabajo sobre tecnología de la información examinó el entorno, entrevistó al personal y analizó nuestra experiencia para elaborar una política que diera orientación en el futuro a dos campos que los museos consideran significativos: el acceso a la experiencia y al conocimiento.

Afortunadamente, la corporación ha podido adquirir considerable experiencia en los campos de las aplicaciones para multimedia y redes. En 1993, uno de los museos que la constituyen, el Museo Nacional de Aviación, se asoció con una importante organización canadiense de investigación en telecomunicaciones, Sten-

tor, y con otras entidades como la National Film Board (NFB) y la Canadian Heritage Information Network (CHIN) para lanzar el proyecto Silver Dart. Para este proyecto innovador, el museo elaboró una base de datos multimedia que se instaló en un servidor de medios para suministrar vídeo de alta calidad (MPEG-1), imágenes y textos a los quioscos de una red de área local (LAN) dentro del museo y en una red de área amplia (Wide Area Network) a otros quioscos situados en Ottawa y Toronto. El ensayo del contenido, del servidor y de las redes fue un éxito resonante y Silver Dart sigue siendo una de las raras aplicaciones multimedia de amplia distribución. El proyecto obtuvo tres premios: el premio de excelencia de la Canadian Museums Association, una medalla de plata en el certamen New Media/INVISION y otra medalla de plata del Gobierno del Canadá que recompensa la asociación entre los sectores público y privado.

En 1995, el Museo Nacional de Aviación reunió a algunos de los asociados originales y con una nueva compañía canadiense especializada en multimedia, Digital Renaissance (que también había participado en el proyecto Silver Dart), produjo el CD-ROM *Flypast/Survol*, un disco compacto de la colección del museo que fue galardonado (finalista de los premios New Media/INVISION). El CD-ROM presenta más de cuarenta minutos de una producción de vídeo original sobre la historia de la aviación canadiense, así como más de mil doscientas páginas de texto y más de seiscientas fotografías. Actualmente lo distribuye a nivel internacional el National Film Board (NFB).

Gracias a esta experiencia, el personal de los tres museos pudo crear tres direcciones en el Web, que fueron lanzadas el Día Internacional del Museo en mayo de 1996 y que se basan en la concepción que



El Museo Nacional de Aviación de Ottawa colecciona, expone e interpreta la tecnología aeronáutica.

tiene la corporación (a partir de la labor del grupo de trabajo sobre tecnología de la información) de que la misión del museo consiste no sólo en dar acceso a la experiencia física de las colecciones y los edificios, sino también al conocimiento materializado en las colecciones. A este efecto, las direcciones del Web son más que un simple conjunto de folletos; contienen descripciones de las colecciones, ensayos de los conservadores, lecturas recomendadas y, muy pronto, acceso directo a los catálogos de la biblioteca.¹

Nos hubiera gustado facilitar acceso en línea más amplio todavía a nuestras colecciones y a la información proveniente de las investigaciones, pero nos dimos cuenta de que la estructura de nuestras bases de datos no permitía la búsqueda natural y rápida que necesitábamos. Por eso estamos participando en un estudio con un grupo de asociados, entre los que

figuran el National Research Council of Canada y la Universidad de Toronto, con vistas a desarrollar un instrumento flexible de consulta rápida que permita establecer conexiones dinámicas entre las bases de datos multimedia. Este nuevo enfoque de la utilización de las bases de datos sobre el patrimonio para crear nuevos conocimientos es estimulante y promete renovar la misión del museo que consiste en facilitar el acceso a los usuarios en todos los niveles.

Los museos han servido siempre para almacenar el saber acumulado y frecuentemente se los considera centros de acopio de ese conocimiento. Hace setenta años, Lewis Mumford sugirió que, además de almacenes, podían convertirse en centros de energía. Las nuevas tecnologías de creación y difusión de información nos brindan ahora la posibilidad de cumplir esa promesa. ■

Nota

1. Nuestras direcciones en la red son las siguientes:
www.aviation.nmstc.ca;
www.science.tech.nmstc.ca;
www.agriculture.nmstc.ca.

«Los edificios de la aviación»: el Instituto de Arte de Chicago conmemora la arquitectura al servicio de la aviación

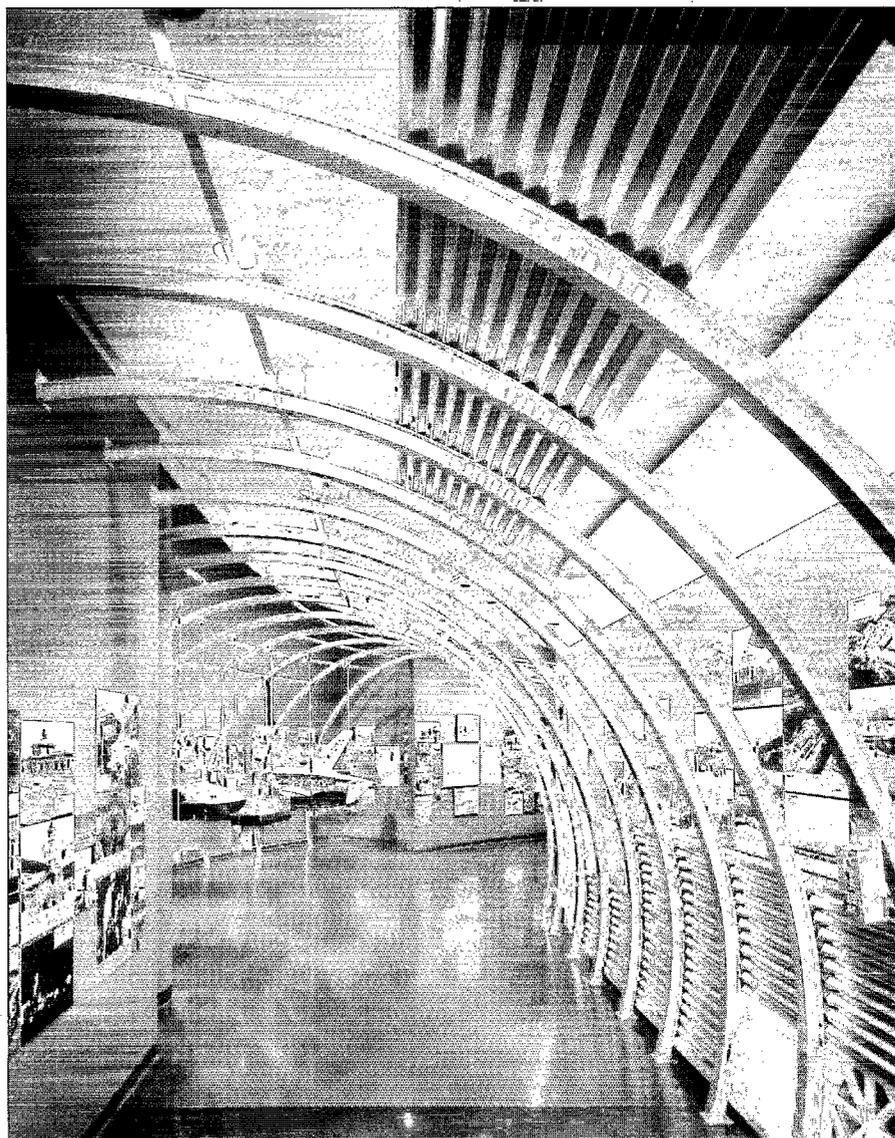
Un reportaje de Museum Internacional

La primera exposición que se dedicaba a la arquitectura y al diseño de la aviación organizada por un museo de arte importante estuvo abierta al público en Chicago desde el 19 de octubre de 1996 hasta el 5 de enero de 1997. Diseñada por el eminente arquitecto Helmut Jahn, la exposición presentó un estudio detallado de la enorme influencia que han ejercido la arquitectura y el diseño al servicio de la aviación comercial sobre la sociedad durante más de setenta años.

La exposición *Los edificios de la aviación* focalizó su atención en la arquitectura, el diseño, la historia y la situación actual de los viajes aéreos. Una serie de enormes nervaduras curvas de aluminio que daban la impresión de hallarse en un avión en construcción y servían de «túnel del tiempo» que atravesaba más de setenta años de la aviación comercial, albergaba la exposición, diseñada de modo provocador para

la galería de arquitectura del Instituto de Arte. En su interior se podían contemplar fotografías de imágenes de época y contemporáneas procedentes de distintas empresas y archivos, junto con más de cincuenta dibujos originales, maquetas de edificios y singulares maquetas con un corte transversal de interiores de aviones.

Durante el período que cubre la exposición se ha producido un desarrollo ex-



*Vista de la instalación,
Los edificios de la aviación,
Art Institute of Chicago.*

© Steinkamp/Ballogg, Chicago

traordinariamente rápido del transporte aéreo comercial — desde los aviones de hélice de 12 asientos de los años veinte que volaban a una velocidad de apenas 160 kilómetros por hora, hasta los impresionantes 747 de nuestros días que transportan a 450 pasajeros a más de 800 kilómetros por hora. Esta evolución se refleja en el espectacular ritmo de crecimiento de los aeropuertos: en 1925, por ejemplo, 11.720 viajeros pasaron por el aeropuerto berlinés de Tempelhof, en aquel entonces el principal centro aéreo de Europa; hoy día, más de 66 millones de pasajeros utilizan cada año el Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago, el de mayor volumen de tráfico en el mundo.

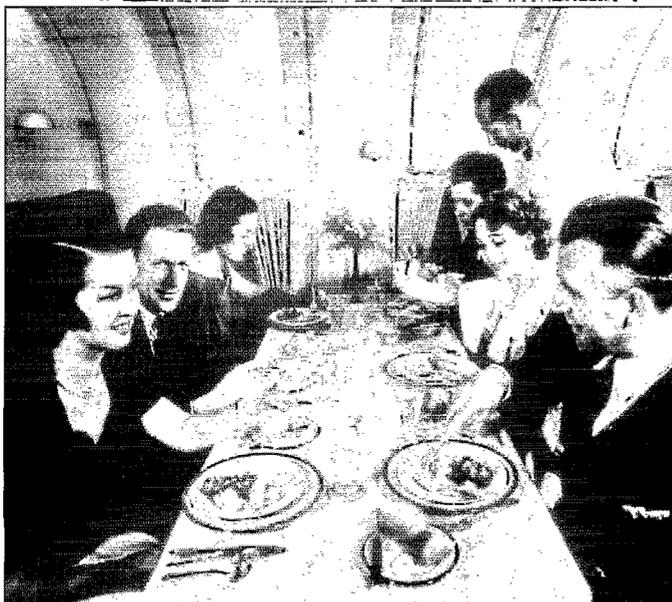
La exposición empieza con el desarrollo de las características propias del diseño de la aviación comercial, que al principio se basaba en su anterior asociación con los ferrocarriles. Continúa con los años inmediatamente anteriores y posteriores a la Segunda Guerra Mundial, en que los diseñadores buscaron delibera-



© Pan American World Airways, Inc., Records, Archives and Special Collections Department, University of Miami Library, Coral Gables, Florida

La primera terminal del aeropuerto de Ruzyně (Praga), 1933-37 (modificada ligeramente) con un DC-3 de la Pan American en primer plano.

© Pan American World Airways, Inc., Records, Archives and Special Collections Department, University of Miami Library, Coral Gables, Florida



Interior del Martin M-130 «China Clipper», 1934/35, diseñado por Norman Bel Geddes.

© The NBBJ Group



Modernización del aeropuerto internacional Sea-Tac del Estado de Washington por los estudios de arquitectos NBBJ y Leo A. Daly, associates.

mente una nueva identidad para esta forma de viajar avanzada y en plena expansión – moldeada por el vocabulario de la arquitectura modernista. Además de ser considerados el medio más moderno de viajar, los aviones y sus infraestructuras

correspondientes – aeropuertos, fábricas de aviones – fueron desde sus inicios símbolos de proeza regional y nacional. Además, estas variadas formas de diseño interrelacionadas han ejercido y siguen ejerciendo una gran influencia económi-

ca tanto sobre los países como sobre las comunidades locales. La exposición trataba de dar a los visitantes una imagen entre bastidores de la fascinante gama de decisiones que han conducido al diseño y la creación de estas importantísimas construcciones del siglo XX.

La exposición *Los edificios de la aviación* abarcaba tres categorías – aeropuertos, fábricas de aviones e interiores de aviones de pasajeros – y se dividía en siete temas principales: los aeropuertos comerciales, 1924-1944; los aeropuertos comerciales, 1945-1995; la construcción y la reparación de aviones, desde los biplanos hasta los jumbos de motor a reacción; los interiores de aviones de pasajeros y las imágenes de las compañías aéreas, pasado y presente; los aeropuertos contemporáneos y sus edificios; los edificios del futuro: las fábricas de aviones de nuestros días; y las líneas aéreas de hoy y mañana. Entre los elementos más destacados de la exposición estaban dos grandes maquetas con un corte transversal de aviones Boeing 307 y 314 de 1939 fletados por Pan American Airways, actualmente en el Cradle of Aviation Museum en Garden City (Nueva York); planos y maquetas de nuevos aeropuertos en curso de diseño y construcción, entre ellos los de Kuala Lumpur, Bangkok, Cochín, India, y Fukuoka (Japón), y la nueva terminal internacional del Aeropuerto de San Francisco; bosquejos, prestados por Daimler-Benz Aerospace Airbus, del interior del proyecto de Airbus A3XX de dos pisos, previsto para volar entre 1998 y 2001, y de la cabina de mando de alta tecnología de un avión Airbus regional con cabida para 100 pasajeros. Una serie de proyecciones de vídeo mostraban los «transportapersonas» motorizados que se utilizaron por vez primera en el aeropuerto Dulles de Washington en los años sesenta, el trabajo en equipo que requirió la fabricación de los aviones



© Lufthansa Bildarchiv

Airbus y una visita virtual por computadora del interior del nuevo Boeing 777.

La exposición se presentó por primera vez en el Instituto de Arte y a continuación viajó al Museum of Flight en Seattle (Washington) y a las galerías del Aeropuerto Internacional de San Francisco. Durante un período de dos años se difundirá en aeropuertos de todo el mundo una versión de la exposición más fácil de transportar, consistente en fotografías ampliadas. En el momento de redactar este artículo, el Aeropuerto Internacional de Frankfurt y el Aeropuerto Internacional de Schiphol en Amsterdam han expresado su interés por albergar la exposición en 1997-1998.

La exposición iba acompañada de un libro de 256 páginas, publicado simultáneamente por el Instituto de Arte de Chicago y la Prestel Verlag (Munich), que contiene 80 páginas en color y artículos escritos por ocho especialistas y profesionales de la industria, en el que se presenta la primera perspectiva global de este importante pero hasta la fecha poco estudiado tema. ■

Logotipo empresarial de la «grulla» de las líneas aéreas de Lufthansa, 1918, diseñado por Otto Firle. Cartel para la Deutsche Luft Reederei.

El Museo del Aire y del Espacio de París-Le Bourget: un museo de alto vuelo

General Jean-Paul Siffre

Desde los globos de aire caliente de los hermanos Montgolfier en el siglo XVIII, Francia se suele considerar la cuna de la conquista del aire. Por lo tanto, parece natural que el más antiguo de los museos del aire y el espacio se encuentre aquí, en el emplazamiento de un aeropuerto histórico de las afueras de París.

El General Jean-Paul Siffre, Director del Museo del Aire y del Espacio de París-Le Bourget, describe la envergadura, el alcance y la variedad de sus colecciones que lo han convertido en uno de los mejores museos de su tipo en el mundo.

El Museo del Aire y del Espacio de París-Le Bourget pronto celebrará su 80° aniversario y está en forma. En una época en la que numerosos museos experimentan dificultades, es interesante echar un vistazo a este establecimiento científico y técnico, pero también humano y artístico. Su historia, sus colecciones, su arquitectura, sus exposiciones y sus actividades específicas destinadas a los jóvenes constituyen sin duda las mejores garantías para su desarrollo futuro.

El Museo del Aire y del Espacio de París-Le Bourget es con toda certeza el museo aeronáutico más antiguo del mundo, uno de los más ricos por la abundancia y la calidad de sus colecciones relativas a la aerostación, la aeronáutica y el espacio, así como uno de los más grandes por el tamaño de las galerías de exposición, los talleres de restauración y las reservas. Esto se explica por el hecho de que los primeros vuelos en aerostatos se efectuaron en París a fines del siglo XVIII y que Francia desempeñó un papel importante en el desarrollo de los dirigibles, y luego de los aparatos «más pesados que el aire», y sigue siendo hoy día uno de los pocos países del mundo que cuenta con capacidades en los ámbitos aeronáutico y espacial.

Desde su inauguración en 1921, en locales provisionales situados en Chalais-Meudon, el museo posee una rica colección de aparatos aerostáticos, aviones y motores que sobrevivieron a la Primera Guerra Mundial. Sin embargo, el Museo del Aire y del Espacio sufrió durante varios decenios de la falta de locales para presentar dignamente sus colecciones y de la dispersión de sus reservas en varios sitios de la región parisina.

