

EL NACIMIENTO DE TRES MUSEOS: EL NACIONAL DEL FERROCARRIL, EL PEDAGOGICO DE ARTE INFANTIL Y DE AERONAUTICA

ROSARIO CARRILLO

MUSEO NACIONAL DEL FERROCARRIL

No es motivo suficiente para alegrarse sin más la aparición de un nuevo museo, como no lo es tampoco para anunciar a bombo y platillo su próxima inauguración. ¿Nace el Museo en nuestro momento de una demanda social, de unas necesidades expresas y constatadas a las que va a dar decididamente satisfacción?

¿No será acaso tarde a poco realistas que seamos para ejercer la responsabilidad que a cada ciudadano nos compete en un cuantioso dispendio a sancionar a posteriori en el mejor de los casos el nacimiento de algo tan nuestro como un nuevo museo? ¿No será quizás algo tarde esperar a que nazca para decir cómo queremos que sea, para qué y por qué nace para darle nuestro apoyo o nuestro rechazo cuando debe nacer de nuestra propia voluntad colectiva?

«Conocer es amar», dice un viejo aforismo y la realidad museística implica hoy un conocimiento, una concienciación bien distinta de la de ayer y presumiblemente distinta de la de mañana, como el concepto de lo «museable» se presenta en la actualidad cargado de una dinamicidad creativa, que supone una postura del hombre diferente frente a su pasado y frente a su futuro y una actitud responsable diferente en su propio presente.

Característica del hombre de hoy es la concienciación de un desarrollo integrado, que supone un equilibrio en el desarrollo global respecto del medio en torno y en el concepto de relativo queda implícita la aceptación de un desequilibrio motor, riesgo o reto aceptado conscientemente, que asegure la movilidad creadora. Característica de hoy es también el planteamiento a nivel masivo o de coparticipación de los más y la utilización de unos medios de comunicación que lo hacen posible. El Museo es un sistema, medio de comunicación y por tanto transmisor de información, perfectamente integrable como subsistema y elemento importante en ese desarrollo globalmente concebido.

Los especímenes «museables» son testimonios de información creativa y lo son en cuanto son capaces de dar respuesta válida a nuestras preguntas, válida y distinta, que nos sirve a nosotros, hombres del presente y de la que vamos a servirnos para legar a nuestros continuadores en virtud de una selección más o menos consciente (hoy la actitud «museológica» supone una máxima concienciación), nuevos testimonios en ese proceso constante revitalizador y creativo.

Y eso tiene que ser el Museo Nacional del Ferrocarril.

Para el Museo del Ferrocarril será el hombre el significativo por excelencia, el hombre, que en una fase de su desarrollo global con unos medios tecnológicos y una voluntad satisface una necesidad, aunados los factores en un proceso interaccionable (nueva tecnología-nuevo sentir, ver, necesitar del momento en el momento y una nueva voluntad) da nacimiento al FERROCARRIL, suma de esfuerzos continuados, hallazgo y logro, condicionado y condicionante a su vez, ya que su influencia generará cambios notables en la sociedad que lo creó.

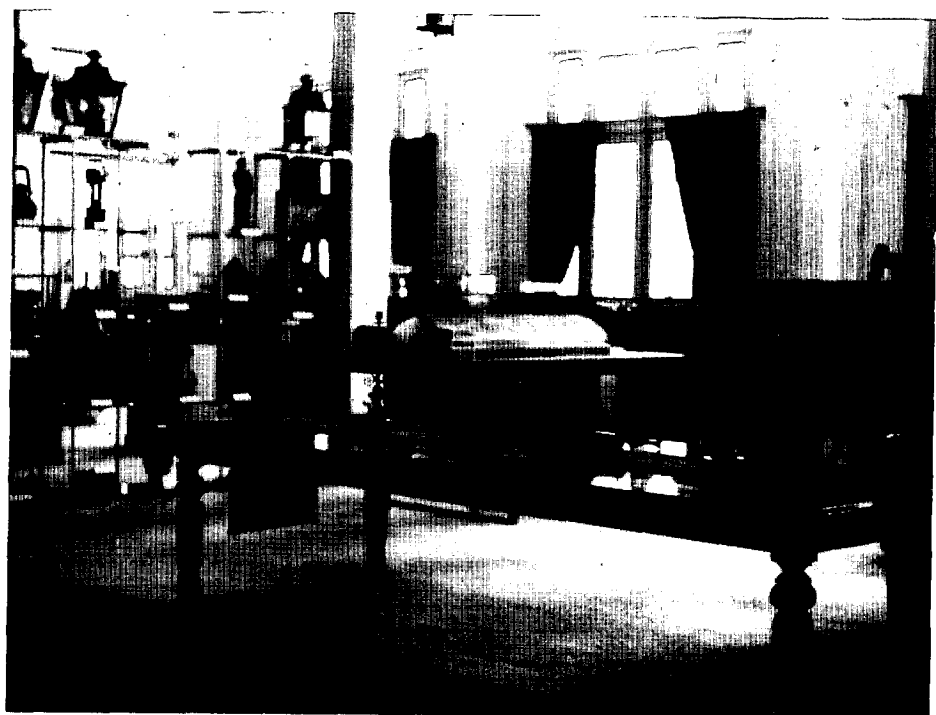
Este proceso es lo vitalmente interesante, lo «museable», que el Museo puede presentar con el testimonio tangible, apto para todos, tanto para los estudiosos especialistas desde múltiples ángulos, apto para el público en general, al que deberá presentársele en forma clara y amena ese proceso evolutivo, que es la propia vida, interacción clara de medios y logros del hombre creador del FERROCARRIL, usuario del FERROCARRIL, condicionado por el FERROCARRIL en evolución, pletórico de proyectos y ávido de logros. Apto muy especialmente para un público infantil, que puede a su nivel apreciar el fenómeno y puede concienciarse, motivarse, formarse con unas vivencias que marquen huella en los futuros hombres, respecto de lo que fue, que es y que puede ser en relación con él mismo y con los problemas de su entorno (vistos de un modo más responsable), un medio de transporte como es éste.

Antecedentes del Museo del Ferrocarril

En mis manos figuran un folleto-catálogo de lo que fue un primer Museo del Ferrocarril que vio la luz en Madrid en 1967.

Era la ordenación en cinco salas, más una de acceso, de «objetos ferroviarios» en el Palacio de los Fernán Núñez de la calle de Santa Isabel de Madrid, sede del Consejo de Administración de RENFE. De estos objetos, acumulados con los años, surge un primer conato de Museo Ferroviario, más respondiendo a la idea de «colección hallada», que al criterio museológico que la concepción actual conlleva.

Según palabras del señor Tello Portillo, actual Conservador-Director del nuevo Museo, fue en 1979, cuando don Ignacio Bayón, entonces Presidente del Consejo de Administración de RENFE, comenzó a madurar la idea de la instalación en la Estación de Delicias de un museo ferroviario en base a: a), materia preexistente y de indudable interés; b), la carencia de un institución similar que reflejase este importante aspecto de la Historia del Transporte, que contaba en cambio en Europa con abundantes precedentes y por último c), demanda real, no sólo de los amigos de RENFE y del personal de la empresa (los cuales, según palabras autorizadas del señor Tello, han tenido auténtico espíritu de cuerpo, que se transmitía de gene-



Museo del Ferrocarril. Vista parcial



ración en generación y de padres a hijos), sino manifestación pública también.

