

MUSEU NACIONAL
D'ART DE CATALUNYA

Dossier de premsa

AERONÀUTICA [VUELO]
INTERIOR

FRANCESC TORRES

MUSEU
NACIONAL
D'ART DE
CATALUNYA

GUERRA CIVIL

ARTE, CONFLICTO
Y MEMORIA

Organiza y produce:

Museu Nacional d'Art de Catalunya y
Centre d'aviació històrica de la Sénia

Intervención artística:

Francesc Torres

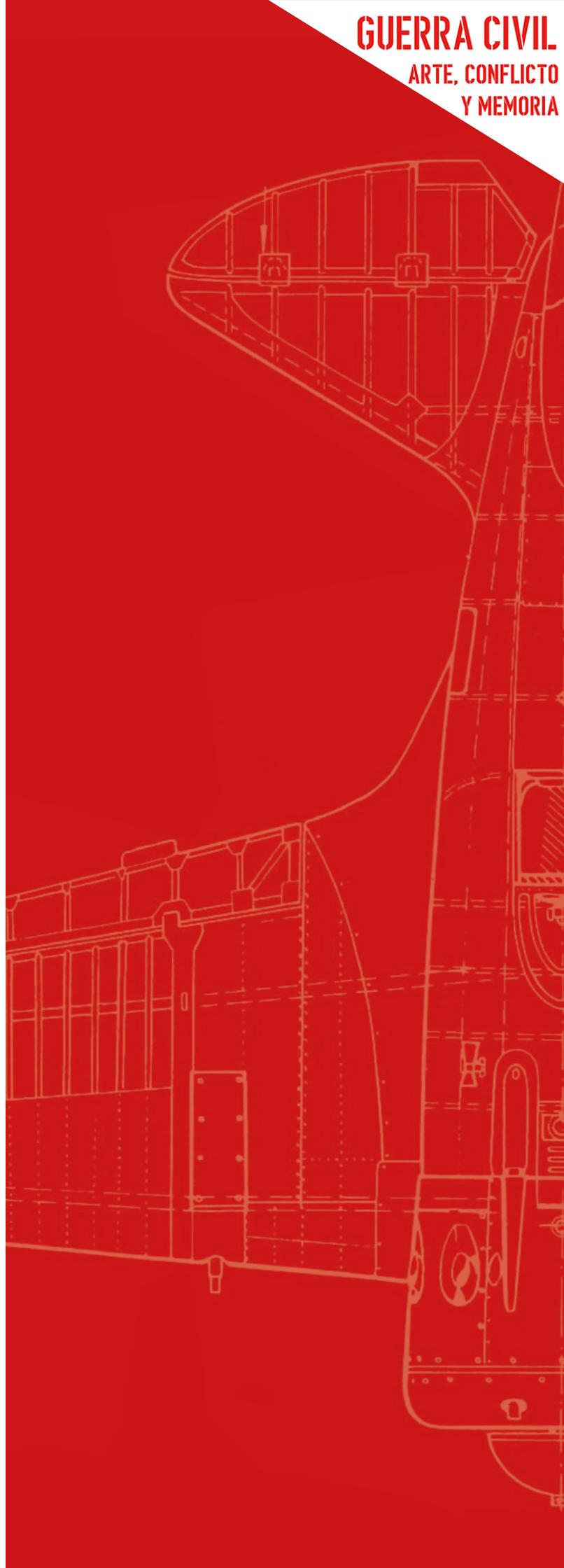
Fechas:

Del 18 de junio
al 26 de septiembre de 2021

Con la colaboración de



Ajuntament de la Sénia





FRANCESC TORRES

AERONÁUTICA [VUELO] INTERIOR

Esta muestra es una instalación del artista Francesc Torres a partir de dos aviones que participaron en la Guerra Civil española: el bombardero soviético Túpolev SB-2 “Katiuska” y el caza también soviético Polikárpov I-16 “Mosca”, ambos presentes en la Guerra Civil en el bando republicano. Estos aparatos son fieles réplicas a escala 1:1, pero se trata de unos aviones que en este momento no vuelan, y en palabras del propio artista, “un avión que no vuela no es un avión, es una obra de arte”.