Con la apertura del aeropuerto de París-Charles de Gaulle y el traslado a éste de las compañías aéreas, se pudo implantar el museo en la terminal y en una parte de las zonas técnicas civiles y militares

del aeropuerto de París-Le Bourget. Entre 1975 y 1987, al ritmo de una inauguración cada dos años aproximadamente (una para cada Salón Internacional de la Aeronáutica y el Espacio), el museo fue abriendo al público sus galerías de exposición en Le Bourget. Hoy día, por tanto, la misión del museo es doble: la que comparte con todos los demás museos, esto es, conservar, enriquecer y presentar sus colecciones, y la misión moral de conservar la memoria del sitio de Le Bourget. En efecto, en este aeródromo creado en 1915 para satisfacer las necesidades de la guerra fue donde las compañías aéreas establecieron a partir de 1919 los primeros enlaces aéreos hacia Bruselas y Londres. Primer aeropuerto civil de París, Le Bourget fue también el punto de partida y de llegada de numerosos vuelos de larga distancia entre ambas guerras mundiales. A este respecto, fue a menudo el teatro de la esperanza y la tragedia, así como del triunfo y la gloria. Este sitio es todavía testigo de la desaparición de Nungesser y Coli, así como del éxito de Lindbergh. El museo tiene el deber de valorizar la terminal concebida y realizada en 1936 por el arquitecto Labro, hoy día protegida como monumento histórico.

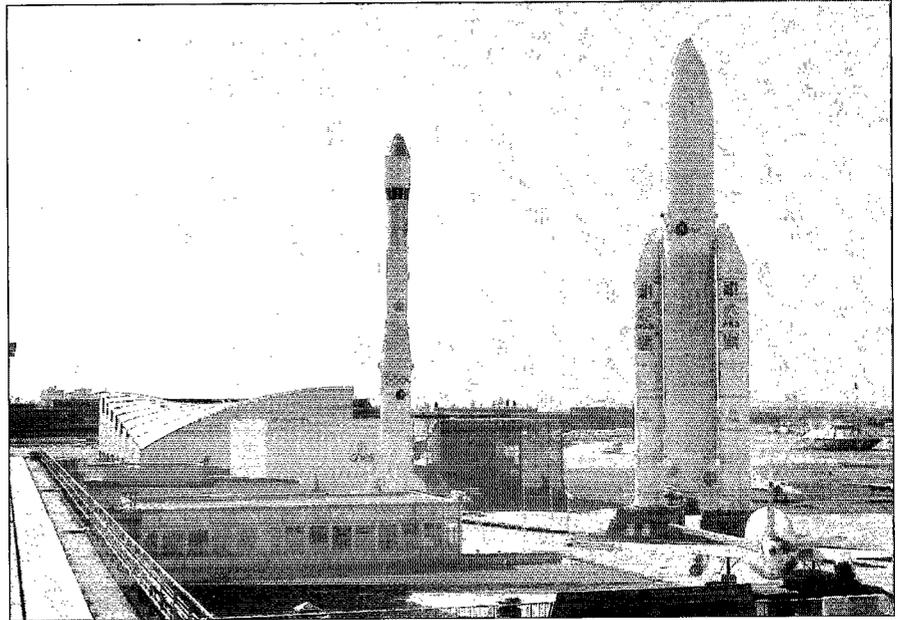
Además de estar situado en un lugar de gran importancia histórica, el Museo del Aire y del Espacio ocupa también un sitio que sigue teniendo mucha vida. La aviación comercial y las actividades industriales han continuado desarrollándose y desde 1953 se organiza cada dos años en Le Bourget, frente a las galerías de exposición del museo, el principal salón internacional de la aeronáutica y el espacio. Durante diez días, varios cientos de miles de visitantes pueden descubrir el museo.

En 1922, la colección comprendía unos 50 aviones, 77 motores, 160 maquetas, numerosos aparatos y material fo-

tográfico, unas diez barquillas de aerostatos y dirigibles, algunos paracaídas y cometas. Con los años se fue enriqueciendo con distintos fondos de archivos técnicos e históricos, tales como la correspondencia de los hermanos Montgolfier, las libretas de apuntes de Clément Ader, los estudios y bosquejos de Renard, Mouillard y Pénaud. Al mismo tiempo, las donaciones de la familia de su primer director y la afición del segundo por las ascensiones en globo y las colecciones de objetos relacionados con la aerostación de los siglos XVIII y XIX permitieron constituir una importante sección de obras de arte, objetos, grabados, juguetes, carteles y curiosidades sobre temas aeronáuticos. Más allá de su valor documental, esta colección, constituida al margen de las secciones técnicas, aporta un testimonio insustituible de la influencia de la aerostación y luego de la aviación en la sociedad. La serie de objetos relacionados con la aerostación cuenta hoy día con varios cientos de piezas. Es un testimonio del entusiasmo con que se acogieron en París, en provincias y en el extranjero los primeros vuelos de seres humanos a fines del siglo XVIII. En este sentido, lejos de limitarse a una visión técnica del ámbito aeronáutico, el Museo del Aire y del Espacio se afirma desde el principio como un auténtico museo abierto a la sociedad.

Una colección generalista

Aunque el mérito de la creación de una colección aeronáutica le corresponde al Ministerio de Guerra, el proyecto no se limita a ser un conservatorio de material militar. Desde su concepción, el museo se situó dentro de la tradición de los grandes establecimientos patrimoniales con vocación científica y educativa: fue concebido de entrada como un museo generalista cuya misión es tener en cuenta la totali-

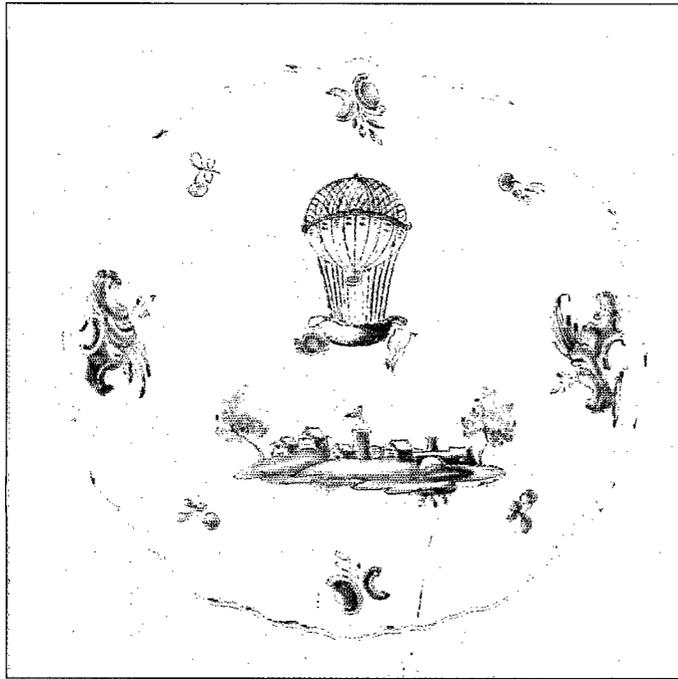


Vista exterior del Museo del Aire y del Espacio con modelos de los cohetes Ariane I y Ariane V.

dad del ámbito aeronáutico civil y militar. Si la colección de aeronaves, con sus 300 aparatos, constituye ciertamente la parte más visible, ella sólo representa uno de los aspectos. La sección dedicada a la propulsión reúne hoy día unos mil motores, 800 de los cuales son de explosión y 200 turborreactores. En las distintas secciones técnicas hay en la actualidad unas cuatrocientas hélices, varios miles de instrumentos de a bordo, más de doscientas piezas de armamento y varios cientos de elementos de aerostación, barquillas, anillos de carga, válvulas, etc. Uno de los tesoros del museo es una extraordinaria colección de 553 maquetas, la mayor parte de las cuales está realizada a la escala de 1/10. Desde 1922, esta colección ha ido creciendo respetando el principio de la escala única que permite seguir la evolución de las formas de los aparatos más notables.

Cuando se creó el museo en 1918, habían transcurrido unos diez años desde la hazaña de Henry Farman, quien efec-

© Musée de l'air et de l'espace, Le Bourget



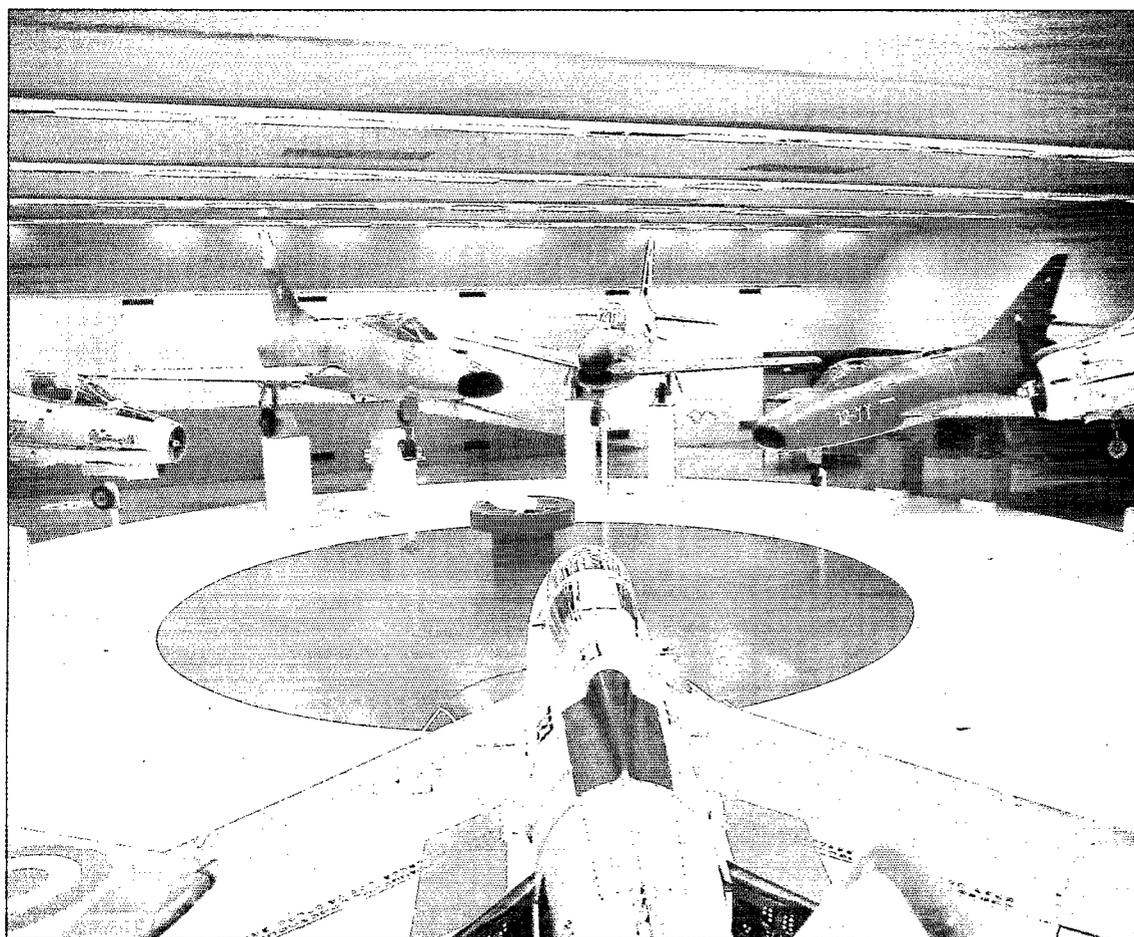
Un plato chino en que se representa la ascensión de Charles y Robert el 1° de diciembre de 1783 en el primer globo de hidrógeno.

tuó el primer recorrido aéreo de un kilómetro en circuito cerrado en Europa, firmando así la partida de nacimiento de la aviación práctica. Se trata de un caso excepcional en el que la constitución de la memoria histórica de una actividad humana se produce poco tiempo después de su nacimiento. Esta situación privilegiada explica a la vez la riqueza de la colección de aeronaves antiguas y el afán constante de los conservadores de tener en cuenta las evoluciones más recientes de la actividad aeronáutica. Por esta razón, el museo posee algunos modelos de los comienzos de la aviación: una «Demoiselle» de Santos-Dumont realizada en una centena de ejemplares, una «Antoinette» de Léon Levavasseur y el hidroavión de Henri Fabre, que fue el primer aviador en despegar del agua por sus propios medios.

Algunos aparatos fueron transferidos directamente de sus hangares al museo, como el Astra-Wright Tipo BB hallado

en 1921 en Villacoublay y donado por la empresa Astra. Se reconstruyeron versiones idénticas de algunos modelos que no sobrevivieron a una época en que «se cortaba leña». Un ejemplo es el Farman n° 1 bis, producido por los talleres Voisin en 1908, del que el propio Gabriel Voisin realizó una réplica en 1919 para el Museo del Aire. Otro es el Nieuport II N, fabricado especialmente en 1919 por la fábrica Nieuport, cuyos primeros ejemplares datan del año 1910. Después de la Segunda Guerra Mundial, la industria aeronáutica francesa renace y la colección se enriquece con aparatos modernos y numerosos prototipos como el Trident con motor de cohete, el Leduc con estatorreactor y el helicóptero Djin. A fines de los años sesenta se ingresa en la era espacial con el satélite Astérix A1 y el cohete Diamant. En 1973, la llegada en vuelo del prototipo 001 del avión Concorde constituyó una muestra más de esa voluntad de tener en cuenta los progresos más recientes de la tecnología.

Una peculiaridad del Museo del Aire y del Espacio es su apertura a la industria aeronáutica de otros países. Este carácter internacional, afirmado desde el comienzo, era natural en un país donde convergían desde principios de siglo todos aquellos que, como el brasileño Santos-Dumont, los estadounidenses Wilbur y Orville Wright y el rumano Train Vuia, deseaban participar en esa aventura incipiente. El más antiguo aeroplano motorizado del museo, el prototipo n° 1 de Vuia, pionero de la aviación rumana y construido entre 1903 y 1905, ha sido recuperado. Entre los aparatos militares que constituyeron las primeras piezas de la colección figuran aparatos extranjeros procedentes de entregas efectuadas por los alemanes en virtud de los convenios de armisticio de 1919: el Fokker DVII, el mejor avión de combate producido por la



© Musée de l'air et de l'espace, Le Bourget

industria alemana de la época; el Junkers J9, avión completamente metálico utilizado por los servicios técnicos aeronáuticos antes de donarlo al museo. Así, desde los primeros años de apertura al público, de 50 aparatos, 38 son franceses, 6 ingleses o italianos y 6 alemanes.

Entre las dos guerras mundiales nace la aviación de transporte popular y de vuelos a larga distancia. De esa época, el museo conserva aparatos prestigiosos como el Breguet *Grand Raid* «Nungesser-Coli», que efectúa la primera travesía sin escala del Atlántico Sur en 1929, y el Breguet *Point d'Interrogation*, que realiza el

primer enlace directo entre París y Nueva York en 1930. El final de la Segunda Guerra Mundial brinda al museo la ocasión de reanudar su vocación internacional gracias a la adquisición de aparatos militares ingleses, alemanes, estadounidenses y soviéticos, como el Supermarine «Spitfire», el Heinkel 162, el Republic P-47 y el Polikarpov I-153.

En la actualidad, el museo prosigue una política de enriquecimiento en todas las esferas. Entre las adquisiciones recientes más importantes figuran seis maquetas de tamaño natural de satélites compradas en 1993 a la Academia de

Los colores se suelen utilizar simbólicamente, por ejemplo, en el inmenso círculo tricolor que decora el piso de la galería dedicada a la historia de la Fuerza Aérea francesa.

Ciencias de Rusia y, en la esfera del transporte civil, un avión Dassault «Mercuré» donado en 1995 por la compañía Air Inter. De modo menos espectacular, todas las secciones técnicas, de motores, instrumentos, armamento y aerostación se enriquecen regularmente gracias a donaciones, compras e intercambios con asociaciones y coleccionistas. Lo mismo ocurre con la parte iconográfica y de objetos artísticos, que cuenta con unas cuatro mil piezas, lo que la convierte en la sección numéricamente más importante del museo después de la biblioteca y la colección de fotografías que comprenden varias decenas de miles de piezas. La prosecución de esta política de adquisición no va en detrimento de ninguno de los sectores que contribuyen a la riqueza y originalidad del Museo del Aire y del Espacio. Para ello hay que aplicar criterios muy rigurosos, basados en el interés histórico, tecnológico o simbólico, y tener en cuenta los problemas de conservación a largo plazo.

El museo ha dispuesto siempre de obreros y de talleres dedicados al trabajo de mantenimiento y restauración de las colecciones. Desde 1994, un hangar-taller espacioso y funcional permite emprender programas ambiciosos con aviones de tamaño mediano. Actualmente, el principal programa de restauración es el de un B-26 «Marauder».

El museo procura desarrollar también una red de asociados que participan como relevos en una acción concertada de restauración y presentación del patrimonio aeronáutico y espacial nacional. Esto se traduce concretamente en la ayuda a asociaciones de voluntarios, en préstamos a museos temáticos y en la ayuda a la creación de museos descentralizados: museos asociativos como el Museo Histórico del Hidroavión en Biscarosse y el Museo Regional del Aire en Angers; mu-

seos de colectividades locales, como el Museo de la Aeronáutica en Nancy; museos pertenecientes a instituciones militares, como el Museo de la ALAT (helicópteros) en Dax o museos de empresas, como el Museo de la SNECMA.