La estación de Delicias ofrecía el marco idóneo. En primer lugar «per se», como estación ferroviaria con instalaciones que habían estado en uso; en segundo, en razón del espacio real idóneo para contener muestras de gran tamaño, como son las locomotoras, amén de edificios anejos, que serían perfectamente utilizables para salas de exposición y demás servicios, que en un museo actual se prevén abundantes. En tercer lugar en razón de su arquitectura, ya que si bien el llamado «Embarcadero de Atocha» fue el precedente real como estación para el primer tramo de ferrocarril Madrid-Aranjuez, la de Delicias es obra francesa de la escuela de Eiffel y ejemplo interesante de la «arquitectura del hierro», cuya inauguración tuvo lugar el 30 de marzo de 1880.

En cuarto y último lugar estaba el hecho de que la estación había quedado fuera de servicio por reestructuraciones internas desde 1971.

Un hecho más vino a confluír para propiciar la creación del Museo y fue la constitución del Patronato Nacional de Ciencia y Tecnología, siendo Ministro de Cultura don Ricardo de La Cierva.

Por concierto de RENFE con el citado Ministerio se convino en que la misma estación daría también cabida al Museo de la Ciencia (previo estudio del espacio y posibilidades de instalación), comprometiéndose la representación del último a destinar presupuesto conveniente para el acondicionamiento propio, sin menoscabo de la integridad arquitectónica y ambiental que la estación ofrece. (La maqueta del proyecto se exhibe en la sala provisional de exposición del Museo de Renfe en la que da un toque de «color futurista» el aerobús previsto como transporte para el acceso).

Finalidad del Museo

El fin de este museo sería el ofrecimiento al público de la valoración museológica del hecho ferroviario en un sentido pluridimensional: a) dimensión científico-histórica en sus dos aspectos diacrónico y sincrónico; b), dimensión socio-cultural; c), dimensión económico-política, centrándose, como hemos dicho en el factor humano, motor y movido, como protagonista durable del propio hecho considerado.

RENFE, en palabras del señor Tello, que es quien lleva la responsabilidad total del proyecto, concibe el Museo como una parte de sí, muestra de su vocación al servicio de la colectividad, consciente con ello de su aportación como contribución al progreso: a) con criterio de desarrollo integrado, visto el Museo como partícipe de la creación de ese futuro colectivo; b) progreso en cuanto a la calidad de vida en su voluntad al unísono con la de ICM de «hacer el planeta más habitable»; c) difusión del hecho como «servicio eficaz y rápido a la colectividad»; d), presentación como aportación especial frente al fenómeno de la «crisis mundial» y su incidencia, vg., ahorro, espacio mínimo, remodelación del entorno humano, etc.

A constatar como hecho de indudable interés es el planteamiento museológico, por otra parte de gran actualidad, en cuanto a la voluntad de descentralización. Esto significa que se tenderá a resaltar y favorecer el

montaje «in situ» de cuantos elementos se consideren importantes en los diversos puntos de la geografía nacional.

Medios

Consciente de que nace en una colectividad en los años 80 en base a planteamientos científicos de relativa actualidad, el Museo del Ferrocarril deberá disponer de los medios actuales que le permitan desarrollar las funciones que le son propias: adquisición, preservación-conservación, investigación y difusión, de forma congruente con su dimensión actual y respondiendo a su concepción sistémica, interdisciplinar con una planificación, organización y control como funciones genéricas subyacentes interconexiónadas y vitalizadas por la comunicación a todos los niveles.

El Museo estará «vivo» en tanto en cuanto la sociedad que lo crea lo aliente y lo mantenga, siendo él mismo objeto de «experiencia» en una confrontación diaria y controlada con el público al que está destinado.

Consideraciones museográficas

Exposición

Se tiene proyectada con arreglo a los tres grandes bloques: a) la llamada sala histórica, b) el ferrocarril hoy, c) el ferrocarril cara al futuro.

Sobre las propias vías, en andenes y en espacios cerrados que dan a los mismos se distribuirá el material según estudios previos en el marco inigualable de la vieja estación.

El material es muy vario: locomotoras, vagones, profusión de elementos de explotación como agujas, cambios, señales; maquetas, mobiliario, fotografías, etc., que será «ambientado» en seriaciones cronológicas, de gran rigor científico, dioramas, etc., que presenten con claridad y dinamicidad el hecho dinámico ferroviario. Los esquemas funcionantes manipulables y accionables con rigor científico son siempre excepcional complemento didáctico para todas las edades y niveles.

«El factor humano ocupará el centro o corazón en torno al cual se ceñirá el «fenómeno ferroviario», cuestionado desde distintos ángulos, de modo que quede claro y asequible para el público, vario en edades y condición, el cómo, el porqué y el cuándo, etc., en el proceso.

Cabe destacar en un inciso la riqueza de locomotoras de vapor, riqueza explicable por el tipo peculiar de nuestro desarrollo ferroviario, que no tuvo lugar de modo armónico, sino en aluvión por intereses fundamentalmente mercantiles, y de administración de las sociedades internacionales, las cuales presionaban poderosamente en especial desde París. Estas compañías encargaban el material a las casas más importantes de Europa e incluso de otros continentes, de todo lo cual nuestro Museo podrá dar cuenta.

La creación de un espacio orgánico, de dimensiones humanas, relativo en cada caso al material expuesto, acogedor y cuidadosamente iluminado con un orden estudiado, más o menos libre, sin grandes coacciones, con recorridos en relación con el interés de los diferentes grupos de público serán consideraciones de primer orden a la hora de «fundir un grupo»

o «resaltar un espécimen» en orden a una mejor valoración de lo expuesto y por tanto a un mayor aprovechamiento y placer en la visita.

Más selectivo que desarrollista, el Museo acepta el compromiso en la elección, sabiendo que en ello va implícito el legado que habremos de dejar a las generaciones futuras.

La idea base es la de conservar las «cabezas de serie» con tendencia a completar las series en la medida posible en orden a dar respuesta no sólo al público «diletantti», más interesado tal vez en la pieza única, cuya importancia, cómo no, deberá destacarse, sino también al estudioso o investigador interesado en profundizar en cualquiera de los aspectos ligados con el tema.

La documentación complemento de la exposición a distintos niveles, hasta el mero recordatorio, ha de proyectarse cuidadosa y seriamente, conscientes de su importancia, así como el material didáctico complementario de uso para los distintos grupos o personal acompañante.

Habida cuenta que la exposición lo es en función del público, el control de resultados respecto de los objetivos propuestos debe ser constante con vistas a obtener la optimización de los primeros.

Muy importante a tener en cuenta es el público infantil, con necesidades propias de espacio, de proximidad, de permisibilidad, de especial dinamicidad, en la ambigüedad realidad-fantasía, necesitado de una especial claridad y una peculiar atención y clasificación por edades e intereses.

Desarrollo

Gerenciado por RENFE, el desarrollo se lleva a cabo lentamente.

Las fases previstas son:

A) Puesta al día de la Estación en proyecto conjunto RENFE-Ministerio de Cultura. Mientras se lleva a cabo el acondicionamiento de espacio se procede a la corrección del proyecto, a un estudio último de la distribución y de la conservación o puesta al día del material acumulado.