En este proyecto, Francesc Torres lleva aún más lejos unas coordenadas que ya ha explorado en otras ocasiones, como la ambigüedad entre el arte y el no-arte (pinturas de camuflaje, objetos no artísticos con una “aura artística”, etc.) o la eliminación de la línea divisoria entre los formatos “exposición”, “obra” e “instalación”.

El origen de *Aeronáutica (Vuelo) interior* es una visita del artista al histórico campo de aviación de la Sènia, construido por el Gobierno de la II República justo al estallar la Guerra Civil española. Este campo tuvo un papel muy destacado por su situación estratégica y por su capacidad operativa, primero para la aviación de la República y después, paradójicamente, para la Legión Cóndor alemana. Muy cerca del antiguo campo de aviación, se encuentra el Centro de Aviación Histórica de La Sènia, donde su director, José Ramón Bellaubí Caballer, lleva a cabo la recreación de aviones históricos.



Francesc Torres explora en esta instalación aspectos como el impacto que supuso, dentro del conflicto bélico, la guerra desde el cielo o la idea de sacrificio en la defensa de un ideario. El artista plantea la analogía entre el sacrificio bélico y el sacrificio por la fe religiosa, jugando con la iconografía prestada de la *Crucifixión de San Pedro*, una bellísima tabla gótica de la colección del Museu Nacional en la que se representa el martirio del santo, obra del maestro Pere Serra (siglo XIV).

Esta instalación artística forma parte de los proyectos expositivos que el Museu Nacional dedica

este año a la Guerra Civil, y la salvaguarda del patrimonio artístico en este contexto extremo. Se trata de un conjunto de cuatro exposiciones y un programa público articulados sobre el mismo eje temático: junto con la **instalación del artista Francesc Torres**, las exposiciones temporales **La guerra infinita. Antoni Campañà y Museo en peligro! Salvaguarda del patrimonio artístico catalán (1936-1939)**, y las nuevas salas dedicadas a este periodo, que ganan espacio y aportan nuevas obras y nuevas lecturas.

En cuanto a las actividades presenciales y en línea éstas se han diseñado en colaboración con un gran número de entidades y colectivos especializados en este periodo.

Son propuestas para reflexionar, desde múltiples ángulos, sobre las consecuencias que se derivan de la guerra, como el papel del arte y los artistas, la destrucción y la protección del patrimonio en situaciones de conflicto, la propaganda y la memoria, así como la muerte, el exilio o el sufrimiento de la población civil.



TEXTOS DE SALA

AVIÓN DE CAZA POLIKÁRPOV I-16 “Mosca”

DATOS TÉCNICOS:

PAÍS: URSS

TIPO: CAZA

LONGITUD: 6 M APROX.

ANCHURA: 9 M APROX.

ALTURA: 2,50 M APROX.

PESO EN VACÍO: 1 300 KG APROX.

VELOCIDAD MÁXIMA: 450 KM/H APROX.

TECHO: 9 000 M APROX.

TRIPULACIÓN: 1 PERSONA

ARMAMENTO: 2-4 AMETRALLADORAS

El Polikárpov I-16 fue diseñado por Nikolái Polikárpov, uno de los ingenieros aeronáuticos soviéticos más importantes de la primera mitad del siglo xx. Se trataba de un monoplano moderno, rápido, ágil, con un habitáculo blindado que protegía muy bien al piloto. Pero en los despegues y aterrizajes se complicaba la navegación; al tener el ala pequeña, estas maniobras tenían que efectuarse a gran velocidad. Durante la II Guerra Mundial, este pequeño avión quedó algo obsoleto frente a la nueva generación de cazas alemanes de la Luftwaffe. Sin embargo, el coraje de los pilotos soviéticos quedó más que demostrado. Algunos, cuando se quedaban sin munición, utilizaban la hélice del I-16 como sierra para destrozar los alerones traseros, el timón de los bombarderos alemanes, para derribarlos. El Polikárpov I-16 que ocupa la Sala Oval es una réplica motorizada a escala 1:1, realizada por José Ramón Bellaubí Caballer, capitán de la Marina Mercante y director del Centro de Aviación Histórica de la Sénia.