Disposición de espacios y colores

El museo ocupa en Le Bourget una superficie de más de 120.000 m². Este sitio comprende la terminal de Le Bourget, construida en 1936 por el arquitecto Labro, cinco galerías y dos estacionamientos. El reacondicionamiento arquitectónico de los edificios permitió convertirlos en un museo vivo, que evoluciona a la par que progresa la industria aeronáutica y la conquista del espacio.

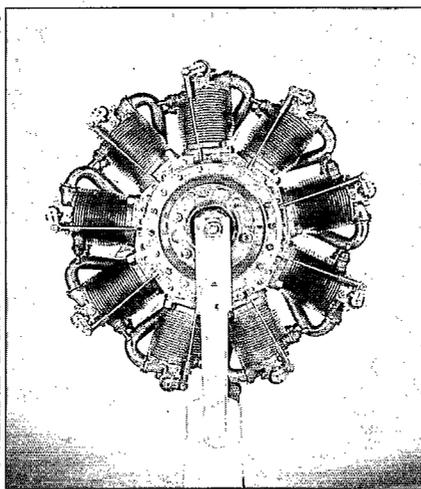
Las exigencias inherentes a la conservación de colecciones prestigiosas, a menudo frágiles, en que predominan la madera, el lienzo y el metal, han influido sobre las soluciones técnicas y arquitectónicas adoptadas. La escenografía escogida se materializó en la creación de espacios atractivos, donde la adquisición de conocimientos se combina con el placer del descubrimiento y garantiza la conservación de los materiales, gracias a volúmenes donde se puede controlar la humedad y la temperatura. La solución consistente en la utilización de toldos opacos y herméticos se extendió a la presentación general de las galerías.

En cada espacio de exposición se ha optado por una presentación de los aviones en varios niveles. Un conjunto de pasarelas y de plataformas por las que se asciende gradualmente hacia las partes altas de las naves permite a los visitantes acercarse a los aparatos y ofrecen a cada instante una visión de proximidad. El visitante puede detallar y eventualmente fotografiar las estructuras, la construcción y los componentes, o bien contemplar el

avión entero. Este tipo de presentación permite también compensar la falta de espacio. El hecho de que se pueda contemplar de cerca el material expuesto permite hacerse una verdadera idea de la escala de los aparatos. Esto es particularmente cierto en la galería del espacio, donde los visitantes pueden acercarse a satélites, cabinas, lanzacohetes, cohetes y otros aparatos cuyo volumen es difícil de imaginar por parte del público en general. De este modo, los visitantes pueden establecer sus propias escalas con respecto a su entorno personal y percibir una realidad difícil de imaginar en un ámbito donde suelen faltar los puntos de referencia.

Los aviones de los pioneros expuestos en la terminal tienen estructuras complejas y fueron construidos con materiales diversos, en cuyo ensamblaje los espacios vacíos tienen tanta o más importancia que los espacios plenos. Esto da una pléthora de elementos que se entremezclan y dificultan la percepción de varios aparatos en un mismo campo visual. La presentación de aviones sin ruptura visual da una impresión de anarquía e impide la observación de las colecciones. Atrae la mirada sin lograr fijarla un instante en un objeto o grupo de objetos precisos. Para evitar este inconveniente, se ha subdividido el espacio con tabiques inclinados, creando espacios no cerrados, sino autónomos. Esta solución estimula el descubrimiento rodeándolo de cierto misterio. Los planos inclinados o los sesgos que detienen la mirada contribuyen a provocar la curiosidad, mientras que la multiplicación de los volúmenes permite ensanchar aún más el espacio general de exposición cuyos límites deja de percibir el visitante. De todo ello resulta una impresión de abundancia y una dinámica de todos los espacios.

En cada espacio, la organización de los recorridos ha sido concebida para permitir un doble descubrimiento de las colec-



© Musée de l'air et de l'espace, Le Bourget

Este motor rotatorio «Gnome» de 1920 forma parte de la colección del Museo, que comprende unos mil motores.

ciones: uno de ellos pasa por la planta baja, mientras que el otro se sigue a media altura de la nave por medio de pasarelas horizontales u oblicuas que atraviesan el edificio de un extremo al otro. Diferentes espacios museográficos se articulan alrededor de sus pasarelas. No se trata de crear un laberinto, sino recorridos lúdicos en cuyas encrucijadas se producen los descubrimientos.

La utilización de los colores contribuye a definir los espacios arquitectónicos. Los visitantes se desplazan en un entorno cromático que participa en la definición de los volúmenes de exposición y la señalización mediante la asignación de distintos colores a las diversas zonas de exposición. En algunos casos, el color interviene de modo simbólico, como en el inmenso círculo tricolor que decora el piso de la galería dedicada a la historia de la Fuerza Aérea francesa. El grafismo se utiliza también para crear el contexto apropiado. Así, por ejemplo, el prototipo 001 del Concorde se presenta con el trazado del principio de la pista de sus primeras pruebas. Los colores armonizan con el ambiente general de cada galería: paredes más oscuras en la galería del es-

pacio para simbolizar la noche sideral; tonos amarillos y ocres asociados con el sol y el esparcimiento en la galería dedicada a la aviación de turismo. En la galería de los pioneros, el concepto cromatográfico se basa en los materiales con los que se construyeron los aparatos expuestos.

En los fuselajes y en las alas predominaban en aquella época los lienzos crudos, las maderas pintadas o barnizadas, de tono gris o beige oscuro. Los marrones, los verdes, los violetas y otros colores del reino mineral y vegetal, así como los azules, utilizados con fines de camuflaje, caracterizan a los aviones de combate del período 1914-1918. Para las salas de presentación de la terminal se escogieron colores fuertes muy saturados que propician los contrastes necesarios, pues los colores neutros habrían absorbido las imágenes y diluido la visión.

Los ambientes de color beige rosa en los pasillos donde se exponen los aviones de los pioneros corresponden a la búsqueda de un contraste armonioso entre continente y contenido. La amplitud de las zonas de presentación y el alargamiento de los espacios se acentúan con el grafismo mismo de las zonas coloreadas, donde el color sirve de vínculo entre un espacio y otro. El objetivo buscado con todo ello era conferir a los objetos expuestos una presencia mucho mayor. En este entorno cromático, pleno de contrastes y sorpresas, las rampas y las pasarelas describen itinerarios que giran en torno a los aparatos, pasan a través de una barquilla de dirigible, suben y bajan evitando una trayectoria lineal y simétrica que chocaría con la dinámica de una exposición.

Para dar realce a la presentación general de las galerías se optó por generalizar la utilización de toldos opacos y herméticos. Esto permitió filtrar la luz natural en los edificios, controlar los rayos lumino-

sos para evitar todo daño a los objetos de las colecciones y homogeneizar el conjunto del proyecto, limitando al máximo los gastos de funcionamiento. Al mismo tiempo, se integraron en las galerías fuentes luminosas que destacan y realzan los distintos aspectos de los aviones presentados al público.

En cambio, en las salas dedicadas a los siglos XVIII y XIX la luz dentro de las vitrinas es débil a fin de no alterar las frágiles colecciones presentadas. El itinerario de los visitantes se ha dejado deliberadamente en la penumbra para aprovechar al máximo esa iluminación tenue que da a las piezas expuestas mayor volumen y suntuosidad.

A diferencia de estas presentaciones, en el estacionamiento de los aviones se construyó una galería con elementos metálicos y textiles para proteger y presentar el avión supersónico Concorde. Este espacio pone de relieve el objeto expuesto mediante un claroscuro que destaca el dinamismo del aparato y la pureza de su línea. La visita del interior del avión tiene por finalidad mostrar los distintos aparatos de medición. Se han utilizado las fibras ópticas para conseguir un grado máximo de precisión.

Un museo para los jóvenes

Cerca de la mitad de todos los visitantes del Museo del Aire y del Espacio son grupos de jóvenes. Ellos representan el futuro del museo y son objeto de una atención especial. Acuden en el marco de actividades escolares o extraescolares, y los responsables de los grupos pueden elegir entre la visita libre, la visita guiada o una actividad específica como el planetario o los talleres de prácticas experimentales. Para las visitas libres, los organizadores pueden disponer de documentos publicados por el museo para facilitar la pre-

paración y el aprovechamiento de las visitas. Se pueden fotocopiar y distribuir itinerarios lúdicos para que los jóvenes descubran por sí mismos las colecciones del museo.

En los talleres, los niños construyen y luego hacen volar aerostatos, cometas, pequeños planeadores o microcohetes. En un taller de «mecánica del vuelo» los jóvenes descubren por qué y cómo vuela un avión. Para los mayores, el museo dispone de un túnel aerodinámico que permite visualizar algunos fenómenos y efectuar mediciones comparadas de presiones y depresiones.

Las capacidades de animación sobre el tema de la conquista del cielo y el espacio son tantas que el museo organiza «clases museológicas» de una semana para los grupos de escolares de provincias o de un día por semana durante un mes para los grupos locales. Se suelen organizar cursos de formación de uno o varios días para los profesores. Varias escuelas de ingeniería de la región parisina organizan visitas con los profesores o envían a sus alumnos al museo como cursillistas.

La fama del Museo del Aire y del Espacio se seguirá afirmando con los años. Las recientes solicitudes de préstamo de objetos de las colecciones para exposiciones en el extranjero y para la exposición itinerante *Le temps des ballons* [La época de los globos], actualmente en el Canadá, muestran que la calidad de las colecciones del museo es reconocida en todo el mundo.

En la actualidad se puede considerar que el conjunto de las colecciones, los talleres de restauración y las oficinas de la administración están reunidos en buenas condiciones en el sitio histórico del aeropuerto de Le Bourget. Aunque hay algunas carencias, los espacios disponibles permiten prever la ampliación de las superficies cubiertas de exposición y conser-

vación. Se podrán enriquecer las colecciones, en particular mediante la adquisición de aviones gigantes, con poco gasto gracias a la cercanía de las pistas de aterrizaje que permiten entregar un avión al museo al término de su último vuelo.

El Museo del Aire y del Espacio, que desde 1994 es un establecimiento público dependiente del Ministerio de Defensa que ha definido un programa plurianual de subvenciones, se encuentra en vísperas de una nueva fase de expansión. El mejor ejemplo de ello es la restauración del prototipo 001 del Concorde y su exposición en una nueva galería construida y abierta al público en 1996. El aprovechamiento de la terminal y sus cercanías, así como la construcción de un hangar destinado a albergar las reservas actualmente sin protección, ya está programado.

Sin embargo, estos proyectos son poca cosa si se tiene en cuenta la dimensión temporal. La vida futura del museo depende de sus colecciones y no de los sitios de exposición. La reflexión sobre el futuro debe abordarse en términos de siglos y milenios. Un proyecto germina actualmente en el Museo del Aire y del Espacio y la publicación de este artículo en una revista de difusión mundial ofrece sin duda una buena oportunidad para encontrar eventuales socios interesados en el proyecto que está preparando en la actualidad: conservar un avión durante mil años y más. Éste es el reto que lanza el Museo del Aire y del Espacio en vísperas del siglo XXI. ■

Nota

Colaboraron también en la preparación de este artículo Christian Tillati, jefe del Servicio de Conservación; Christian Marchant, arquitecto del Musée de l'air et de l'espace; y Patrick Pissier, jefe del Servicio de Acción Cultural. - Ed.

El Grupo de Museos de Aviación de la Asociación Internacional de Museos de Transporte y Comunicaciones emprende el vuelo

Christopher J. Terry

Desde sus modestos comienzos como subgrupo de la Asociación Internacional de Museos de Transporte y Comunicaciones [International Association of Transport and Communications Museums – IATM], el Grupo de Museos de Aviación [Aviation Museum Group – AMG] ha tomado un impulso vigoroso por sí mismo, como nos expone su presidente.

La aviación ha fascinado la imaginación popular durante décadas, pero sólo recientemente se han creado museos especializados que recogen, muestran e interpretan esta tecnología que hace época. Pero la aviación tiene tanta importancia en la vida moderna que en casi todos los países ya hay museos dedicados a la aviación, que se cuentan entre los más visitados del mundo.

Hace treinta años, el incipiente crecimiento de los museos de aviación dio lugar a una serie de reuniones anuales que desembocaron con el tiempo en la formación de lo que hoy en día se conoce con el nombre de Grupo de Museos de Aviación (AMG) de la Asociación Internacional de Museos de Transporte y Comunicaciones (IATM). A partir de unos comienzos modestos, estas reuniones se han convertido en conferencias anuales ansiosamente esperadas que se celebran en diferentes sitios. El AMG se encuentra ahora a un paso de convertirse en una organización verdaderamente internacional que refleje la ubicua difusión de la tecnología aeroespacial y el interés concomitante que su preservación despierta.

El AMG tiene su origen en el nombramiento de Kenneth M. Molson en 1960 para el puesto de director del Museo Nacional de Aviación del Canadá. Por su interés en la historia de la aviación y su anterior actividad profesional en la industria aeronáutica canadiense, y no en la museología, Molson decidió establecer contacto con Louis S. Casey, su homólogo del entonces Museo Nacional del Aire (ahora Museo Nacional del Aire y el Espacio) de la Smithsonian Institution en Washington, D.C. Después de varios años de visitas entre Ottawa y Washington, Casey consideró que sería benéfico que los directores y conservadores de museos de aviación se reunieran para debatir sobre temas de interés común. Ambos

abrigaban además la esperanza de que la creación de un foro de debates influiría positivamente en el proceso de adquisición de piezas de museo.

En abril de 1966, doce directores y conservadores de museos se encontraron en Washington y decidieron crear una asociación. El Grupo de Museos de Aviación surgió en esa reunión inaugural. Aunque el hecho de que en las reuniones iniciales del grupo participaran únicamente norteamericanos influyó en su índole y orientación desde el comienzo, pronto se le añadió un aspecto internacional a medida que funcionarios de museos de diversos países comenzaron a participar en las reuniones.

La dirección del Grupo ha estado a cargo, sucesivamente, de Louis Casey, entonces conservador del Museo Nacional del Aire y del Espacio, el extinto Royal Frey, quien desempeñó la misma función en el Museo de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos, y más recientemente Harvey Lippincott, uno de los fundadores del Museo del Aire de Nueva Inglaterra, y, hasta su reciente fallecimiento, director del departamento de exposiciones. Yo relevé a Harvey Lippincott en mayo de 1995. Se elige al presidente entre los miembros del consejo ejecutivo que está formado por tres miembros de los Estados Unidos, uno del Canadá, uno de Europa y, desde hace algún tiempo, uno de América del Sur.

Además de las conferencias anuales celebradas en los museos norteamericanos de aviación, el AMG instituyó pronto una serie de «viajes de estudio» para brindar a sus numerosos miembros norteamericanos la oportunidad de visitar a colegas de otros países y ver sus colecciones, a menudo legendarias. Se han efectuado tres visitas a museos europeos, la más reciente en 1991, y en 1994 el AMG celebró su primera reunión en América del

Sur, a invitación del Museo Nacional Aeronáutico de Chile para visitar Santiago. La reunión fue un importante paso adelante, pues permitió a muchos directores de museos de aviación de la mayoría de los países de América del Sur conocer a sus colegas de América del Norte y Europa. La reunión de 1995, celebrada en el National Museum of Naval Aviation en Pensacola (Florida), y la de octubre de 1996, en el Museum of Flight en Seattle (Washington), han proseguido la tendencia hacia la internacionalización del grupo, al haber participantes procedentes de muchas partes del mundo.

Desde una perspectiva organizacional más amplia, el AMG ha seguido funcionando como una entidad autónoma dentro de la Asociación Internacional de Museos de Transporte y Comunicaciones (IATM), que a su vez es miembro del ICOM. Este vínculo ha resultado ser un medio útil para poner a los especialistas en museos de aviación en relación con la comunidad museística general. Los miembros del AMG pueden participar, y de hecho lo hacen, en las reuniones anuales de la IATM y en las reuniones propias del AMG.

El futuro se presenta bien para el AMG. El mundo de los museos de aviación ha madurado significativamente desde que Molson y Casey se encontraron por primera vez en 1961. Las instituciones bien establecidas reflejan las mejores prácticas museísticas y las muchas instituciones nuevas y en evolución solicitan sus opiniones y asesoramiento. Compartir la experiencia y las prácticas se ha convertido hoy día en algo normal: no es raro que los miembros del AMG sean consultados por colegas situados en las antípodas acerca de la forma en que se han resuelto determinados problemas de funcionamiento, recolección o temas éticos. El AMG ha demostrado ser un canal

excepcional para efectuar esas consultas bilaterales y multilaterales. Sus conferencias anuales han proporcionado un foro idóneo para el debate de ideas y el establecimiento de vínculos. Este último aspecto es quizás el más importante de sus logros, junto con la oportunidad de ver, en el terreno, cómo otros museos abordan los problemas o, más frecuentemente, qué formas imaginativas se utilizan para contar la historia de la aviación.

Yo he participado, por ejemplo, en seis conferencias y en la reunión de Santiago, así como en un viaje de estudios por Europa. Además de la oportunidad que tuve de contemplar directa y pormenorizadamente algunas de las grandes colecciones, he vuelto de cada reunión con ideas que he aplicado en la institución que dirijo. Mi vida profesional también se ha enriquecido gracias a los colegas con quienes he establecido relaciones.