B) Exposición histórica en espacios adecuados en los que quede plasmada la realidad del ferrocarril español en el medio social cambiante en que se desarrolla.

C) El ferrocarril hoy. Esta fase del proyecto va a empezarse inmediatamente, según confirmación del Director, señor Tello.

El ferrocarril hoy y su proyección cara a un futuro, con datos absolutamente precisos y fidedignos, expresiva y gratamente mostrados, teniendo siempre en cuenta al hombre de hoy, como creador de ese ferrocarril en respuesta a necesidades propias y como contemplador del fenómeno en esa variedad pluridimensional de que continuamente hablamos.

Las exposiciones temporales se programarán en orden a intereses inmediatos del público y en relación con temas de vivo interés actual.

Resumen

El Museo Nacional del Ferrocarril desea ser un núcleo dinámico de irradiación de cultura a través del tema que le es propio en una pluridimensionalidad en la que tendrán cabida cuantas materias tengan ligazón próxima o remota con el mismo.

Se pretende un Museo Nacional descentralizado, abierto a las nuevas corrientes científicas y técnicas, en contacto permanente con la sociedad que lo crea y lo mantiene, en contacto con organismos e instituciones nacionales y extranjeras en orden a la preparación y perfección de tareas comunes que hagan de él un museo vivo de vanguardia.

Ni qué decir tiene que confiamos en que las pretensiones serán un continuo logro y que nuestro interés irá acrecentándose con el éxito de todas y cada una de sus aspiraciones.

* * *

MUSEO DEL AIRE

El nombre o título de Museo de la Aeronáutica y la Astronáutica responde más a las pretensiones de planteamiento óptimo en principio que a una realidad en el momento. Por ahora, a nivel «familiar» responde en nombre y contenido al más ambiguo de MUSEO DEL AIRE

En las oficinas de redacción del Museo, sitas en el Ministerio del Aire, Romero Robledo, 8, de Madrid, recabo la información pertinente sobre este Museo, cuya apertura, esperada con entusiasmo, vendrá a llenar el vacío que se hace sentir, como parte importante de ese pasado histórico colectivo con proyección clara hacia un futuro prometedor.

Antecedentes del Museo del Aire

Los antecedentes del Museo del Aire se remontarían al año 1939 con tan sólo una primera idea de Museo, mera conjetura, que no llegó a cuajar.

Habría que esperar a 1966 para que aquella primera idea comenzara a actuarse (el decreto de su creación es el número 1.437, de 16 de junio de 1966, y aparece en el B. O. del Ejército del Aire, número 78; su reglamentación, en el B. O. de dicho Ejército, número 73, del 20 de junio de 1967).

En los diez artículos que componen el citado reglamento se establece el organigrama con los principios base por los que el Museo ha de regirse, así como las razones que lo alientan y los objetivos que persigue. Su primer Director será el Teniente General don Andrés Grima Alvarez.

Concebido así, el Museo es un organismo perteneciente al Ejército del Aire, del cual depende, por tanto, económicamente y si bien en principio se previó la necesidad de crear un organismo interministerial que pudiese coadyuvar a la creación del Museo interdisciplinar con las aportaciones técnicas, económicas y las orientaciones precisas de expertos en diferentes ramas, la idea no llegó a sobrepasar los primeros tanteos, ni el organismo o institución tuvo nunca entidad alguna.

Es el Ministerio del Aire quien lo ha planificado y quien lo está llevando a cabo, eso sí, sin que quede excluida de entrada la posibilidad, siempre bien vista de que pueda constituirse el «Patronato», de manera que las personas que lo compongan puedan, desde distintos ángulos profe-

sionales (sociólogos, museólogos, sicólogos, artistas, etc.), aportar la experiencia de sus diversas competencias, colaborando a la concreción de un Museo vivo y actual desde su esencia misma.

Las peculiares características de un museo de la Aeronáutica hacen doblemente problemático el lugar de su ubicación, añadiendo a la necesidad normal de espacio que todo museo conlleva con vistas no sólo a la exhibición de sus colecciones, sino a las tareas no menos importantes de conservación, almacenaje, organización, servicios, etc., la muy especial, debida al tamaño de los especímenes, de forma que los espacios para toda clase de actividades se multiplican enormemente.

Es particularmente por ello por lo que las dificultades han sido más graves y mayor el retraso de la aparición del propio Museo.

Por un lado primaba la consideración del público en función del cual nacería el Museo y por tanto la colocación del mismo en lugar céntrico y de fácil acceso (a ser posible con espacios en torno que hiciesen a la par agradable la estancia, dentro y fuera de los pabellones cubiertos y ofreciesen lugar cómodo para aparcamiento y demás servicios.

Así, pues, se pensó en un principio en montarlo en los bajos del propio Ministerio, con la ventaja de que las oficinas y el personal quedarían encajados con relativa facilidad, aprovechando las instalaciones existentes; pero se vio que resultaba inviable.

Un segundo lugar probable fue el Aeropuerto de Barajas, que de un lado podía reunir el aspecto no menos interesante de ser aeropuerto civil con una parte dedicada a la propia aviación civil; pero por problemas internos fue igualmente rechazado.

Como tercera propuesta estaba el aeródromo de Cuatro Vientos, militar, el primero de España, con lo que aunaba en sí el carácter de elemento histórico notable, el espacio suficiente y la relativamente corta distancia a Madrid. Y es aquí donde finalmente en 1975 se materializa el Museo en el espacio de un antiguo angar de la Escuela de Transmisiones, que sirvió inmediatamente en una primera fase, considerando además su estado de deterioro, para almacenaje provisional del material que a lo largo de los años se había ido acumulando en nombre del Museo del Aire, que aún tardaría en ver físicamente la luz.

Alrededor de la idea de construir un edificio de nueva planta, vistas las dificultades de acoplamiento del material en los lugares posibles gestionados, se hizo en 1978 un último intento de concierto con RENFE para el posible aprovechamiento de la estación de Atocha, que parecía quedar fuera de servicio por reorganizaciones internas, como había sucedido con la de Delicias.

Este intento no llegó ni a tramitarse oficialmente, como tampoco llegó a plasmarse un último intento de ubicación del Museo en la Casa de Campo en la que el problema de espacio no existía, si bien las dificultades económicas y de gestión hicieron inviable una vez más la instalación del Museo.

Con la cesión de un terreno de 25.000 metros cuadrados y la concesión de un presupuesto para la adecuación del primer angar de almacenaje comenzó la entidad propia del Museo, convirtiéndose el primer decreto del año 66 en un proyecto real con una superficie total de unos 28.000 metros cuadrados, de los cuales 3.000 metros cuadrados aproximadamente estaban cubiertos.

Las obras serias de transformación con compromiso de apertura al público comenzaron propiamente en septiembre de 1979 (¡trece años se había demorado su creación!).

El 24 de mayo de 1981 abrió el Museo por primera vez sus puertas con motivo de la festividad de las fuerzas armadas, día en que por permitirse precisamente la entrada al público en el recinto militar de Cuatro Vientos recibe el nombre de «puertas abiertas».

La inauguración oficial, que se preveía para finales de junio de este mismo año, fue demorada hasta el próximo otoño, sin que haya quedado establecida aún la fecha definitiva.