BOMBARDERO TÚPOLEV SB-2 “Katiuska”

PAÍS: URSS

TIPO: BOMBARDERO

LONGITUD: 12,22 M

ANCHURA: 20,12 M

ALTURA: 4,39 M

PESO EN VACÍO: 3 995 KG

VELOCIDAD MÁXIMA: 430 KM/H

TECHO: 9 400 M APROX.

TRIPULACIÓN: 3 PERSONAS

ARMAMENTO: 4 AMETRALLADORAS

El Túpolev SB-2, *Skorostnoi Bombardirovshik* (bombardeo de alta velocidad), conocido en España como “Katiuska”, fue diseñado por Andréi Nikoláyevich Túpolev. Fue un avión revolucionario, tratándose de un bombardeo, por su velocidad punta, 450 km/h, más rápido que los aviones de caza de su época. El “Katiuska” era un avión totalmente metálico, muy ligero y potente, que podía utilizar esas virtudes para transportar una carga de bombardeo considerable, con una dotación de solo tres hombres. “Todo a la rusa, bueno, simple, barato de construcción y mantenimiento y producido como churros”, comenta el artista Francesc Torres.

El piloto más célebre a los mandos de un “Katiuska” fue Leocadio Mendiola (Badajoz, 1909 - Barcelona, 1998). Entre sus muchas acciones de combate, se distinguen el bombardeo del acorazado nazi *Deutschland*, que resultó seriamente dañado causando muchas bajas, y el ataque, casi suicida, al campo de aviación de La Sénia, que se había convertido en el más importante de la Legión Cóndor alemana después de la retirada republicana. Colgada en la Sala Oval, a punto de estrellarse, tenemos la réplica de un “Katiuska” a escala 1:1 en proceso de fabricación, también construida por José Ramón Bellaubí Caballer, capitán de la Marina Mercante y director del Centro de Aviación Histórica de la Sénia.

EL CAMPO DE AVIACIÓN DE LA SÉNIA

A mediados de 1937, con la Guerra Civil ya en pleno desarrollo, el Gobierno de la II República decide, por cuestiones estratégicas, construir un aeródromo militar en las afueras del pueblo de la Sénia. Se expropiaron 90 hectáreas de olivar y se obligó a los propietarios a talar cerca de 9000 olivos, lo que alteró seriamente las finanzas del pueblo. En muy poco tiempo se construyeron tres pistas cruzadas de tierra dura, orientadas a los vientos prevalentes, con un edificio para alojar a los oficiales y un refugio antiaéreo con capacidad para 200 personas. Se aprovecharon pequeños edificios rurales en el perímetro del campo para tareas auxiliares. No se disponía de hangares para los aviones. En septiembre de 1937 comienzan las acciones operativas: tres escuadrillas de bombarderos Túpolev SB y tres escuadrillas del caza Polikárpov I-16, entre otros aviones de variada procedencia. Una combinación de aviadores españoles y pilotos rusos (normalmente al mando) formaban los escuadrones.