El AMG continuará evolucionando en tres amplios frentes: en primer lugar, seguirá siendo el lugar habitual de debates sobre las colecciones, la identificación de los artefactos disponibles y las posibilidades de adquisición y de intercambio de información sobre la restauración de los artefactos; en segundo término, seguirá ampliando su papel de foro de análisis de las mejores prácticas museológicas que se aplican en los museos de aviación, incluyendo, como en la conferencia de 1996, una amplia cobertura de las nuevas tecnologías electrónicas de que disponemos; en tercer lugar, seguirá dando a los profesionales de este campo la posibilidad de establecer o mantener relaciones. Kenneth Molson, uno de los fundadores del grupo, considera que éste es el papel más significativo del AMG.

Tras haber establecido relaciones con colegas de América del Sur, el AMG ha proseguido sus intentos de establecer contacto con museos y organizaciones

museísticas de otros países. Sus próximos esfuerzos se centrarán en Australasia, un verdadero vivero de interés en la historia de la aviación y en su influencia en el desarrollo nacional. De la misma forma en que el AMG amplió sus relaciones en América del Sur en 1994, espera aprovechar las próximas reuniones del ICOM y de la IATM en Australia en 1998 para celebrar su primera reunión en las antípodas junto con los colegas australianos y neozelandeses.

Además, el AMG desplegará esfuerzos concertados para poner al corriente de sus actividades a los varios centenares de museos de aviación que hay en el mundo y para ampliar el número de sus miembros. Las posibilidades de sinergia y de cooperación son ilimitadas y no conocen fron-

teras internacionales. La fascinación de la humanidad por la experiencia del vuelo, su ciencia y su tecnología, así como por la gente que lo ha hecho posible, es universal. El AMG seguirá desempeñando un papel importante ayudando a sus miembros a responder a esta fascinación de manera creativa y profesional. ■

Nota

Para mayor información acerca del AMG puede dirigirse a: Christopher J. Terry, Director General, National Aviation Museum, P.O. Box 9724, Station «T», Ottawa, Ontario, K1G 5A3, Canadá; o a Dennis Parks, Curator of Collections, Museum of Flight, 9404 East Marginal Way South, Seattle, Washington 98108-4097, Estados Unidos.

Un tesoro escondido: las bibliotecas y los centros de documentación de los museos

Odile Tarrête

En una época en que la información destinada tanto a especialistas como a legos está disponible gracias a un número de fuentes en constante expansión, ¿cuál es el papel de las bibliotecas y centros de documentación de los museos? Y ¿cómo, frente a restricciones de orden presupuestario cada vez más fuertes, pueden desempeñar la «misión de mediación cultural» que, según Odile Tarrête, es justamente la suya? La autora es directora de Conservación de Bibliotecas y responsable del centro de documentación de la Direction des Musées de France desde 1992.

Paul Rivet escribía en el primer número de esta revista en 1948:

Por importante que sea el papel que desempeña el museo en la educación popular, éste tiene otras muchas funciones que cumplir. Cada museo debe ser un centro no sólo de iniciación popular, sino de documentación científica. Dependiente del museo tiene que haber una bien dotada biblioteca especializada, gratuita, accesible a todo el mundo, confortable, abierta en las horas de descanso o de ocio. Ella es su complemento indispensable. Y digo bien, abierta a todo el mundo y no sólo a los eruditos y a los investigadores. El bibliotecario debe desempeñar el mismo papel de orientador, guía y consejero que el propio conservador. Las dos funciones se complementan mutuamente.

Medio siglo más tarde, todavía estamos muy lejos del principio que proponía Paul Rivet. Es cierto que la mayoría de los museos posee una biblioteca,¹ pero si bien algunas instituciones, generalmente los museos nacionales y los más antiguos, conservan ricas colecciones de obras especializadas que se han ido formando cuidadosamente con el paso de los años y son dirigidas por profesionales, otras no suelen tener más que algunas obras dispares apiladas en un despacho y la situación descrita por Cécil Guitart en su *Rapport sur les bibliothèques des musées territoriaux de France* [Informe sobre las bibliotecas de los museos territoriales de Francia] desgraciadamente parece ser general: presupuestos insuficientes; locales demasiado pequeños y mal adaptados que no permiten ni el almacenamiento ni la presentación de los documentos, así como tampoco la acogida del público en buenas condiciones; documentos en cantidad insuficiente y colecciones enriquecidas de un modo aleatorio; un horario

de apertura de los servicios disuasivo para el público; una tasa de asistencia muy baja; una insuficiencia crónica de personal calificado.

Una encuesta realizada en los países escandinavos, España, Alemania, Gran Bretaña, los países de Europa del Este, el Japón, el Canadá y los Estados Unidos confirmó que esta lamentable situación existe en todas partes. En el Canadá y en Bélgica, importantes bibliotecas de museos se han visto obligadas a cerrar sus puertas al público como consecuencia de las restricciones presupuestarias. ¿Cómo revertir la tendencia general y hacer que existan las bibliotecas de los museos y puedan cumplir la misión de mediación cultural que deberían tener ante las expectativas de los visitantes y las necesidades de información de las nuevas categorías de usuarios?

Hay que ser plenamente consciente de que una biblioteca de museo sólo puede desempeñar plenamente su papel si éste es reconocido y sostenido por la administración del museo. Una práctica extendida que consiste en separar la documentación de consulta de los conservadores de la que está a disposición del público no contribuye a mejorar la situación, pues contar con un solo local garantizaría además una mejor gestión de los recursos humanos y financieros. Si el museo tiene un reglamento interior, en él deben figurar claramente definidos el lugar de la biblioteca y sus misiones; si no es así, el responsable de la biblioteca deberá redactar un texto en el que se indiquen con precisión y someterlo a la aprobación del responsable administrativo y científico a fin de establecer una situación sin ambigüedad dentro de la institución.

La mayoría de las bibliotecas de museos han nacido al mismo tiempo que los museos de los que dependen y sus colecciones se han constituido esencialmente

gracias a donaciones e intercambios con las publicaciones del museo. Al no tener presupuesto propio, muchas bibliotecas enriquecen sus fondos de manera aleatoria. Habría que establecer una política de adquisición bien definida de común acuerdo entre el bibliotecario, el personal de conservación y los demás profesionales del museo: restauradores, mediadores culturales, museógrafos.

Lo que suele ocurrir con demasiada frecuencia es que los fondos documentales que se conservan en el museo se mantienen en secreto. Hay que abrir más las bibliotecas de los museos al público; todos, ya sean niños, jóvenes o adultos, tienen que poder profundizar a su conveniencia el conocimiento de las obras que han despertado su interés en el museo. A su vez, los descubrimientos que se hagan en la biblioteca atraerán nuevamente a los lectores al museo, formándose una especie de círculo virtuoso entre uno y otra; y así el museo cumple plenamente su misión educativa. En la actualidad, las bibliotecas de los museos son generalmente desconocidas por el gran público. En 1994, una encuesta realizada con más de cuatro mil museos alemanes reveló que, aunque prácticamente todos los museos disponían de una biblioteca más o menos importante, el 90% de las personas interrogadas ignoraba su existencia. Para evitar la invasión abusiva de los locales por parte de una población estudiantil carente de sitios para estudiar (temor que comparten muchos conservadores en países con una infraestructura insuficiente de bibliotecas), habrá que recordar la acertada disposición adoptada en el Museo Nacional Reina Sofía de Madrid, a cuya biblioteca tiene acceso todo el mundo, pero con la obligación de dejar los libros, apuntes y maletas en el vestuario, a no ser que se justifique estar

realizando una investigación precisa sobre los fondos de la biblioteca.

Es igualmente necesario dar a conocer al público los fondos y los servicios de la biblioteca mediante la elaboración y la amplia difusión de toda una serie de productos documentales: folletos, listas de las adquisiciones, bibliografías temáticas que informen de la totalidad y de la infinita variedad de los documentos que se conservan en las bibliotecas de los museos, catálogos impresos de fondos particulares, artículos publicados en revistas especializadas.

Siempre que sea posible, las bibliotecas de los museos deberían formar parte de una red, tomando como ejemplo a los países escandinavos y, más concretamente, a Noruega, donde éstas colaboran en la realización del catálogo colectivo nacional de gran difusión en todo el país y, por consiguiente, participan activamente en el sistema de préstamo entre bibliotecas, dando así una amplia difusión a sus fondos. La necesidad de compartir tareas y competencias es evidente. En todo lo referente a adquisiciones, catalogación, aprovechamiento y puesta a disposición del público, la política de una biblioteca de museo sólo puede ser duradera si se inscribe en un trabajo en red y en la política de la colectividad de la que depende. Esta participación en una red municipal, universitaria o regional puede dar una respuesta económica racional, conforme a las reglas de la profesión, así como a las necesidades, sobre todo relacionadas con la informatización de las bibliotecas de museos.

No obstante, hay que reconocer que la desventaja más grave y extendida reside en la insuficiente profesionalización del personal responsable de estos fondos. La gestión de las bibliotecas de los museos se suele encomendar como actividad paralela a un conservador del museo o a una se-



© M. F. Delval

El centro de documentación de la Direction des Musées de France.

cretaria, quienes ignoran hasta las técnicas documentales básicas y desconocen la necesidad de adaptarse a las normas internacionales. Hay muchas posibilidades de formación en documentación de excelente calidad, universitarias o privadas, y convendría contratar al personal al que se encomienda el tratamiento de la documentación en los museos entre personas que han recibido dicha formación. En Japón, la Japan Art Documentation Society (JADS) presiona a las administraciones de los museos para que empleen a bibliotecarios y documentalistas profesionales. Sería conveniente que las asociaciones profesionales de bibliotecarios y documentalistas de otros países hiciesen lo mismo.

En todo caso, los responsables de bibliotecas de museos deberían pertenecer a los grupos especializados de estas asociaciones profesionales tal como existen en muchos países, especialmente en Alemania, Canadá, Eslovenia, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Japón, Noruega, Sudáfrica y Suecia. Estas secciones especializadas organizan jornadas de estudio y grupos de reflexión sobre temas comunes a las bibliotecas de museos, tales como el tratamiento de archivos, el tratamiento

de las fotografías, las nuevas tecnologías o el derecho de autor. También ejecutan proyectos cooperativos, tales como catálogos colectivos de publicaciones periódicas de arte, catálogos de exposiciones, inventarios de los archivos de artistas, programas de reproducción de documentos raros, etc. Los bibliotecarios de museos deben participar en estos grupos de trabajo o crearlos si no existen en sus países, a fin de salir de un aislamiento que los condena a una irremediable mediocridad. Por último, toda persona interesada en los diferentes aspectos de la documentación de los museos debería pertenecer al Comité Internacional para la Documentación (CIDOC) del Consejo Internacional de Museos (ICOM).

Crear servicios comunes

Algunos países se han dotado de órganos de documentación comunes para toda la comunidad museística. Aunque los más importantes tengan un carácter regional, nacional o internacional, estos centros de recursos que a veces pueden depender de una universidad o de una administración central, reúnen y ponen a disposición de sus usuarios importantes colecciones mu-

seológicas que ninguna biblioteca de museo particular podría poseer. Algunos ejemplos son la biblioteca del Institut für Museumkunde des Staatliche Museen zu Preußischer Kulturbesitz en Berlín, la biblioteca de la Museumsverband en Pram (Austria), la biblioteca del Republikanski Naouchno Metodicheski Centro Mouzeeznanie en Sofía (Bulgaria); la Museologisk Bibliothek de Lyngby que depende del Danish Museum Training Institute; el Museum Reference Center de la Smithsonian Institution en Washington D.C., creado en 1974, a cuyo Museum Studies Database se puede acceder a través de Internet desde 1995; la biblioteca de la Reinwardt Academie en Leiden (Países Bajos); el Ústřední Muzeologický Kabinet (ÚMK) en Praga; en Suecia, el Servicio de Exposiciones Itinerantes tiene una biblioteca museológica accesible a todo el mundo.

Canadá cuenta con el Centre de Documentation Muséologique de la Bibliothèque de l'Institut Canadien de Conservation, que depende del Ministère du Patrimoine Canadien en Ottawa. Esta biblioteca, creada en 1972 al mismo tiempo que el Instituto, administra dos colecciones de importancia nacional en materia de conservación y museología y es miembro fundador de dos bases de datos bibliográficos que el Réseau Canadien d'Information sur le Patrimoine (RCIP) pone a disposición del público a través de Internet: BCIN, base de datos sobre la conservación, y BMUSE: base de datos museológicos.

Croacia dispone del Muzejski Dokumentacioni Centar (MDC) en Zagreb, creado en 1955 por Antun Bauer, renombrado museólogo y coleccionista. El MDC publica desde 1970 una revista museológica de difusión internacional, *Informatika Museologica*, y desde 1990 el *Boletín sobre la información y la automati-*

zación de los museos. Periódicamente organiza seminarios, conferencias y otras actividades.

Gran Bretaña es muy afortunada, pues además de una excelente colección museológica constituida desde hace mucho tiempo para el uso de estudiantes y profesores del Department of Museum Studies de la University of Leicester y otra en la City University de Londres, la Museum Documentation Association de Cambridge posee una buena biblioteca reservada a sus socios y muchos Area Museum Councils han desarrollado su propia colección museológica destinada al uso de los profesionales de su región. Entre ellos: el Northwest Museums Service de Lancashire en Blackburn; el Yorkshire and Humberside Museums Council en Leeds; el North of England Museums Service de Newcastle upon Tyne; el Scottish Museum Council, cuyo servicio de información, creado en 1982, tiene un radio de acción que sobrepasa ampliamente los límites de su región, gracias sobre todo a sus publicaciones *Scottish Museum News* y *Museum Abstracts*, bibliografía museológica crítica que se publica desde 1985.²

Noruega prevé crear una biblioteca museológica y un centro de información sobre los museos de Noruega y de otros países pertenecientes al Norwegian Museum Development (NMD), órgano de la Museum Association, destinados al personal de los museos, al gobierno y a los medios de comunicación.

Francia está bien dotada. Desde 1947 alberga el Centro de Información Museológica del ICOM y la Oficina de Cooperación e Información Museográfica (OCIM), que depende de la Universidad de Borgoña en Dijon; mantiene un centro de documentación muy rico sobre la museografía de las ciencias y las técnicas en Francia y en el extranjero, abierto a to-

dos los centros previa cita; también practica con gran generosidad el préstamo de obras y publicaciones por correo en toda Francia, así como el envío de fotocopias. Por último, la Direction des Musées de France creó en 1992 un centro de documentación del que más adelante se ofrece una descripción detallada.

El centro de documentación de la Direction des Musées de France

En 1992, la Direction des Musées de France del Ministerio de Cultura inauguraba un centro de documentación en sus nuevos locales. Al tratarse de documentación destinada a la administración central, responde en primer término a las necesidades documentales del personal de esta administración, pero también tenía por misión, como servicio de la administración central del Ministerio de Cultura, dar a conocer la actividad de la Direction des Musées de France poniendo al alcance de todo el mundo la información y la documentación que recopila sobre las colecciones de los museos de Francia, su naturaleza, la historia de su constitución y su aprovechamiento. El espacio destinado al público, abierto todos los días de 13.30 a 17.30, con posibilidad de horario matinal para los lectores de provincias o de otros países previa cita, dispone de 50 asientos y pone a disposición del público cuatro microcomputadoras, lectores de CD-ROM, videodiscos, películas, microfichas, conexión con Internet, conexiones con diferentes bases de datos especializadas en museología, conservación, mercado del arte, derecho, administración y colecciones de museos.

El fondo, constituido por expedientes documentales, informes anuales, balances, catálogos, guías, inventarios, proyectos museográficos y publicaciones

periódicas de los museos de Francia, obras especializadas en museología, museografía, administración y gestión de museos, películas, videodiscos y CD-ROM sobre los mismos temas, está totalmente disponible según dos tipos de clasificación: geográfica o temática.

Este fondo, que consta ya de 15.000 obras impresas, 251 títulos de publicaciones periódicas en circulación y 1.800 archivos documentales, acaba de enriquecerse considerablemente. En efecto, el Consejo Ejecutivo del ICOM decidió en 1995 dejar en depósito su fondo documental en el centro de documentación de la Direction des Musées de France. Esta documentación multilingüe, creada en 1947 y consagrada a la museología internacional (368 títulos de publicaciones periódicas, 3.500 libros, 10.000 catálogos de museos), junto con las colecciones propias del centro, lo convierten en el máximo exponente de la documentación a escala mundial. El fondo del ICOM depositado en la Direction des Musées de France mantiene su identidad como tal y continúa enriqueciéndose con las publicaciones recibidas por esta organización a su nombre. En la sede del ICOM, el Centro de Información Museológica se dedica ahora a reagrupar y procesar el conjunto de la documentación relativa a esta organización y a sus diferentes comités nacionales e internacionales.

MUSÉES, la base de datos bibliográficos del centro de documentación de la Direction des Musées de France, que consta de casi 60.000 reseñas (12.000 DMF y 45.000 ICOM), será accesible próximamente a través de Minitel o Internet, lo que dará una difusión internacional a estos fondos tan valiosos para los profesionales y los amigos de los museos de todos los países. Las reseñas de MUSÉES se están incorporando también

a BMUSE, la base de datos bibliográficos especializada en museología que inició el Institut Canadien de Conservation y es administrado por el Réseau Canadien d'Information sur le Patrimoine.

