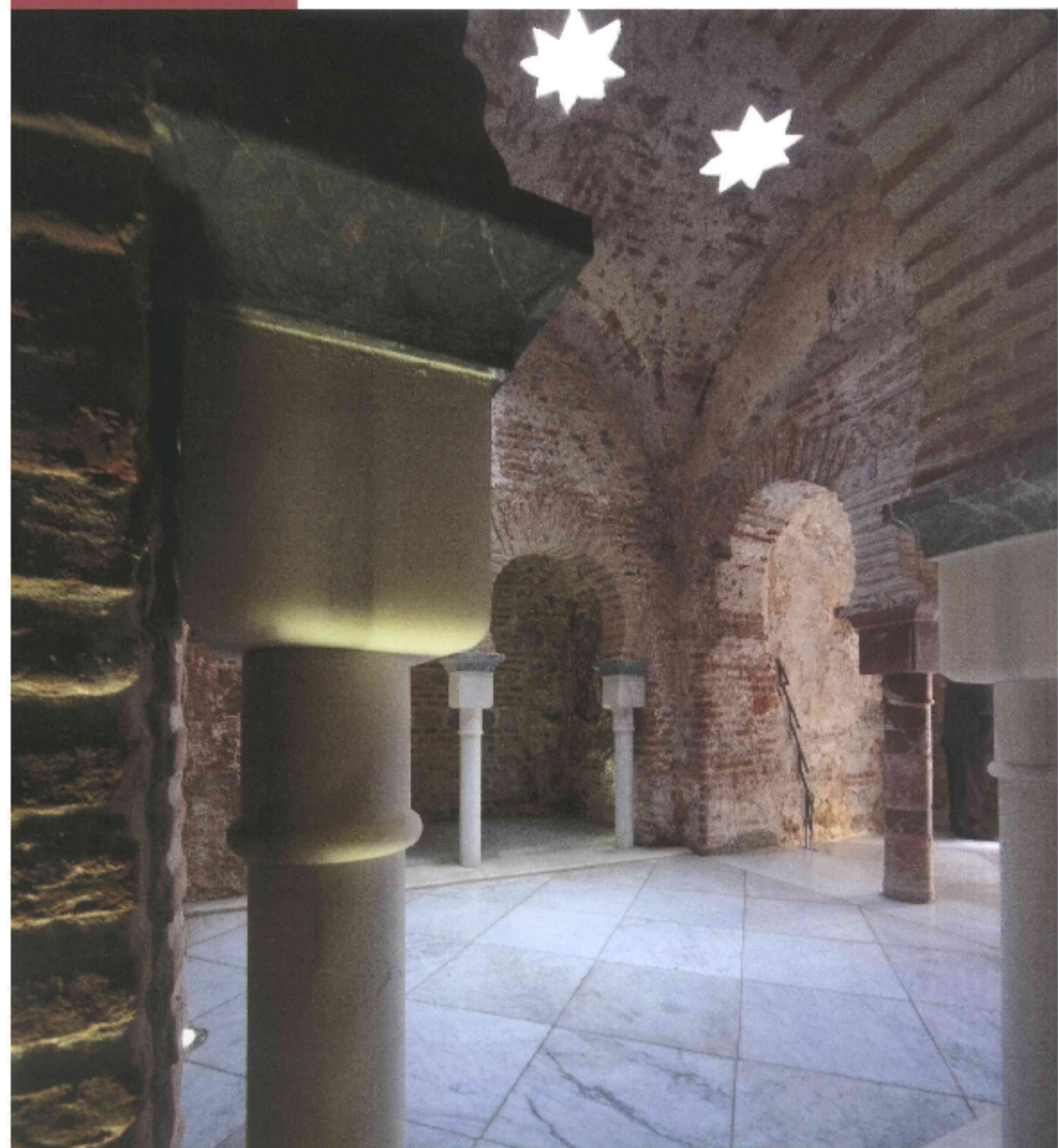


RdM

55 • año 2012 • España 15 euros

Revista de Museología

Publicación científica al servicio de la comunidad museológica



Entrevista a Carlos Abellán Ruiz, director del Museo del Ferrocarril de Madrid



El nuevo director del Museo del Ferrocarril de Madrid tomó posesión de su puesto el pasado mes de julio. Carlos Abellán ya ha tenido un estrecho y frecuente contacto con el museo, como ferroviario y apasionado del ferrocarril, y también tras haber sido primero socio y después presidente de la Asociación Compostelana de Amigos do Ferrocarril desde 1985, de la Federación Galega de Amigos do Ferrocarril desde 1998 a 2003 y, finalmente, de la Federación Española de Asociaciones de Amigos del Ferrocarril, sin olvidar su carrera profesional en RENFE y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Usted procede del mundo ferroviario, de hecho ha dedicado buena parte de su vida profesional a este sector ¿imaginaba que un día llegaría a ocupar un puesto directivo en un museo?

Esto es algo que nunca había imaginado, iy menos salir de mi Galicia adoptiva! Viene a ser la oportunidad de compaginar con lo profesional una afición que siempre he tenido, y me permite también poner en práctica mi vocación de servicio público, que me ha llevado primero a presidir la Asociación de Amigos del Ferrocarril en Santiago, dedicando muchísimas horas a la organización; luego, la Federación Gallega; después, como presidente de la Federación Española de Asociaciones de Amigos del Ferrocarril (FEAAF). También he colaborado como corresponsal

de *Líneas del Tren*, viajando por toda Europa y he participado activamente en la Asociación Europea de Ferroviarios (AEC). Más tarde fui llamado a participar en la Comisión de Puesta en Valor del Patrimonio Histórico Ferroviario y he tomado parte en diversas comisiones de trabajo, en las que siempre me he volcado de manera altruista y desinteresada, sin esperar nada a cambio ni pedir nada. Es como el que le gusta el fútbol, que si hay que ir a Rusia a pasar frío para ver a su equipo, pues se va a Rusia. Las cosas han venido dadas.