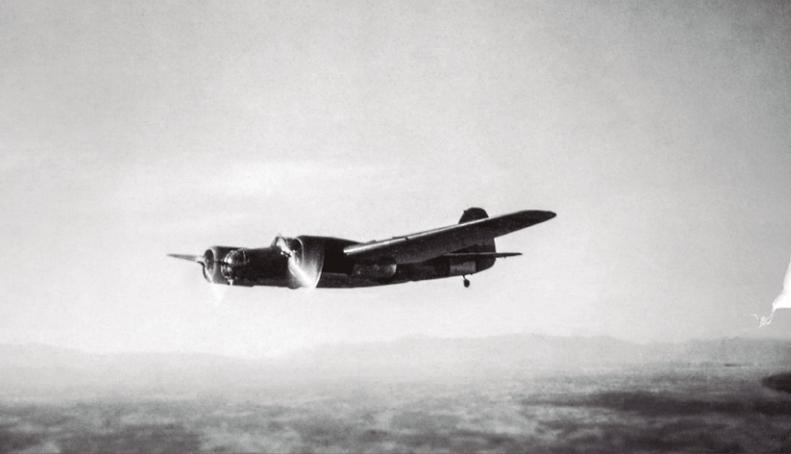
Pero la Guerra Civil da un vuelco hacia el bando nacional y el 14 de abril de 1938 el campo de aviación pasa a manos del ejército nacional, convirtiéndose en la base de la Legión Cóndor alemana y en uno de los aeródromos franquistas más importantes del país. Contó con la presencia de aviones como el Messerschmitt Bf 109 (en todas sus variantes), Junkers Ju 87 “Stuka” y Heinkel He 111, aparatos que fueron decisivos posteriormente, durante la II Guerra Mundial.

La Batalla del Ebro, de julio a noviembre de 1938, otorga singular transcendencia a la Sénia, debido a la proximidad de la zona conflictiva, y propició que este aeródromo albergara una gran cantidad de personal militar, aviones y material de guerra.

Parcialmente conservado, actualmente acoge un centro de interpretación en la antigua Casa de Comandancia y preserva el refugio antiaéreo. El Centro de Aviación Histórica de la Sénia exhibe diferentes piezas aeronáuticas de la época, consideradas de gran interés.

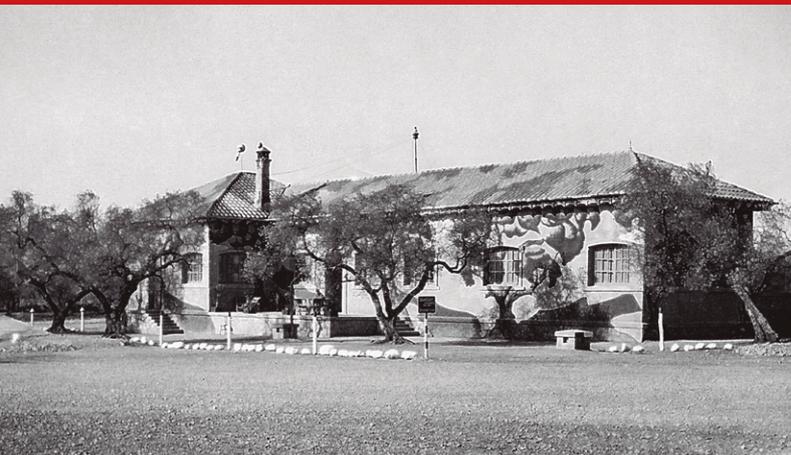
VIDEO

La frase que constituye el título de este vídeo realizado por Francesc Torres en 2019, “Sabia es la naturaleza que nos hace morir para que la vida valga algo”, es lo que se transmite en Morse mediante la edición, fotograma a fotograma, de los destellos del sol en las veletas de las chimeneas de las casas de un pequeño pueblo.



Túpolev SB-2 "Katiuska" en vuelo

Leocadio Mendiola Núñez (Badajoz, 1909 - Barcelona, 1998). Piloto del "Katiuska" y comandante. Fue el único aviador leal al que se concedió la Laureada de Madrid. Por avatares de la guerra, nunca llegó a recibirla, ni siquiera a título póstumo. La negativa hasta la fecha de los diversos gobiernos democráticos de todas las ideologías a resolver la cuestión, a pesar de que Mendiola fuera reconocido, durante la Transición, como militar español de pleno derecho con el rango de coronel, habla por sí sola. Entre sus muchas acciones de combate, se distinguen el bombardeo del acorazado nazi *Deutschland* y el ataque, casi suicida, precisamente al campo de aviación de la Sénia, que se había convertido en el más importante de la Legión Cóndor alemana después de la retirada republicana.