Su Director actual es el Teniente General Alos y su subdirector el Coronel Linares.

De facto, si bien no se permite la entrada masiva de público, se acepta casi a título experimental y en forma restringida la visita de público escolar acompañado y previa solicitud y la de personas cuyo interés se justifica.

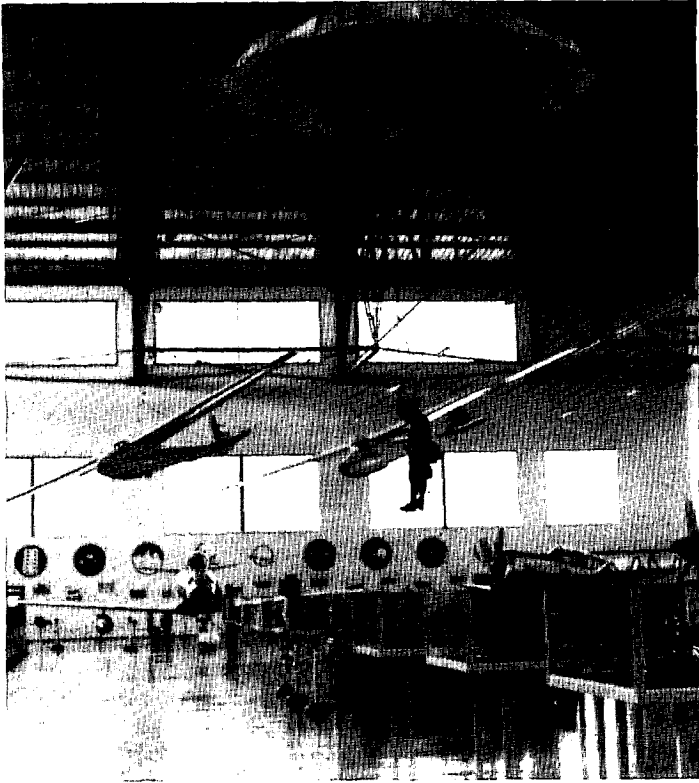
Si bien las normas para el funcionamiento del Museo, como queda dicho, se vieron plasmadas en el decreto de su creación y el de su reglamentación, es claro que, lo que hace trece años era concepción modélica, ha quedado corto en toda su amplitud, obviamente de presupuesto y de personal, puesto que tanto el uno como el otro se acuerdan en función de estudios y en base a unas necesidades reales, que evolucionan con el paso de los años.

Me consta la capacidad de las personas que tienen en sus manos la realización del proyecto, me consta igualmente su sentido de responsabilidad respecto de la función primaria que un Museo está destinado a cumplir en nuestro momento actual; pero pienso que, dada la trascendencia cultural de la institución, no debería quedar reducida a la tentación de ser una «prolongación o proyección unilateral», como puede de hecho suceder, sino que, una vez más debería primar el interés de la sociedad toda, interés múltiple del público, cuya misión no es en mi concepto el de mero contemplador a «atraer» hacia una institución creada; sino el elemento vivo por excelencia que tendrá que «crear» en el mismo proceso selectivo consciente de conservar. No se admite ya la conservación si no lo es para la creación, en creación permanente en cuanto sirve desde múltiples ángulos al público de hoy.

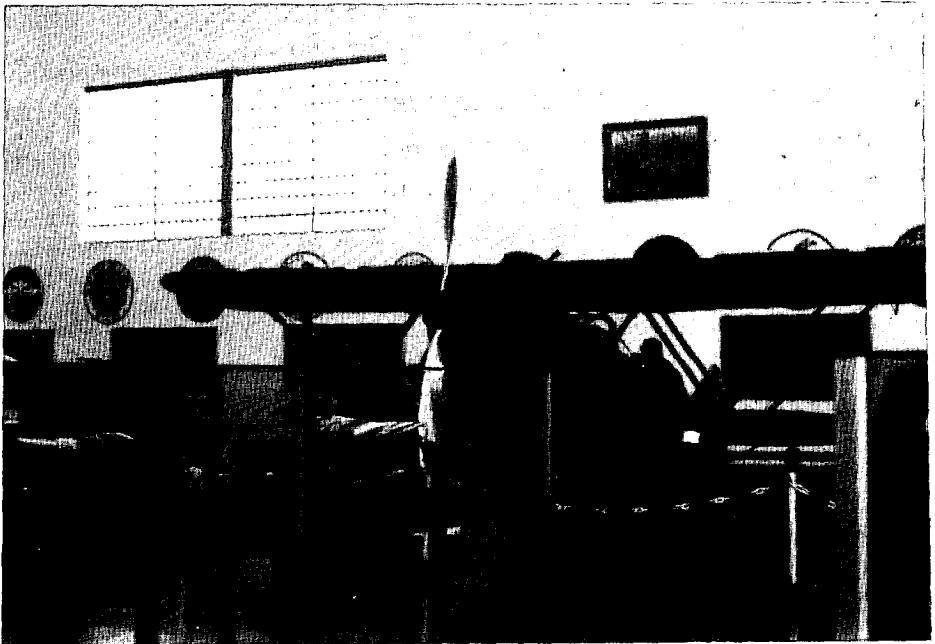
Graham Carter (Educational Director del National Motor Museum de Beaulieu) distingue en el proceso evolutivo del Museo siete etapas, de las cuales la sexta es la «educativa» y en ésta, según todos los indicios, estamos nosotros entrando en el momento, más por la presión del propio personal de Museos, que por exigencias de la propia sociedad.

Tal vez la razón haya que ir a buscarla en relación con unas supuestas «prioridades», según se me comentaba sensatamente; ahora bien, de lo que se trataría en última instancia es de definir cuidadosamente aquéllas en función de unas necesidades sociales cuidadosamente sopesadas en definitiva también.

Y en modo alguno quedaría en último lugar la trascendencia de las múltiples funciones del Museo, del Museo vivo, del Museo integral e integrado, del Museo sistema abierto en comunicación permanente con el medio y evolucionando como consecuencia de las orientaciones y de la información que del propio medio en el mismo proceso expuesto le llegan. Porque,



Dos aspectos
del interior del
Museo del Aire



como manteníamos en nuestra conversación, o el Museo es esta realidad, este instrumento de cara al desarrollo social o el Museo no es. No caben superposiciones desvitalizadas, no caben montajes estereotipados carentes de alma, no caben copias externas rutinarias de revista «transoceánica» con presupuestos válidos en vistas a problemática local, que se desvanecen como humo al implantarlos con visos de modernidad en contextos diferentes de aquéllos para los que muy específicamente fueron creados.

Cada vez la problemática del Museo es más amplia y uniforme a nivel mundial, cada vez la base común es mayor, ya a nivel planetario y cada vez la intercomunicación de experiencias es por tanto más útil; pero lo auténticamente válido es un profundo y primer conocimiento del medio propio, del medio social en el que la institución se enclava, porque es a ese medio al que primordialmente está destinado a servir.

Planificación, organización y control son el tópico de la moderna empresa, perfectamente aplicables en un planteamiento sistémico del Museo, global y parcialmente considerado, desde el primer día de concepción, no ya de aparición, de cualquier institución que se pretenda conscientemente viva y útil.