El centro de documentación publica trimestralmente *Bibliographie muséologique*, que contiene todas las reseñas de MUSÉES agrupadas en torno a 20 títulos de capítulo, y *Liste de périodiques*, de periodicidad anual. De estas publicaciones se difunden actualmente 350 ejemplares destinados a todos aquellos que han hecho la petición por escrito.

A semejanza de otros países como Croacia o Gran Bretaña con DOMUS (Digest of Museum Statistics), el centro de documentación de la Direction des Musées de France ha emprendido la tarea de constituir una base de referencia sobre los museos franceses: MUSÉOFILÉ, a la que se podrá acceder a través de Minitel o Internet. En 1995 se envió un cuestionario de 22 páginas a los museos cuyas colecciones pertenecen al Estado, así como a los museos clasificados y controlados. Las respuestas están llegando y se está constituyendo la base de datos. Por ser un centro de recursos para los profesionales de los museos en el ámbito de las bibliotecas y centros de documentación de museos, se puede obtener asesoría para la organización material (equipamiento, mobiliario, señalización, acondicionamiento de los locales), la clasificación de la documentación por secciones, el mantenimiento de las colecciones, la informatización (elección de un soporte lógico y consejos técnicos sobre la constitución de bases de datos). Es también un centro de demostración y de formación que atiende las necesidades de acceso y consulta de todo tipo de productos multimedia relativos a los museos y a sus colecciones, y constituye no sólo una vitrina selectiva de éxitos, sino un lugar de

comparación y confrontación de productos de todas clases, independientemente de su calidad.

Un capital colectivo

Ha llegado el momento de tomar conciencia de que los fondos documentales conservados en los museos constituyen una riqueza colectiva abundante, variada, a menudo única y totalmente subexplotada. Convendría que cada país realizara el inventario exacto de estos fondos para, por un lado, aprovechar su complementariedad, desarrollar sus puntos fuertes y paliar sus lagunas a nivel nacional y, por otro, hacer el inventario de las necesidades de conservación más urgentes y remediarlas. Además, la documentación museística engloba una realidad mucho más amplia que la mera colección de la biblioteca: a ésta hay que añadir los archivos del museo, los expedientes de obras, las fotografías, los manuscritos, las obras no publicadas y los documentos de carácter efímero que llegan diariamente al museo y escapan al circuito comercial, un conjunto que constituye la materia prima que hay que explotar y valorizar.

En la medida en que el museo esté conectado con redes de computadoras, se abrirá el acceso a múltiples fuentes de información y «colecciones virtuales» a las que no sólo se puede acceder para efectuar consultas, sino también enriquecerlas de diversas maneras. Por ejemplo, ¿qué uso puede hacer un museo de Internet? Actualmente, los museos consideran a Internet más como un soporte de publicidad y de difusión de su programación que como un instrumento genuino de educación. Sin embargo, si bien el Web puede revelarse como una vitrina comercial eficaz, también abre nuevas perspectivas museográficas y puede desempeñar

un papel importante en la democratización del saber. Desde el verano de 1996, toda la colección del Fine Art Museum de San Francisco está disponible en línea a través de Internet: fotos (con posibilidad de ampliación) y reseñas de todas las obras, incluso de las que están en reserva o embaladas, lo que dará la mayor difusión posible a todo su fondo, la posibilidad de que los editores elijan documentos poco conocidos y que el gran público acceda a algunas obras nunca expuestas por su gran fragilidad. Es la biblioteca la que debería encargarse de este trabajo de difusión y además lo necesita para asegurar plenamente su transformación en un verdadero centro de recursos documentales, capaz de reunir toda la información disponible en el museo y redistribuirla en función de la demanda y bajo distintas formas en la misma biblioteca y entre el público.³ ■

Notas

1. La diversidad de nombres que reciben los lugares adjuntos a los museos donde se reúne documentación refleja bien la confusión que existe en torno a sus misiones. No obstante, podría parecer que la mayoría de los museos más antiguos están dotados de bibliotecas y los más recientes de centros de documentación. Pero algunos distinguen entre ambos y poseen los dos. Por último, hay que añadir que algunas bibliotecas realizan importantes actividades de documentación y algunos centros de documentación administran igualmente una gran biblioteca. Para simplificar nuestro planteamiento, emplearemos el término «biblioteca» con el sentido general de «lugar donde se reúne documentación».
2. Véase «El Consejo Escocés de Museos: un modelo de apoyo a la actividad museística», *Museum Internacional*, n° 191 (vol. 48, n° 3, 1996, págs. 43-46) - Ed.
3. Las limitaciones de espacio impiden la publicación de la bibliografía detallada de la autora. Los lectores interesados pueden solicitarla a *Museum Internacional*. - Ed.

Una exposición sobre la trata de esclavos

David C. Devenish

El Wisbech and Fenland Museum es uno de los pocos museos del Reino Unido que tiene una colección permanente dedicada a la esclavitud y a la trata de esclavos. Para conmemorar el 150° aniversario de la muerte de uno de los principales abolicionistas del país, el conservador David C. Devenish organizó una exposición especial sobre Thomas Clarkson. Devenish describe cómo, con medios modestos, pero con ingenio y abnegación, se presentó al público esta compleja cuestión. El autor fue director del Museo de Barbados.

«Thomas Clarkson: un amigo de los esclavos» es la leyenda que figura en la placa conmemorativa inaugurada el 26 de septiembre de 1996 en la Abadía de Westminster. Es también el título de una exposición que se organizó desde el 29 de junio hasta el 25 de octubre de 1996 en el Wisbech and Fenland Museum. Ambas actividades conmemoran el 150° aniversario de la muerte de Thomas Clarkson, nacido en Wisbech, de quien se puede decir que fue el más importante de todos los abolicionistas británicos.

La esclavitud y la trata de esclavos pueden ser temas muy controvertidos (en una conferencia que dicté ante el Comité Internacional de Museos de Etnografía (ICME), en la reunión del ICOM celebrada en Stavanger en 1995, un delegado abandonó la sala furioso cuando dije que a menudo se compraban los esclavos a mercaderes africanos y no siempre se los secuestraba, como se suele suponer). En el Wisbech and Fenland Museum hemos tratado de presentar la cuestión mediante una pequeña exposición permanente que se inauguró en 1993. Esta exposición titulada *Thomas Clarkson, la esclavitud y la trata de esclavos*, concede gran importancia a las explicaciones escritas (quizá excesivamente) y está constituida de numerosas ilustraciones fotográficas modernas y de pequeñas piezas que se presentan juntas. La vida de Thomas Clarkson se descubre a través de ilustraciones, de un retrato al óleo de su nieto de niño, de objetos de interés (en su mayoría locales) de abolicionistas, bustos de Thomas Clarkson, una bibliografía ilustrada y una biografía ilustrada de su hermano menor John.

La exposición sobre la trata misma comprende una carta enviada en 1783 a los mercaderes de Liverpool por Egboyoung Offeong, un tratante de esclavos

Ibo de Old Calabar, ilustraciones de la esclavitud en el Nuevo Mundo y una pequeña vitrina de «Reliquias del Imperio».

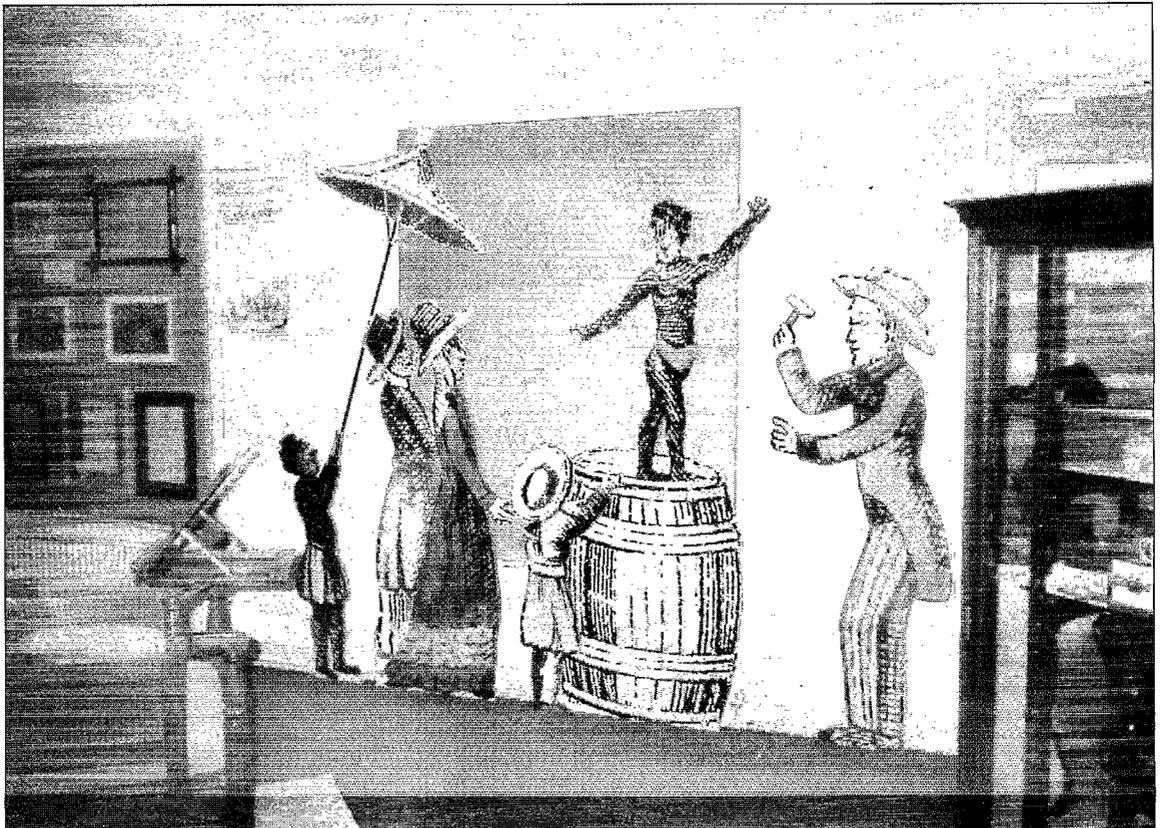
La pieza principal es el arcón de Clarkson que contiene objetos recolectados para la reunión con el Privy Council en 1788. Se trata de objetos de artesanía textil, de metal y de cuero, así como semillas y especias, que se esgrimían como argumentos en favor de un comercio «legítimo» con el África Occidental. Hay también una «referencia» de marfil a un «honrado» tratante de esclavos africano y un látigo con nueve puntas con el que un capitán mató a uno de sus tripulantes.

En la primavera de 1995 se creó el comité encargado del 150° Aniversario de Thomas Clarkson. El comité organizó la campaña a favor de la placa en la Abadía de Westminster, instó a otras organizaciones a conmemorar al hijo más destacado de Wisbech y, en particular, a nuestro museo para que preparara una importante exposición.

Empecé a planear la exposición, a elaborar un guión y a buscar las piezas apropiadas. Los descendientes colaterales de Thomas Clarkson y algunas organizaciones no museísticas aceptaron prestar objetos. Sin embargo, con la notable excepción de Norwich and Bexhill, la mayoría de los otros museos se mostraron muy poco dispuestos a colaborar.

Para acoger la exposición se escogió la Hudson Gallery, un salón rectangular de 5,5 por 13,5 m, y en septiembre de 1995 el plan básico se sometió al comité del Museo Wisbech. Se elaboró una lista detallada de los gastos, se preparó un presupuesto y se estableció contacto con posibles patrocinadores. Más del 90% del gasto total de 1.820 dólares, sin contar la devolución de los objetos, fue donado por patrocinadores externos.

Foto: cortesía del autor



Diorama de tamaño natural de una subasta de esclavos.

Un enfoque simple y lógico

El diseño se basa en una progresión lógica en el sentido de las agujas del reloj en cada sala, con una circulación en sentido contrario en torno a unidades insulares. Los objetos que la luz ultravioleta podría dañar están protegidos con filtros especiales y colocados, en lo posible, en sitios tenuemente iluminados. Los objetos expuestos sin protección y que por su peso pueden ser sustraídos se fijaron en las paredes y se expusieron a bastante altura. Los objetos pequeños se colocaron en vitrinas y los objetos de valor (como los contenidos en la Vitrina 4, la silla de Clarkson y dos retratos al óleo de Clarkson) se pusieron directamente debajo de la cámara de vigilancia conectada a una pantalla y una grabadora de vídeo.

En cierta medida, la exposición puede verse como una muestra de arte. Los objetos originales y las ilustraciones secundarias no están mezclados en la misma unidad, y las piezas originales están expuestas como pinturas u obras de arte, y no sólo como fuentes de información. Se

redujeron al mínimo las ilustraciones pequeñas; en cambio, las «escenas» de tamaño natural se elaboraron con ampliaciones de fotocopias pintadas por un artista benévolo. Se prestó especial atención a las etiquetas, que se imprimieron en negrilla sobre tarjetas de distintos colores. Los títulos y leyendas secundarios se codificaron con colores por categoría: objetos personales de Clarkson, objetos originales relacionados con la esclavitud, objetos comparables a los originales o réplicas, e ilustraciones modernas.

El texto de las leyendas se redujo al mínimo, pues los antecedentes históricos se proporcionan en la exposición permanente que ocupa el vestíbulo. Se optó por un guión simple al que se podría reprochar que, aparte de una pequeña sección sobre Olaudah Equiano (quien vivió algún tiempo en el lugar), los únicos abolicionistas que menciona son los hermanos Clarkson. Sin embargo, esto fue deliberado, pues yo no quería entrar en la controversia que agitó al movimiento abolicionista entre 1834 y 1844 y que podría haber deformado la historia transmitida desde entonces.

En la entrada, los visitantes son acogidos con ilustraciones y palmeras para dar una atmósfera tropical. A medida que se desplazan en el sentido de las agujas del reloj, pasan frente a los siguientes objetos expuestos:

El comercio triangular — un mapa del Atlántico, realizado con cuerdas, que ilustra la trata de esclavos; armas, un trono con figura de elefante y agradecimientos a los patrocinadores, los prestadores y los colaboradores benévolo.

Reducidos a esclavitud — un diorama recortado de tamaño natural en colores o «escena», confeccionado con fotocopias de imágenes ampliadas y montadas en madera contrachapada de cinco capas de 1,27 cm, recortada y pintada.

Castillo de los esclavos — copia ampliada en colores y recortada, realizada a partir de un grabado del siglo XVIII del Castillo de Christiansborg (Accra).

La trata, moneda y comercio africanos (Vitrina 1) — objetos pequeños que ilustran la economía del África Occidental y la trata de esclavos, tales como brazaletes metálicos utilizados como moneda, grilletes y una maqueta de una piragua.

África Occidental — grabados y mapas prestados por Kauai Fine Arts de Hawái.

Barco negrero — planos de alzado y de superficie ampliados (cada uno de 1,1 × 2 m) de *The Brookes* por Thomas Clarkson, junto con armas y un látigo con nueve puntas.

Thomas Clarkson en su estudio — figura recortada de tamaño natural de Thomas Clarkson, hecha a partir de un grabado de 1828 de C. Turner, coloreada según la fotografía de la pintura original hecha por A. E. Chalon y montada también en madera contrachapada de cinco capas de 1,27 cm.

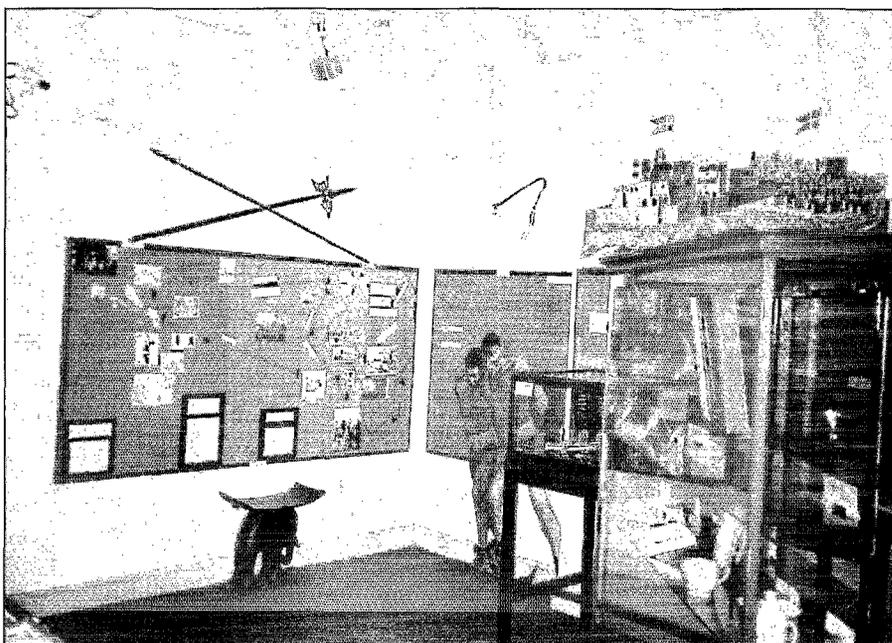


Foto: cortesía del autor

Mapa del Atlántico realizado con cuerda que ilustra el comercio triangular.

Bandera de un barco negrero — réplica de una bandera capturada por la Royal Navy durante la abolición de la trata de esclavos (1862-1866) que se encuentra en el National Maritime Museum; al lado se halla una figura recortada de tamaño natural de una esclava a la que le están marcando en la espalda con hierro candente las iniciales de su nuevo dueño.