Edificio del cuartel de pilotos. Siguió siéndolo bajo ocupación alemana. A día de hoy, sigue exhibiendo en una de sus esquinas el emblema de la aviación republicana. Es actualmente centro de interpretación del campo de aviación de la Sénia.

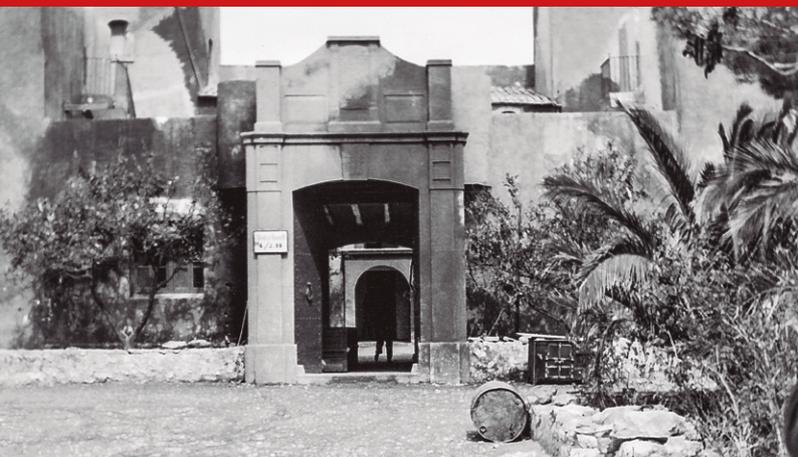
El 10 de septiembre de 1938 se produjo el cambio de mando del Grupo J/88, que es como se conocía el escuadrón alemán de La Sénia. Hubo celebraciones festivas por este motivo, con desfiles de disfraces y carrozas de cabalgata incluidas. Aquí vemos algunos miembros del personal disfrazados, imitando quizá a los soldados marroquíes que habían visto combatiendo en las fuerzas de Franco.



Miembros de la Legión Cóndor almorzando bajo un olivo en el aeródromo, no lejos de sus aviones. Para aquellos hombres jóvenes, la guerra de España estaba a medio camino entre la aventura guerrera y unas vacaciones exóticas en el Mediterráneo, a tenor de lo que muestran no pocas fotografías.



Mujeres de la Sénia contratadas por los mandos alemanes para hacerse cargo de las labores de limpieza, cocina y ayuda doméstica en general del personal de la base.



Entrada del burdel cuyo edificio se conoce como “Les Coves de Martí”, un edificio señorial junto al aeródromo. En la explanada, a la derecha de la imagen en primer término, puede verse un bidón de gasolina como los que se utilizaban en esta instalación.



Francisco Gómez, piloto del “Katiuska”, muerto junto a su ametralladora en el último bombardeo republicano al campo de aviación de la Sénia el 16 de diciembre de 1938. En aquel ataque se destruyeron siete aviones alemanes estacionados, se produjeron desperfectos en las pistas y resultó también muy dañado el edificio que albergaba el burdel.

ACTIVIDADES RELACIONADAS

DIÁLOGO- PRESENCIAL Y EN LÍNEA

Aeronáutica (vuelo) interior

Martes 6 de julio a las 18 h

Sala Oval y en línea

Con inscripción previa en la web del Museo

Charla entre **Francesc Torres**, autor de la instalación, y **Juanjo Lahuerta**, profesor de historia del arte en la Escuela de Arquitectura de Barcelona