Y sólo en la medida que se sienta útil a múltiples niveles y estratos operativos puede tener prioridad a la hora de adjudicársele medios con que llevar a cabo sus tareas, medios, cuya procedencia por otra parte puede y debe estudiarse de forma y modo que so pretexto de un «purismo rigorista» anquilosante no frenen la dinamicidad ni la marcha del propio proceso de la institución.

Ejemplos suficientes de planteamientos extremos tenemos en países más o menos próximos, que a título orientativo y previo estudio de nuestras propias capacidades pueden aportarnos unas experiencias con unos pros y contras, que lejos de invalidar el modelo nos permitan observarlo con mayor objetividad; pero, repito, siempre dando prioridad al conocimiento propio, partiendo de experiencias en nuestro propio campo.

Sin medios no hay institución que se mueva. Prueba más que suficiente son esos trece años de retraso en la aparición del Museo del Aire, si bien cabría en última instancia preguntarse si fue retraso o falta de madurez del hecho museístico en sí. De cualquier forma, en ese concepto actual de dinamicidad y de vivacidad va implícita la consecución de recursos propios de modo y manera que sus funciones no queden nunca mermadas (dentro de planificación, repito, orgánica, y en virtud de unas necesidades reales constatadas, no de utopías individualistas, que presuponen fases muy primarias, según nos cita Graham Carter en su inteligente visión evolutiva del Museo, que no sobrepasarían la fase del «museo del conservador»).

La aparición o la apertura pública de este nuevo Museo, el primero nacional en su género y que yo no celebraría ni por ser el primero ni por ser nuevo, sino por ser necesario, supondrá, tiene que suponer, un nuevo medio de culturalización, de unión en tareas comunes, de formación a todos los niveles, de distensión necesaria de problemas, etc., cuya trascendencia debe dejarse notar en toda la geografía nacional, bien con instalaciones temporales, con préstamos, desde luego con contactos a todos los niveles y en última instancia siempre como fuente de conocimiento en la materia, «*el transporte aéreo*», que por ser aéreo, se nos antoja menos contaminado de fronteras.

Los proyectos teóricos son múltiples y valiosos, las pretensiones de formación de colecciones son igualmente interesantes a niveles varios, el planteamiento cara al pasado y su proyección cara a un futuro sin límites, enormemente sugestivo y enormemente prometedor.

En esta primera impresión entusiasta toma parte activa la clara concienciación de las personas responsables de la creación de un nuevo medio con grandes posibilidades al servicio de la comunidad.

Seguros estamos de que tan claras ideas y tan nobles sentimientos no pueden verse frustrados, sino muy al contrario, recompensados con la aceptación participativa general y el mayor éxito en positivas experiencias.

Cabe al público de todas las edades una mayor conciencia de la necesidad de su auténtica participación para que el Museo sea el reflejo de esa «amistad», de esa coparticipación, para que moldeándolo según su necesidad pueda exigirle y servirse de él en la misma medida. La «Asociación de Amigos del Museo del Aire es otra de las «empresas» del Museo desde el primer día de su apertura.

Visita al Museo del Aire

A la altura del kilómetro 10,500 de la carretera de Madrid a Extremadura, siguiendo un pequeño plano editado al efecto, se llega al Museo del Aire.

Este se compone básicamente de dos partes: a) Un pabellón cubierto, gran barracón o angar de la antigua Escuela de Transmisiones, remozado y acondicionado (aislamiento en muros, vitrinas, luces, etc.), con pequeñas adiciones, y b), exposición al aire libre de modelos de aviones y helicópteros, algunos de los cuales siguen en funcionamiento, bien en nuestro país, como aparatos de entrenamientos, bien en los países del tercer mundo con aplicaciones para el transporte de mercancía o pasajeros, según los casos.

El Museo queda «alicorto» respecto de un planteamiento de envergadura en base a una concepción sistémica en clara interacción con el medio social al que estaría teóricamente destinado. Con la mejor de las voluntades no podría pasar el grado 4 de la escala evolutiva de Green, que pusimos como referencia.

Ahora bien, si bien, como sucede cuando el alumbramiento ha sido largo y dificultoso, nace con la estructura antigua, la del 67, se dejan sentir en cambio las inquietudes propias de nuestro momento, en las que está el germen de una rápida evolución.

El «aire» es un medio y un mundo apasionante y la navegación aérea es tal vez una de las facetas más interesantes del desarrollo de la civilización humana, de la lucha titánica del hombre para vencer un medio que no le es propio, para desplazarse en él de uno al otro extremo del planeta y para salir de él en aras de su curiosidad siempre insatisfecha a la exploración del universo.

Una vez más es el hombre el protagonista, el hombre con sus ilusiones y anhelos, sus inquietudes, sus temores; el hombre, como amigo o como enemigo del propio hombre, movido tal vez más inconsciente que conscientemente a un continuo quehacer en que justificar su existencia.

Este proceso, esta lucha sembrada de éxitos, jalonada de fracasos, en clara interacción con el medio en que se lleva a cabo sería el elemento

primordial a reflejar en el Museo del Aire, tal vez culminando idealmente en el momento actual en el que quizás el logro máximo sería la concienciación de la necesidad de un desarrollo global y armónico a nivel planetario con la aceptación voluntaria del cambio como motor.

Los instrumentos o especímenes que se exhiben serían testigos vivos de esa interacción hombre-medio y la eficacia real del Museo se mediría en la captación real del fenómeno por el público visitante.

Ni qué decir tiene que el Museo Nacional del Aire no puede, no debe ser exclusivo del Ejército del Aire. Sin la participación de la aviación civil, sin la combinación con las misiones científicas de exploración espacial, geográfica, meteorológica, sin la inclusión de la «comunicación» como fenómeno, el mundo de los satélites, etc., el Museo del Aire es una faceta del Museo del Ejército, la faceta aérea de este Ejército y podría llamarse Museo del Ejército del Aire, ofrecida aquí en su versión histórico-arcaizante de especímenes en torno a «nuestra guerra civil» en su mayor parte.

Es muy probable, no obstante, que este Museo «deba nacer» y «echar a andar» y buscar la aquiescencia del público, y, merced a ella, atraer la atención pertinente para la obtención de nuevos y mayores «medios», que permitan renovarlo a tenor de las circunstancias.

Este planteamiento sigue pareciéndome, no obstante, arcaico, obsoleto, sigue pareciéndome otra posición desde la cual el Museo vital se me antoja «irrecuperable».

No es problema de añadidos, es problema de núcleo, de pequeño núcleo vital, creado por la colectividad para el que no habría justificación en dificultades legales de competitividad interinstitucional. Si las instituciones frenan la «vida», ¡cambiamos las instituciones!

Y no es problema tampoco de número, sino de concepción.

Un solo avión, uno sólo bastaría para llegar a hacer comprender el fenómeno, eso sí, con material complementario adecuado, de modo y manera que fuese posible abordarlo interdisciplinariamente con provecho real desde múltiples ángulos para un público múltiple.

Volviendo atrás, hacia lo que en el Museo se nos muestra, el «ambiente» resulta grato. Algo hay en común, no cabe duda, entre continente y contenido. La «atmósfera militar» en su aspecto caballeresco, orden, disciplina, limpieza... se respira ya antes de entrar. Los emblemas de las escuadrillas de formas varias y colores vivos son otras tantas notas alegres que nos hablan de «ilusiones de juventud», de «servicio», de «camaradería», de «virtudes castrenses», bajo las cuales duermen sueño inocente de lustros en campo verde los «mortíferos juguetes» de rojo despertar.