Tiene una gran experiencia en el campo del patrimonio industrial ferroviario y también fue presidente de la Federación Española de Asociaciones de Amigos del Ferrocarril ¿su experiencia en estos

campos le hacen ver desde una óptica diferente un puesto como el suyo? ¿cómo percibe la labor que hacen las asociaciones de este tipo en España?

Sigo siendo presidente de la FEAAF. Es algo insólito en España el que un ferroviario como yo (hijo y nieto de ferroviarios), dedicado al mundo del asociacionismo, vaya paso a paso y finalmente se encuentre en esta situación. Mi trayectoria me ha dado una enorme experiencia, he podido volcarme de una manera profesional y como aficionado. Esto, unido a que soy muy activo y curioso, y me encanta conocer gente y los ferrocarriles de todo el mundo, me ha aportado un interés y una experiencia que se transmiten a un puesto en el que me considero la persona más feliz del mundo. Me encanta poder aportar mi granito de arena, creando equipo y trabajo conjunto. Es una enorme satisfacción poder realizar de una manera profesional lo que hasta ahora era principalmente un hobby y poder dedicarme al mundo de la preservación, en el que he hecho cosas más modestas.

La labor de las asociaciones de amigos del ferrocarril es muy positiva. Estas personas, en su tiempo libre y con su dinero y su capacidad, se ocupan de un patrimonio que es de todos y lo hacen de manera envidiable, pues aunque en ocasiones se vean solos y sin ayuda, nunca se desaniman. De hecho, ahora hay más de 130 asociaciones, de las cuales 100 están federadas. Y esto dice mucho de ese mundo apasionante, que además te “engancha” y te permite compartir la historia del tren en todo el mundo.

Esta tipología de museos presentan unas características un tanto peculiares que les hacen diferentes a otros ¿cuáles destacaría? Paralelamente ¿cuáles le parecen las dificultades o inconvenientes que deben solventar y que otros museos no tienen?