Modera: Lluís Alabern, jefe de mediación y museografía del Museo

VISITA COMENTADA - EN LÍNEA

Espacios y relatos de la Guerra Civil

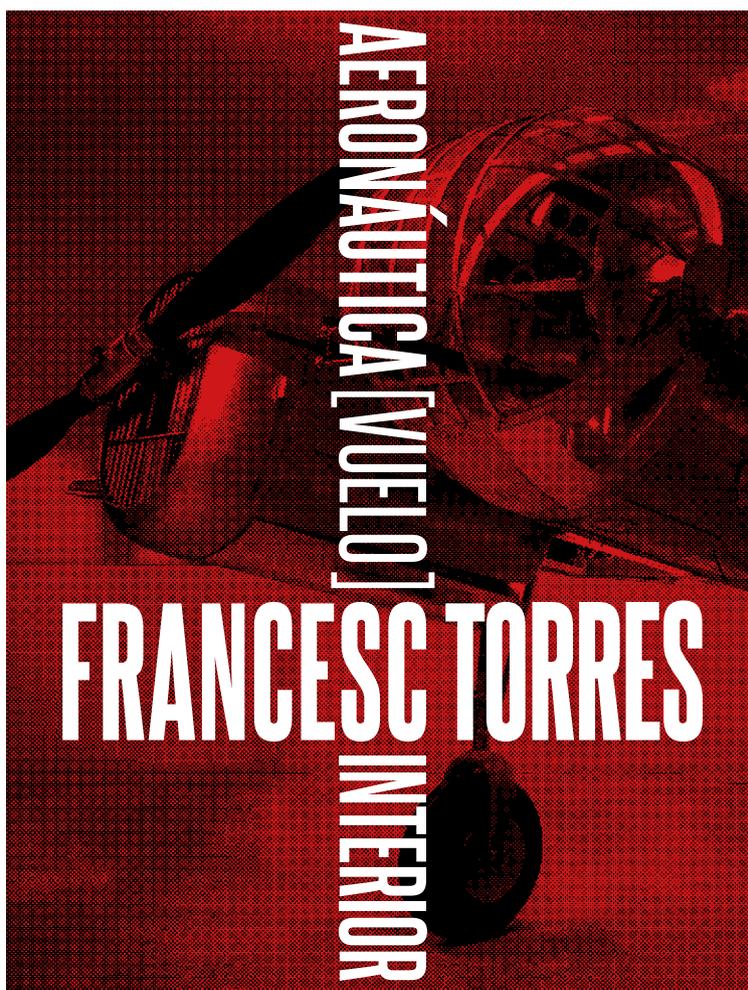
Con inscripción previa en la web del museo

Recorrido por los museos y centros de interpretación que explican la Guerra Civil en todo el territorio

Miércoles 22 de septiembre, 18.45 h

La guerra aérea y la defensa del territorio, desde el Centre d'Interpretació de l'Aviació Republicana i la Guerra Aèria (Santa Margarida i els Monjos), a cargo de **Ramon Arnabat**, profesor de historia contemporánea de la Universitat Rovira i Virgili y miembro del grupo de investigación ISOCAC

Podéis consultar el programa completo en la web del museo



Organiza y produce: Museu Nacional d'Art de Catalunya y Centre d'aviació històrica de La Sénia

Artista y comisario: Francesc Torres

Dirección: Pepe Serra

Dirección técnica: José Ramón Bellaubí

Diseñador / Diseño gráfico: Lluís Pera / Lali Almonacid

Coordinación del proyecto: Lluís Alabern / Pilar Vila

Supervisión y control técnico: Xavier Abelló

Diseño y dirección técnica de la maniobra de izado:
S4E, Solutions for Engineering

Fechas: Del 18 de juny al 26 de setembre de 2021

Precio de la entrada: 2 euros

Espacio: Sala Oval



**MUSEU
NACIONAL
D'ART DE
CATALUNYA**

Oficina de premsa
Tel. 93 622 03 60
premsa@museunacional.cat

Parc de Montjuïc
Barcelona
www.museunacional.cat



blog.museunacional.cat

Un Museo comprometido



SR10-004(2013)



BIOSPHERE
committed entity



CA-0211-0389



EMAS
GESTIO AMBIENTAL
12017-5-04