Adosadas a los muros, vitrinas bien encajadas con aparatos de medición necesarios a la aviación: altímetros, giróscopos, sistemas de comunicación de diferentes épocas, radar de los años 40, pilotos automáticos de aquellas fechas...

Del techo pende un paracaidista con su equipo, varios planeadores bien distribuidos que conforman, proporcionándolo, en su gran altura al viejo pabellón. Bien de luces, sin brillos estridentes, simple y fácil de distribución y de recorrido, con carteles explicativos..., los modelos de aviones alineados van del Blériot XI (modelo idéntico a aquel con el que Louis Blériot cruzó el 25 de julio de 1909 el Canal de La Mancha), a la cabina accesible de un DC-4; pero, sigamos, sin que sea exhaustivo, un cierto orden, de E. a O., previsto en la visita:

Del Blériot XI citado, bellissimo ejemplar, pasamos al autogiro de La Cierva. Al muro, diversas fotografías de acrostatos y una del primer bombardeo sobre posiciones rifeñas con el tipo de bomba llamado «gotha», en 1913.

En espacios contiguos, abiertos al lado E., vitrinas con banderas de los regimientos, condecoraciones del Ejército del Aire, trajes, recuerdos de militares célebres, cuadro de laureados y retratos de algunos altos mandos, vg., el Comandante García Morato, el General Vara de Rey, el Capitán Martínez Ramírez, etc.

De nuevo en el salón principal, el «Plus Ultra», que en 1926 aterrizó en Argentina, maqueta del «Cuatro Vientos» de Barberán y Cóllar; en los muros, cartas de vuelo. El «Jesús del Gran Poder», que recorrió 6.500 kilómetros en 44 h. 20' sin repostar y sin más aparatos de vuelo que la brújula y el sextante, el «Dragón rapide», de blanco impoluto, avión inglés que trajo a Francisco Franco desde las Palmas para el «alzamiento nacional»; el «Chirri» (de la escuadrilla de García Morato). En un modelo 351 se ha instalado el empenaje de cola del original de García Morato, que quedó materialmente deshecho. Un ejemplar único de «Messerschmitz» de los años 40-45; al muro, pistolas de señales.

«El Saeta», primer reactor hecho en España, prototipo de serie del cual vuelan hoy algunos, vg., el «Supersaeta».

De nuevo al muro y bajo los emblemas de escuadrillas, los fusiles ametralladores de variadas procedencias.

Reactor F-86, americano, de los primeros de la guerra de Corea y el primero que tuvimos aquí. «El Sabre», con depósitos lanzables bajo las alas, que traspasan previamente el combustible al depósito principal. Junto a él, un maniquí de reactorista con traje especial previsto para impedir la acumulación de la sangre en los extremos del cuerpo en picados rápidos...

Regresando por el amplio pasillo central, de O. a E. hay una maqueta del Ministerio del Aire con el documento que atestigua la colocación de la primera piedra el 10 de diciembre de 1943, día de Nuestra Señora de Loreto, patrona del Cuerpo. Hay también maquetas de aviones de gran calidad y no menos célebres que los ejemplares citados.

Por el pasillo extremo del lado S., en el suelo, una bomba del tipo precitado «gotha», de 10 kilos de peso, utilizada en la «guerra de África».

«La Tiger moth», inglesa, todavía en uso para aprendizaje, el «Bucker Jungmeister» y a continuación un HB-34 de fabricación nacional y destinado también al aprendizaje. Una L-12, americana, la «Aisa», avioneta utilizada para turismo y entrenamiento, de la que el modelo HM-1 es de fabricación nacional.

En el extremo S. del lado O., la cabina accesible del DC-4, utilizado para el transporte de pasajeros.

Entre los aparatos, bien distribuidos, desde el punto de vista que les anima, hay motores, bombas y maquetas siempre interesantes.

Saliendo al exterior, en donde están instalados los aviones de mayor tamaño, encontramos en primer lugar el barracón San Fernando, en el que el Generalísimo Franco fue elevado a la Jefatura del Estado el 1-10-1936.

A continuación el gran «Grumman albatross», hidroavión estadounidense empleado para la lucha antisubmarina y para salvamento, dos «Junker», fabricados por CASA, después de la guerra civil, ejemplos de helicópteros

AC-12 y AC-14, también de fabricación nacional; el DC-3, americano, que aún sigue volando con dedicación al transporte en países subdesarrollados; un «Henkel 111» de la «Legión de Honor», único en el mundo; un caza 2.111, construido en España y un «Dornier 24», gran hidro alemán utilizado al comienzo de la guerra para salvamento.

Estos son algunos de los testimonios volantes, salvados para el Museo del Aire, que allí se exhiben y que tienen indudable interés.

La persona que me mostró el Museo, cuyo entusiasmo es a todas luces encomiable, lamentaba la pérdida de lo que hubiese hecho de nuestro Museo el «mejor Museo del mundo», habida cuenta que en nuestra guerra última se probaron más de 136 modelos de aviones en los dos bandos.

La pérdida la atribuía a las condiciones precarias de postguerra, en las cuales fue necesario «fundirlo todo» y a la falta de concienciación museística en el momento.

Ambas justificaciones me parecieron de peso, si bien, más que lamentar lo que no tenemos, cabe conservar lo que tenemos, incrementarlo y difundirlo convenientemente de modo y manera que pueda ser perfectamente entendido y valorado por la comunidad que reclama su testimonio como patrimonio propio, dándole ocasión de reflexión sobre su pasado para un mejor enfoque de su presente, para siempre a un futuro más consciente y por tanto más responsable.

* * *

MUSEO PEDAGOGICO DE ARTE INFANTIL

En contacto con el grupo de trabajo que colabora en el montaje del Museo Pedagógico de Arte infantil, dirigido por el Catedrático de Pedagogía del Dibujo don Manuel Sánchez Méndez, he seguido de cerca el alumbramiento de este nuevo Museo. Idea de la Cátedra durante algunos años en los cuales se ha ido reuniendo material con vistas a tal fin, abre sus puertas finalmente gracias a la ayuda recibida del Ministerio de Cultura para su montaje. Mera colección aún, colaboró con sus aportaciones bajo la misma dirección en la exposición-experiencia «El niño y el Museo», organizada por la Subdirección General de Museos de la Dirección General del Patrimonio, Archivos y Museos.

A modo de modestísima extra-colaboración me cabe la presentación plébrica de entusiasmo del aquí resumen de proyecto, de lo que a mi modo de ver, desde el punto de vista museológico cabe esperar en interacción y servicio a una sociedad, que es quien en última instancia determina su nacimiento.

El Museo tiene pretensiones de abrir sus puertas el 23 de junio del presente año de 1981 y sus posibilidades reales están aún por definir en función de una planificación de recursos económicos y de dependencia, que idealmente hubiera sido deseable conjuntamente con sus pretensiones.

Está en mi propósito seguir el desarrollo del Museo y confío en ver su evolución en una adecuación en progreso constante de objetivos y logros.

Su superficie es de: 165,3 metros cuadrados útiles.

Distribución: 5 espacios: A-B-C-D-E (ver plano).

Superficie de exhibición: 94,5 metros cuadrados.