América Latina — destino principal de los esclavos: tres grabados que ilustran la utilización de los esclavos como marinos, mineros y obreros.

América del Norte — documentos, grabados y dos vitrinas de objetos prestados por el John Judkyn Memorial de Bath.

Las Antillas — *subasta de esclavos* — figuras recortadas de tamaño natural hechas a partir de una viñeta abolicionista que muestra la venta en subasta a una familia blanca de un niño negro encaramado en un barril de ron o de azúcar.

Hacienda Tharpe — facsímil del plano de una finca con especificaciones para un hospital de esclavos en Jamaica, hecho para una familia del condado de Cambridge.

Vida cotidiana del pueblo (Vitrina 2) — cerámica popular realizada por alfareros de Barbados y alfareras de Santa Lucía, así como otros ejemplos de ar-

tesanías, entre ellos la piel de una oveja de panza negra (todos los objetos provienen de mi colección privada).

Azúcar (Vitrina 3) — objetos que ilustran el cultivo de la caña de azúcar y la fabricación del azúcar de caña, principal producto de la esclavitud en las Antillas.

Olaudah Equiano — cartel del retrato de Equiano.

John Clarkson — muestra ideográfica que ilustra el viaje de John Clarkson, almirante de la Black Fleet y primer gobernador de Sierra Leona (en 1792, unos 1.600 negros que habían apoyado a la Gran Bretaña durante la revolución estadounidense viajaron de Nueva Escocia a Sierra Leona y fundaron la ciudad de Freetown).

Objetos varios (Vitrina 4) — objetos primordiales relacionados con el tema general de la exposición presentados en anaqueles de vidrio.

John Clarkson — retratos miniaturas y su brújula francesa de plata.

Abolición — cerámica conmemorativa que comprende la viñeta utilizada para el diorama sobre la subasta de esclavos.

Esclavitud — estatuilla, muñeca, monedas, billetes de banco, certificados de manumisión y el libro de la poetisa esclava Phillis Wheatley (1773).

Silla de Thomas Clarkson — colocada sobre una tarima, esta silla de madera y mimbre con un pequeño escritorio móvil delante fue donada al National Trust por Mary Dickinson, hija de John Clarkson y viuda del hijo de Thomas Clarkson, también llamado Thomas.

La exposición termina con una «torre» hecha con cuatro paneles colocados verticalmente, sobre los que se dispusieron grandes pinturas al óleo originales de Thomas Clarkson de joven (anónimo) y de viejo (Henry Room, 1838), unos grabados y otros objetos personales, entre ellos un documento oficial de su elección como Presidente de la Antislavery Society en 1840. El boceto del monumento conmemorativo dedicado a Thomas Clarkson en Wisbech es el diseño original hecho por Sir Gilbert Scott, modificado posteriormente por su hijo. ■

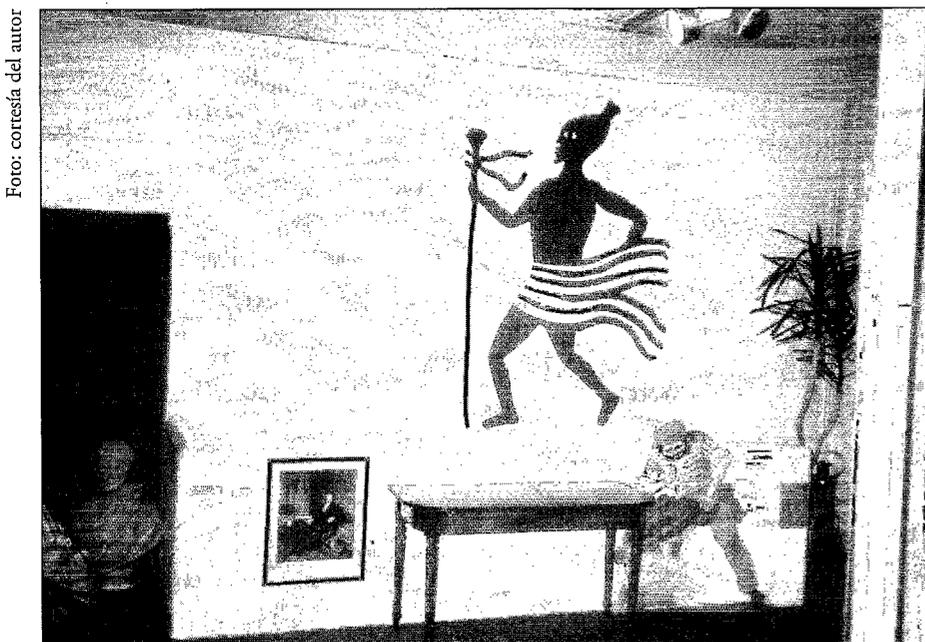


Foto: cortesía del autor

Réplica de una bandera de un barco negrero capturado por la Royal Navy durante la abolición de la trata de esclavos (1862-1866); el original se encuentra en el National Maritime Museum.

Historia, contexto e identidad del Museo Sukuma

Mark H. C. Bessire

¿Cómo puede un museo evitar que «enmudezcan» los objetos que han sido sacados del contexto y las prácticas que les daban sentido? Esta cuestión reviste particular importancia en los museos africanos, donde los objetos individualmente considerados suelen tener una relación viva con la comunidad y están integrados en una experiencia cultural global. Mark H. C. Bessire, beneficiario de una beca Fulbright en museología en el Museo Sukuma (República Unida de Tanzania), expone la concienzuda e innovadora respuesta de este museo. El autor fue coordinador de la exposición Arte de identidad: la escultura africana de la colección Teel, que se presentó recientemente en el Museo Fogg de la Universidad de Harvard.

El Museo Sukuma, situado en la región noroccidental de la República Unida de Tanzania, acaba de emprender la recatálogo de su colección de objetos de la cultura sukuma y está diseñando de nuevo las salas de exposición. Esta ardua tarea ha desenterrado numerosas cuestiones relativas a la presentación museística contemporánea y la contextualización de los objetos culturales en el espacio museístico. Al reorganizar la exhibición, que tenía ya veinte o treinta años, el museo aprovechó la oportunidad para examinar el significado de los objetos y la eficacia de su valor educativo. Las cuestiones que surgieron durante la ejecución del proyecto fueron de interés temático y filosófico para los museos de arte y los objetos culturales. El museo quería mantener el patrimonio cultural y el poder ritual de los objetos y se preocupó de que los objetos sacados de su contexto y prácticas no enmudecieran al ser expuestos en el museo. Había que respetar también la relación existente entre la colección del museo con la historia de la institución y las clasificaciones utilizadas para organizar la colección.¹ Todas estas consideraciones estaban aparejadas con la necesidad de conocer y comprender mejor la colección permanente mediante la reconciliación de su historia, su contexto y su identidad en su disposición en el museo.

En los últimos años, la cuestión de la contextualización de los objetos culturales ha constituido un tema de debate en los museos, entre los artistas, en el mundo académico y en grupos culturales. Con frecuencia, este debate ha revelado la tendencia de los museos a defender un programa específico de conservación mediante la estructura de la exposición o la descontextualización de un objeto o una cultura. El cuestionamiento de los paradigmas tradicionales de catalogación y

taxonomía ha revelado las consecuencias de la manipulación, por parte de los conservadores, de los objetos y su significado. Estas cuestiones influyeron en la evaluación del proyecto inicial del Museo Sukuma para la presentación de su exposición. Ante la disyuntiva planteada por la descontextualización, el museo optó por presentar los objetos culturales en un entorno educativo que presenta toda la información cultural, estética e histórica pertinente, al mismo tiempo que reconoce la existencia inherente del punto de vista del conservador. Así, se elaboró un programa que procura educar al público sobre los contextos y significados originales de los objetos y, en otro aspecto, reconoce los cambios de identidad de los objetos provocados por la descontextualización o la superposición de contextos en el museo.

El museo se enfrenta hoy, en el curso de la búsqueda de la revitalización de su espíritu, con el problema de determinar la manera de definir su identidad y su contexto: ¿desde una perspectiva etnográfica, histórica, cultural o como un museo con vida? ¿Quién expone la cultura de quién? El Museo Sukuma no sólo está rediseñando la exposición de la cultura sukuma, sino que está reconsiderando la historia de la propia institución. Es un proceso que intenta poner de manifiesto el programa de los organizadores de la exhibición, así como las razones y la forma que eligieron para presentar ciertos aspectos de la cultura sukuma. Este plan pretende desmitificar la autoridad del museo y colocar la historia y la misión de la institución en la presentación como un documento histórico, un objeto en sí mismo, junto a los objetos artísticos reunidos y escogidos para representar a esta cultura. Ésta no es una simple propuesta para el museo, fundado por el padre David Clement, misionero católico en Áfri-

Foto: cortesía del autor



La custodia diseñada con los símbolos sukuma es llevada en la procesión anual de la festividad del Corpus Christi.

ca, con la ayuda de dos grupos religiosos indígenas, el Bana Cesilia y el Comité de Investigación de Bujora.

Lo expuesto hasta ahora en el Museo Sukuma no da a conocer la historia completa de los orígenes del museo; los visitantes contemplan los excepcionales objetos culturales y artísticos de la colección permanente y reciben información sobre los jefes sukuma, los grupos de baile, los herreros y los médicos tradicionales. Pero, en otro plano, el museo representa la historia de la Iglesia Católica en África y, más específicamente, en la región sukuma de la República Unida de Tanzania. En Bujora, la iglesia se encuentra al final de un paseo arbolado, descollando sobre las salas de exposición circundantes del museo. La amplia iglesia circular domina el panorama y sus motivos pictóricos representan simbólicamente el perfil triangular de una casa sukuma tradicional. Este perfil triangular también recuerda el *lupingu*, un amuleto sukuma

que se lleva en honor de los antepasados maternos, y que la iglesia de Bujora transformó en un símbolo de la Trinidad. La construcción de esta iglesia redonda durante los años cincuenta, la primera de este tipo en el país, en el estilo de la casa sukuma tradicional, suscitó una viva polémica.

En 1954, con el padre David Clement, la parroquia de Bujora se convirtió en el centro oficial espiritual y experimental para la «adaptación». En aquella época, la adaptación, que guardaba relación con la enseñanza de la liturgia católica mediante los símbolos y tradiciones indígenas, era puesta en tela de juicio por muchos misioneros occidentales y sacerdotes africanos. Sin embargo, con el apoyo de Bana Cesilia y del Comité de Investigación de Bujora, el padre Clement pudo canalizar los conocimientos y la fe locales para traducir la liturgia y los símbolos católicos a la lengua kisukuma, y después al kiswahili. La idea de un museo nunca formó parte de un proyecto o un plan, sino que fue surgiendo del trabajo realizado para la «adaptación». Era una magnífica oportunidad, en un momento especial y en un lugar específico. Más tarde, el museo se transformó en un vector de adaptación y se convirtió en una manifestación del trabajo de Bana Cesilia y el Comité de Investigación. Fue también una época de transición de la Iglesia Católica en la República Unida de Tanzania, del gobierno posterior a la independencia y un momento en que el padre Clement comprendió que podía sacar partido de la situación. A mediados de los años sesenta, poco después de que el gobierno aboliera el poder de los jefes sukuma, el padre Clement se presentó como coleccionista, ganó la confianza de algunas familias reales interesadas en la conservación de sus objetos reales y deseosas de donarlos

o venderlos al nuevo museo, llamado *makumbusho* en kiswahili.

Poco a poco se recolectaron objetos que se colocaron en el Pabellón Real, una construcción en forma de trono. Pero, aun antes de construir el Pabellón Real en 1969, el primer edificio que albergó el museo, la Casa Sukuma, fue destinado al Bana Cesilia y se inauguró el 22 de noviembre de 1968, festividad de santa Cesilia. La Casa Sukuma contiene una colección de objetos culturales sukumas donados a título individual por miembros de Bana Cesilia. En 1971, se construyó el Pabellón de Danzas como muestra de la importancia del baile en la cultura sukuma y para rendir homenaje a los grupos de danza más importantes de la región, el Bagalu y el Bagika. Ya en los años cincuenta, el padre Clement había intentado integrar las canciones y los bailes sukumas en la iglesia; también había comprendido lo importante que era ganarse el respeto de los jefes de los grupos de baile sukuma, y con este fin patrocinó un festival de danza que se inauguró tras la tradicional procesión religiosa del Corpus Christi. El padre Clement fue la primera autoridad que reunió a estos dos grupos y los instó a participar en concursos de danzas en *Bulabo*, palabra sukuma que designa la fiesta del Corpus Christi.

Recuperar la historia

Esta breve recapitulación y descripción muestran la forma en que la historia complementa a los objetos en la exposición y llevan a una comprensión mucho más profunda del excepcional lugar de este museo en la historia del catolicismo de los Sukuma y de Tanzania. Si nos referimos nuevamente a la idea de elaborar un programa de conservación escogiendo un punto de vista único, comprobamos lo fácil que sería enmascarar su identidad y



Foto: cortesía del autor

El Pabellón Real, Museo Sukuma.

apartar las influencias católicas para reinterpretar la colección como una empresa estrictamente sukuma. Al estudiar la historia del Museo Sukuma y su programa de exposiciones es preciso reconocer la influencia de Occidente en su instauración. Para los museos africanos, definir el patrimonio filosófico de las categorías y sistemas de clasificación constituye un reto.

El actual proyecto del museo es un intento parcial de establecer sus categorías y sistemas conceptuales, que se pueden definir como taxonomías, y su relación con la historia, el contexto y la identidad. El museo quiere recuperar su historia y activar su colección como prueba del total cambio de perspectiva. Un amplio aspecto de esta ruptura es la respuesta a una noción de corte occidental que el filósofo africano V. Y. Mudimbe llama «la idea de África», basada en clasificaciones, modos de exposición y una perspectiva lineal de las civilizaciones y la historia del arte eurocéntricos. Cuando se da prioridad a

La inauguración del Pabellón de los Médicos Tradicionales en el Museo Sukuma. Los médicos tradicionales bailan la danza mbina ya Balungu.



© Sukuma Archives, Bujora Cultural Centre

estas cuestiones, equiparándolas así con el programa del museo, las limitaciones se sitúan en el plano de la autoridad institucional del museo. Algunos museos de los Estados Unidos de América ya han sido objeto de críticas por forzar ciertas lecturas de un artista o movimiento mediante exposiciones particulares, en un intento de validar su colección institucional. Puede haber una crítica postcolonial de las primeras colecciones del Museo Sukuma, pero el museo siente la responsabilidad de desvelar su historia, contexto e identidad, permitiendo que los demás decidan por sí mismos.

Hemos sido testigos del cambio postmoderno experimentado por la antropología y las humanidades que han pasado de la naturaleza a la cultura, de la historia al discurso. Así también los museos de arte y etnografía han transformado las taxonomías caducas y han tratado de, por lo menos, descodificar las designaciones y categorías anticuadas. En la actualidad, la planificación de una exposición depende por igual del modo de exponer el arte y del arte que se trata de exponer. El Museo Sukuma prevé ir más allá de los criterios museológicos básicos para la categorización mediante la descodificación de la colección permanente y suministrando toda la documentación en inglés, kisukuma y kiswahili. Por último, también dará a co-

nocer su programa por medio de una exposición de la historia del museo. En muchos sentidos, esta reinterpretación de la colección inicia el proceso de nivelación del dominio de las categorías y prepara el terreno para que el personal del Museo Sukuma pueda abordar plenamente la relación entre objeto y orden. Una vez definidos los objetos dentro de su propia historia, contexto e identidad, puede surgir un nuevo «orden».

El Dr. Paul Msemwa, director del Museo Aldeano en Dar es-Salaam, considera que la contextualización es necesaria cuando se presentan objetos africanos en una exposición museística. En una entrevista explica que los objetos deben ir acompañados de una descripción cultural, una fotografía del objeto (o de un tipo similar) *in situ* y, si es posible, un vídeo. Además, piensa que el conjunto de la exposición es arte y señala que puede resultar difícil individualizar un objeto y decir que es una obra de arte. El Museo Aldeano, que el Dr. Msemwa define como un «museo con vida», ha optado por organizar jornadas culturales apoyadas por las comunidades locales que presentan sus bailes, canciones, cocina y otras actividades de su grupo cultural específico para crear un contexto en torno al arte. El público africano del Museo Aldeano, afirma, se interesa más por «el conjunto» que

por contemplar objetos individuales expuestos en un entorno estático.²

Colección y comunidad

De modo similar, al considerar el tema del contexto, el Museo Sukuma ha tratado de integrar la colección permanente en la comunidad local. De esta manera, los objetos que posee han mantenido su valor de iconos culturales y el propio Museo Sukuma se puede considerar también como una institución con vida. A pesar de que los objetos están separados por los límites de las paredes del museo, es deseable que la cultura sukuma y el contexto del museo se fundan para crear un ambiente híbrido de autoridad institucional y entornos culturales. Existen muchos ejemplos de una estrecha relación entre la comunidad y el museo. Así, en 1995 los ancianos del grupo Bana Cesilia escoltaron el traslado de dos tronos prestados a una tribu vecina para una ceremonia real; Mzee Kishosha Budomoji, un *ntemi*, o jefe local del grupo de danza Bagalu y padre de Jefu Kishosha, el director del Museo Sukuma, suele visitar el museo para limpiar y dar un nuevo poder a los objetos de la agrupación Bagalu.

Las obras utilizadas para celebrar estos festejos pueden proyectar un fuerte sentido de identidad y la finalidad cultural permanece en ellas cuando son devueltas a su lugar en la exposición. Así, en lugar de que los objetos enmudezcan en la exposición, el Museo Sukuma intenta mantenerlos «vivos» y lucha contra toda tendencia al abandono o a la falta de *heshima* («respeto» en kiswahili) para con los objetos bajo su custodia. En las entrevistas con los médicos tradicionales, el equipo de investigación aprendió que la mayor parte del *dawa* ritual o medicinal que contienen las calabazas, bolsos de baile o

pembe (cuernos de animales) ha mantenido su poder mientras estaba en el museo. Sin embargo, como otras muchas medicinas sukumas, algunas han de ser utilizadas para recuperar su poder curativo, de modo que no es la exposición lo que acaba con su poder, sino la falta de respeto o de uso por alguien iniciado en el conocimiento de la medicina.

La capacidad para resistir al «efecto mausoleo», que puede ahogar los objetos culturales, se hace posible gracias al fomento de la confianza de la comunidad representada, y especialmente de los ancianos cuyos objetos figuran en la colección permanente. La vitalidad cultural del museo se ha conseguido también mediante el establecimiento de un centro cultural para quienes practican los modos tradicionales, los que quieren aprender historia y los que están creando las nuevas tradiciones. La teoría suele ir reforzada con la práctica en casos como, por ejemplo en 1995, cuando Joseph Mahyegu Lupande, director del Centro Cultural de Bujora, acudió a una coronación en la tribu Sima. Durante más de veinticinco años no se habían celebrado ceremonias de coronación en Usukuma y su reciente reaparición ha sido laboriosa, porque se han perdido muchas galas reales y porque la mayoría de los *banang'oma*, los asistentes reales, han fallecido. Esto ha dejado un vacío en la generación actual, que no posee información sobre las ceremonias reales sukumas. El Museo y su personal suplieron esta carencia en el caso de la tribu Sima y en otras ocasiones importantes proporcionando no sólo la información necesaria sobre los ritos y rituales tradicionales, sino también ejemplares auténticos de las galas reales, que son elementos fundamentales en estas ceremonias. Mzee Lupande explicó que durante la coronación en la tribu Sima orientó como un maes-

tro al nuevo jefe en las etapas de la ceremonia, pues pocos de los presentes habían participado alguna vez en los ritos y rituales reales.

Precisamente porque la integración en la comunidad Sukuma constituye un aspecto importante de las actividades del museo, el programa general tiene que ser modificado y el futuro reconciliado con el pasado sukuma y católico. Para mantener su autoridad y proyectar identidad, el Museo Sukuma tiene previsto dar a conocer su programa original y la experiencia histórica de la institución a fin de ofrecer al visitante la posibilidad de ver la colección desde múltiples puntos de vista. El museo contrarresta el ahogo y la descontextualización de los museos etnográficos ofreciendo a la colección permanente la oportunidad de narrar su propia historia tanto por medio de la exposición del museo como por los actuales concursos de danza contemporánea y las ceremonias reales.

Con un apoyo económico y una formación profesional limitados, el Museo Sukuma lucha por cumplir su compromiso con la cultura sukuma. Aunque la misión de este museo puede distar mucho de la de otros museos, los aspectos positivos y negativos planteados en las experiencias de otros museos ayudaron a establecer los parámetros del proyecto para inventariar la colección y rediseñar las zonas de exposición. Durante los trabajos, el museo siguió ocupándose de los temas de la historia, el contexto y la identidad, y se percató de que utilizar sus objetos en los ritos y rituales junto con los de la comunidad local aumenta el sentimiento de identidad y el simbolismo de los objetos que el museo tiene bajo su custodia. En muchos sentidos, la identidad del objeto guarda relación con la historia y la evolución de los contextos; cuando estas tradiciones se perpetúan, su identidad se re-

fuerza. Su utilización también expresa identidad y, al mismo tiempo, refleja la historia que lo sitúa en su contexto originario. Así es como los objetos tradicionales y las ceremonias se renuevan y revitalizan gracias a la innovación y a la sociedad contemporánea. El museo quiere situarse en el punto donde tradición e innovación se funden, porque allí confluyen las identidades cambiantes del museo y la cultura sukuma.³ ■

Notas

1. La historia y la cultura Sukuma aún se basan en gran parte en las tradiciones orales. Como los fundadores del museo fueron los primeros que institucionalizaron la cultura y la historia sukumas, convendría considerar la historia que decidieron presentar por medio de la exposición museística a la luz de su programa y como una interpretación de la historia sukuma.
2. Véase Fidelis T. Masao. «Revitalización del Museo Aldeano de Dar es-Salaam», *Museum Internacional*, n° 177 (vol. 45, n° 1, 1993, págs. 57-59).
3. El autor agradece a los miembros de Bujora Village, al grupo de danza Bana Cesilia, a la Comisión de Tanzania para la Ciencia y la Tecnología y al Comité Fulbright el apoyo que prestan a la labor del Museo Sukuma.

Libros

Museum Exhibition. Theory and Practice, por David Dean, Londres y Nueva York, Routledge, 1994, 177 págs. + introducción.

Cuando llega el momento de abordar el acto de comunicación entre el museo y su público, los profesionales de la museología, especialmente los que trabajan en el ámbito de la exposición, conocen bien la tensión inevitable entre la teoría y la práctica. Estos dos aspectos, a veces complementarios, son las más de las veces paradójicos, cuando no sencillamente antinómicos. Sin embargo, no por ello dejan de constituir la base binaria de todo proceso de acondicionamiento del espacio, de tal manera que el museólogo, ya se llame «conservador», «encargado de proyecto» o «comisario de exposición», se encuentra en la delicada posición de un conciliador que ha de ir buscando compromisos entre las reflexiones teóricas y las contingencias materiales del contexto en el que se desarrollará la exposición.

La obra *Museum Exhibition. Theory and Practice* de David Dean nos presenta un enfoque integrado de la exposición, que constituye una tentativa de sintetizar la teoría y la práctica en el ámbito sumamente concreto de la exposición y su espacio.

El recorrido por el que guía al lector es amplio, casi exhaustivo. Desde la concepción de una exposición hasta su evaluación *a posteriori*, el autor trata los diversos elementos que componen las exposiciones en ocho capítulos con cinco temas cada uno por término medio. Dean aborda temas tan diversos como el proceso conceptual de una exposición, el público y su educación, el diseño, el microentorno y el macroentorno, la administración y la gestión, la evaluación, los elementos textuales y visuales, y, por último, la informática en el universo museístico.

Para abarcar una materia tan vasta en apenas doscientas páginas hace falta la eficacia de un estilo conciso. La pluma de David Dean no sólo es precisa y segura, sino que su intención pedagógica se sustenta en una presentación claramente didáctica, con un grafismo y disposición agradables.

El texto, acompañado de múltiples ilustraciones y fotografías, se apoya en numerosos recuadros, diagramas y esquemas. El grafismo de estos últimos es eficaz y su comprensión resulta fácil porque ilustran bien las referencias teóricas a las que acompañan. Las fotos son menos numerosas, pero aportan una nota realista al presentar la aplicación de las teorías expuestas, insistiendo así en la dimensión práctica de la obra. No obstante, se puede deplorar la falta de referencias tanto en las ilustraciones como en las fotos. Hubiese sido útil que el lector pudiera identificar con nombres y fechas los lugares mencionados como referencia visual.

Si bien los ocho capítulos del volumen se articulan lógicamente, han sido concebidos para ser independientes entre ellos, de manera que el lector puede escoger los capítulos pertinentes para satisfacer sus necesidades, sin verse obligado a leer todo el libro. Con la introducción basta para captar el hilo conductor de la obra y desde el primer capítulo se impone la metáfora del iceberg: si el lector acepta sumergirse en la obra, irá descubriendo la masa enorme de información y procesos necesarios para organizar, etapa tras etapa, una exposición.

El enfoque de David Dean es en gran medida pluridisciplinario. Para justificar sus posiciones museológicas recurre tanto a la psicología como a la fisiología o la arquitectura. Por ejemplo, para analizar los comportamientos del público se basa en la tesis de Arnold (*Values and lifestyles segments* – Segmentos de valores y estilos de vida), en el principio de la jerarquía piramidal de las necesidades humanas de Maslow, así como en la explicación del funcionamiento bihemisférico del cerebro y de sus repercusiones en la percepción humana. Con estos elementos aparentemente heterogéneos construye parámetros que se pueden aplicar a las exposiciones y prolonga la reflexión presentando un marco de evaluación del proceso de aprendizaje en el que la exposición introduce al público.

En la misma perspectiva, el autor se basa en las teorías actuales de la mercadotecnia y la gestión para justificar sus aseveraciones sobre la administración de museos

y exposiciones, así como sobre enunciados científicos para explicar la tecnología que se utiliza actualmente para conservar y tratar las colecciones.

Es comprensible que tanto estos dos capítulos como el octavo tengan un tono de especialización técnica, ya que se refieren a la integración de la tecnología y la electrónica en los museos. Lo que puede resultar sorprendente, en cambio, es que el autor conserve ese mismo tono al abordar el problema del texto en la exposición. En contra de lo que el título parece anunciar, la presentación se centra más en la economía del texto que en su contenido cognoscitivo. El autor expone la estructura de un texto museístico, el número de palabras, la utilización de títulos y subtítulos, y se explaya ampliamente sobre las posibilidades de su presentación — vertical, horizontal, justificada, etc. —, así como sobre las opciones tipográficas, de reproducción y de montaje. Naturalmente, estos datos son indispensables para producir un buen texto de exposición, pero para comunicar el relato, es decir, para desarrollar la trama narrativa, tal vez hubiera sido necesario abordar también la espinosa cuestión de las opciones en materia de redacción y estilo, así como la de los niveles de lectura o de interpretación. En resumen, en este capítulo encontramos muchos elementos sobre la forma de los textos, pero muy pocos sobre su fondo y nada, en definitiva, sobre el texto como soporte de comunicación.

Al autor le interesa la arquitectura, dada su formación inicial. La obra que publicó en 1983, en colaboración con el Royal Institute of British Architects, sobre el funcionalismo arquitectónico traduce su preocupación por el acondicionamiento y el diseño de espacios públicos. Asociado durante más de 18 años al museo de la Texas Tech University, Dean trabaja específicamente sobre el diseño de exposiciones, lo cual se refleja evidentemente en este manual. Por ejemplo, el capítulo que aborda este tema es rico en información y experiencia, y es, de lejos, el más largo de la obra, pues comprende 13 subcapítulos. Sus elementos cardinales son la ergonometría, la cibernética y la

administración del espacio que ocupan respectivamente el elemento humano y el material, lo cual permite centrar la reflexión en los aspectos esenciales de la relación entre el visitante, el espacio y el objeto.

Museum Exhibition es evidentemente un excelente manual, al que será menester recurrir tanto para iniciarse en museografía como para adquirir una visión de conjunto del fenómeno de la exposición en sus distintos aspectos, o bien para responder a las necesidades concretas que se planteen en la realización de una actividad.

Las cualidades pedagógicas de la obra se manifiestan desde la primera lectura: reúne las importantes ventajas de una buena obra de referencia por su lectura accesible, la profusión y la pertinencia de las ilustraciones, la claridad del texto, la diversidad de la información y la presentación de instrumentos complementarios tales como glosario, índice y bibliografía.

Pero tiene también algunos inconvenientes: el autor suele evitar las controversias teóricas. Las teorías a las cuales se refiere se presentan a menudo como afirmaciones indiscutibles, como postulados culturales incuestionables. La ausencia de una conclusión general pone de relieve esta característica y confirma la impresión de que el planteamiento de la obra es un tanto axiomático. Ahora bien, dado su carácter evolutivo, la museología es una disciplina en constante redefinición. Este dinamismo es inherente a la teorización museológica, por lo que cabe preguntarse si es apropiado que una obra básica, que pretende ser teórica y práctica a la vez, haga caso omiso de las controversias teóricas importantes.

El título nos anuncia una obra con una doble vertiente, teórica y práctica a la vez. En efecto, ya hemos visto que tanto la introducción como los primeros capítulos están sólidamente basados en distintas teorías disciplinarias. Pero el autor es ante todo un hombre de práctica, tanto por su formación como por su especialización profesional, y a partir del tercer capítulo el tratamiento de los temas se va deslizando subrepticamente, concediendo una importancia cada vez mayor

a la práctica. Este deslizamiento de lo abstracto a lo concreto se realiza plenamente en el último capítulo dedicado a la informática y resulta mucho más evidente todavía al final de la obra, cuando se proporciona al lector no la clásica conclusión, sino una serie de instrumentos prácticos. En efecto, el autor presenta en anexo tres formularios para iniciar al lector en algunos de los inevitables trámites burocráticos que van desde el «Informe sobre plagas» hasta el complejo formulario de «Solicitud de exposición». A continuación, adjunta también un glosario, notas de referencias, una bibliografía y un índice. El glosario, que comprende unos doscientos términos corrientemente utilizados en museología, es un instrumento excelente para los estudiantes. La bibliografía es variada y pertinente, aunque sólo se citan obras en inglés.

Con su libro, David Dean colma una laguna evidente en el ámbito de la formación en museología. *Museum Exhibition* es uno de los primeros manuales de museología práctica y una obra pionera en el esfuerzo destinado a elaborar una síntesis de la práctica y la teoría. Tanto por su perspectiva global como por su preocupación por el detalle, el libro de Dean se impone como una obra básica de referencia y tendrá que figurar en toda buena bibliografía sobre el tema de las exposiciones en los museos.

Obra reseñada por Marie-Claude Rocher, investigadora asociada (ciclo postuniversitario), Universidad de Laval, Quebec.

Tráfico ilícito

Adhesión de Francia a la Convención de la UNESCO de 1970 sobre el Tráfico Ilícito

El 7 de enero de 1997, la Embajadora de Francia y Delegada Permanente ante la UNESCO depositó el instrumento de aceptación de Francia de la Convención sobre las Medidas que Deben Adoptarse para Prohibir e Impedir la Importación, la Exportación y la Transferencia de Propiedad Ilícita de Bienes Culturales aprobada en 1970.

Esta aceptación constituye un hito para la Convención. En sus primeros años, diversas interpretaciones de sus disposiciones condujeron a suscitarse dudas respecto al alcance de las obligaciones que había que cumplir, en particular entre los Estados que se consideraban a sí mismos países de coleccionistas y de fuertes mercados de arte. Aunque muchos Estados de países en desarrollo no vacilaron en convertirse en partes en la Convención, no fue sino en 1983 cuando los Estados Unidos de América se sumaron a la lista, siendo el primer Estado con un importante mercado de arte en hacerlo. El mismo año el Senado francés autorizó la ratificación, pero no se produjo, al parecer debido a preocupaciones acerca de enmiendas que habría que efectuar en el derecho interior francés.

En los años noventa surgieron varios factores nuevos que imprimieron nuevo ímpetu a la Convención. En primer lugar, la UNESCO se puso a trabajar con el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT, Roma) a fin de preparar un proyecto de convención complementaria que tratara las cuestiones de derecho privado que afectaran al tráfico ilícito. Las largas y complejas negociaciones relativas a este tratado, el Convenio de UNIDROIT sobre los Bienes Culturales Robados o Exportados Ilícitamente aprobada el 24 de junio de 1995, focalizaron una vez más la atención en los conflictos de intereses en juego y en la permanente preocupación de la UNESCO, la comunidad museística y los arqueólogos respecto al creciente perjuicio de que son objeto los bienes culturales en todas

partes del mundo. Este tratado también condujo a una mejor comprensión en muchos sectores de las difíciles opciones que habría que efectuar si se deseaba mejorar la colaboración internacional para acabar con el tráfico ilícito. En 1993 entró en vigor la Directiva europea relativa a la restitución de bienes culturales que hubiesen salido de forma ilegal del territorio de un Estado miembro y hallados en el territorio de otro Estado miembro de la Unión Europea. La Directiva se basaba en un proyecto anterior del Convenio de UNIDROIT y los Estados europeos tenían la obligación de adecuar su derecho interno a dicha Directiva. En ésta se prevé la restitución de los bienes culturales «que hayan salido de forma ilegal» (en una unión aduanera ya no hay exportación) de un Estado miembro de la Unión a otro. El temor a que esta decisión tuviese repercusiones de gran alcance en el mercado del arte no se ha concretado: en los tres años de existencia de la Directiva no se ha presentado una sola reclamación de restitución en aplicación de sus disposiciones.

Suiza ha anunciado que tiene la intención de ser parte en la Convención de la UNESCO y el Convenio de UNIDROIT. Ya ha firmado el Convenio de UNIDROIT, que todavía no ha entrado en vigor, al igual que los Países Bajos. Estos hechos muestran una nueva determinación para tratar de impedir que los bienes culturales ilícitamente negociados logren acceder al mercado internacional lícito donde, al no formularse preguntas, los compradores no podían verificar los títulos de propiedad.