Longitud exhibición: 60 metros aproximadamente.

Personal previsto para su gestión (completa dedicación): 1 Director, 1 Subdirector Auxiliar, 1 Técnico ayudante, 1 Colaborador Dpto. pedagógico, 1 limpieza (arreglo con el Centro), 1 vigilante.

El Museo desde el Museo

La definición de Museo por ICOM en sus estatutos es la siguiente:

El Museo es una institución permanente, abierta al público, al servicio de la sociedad y de su desarrollo, la cual adquiere, conserva, investiga, comunica y exhibe con propósito de estudio, educación y entretenimiento o deleite los objetos que constituyen la evidencia material del hombre y de su entorno.

El Museo en las más recientes consideraciones de la XII Conferencia General de la citada organización tiende a orientarse en el marco educacional de la sociedad presente como medio de comunicación de masas y como tal se ve afectado por los nuevos medios y las nuevas teorías de comunicación desarrolladas en las últimas décadas. Una posibilidad a la luz de estos nuevos hechos es la integración del Museo en la sociedad actual en base a la teoría de sistemas, al desarrollo sinérgico en el que tiene cabida como sistema cultural dinámico de primer orden.

Queda así definido el Museo como institución cultural de carácter peculiar y único, que tiene al hombre por objeto y fin último en cuanto recoge testimonios tangibles de generaciones pasadas o presentes, pero, y esto es propio de nuestro momento, con conciencia de su dinamicidad en cuanto su colección se justifica primando unos valores en beneficio inmediato o mediato del mayor número posible de personas, de forma que se activan sus capacidades decidoras o de comunicación y que se transmite así conforme a los intereses que la sociedad del momento manifiesta, dejando la puerta lo más abierta posible al mismo proceso cara al futuro.

Nada más lejos del concepto de «antigualla», de «objeto retirado de servicio» y nada más cerca de la viva representación de la creatividad como proceso de recepción de testimonios, que expresan en sí valores, creencias, medios y condiciones de quienes nos precedieron, como base de nuestra propia identidad, como estímulo a nuestra propia creatividad, que a su vez quedará reflejada en el patrimonio «museable» que nosotros seamos capaces de seleccionar para transmitir a nuestros continuadores, los cuales, en proceso de nuevas selecciones y creaciones, irán decantando en definitiva el patrimonio de las sucesivas generaciones.

Este proceso de comunicación creativa consciente y colectiva es la razón de ser hoy por hoy de nuestros museos, tanto más de los que se abren nuevos allí donde la necesidad de la sociedad que los engloba los determina.

Así el Museo Pedagógico de Arte Plástica infantil, que proyecta abrir sus puertas el próximo 23 de junio.

Como Museo pedagógico se remontan sus predecesores al último cuarto del siglo XIX y tradicionalmente sus actividades, experiencias e investigación sirven de base a las actividades educativas en otros museos u otras instituciones (1).

Este Museo, pequeño en razón de sus dimensiones, pero importante en razón de sus fines, nace en conexión con la Cátedra de Pedagogía de la Facultad de Bellas Artes de Madrid, consciente de su oportunidad, más aún en razón de la necesidad que hay de él, teniendo al niño por objeto en cuanto creador de arte, como sujeto de capacidades y valores, que se desarrollan a través y en interacción con su propio proceso creador.

El hecho de estar en conexión con la citada Cátedra, propicia la corriente ideal en la doble vía: material, medios y planteamientos específicos están en función preferente del público universitario y personal investigador y docente al más alto nivel y al mismo tiempo la dinámica cultural universitaria vivificará y revitalizará los continuos planteamientos del Museo.

Pensado y planeado con mentalidad de hoy para servir a la sociedad y a su desarrollo, convencido de su realidad sistémica, de sistema abierto, como el hombre mismo, susceptible de actuar y desarrollarse en actividades tendentes al logro de sus fines en interacción de sus componentes y de la sociedad actual, respuesta a unos criterios de valor, cuyo desarrollo armónico propugna (2).

La tendencia actual constatada en el proceso de información previo al planteamiento del Museo (de este Museo nace en parte el material y del impulso de la Exposición «El Niño y El Museo» y del «Stand del I Festival de la Infancia y Juventud») es a mayor integración del arte en la vida cotidiana, de forma que no sea un fenómeno aislado, sino elemento básico subyacente en la formación individual, especialmente importante por lo tanto en el niño. De ahí que los Museos de Arte especialmente dediquen suma atención a los programas de educación y formación infantil a fin de: a) estimular la creatividad del niño; b) ejercitar sus capacidades perceptuales y críticas; c) desarrollar su capacidad imaginativa y su expresión, al par que sus sentimientos; d) relacionarle con los cánones de valor del adulto, tendiendo a desarrollar su capacidad para pensar, sentir e imaginar; e) ahondar su capacidad de observación para favorecer el desarrollo de su conciencia estética personal y de su sensibilidad; f) abrirle a la comprensión del arte como medio de expresión de experiencias personales y colectivas; g) llevarle a la comprensión dinámica del arte como medio de comunicación en base al conocimiento y sensibilidad (3).

El Museo pedagógico de Arte plástica infantil contemporáneo en base a un estudio de necesidades reales, se propone:

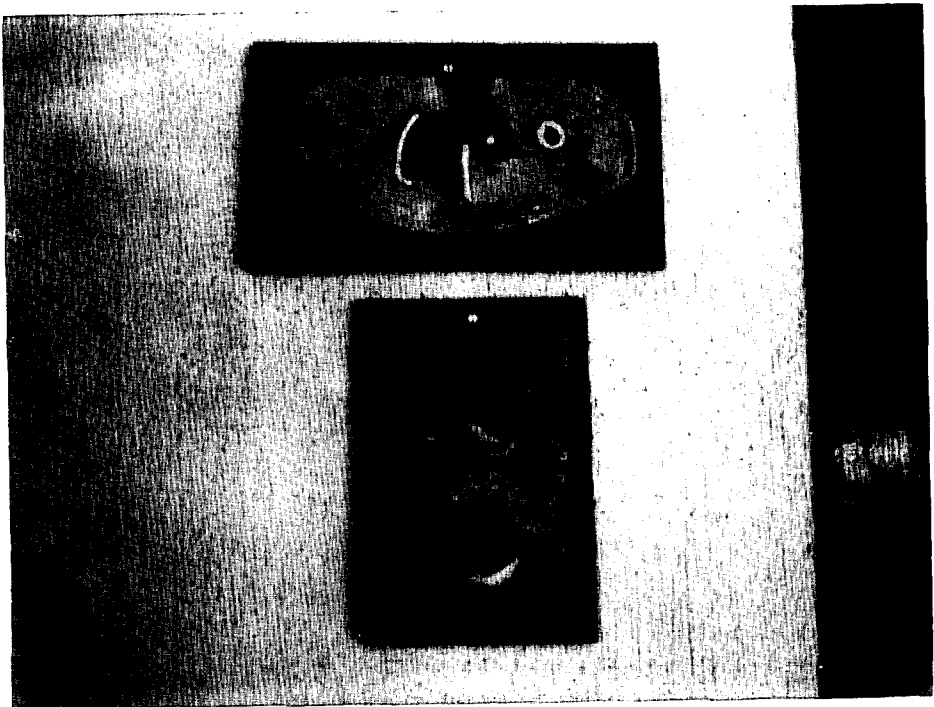
(1) HENRI RIVIERE: *Cours de Muséologie Générale*.