Francia, que posee muchas colecciones importantes, es víctima, como tantos otros países, de robos en sus museos y colecciones privadas. Por eso ha creado una unidad especial de policía, el Office Central pour la Répression du Vol d'Oeuvres d'Art y está documentando minuciosamente las pérdidas. También tiene un buen historial de recuperación y su pericia técnica ha sido utilizada para prestar asistencia a otros países que afrontan graves problemas. Por ejemplo, ha suministrado formación especializada a unidades de la policía camboyana res-

ponsables de la protección de los bienes culturales.

Francia desempeñó un papel activo en las negociaciones del Convenio de UNIDROIT, que ha firmado, y los cambios introducidos en su legislación después de la aprobación de la Directiva europea probablemente han facilitado de manera significativa la aceptación, finalmente, de la Convención de la UNESCO.

Durante la reunión que celebró con el Director General de la UNESCO, la Embajadora Françoise de Panafieu recalcó que Francia era el primer país de Europa septentrional que había aceptado la Convención de la UNESCO (España, Grecia, Italia y Portugal ya son partes) y dijo que Francia trataría de persuadir a otros países de la Unión Europea para que hagan lo mismo. El Director General consideró la adhesión de Francia como un gran paso adelante y una señal de que, en general, había una mayor voluntad de adoptar medidas serias contra el tráfico ilícito.

Actualmente, 86 Estados son partes en la Convención de 1970. Es interesante hacer una comparación con la Convención de La Haya para la Protección de los Bienes Culturales en caso de Conflicto Armado aprobada en 1954 (88 Estados partes) y con la Convención para la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural, aprobada en 1972 (147 Estados partes). Francia se suma a un selecto grupo de Estados que son partes en las tres convenciones de la UNESCO para la protección del patrimonio cultural.

Noticias de la profesión

Encuentros y ferias comerciales

«La salvaguardia del patrimonio cultural mundial – un desafío mundial» es el tema del simposio que se celebró en Hildesheim (Alemania) del 23 de febrero al 1º de marzo de 1997. Se busco que este simposio, precursor de la EXPO 2000 – próxima exposición mundial de gran importancia que también tendrá lugar en Hildesheim –, pusiera los cimientos de una cooperación internacional que contribuya a preservar el patrimonio cultural de la humanidad proporcionando conocimientos especializados mediante una red mundial de expertos. En él se organizaron talleres sobre temas tales como la restauración y la conservación, la documentación y la presentación, la formación y los nuevos medios de comunicación, la ecología y la contaminación medioambiental, la destrucción como resultado de conflictos armados, el robo de obras de arte, la explosión del crecimiento urbano y el turismo. Este simposio se dirigió en particular a expertos en conservación de monumentos y a especialistas de museos, institutos de restauración y universidades, así como a cualquier persona interesada. El simposio, organizado bajo los auspicios de la UNESCO, fue patrocinado por la Deutsche Bundesstiftung Umwelt y EXPO 2000 Hannover GmbH.

Para mayor información, dirijase a:
Brigitte Mayerhofer
EXPO 2000 – Büro
Hildesheim (Alemania)
Tel: (49) 5121 301 649
Fax: (49) 5121 301 707
Correo electrónico:
wch-expo@zfw.uni-hildesheim.de
<http://WWW.uni-hildesheim.de/wch-expo>

Vivir y comprender el patrimonio, el primer encuentro internacional sobre la interpretación del patrimonio en Francia, el Reino Unido y el Canadá, se celebró en el Château d'Auvers, Auvers-sur-Oise (Francia) el 3 y 4 de diciembre de 1996. El objetivo general era presentar y evaluar diversas experiencias de interpretación

del patrimonio cultural y de las colecciones de los museos. Entre los temas tratados por especialistas de los tres países participantes figuraban distintas formas de interpretación: medios técnicos o intérpretes humanos; interpretación e identidad del patrimonio: cómo abordar la memoria de los sitios; la interpretación en beneficio de las políticas de desarrollo económico: el equilibrio entre cultura y turismo; las repercusiones financieras y culturales de la interpretación: la asistencia pública y los recursos privados. Las actas de la reunión se publicaron a principios de 1997.

Para mayor información, dirijase a:
Jean-Michel Puydebat/Laurence Roy-Ritter
Château d'Auvers, rue de Léry
95430 Auvers-Sur-Oise (Francia)
Tel: (33 1) 34 48 48 52
Fax: (33 1) 34 48 48 51
David Dupont
Correo electrónico:
ddupont@easynet.fr

The Museums and Heritage Show [La exposición sobre los museos y el patrimonio] celebró su quinto aniversario el 25 y 26 de marzo de 1997 en el Royal Horticultural Halls de Londres. La organizadora, Joanna Brown, expresó antes del evento lo que representaría la exposición «será un escaparate que atraerá la atención de una enorme variedad de proveedores de museos y visitantes, pues les dará la oportunidad de actualizar sus conocimientos profesionales y será una ocasión ideal para que establezcan estrechos vínculos con antiguos y nuevos contactos». The Museums and Heritage Show, que se celebra anualmente desde su creación en 1992, se ha convertido en el acontecimiento más importante del Reino Unido en lo que respecta a las organizaciones relacionadas con los museos y el patrimonio cultural. Ofrece un programa de seminarios que incluye los aportes del Royal Institute of British Architects, la Society for the Interpretation of Britain's Heritage, la Association of Independent Museums, así como de la Museums Association y el Museums Trading & Publishing Group.

Para mayor información, diríjase a:
 Joanna Brown
 Tel: (44) 01 866 83 35 05
 Fax: (44) 01 866 83 31 44
 Correo electrónico:
 jbrown@enterprise.net

Cursos

La Universidad de París I (Panteón-Sorbona) imparte un Diplôme d'Études Supérieures Spécialisées (DESS) (curso universitario de tercer ciclo) consagrado a la conservación preventiva de obras culturales. La duración del curso es de un año y cuenta con el apoyo del ICCROM (Roma) y los recursos del Institut Français de Restauration des Oeuvres d'Art. Pueden participar los titulares de una maestría o diploma equivalente que tengan experiencia o formación en conservación y restauración.

Para mayor información, diríjase a:
 Secrétariat de la Maîtrise de Sciences et Techniques
 «Conservation-Restauration des Biens Culturels»
 17, rue Tolbiac
 75013 París (Francia)

Nuevas publicaciones

Handbook of Standards - Documenting African Collections/Manuel de Normes-Documentation des collections africaines. Publicación bilingüe del Consejo Internacional de Museos (ICOM), París, 65 págs. (ISBN 92-9012-029-0). Disponible en el ICOM, UNESCO, 1, rue Miollis, 75732, París, Cedex 15 (Francia)

Este manual es fruto de cuatro años de esfuerzos de profesionales de seis museos africanos y del Comité Internacional para la Documentación del ICOM (CIDOC). Constituye una primera respuesta a la voluntad de proteger el patrimonio africano mediante la documentación y la elaboración de inventarios sistemáticos, así como del desarrollo de una mayor cooperación entre los museos. Para ello se ha elaborado una serie de normas a fin de facilitar la gestión de las colecciones, garantizar la seguridad de los objetos mediante un inventario que comprende in-

formación mínima para poder identificar cada objeto o espécimen, facilitar el intercambio entre los museos y la concepción de proyectos comunes, tales como investigaciones, exposiciones, formación, etc. y preparar la informatización de los inventarios y la documentación de las colecciones mediante una organización estandarizada y rigurosa de la información. El manual abarca todo tipo de colecciones, tanto pertenecientes al campo de las humanidades (historia, arqueología, etnografía, arte, etc.) como al de la historia natural (paleontología, zoología, geología, etc.), aunque las humanidades constituyen el principal foco de atención, reflejando así la composición de las instituciones participantes. Tras haber puesto a prueba estas normas durante más de tres años en las colecciones de los seis museos piloto (en Kenya, Madagascar, Malí, Namibia, Túnez y Zaire), y tras haberlas readaptado continuamente, han demostrado su eficacia, no sólo en cada uno de los museos, sino en el marco más amplio de los intercambios. Sin embargo, sólo alcanzarán su objetivo cuando la mayoría de los museos africanos y africanistas las hayan adoptado. La publicación, presentada en la reunión del CIDOC celebrada en Nairobi (Kenya) en septiembre de 1996, recibió una calurosa acogida y ha sido considerada un gran logro para toda la comunidad museística.

Conservation and Restoration of Ceramics, [Conservación y restauración de piezas de cerámica] por Victoria Oakley y Susan Buys. Publicado por Butterworth/Heinemann, Linacre House, Jordan Hill, Oxford OX2 8DP (Reino Unido), 1996, 252 págs. (ISBN 0-7506-3219-4).

Este libro, actualmente disponible en rústica se inicia con un análisis de los principios fundamentales de la cerámica como medio de información importante a la hora de escoger tratamientos o de abordar los métodos de conservación. A continuación aborda los procesos de restauración y conservación, el carácter y las propiedades de los materiales habitualmente utilizados y las orientaciones sobre las instalaciones y equipos necesarios. También se abordan los materiales y mé-

todos antiguos de restauración, la ética de la conservación de las piezas de cerámica, así como los tratamientos de examen, registro y exposición.

Vagues - Une anthologie de la nouvelle museologie [Olas - Una antología de la nueva museología], Vol. 1 (ISBN 2-7297-0454-X), Vol. 2 (ISBN 2-7297-0478-7). Colección Museología, publicado por Editions W-MNES y distribuido por Presses Universitaires de Lyon (Francia).

Recopilación de los textos básicos que constituyeron el centro de la reflexión y la evolución, tanto de la teoría como de la práctica, de la nueva museología. Contiene aportes de: Elie Faure, Georges Henri Rivière, Stanislas S. Adotevi, Hugues de Varine, Duncan Cameron, Alpha Oumar Konaré, Jorge Enrique Hardoy, Jean Clair, Stephen Weil, Jacques Hainard y Harald Szeemann.

museum *internacional*

Museum Internacional es una revista publicada por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. Esta publicación trimestral constituye una tribuna internacional de información y opinión sobre todo tipo de museos, destinada a impulsar los museos en todas partes. Las ediciones en español y francés se publican en París, la edición en inglés se publica en Oxford, la edición en árabe se publica en El Cairo y la edición en ruso en Moscú.

Nº 195 (vol. 49, nº 3, 1997)

Portada:

Impresión del artista de la sonda HUYGENS de la Agencia Europea Espacial (AEE) tras aterrizar sobre la superficie de Titán, uno de los satélites de Saturno. HUYGENS será desplegada por la sonda orbital CASSINI, construida por la NASA en una misión conjunta ESA/NASA/CASSINI/HUYGENS, se lanzó en 1997 y penetró en el sistema de Saturno en octubre de 2004.
© ESA

Contraportada:

Ascensión de Carlos y Roberto el 1º de diciembre de 1783, pintura al óleo, Anon, siglo XVIII.
© Colección del Musée de l'Air et de l'Espace, Le Bourget, Francia

Directora de la publicación:

Milagros Del Corral Beltrán
Jefe de redacción: Marcia Lord
Asistente de redacción: Christine Wilkinson
Iconografía: Carole Pajot-Font
Redactor de la edición árabe:
Fawzy Abd El-Zaher
Redactora de la edición rusa:
Tatiana Telegina

COMITÉ CONSULTATIVO DE REDACCIÓN

Gaël de Guichen, ICCROM
Yani Herreman, México
Nancy Hushion, Canadá
Jean-Pierre Mohen, Francia
Stelios Papadopoulos, Grecia
Elisabeth des Portes, secretaria general del
ICOM, *ex officio*
Roland de Silva, presidente del ICOMOS,
ex officio
Tomislav Šola, República de Croacia
Shaje Tshiluila, Zaire

Composición: Éditions du Moufflon,
Le Kremlin-Bicêtre (Francia)
Impresión: Jouve, Mayenne, Francia

© UNESCO 1997

CPPAP n.º 74565

Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida, almacenada o transmitida de manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin el previo permiso del editor.

CORRESPONDENCIA

Sobre cuestiones relativas a los artículos:
Jefe de redacción, *Museum Internacional*,
UNESCO, 7, place de Fontenoy
75700 París, Francia
Tel: [33] [1] 45-68-43-39
Fax: [33] [1] 42-73-04-01

SUBSCRIPCIONES

JEAN DE LANNOY
Servicio de Suscripciones
202, avenue du Roi
B-1060 Bruxelles, Bélgica

Tarifas de suscripción para 1997
Instituciones: 436 francos franceses
Individuos: 216 francos franceses

Números sueltos

Instituciones: 130 francos franceses
Individuos: 64 francos franceses

Países en desarrollo

Tarifas de suscripción para 1997
Instituciones: 198 FF
Individuos: 126 FF

Números sueltos

Instituciones: 55 FF
Individuos: 39 FF

Para adquirir separatas de los artículos, los interesados pueden dirigirse a:
Institute for Scientific Information
Att. Publication Processing
3501 Market Street
Philadelphia, PA 19104
Estados Unidos de América

Ediciones UNESCO

Las obras de referencia de la UNESCO en CD-ROM

Bases de datos de la UNESCO

Contiene todas las referencias disponibles sobre los documentos y publicaciones de la UNESCO, así como bibliografías especializadas internacionales sobre educación, museos, monumentos y sitios naturales. Proporciona los nombres, direcciones y actividades de 10.000 instituciones de investigación, formación e información en el campo de las ciencias sociales. Incluye también los tesauros de la UNESCO y de la Oficina Internacional de Educación (OIE).

5a edición, PC-Windows, 300 FF
Ref. 92-3-003415-0

Index translationum

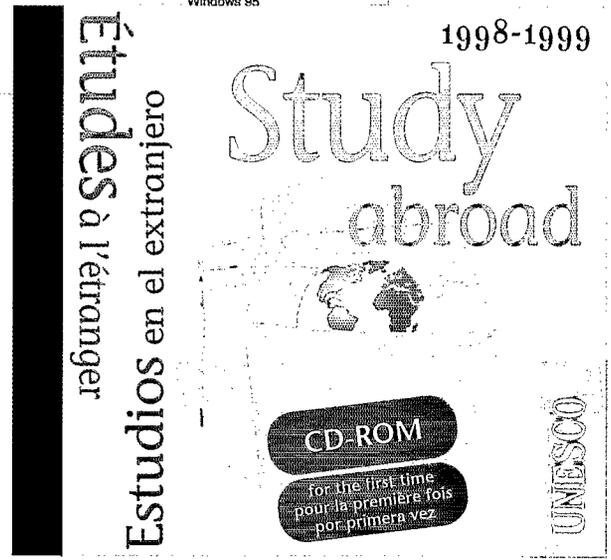
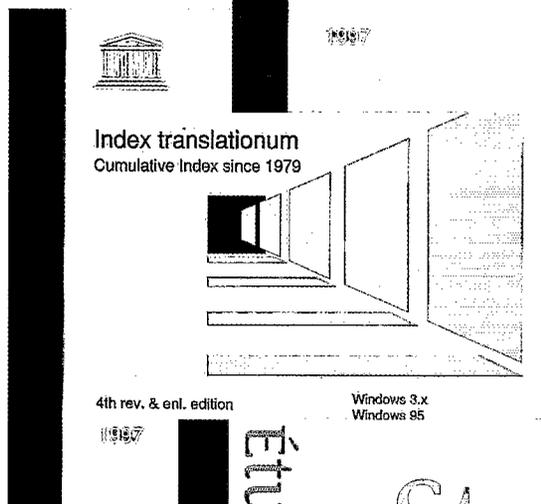
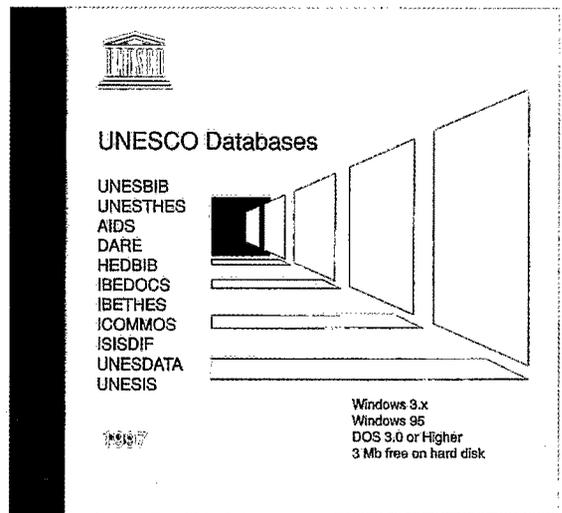
El índice cumulativo de obras traducidas y publicadas desde 1979 en una centena de países. Con más de 900.000 asientos, constituye un valioso instrumento para la búsqueda inmediata de referencias sobre las traducciones de obras escritas por más de 200.000 autores, en todas las disciplinas.

4.a edición, PC-Windows, 300 FF
Ref. 92-3-003417-7

Estudios en el extranjero 1998-99

Una guía con informaciones sobre cursos y becas de educación superior en 124 países. Por primera vez, disponible también en CD-ROM, el cual permite un acceso rápido y fácil a todas las informaciones contenidas en el libro.

MAC, PC, 120 FF
Libro solamente: 120 FF (ref. 92-3-003401-0)
Libro + cd-rom: 180 FF



Ediciones UNESCO
1, rue Miollis
75732 Paris Cedex 15, France
Fax: +33 1 45 68 57 41
Internet: <http://www.unesco.org>