(2) «Si la sociedad viese la educación como un medio para crear una cultura individual, el arte sería considerado como un instrumento para desarrollar gustos y logros culturales; si las escuelas fuesen para preparar ciudadanos que contriuyeran al bien económico de la nación, el arte se enseñaría como una importante habilidad vocacional; si el propósito de la escuela fuese el de desarrollar la inteligencia creativa del hombre, el arte se convertiría en un medio para desencadenar el potencial creativo del niño». Susana Dultzin. «Los Museos y la Educación Artística». Bol. del INBA, I, número 1, septiembre-octubre 1980.

(3) «La Experiencia del Museo San Carlos. Bol. del INBA, I, núm. 1, septiembre-octubre 1980, Méjico, p. 7.



Tres de las obras expuestas en el Museo



I. *Dar servicio a la Cátedra*, posibilitando:

I.a) La investigación sobre la realidad creativo-artística infantil.

I.b) La investigación de las posibilidades pedagógicas: formativo-educativas y de desarrollo global del niño de las artes plásticas.

II. *Dar servicio a la sociedad toda para su mejor desarrollo.*

II.a) Poniendo los resultados de la investigación al servicio de centros u organismos que lo soliciten.

II.b) Presentando la «Exposición permanente» al público en general.

II.c) Investigando sobre las posibilidades pedagógicas de la propia exposición en cuanto «Creación infantil para los propios niños», técnicas de exhibición de «Arte» para un público infantil, etc.

II.d) Brindando las posibilidades de experiencias con nuestro material y favoreciendo la creación de nuevo a cuantos estudiosos lo soliciten.

II.e) Colaborando en la difusión a todos los niveles con nuestras experiencias y aportaciones (vg., montaje de exposiciones, préstamos, etc.).

II.f) Creando una biblioteca especializada tanto para el servicio interno como para uso público.

Para el cumplimiento de los fines realiza el Museo las funciones que le son propias:

A) El Museo acumulará material suficiente y tendrá previsto el desarrollo futuro en base a un criterio de selección peculiar y propio.

B) El Museo atenderá a la conservación del material creado y adquirido, así como a la documentación exhaustiva y rigurosa del mismo.

C) Tratándose de un Museo Universitario en razón de su ligazón con la Cátedra investigará sobre el material seleccionado y creará el propio.

D) El Museo al presentar al público sus colecciones lo hará de modo que sirva para el mayor aprovechamiento del mayor y más variado número de visitantes.

E) El Museo publicará la documentación pertinente tanto para una mejor comprensión de la propia colección por el público, como para dar a conocer sus experiencias con pretensiones y resultados.

F) El Museo estará en contacto permanente con instituciones que complementen sus necesidades de información, etc., para el intercambio de material con vistas al cumplimiento de sus objetivos y para el intercambio de experiencias, tanto a nivel nacional como internacional.

Criterios de actividades prácticas o funciones

A) La acumulación del material se lleva a cabo contactando un número muy amplio de centros o talleres a nivel nacional o internacional, obras fruto de programación detallada de pretensiones u objetivos, actividades, recursos, desarrollo, evaluación con arreglo a criterios base (especificaciones éstas en la ficha que acompaña a cada trabajo, amén de las concernientes al autor, fecha, lugar, etc.) y la selección se lleva a cabo en razón

del criterio de «muestra típica» de logro o fracaso, por la especial significación de ambos aspectos.

B) La conservación. Si bien cada obra es única, no tienen en principio cotización en el mercado, hecho que imprime carácter al propio Museo y que facilita la tarea de sustitución y de selección. No puede olvidarse que hay necesidad de trabajar con la obra directa y que su deterioro es grande con el uso. Los ejemplares más sobresalientes en cuanto a los fines (no tanto ni siempre los más brillantes o atractivos en apariencia) se preservarán con especial atención.

C) La documentación del material será exhaustiva con vistas a la investigación de que va a ser objeto. En principio cada pieza convenientemente registrada con arreglo a la ficha tipo, normativa de ICOM, llevará también ficha técnica, pedagógica en este caso.

El Museo tiene proyecto de catalogación con carácter sistémico con vistas a una más rápida y eficaz utilización.

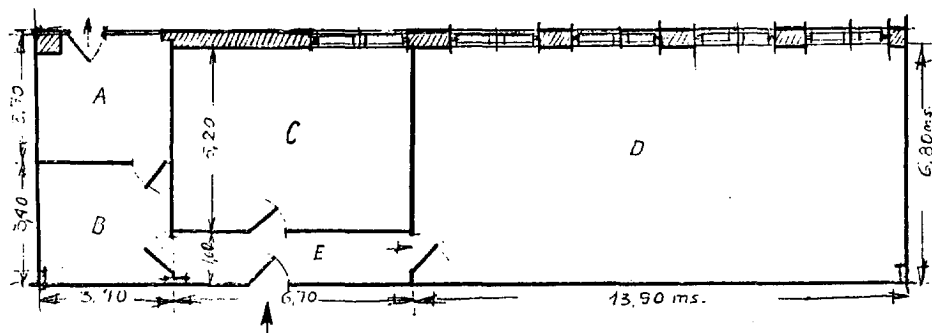
D) La investigación es tarea primordial del Museo y sus posibilidades son enormes por: Centralización de documentación, por contacto directo con los centros de trabajo, como creador de material ex novo y propugnador de experiencias, como semillero de inquietud en el alumnado del Centro. Es propósito llevarla a cabo de forma sistemática y en la medida de lo posible, sistémica.

E) La exhibición abarca muestras de material vario, reunido en cuanto a su carácter artístico y pedagógico.

MUSEO PEDAGOGICO DE ARTE INFANTIL

(Bosquejo)

CATEDRA DE PEDAGOGIA DEL DIBUJO



A: Fondos provisionales

B: Taller

C: Sala de documentación

D: Sala de Exposición 94,5 metros cuadrados

E: Zona de Encuestas

0 5
ESCALA 1:100

El planteamiento sistémico cierra el ciclo con el control o constatación de relación objetivos-resultados con vistas a optimizar éstos, supuesto el interés de los primeros.

Una regulación ordenada de visitas por grupos y edades y el contacto con personal preparado al efecto servirá de criterio para un mejor aprovechamiento de las visitas al centro.

, F) La difusión, en general, tanto en publicaciones como en relaciones con centros e instituciones, utilización de medios de comunicación, etc., con vistas a «hacerse conocer» y «hacerse visitar» es de enorme importancia. Su eficacia es «el pulso del Museo». El criterio base es el de «difusión máxima» en relación ordenada visitante-servicio real ofrecido-control eficaz de resultados.

Apenas nacido, lleno de esperanza, consciente de estar llamado a cumplir una importante función social, que puede desempeñar, el MUSEO DE ARTE PLASTICA INFANTIL CONTEMPORANEA está necesitado del apoyo de Organismos, Instituciones, de los niños, de los adultos, de la sociedad toda que le ha hecho nacer. En ellos tiene su esperanza el Museo para echar a andar, para crecer, fortalecerse y renovarse, para satisfacer continuamente las exigencias de la propia sociedad a la que pertenece.