Este museo tiene que ser un museo vivo. Si por algo gusta y es uno de los más visitados de Madrid es porque tiene la oportunidad de ofrecer dinamismo y movilidad. Los trenes se mueven, puedes subirte a ellos, puedes participar... El ferrocarril tiene un *glamour* y un encanto especial, la sociedad siente simpatía hacia él. El museo tiene una labor importantísima: preservar los trenes y conservar su historia, emprender actuaciones didácticas para que la gente pueda conocer la esencia del ferrocarril, proteger el patrimonio material y documental del ferrocarril. Si no lo hace el museo, no lo hará nadie. Por supuesto, hay dificultades: el coste de mantener sus “obras maestras” y la falta de espacio son fundamentales. El tamaño de las piezas de la colección

dificulta su alojamiento, con lo que resulta difícil protegerlas. Asimismo, el coste de su restauración es muy alto.

Existen importantes museos de esta tipología en otros países del mundo ¿existen redes o programas de colaboración con algunos de ellos?

En la Península Ibérica estamos muy bien conectados, sobre todo con los museos de Vilanova, Gijón, Azpeitia, Castejón o Ponferrada. Con Portugal mantenemos una excelente relación, hemos participado en los eventos organizados en el museo de Entroncamento... A nivel internacional, intentamos visitar distintos museos. El que destaca sobre todos es el museo de York, que ya he visitado varias veces, y también me impresionó el de Lucerna. Es interesante profundizar los intercambios, conocer las experiencias para ver hasta dónde se puede llegar. Hay algunos museos que tengo muchas ganas de conocer: el de Milhouse, el de Nápoles, el de Berlín y el de Budapest. La colaboración con otros museos, la red de museos, es esencial, y hay que estimularla mediante reuniones periódicas. Además, el Museo del Ferrocarril de Madrid es miembro de IATM (International Association of Transport and Communications Museums), el foro internacional para los profesionales de los museos del transporte y las comunicaciones. Cuenta con unos 120 miembros, entre ellos nuestro museo, y tiene como principal objetivo la investigación, preservación y presentación de la historia del transporte, el intercambio de buenas prácticas y el fomento de la colaboración entre ellos para reforzar la comunidad de los museos especializados en este sector.

El museo depende orgánicamente de la Fundación de Ferrocarriles Españoles, que a su vez está compuesta por las principales empresas del sector público ferroviario español. Parece que se avecinan o anuncian cambios significativos en este sector ¿en qué medida les afectarán?

Es una incógnita para nosotros mismos. Depende de nuestros patronos, que son quienes marcan la pauta. Pero debemos demostrar que la labor que hacemos vale la pena y que es importante para el conjunto de la sociedad. A este respecto, quizás sería conveniente buscar otras fórmulas, que la Fundación de los Ferrocarriles Españoles tuviera un carácter más abierto, para dar cabida a otros patronos que no sean ferroviarios. Es importante tener un punto de mira lo más amplio posible para que, si esto vale la pena, la sociedad apueste por ello. No hay que descartar la colaboración con otras fundaciones, instituciones, administraciones públicas...

Es de suponer que un museo como este implica presupuestos un tanto elevados para garantizar la correcta conservación de las piezas y su mantenimiento ¿les han afectado los recortes o la reducción de presupuestos? ¿en qué manera?

Viendo cómo está el país, hay que adaptarse a los tiempos que corren, pero siempre se pueden hacer cosas, aunque se tarde más o menos. Debemos utilizar el ingenio y tratar de hacer las cosas con los medios que tengamos y no cejar en el empeño. Sobre todo, hay que mantener un espíritu de conservación: que las instalaciones estén limpias, que el museo esté vivo. Hay múltiples maneras de tratar de conseguir algo con los medios limitados que tenemos. Desde luego, no debemos caer en la desidia o el pesimismo. Es posible que no se puedan hacer cosas tan importantes como sería deseable, pero sí hacer cosas, aguzando el ingenio y desarrollando la imaginación día a día, con la esperanza de que mañana sea mejor.

Una de las facetas que también ha abordado usted a lo largo de su vida profesional ha sido precisamente la de la restauración de este tipo de patrimonio. ¿cuenta el museo con un programa establecido tanto de intervención en las piezas como de conservación preventiva?

Todo es mejorable. Hasta ahora se ha hecho un importante trabajo por parte de los equipos anteriores, de lo cual podemos estar orgullosos. Estamos redactando un Plan Director con todos los departamentos del museo, en el que deben definirse las principales actuaciones y las herramientas necesarias para desarrollarlo, de modo que sepamos lo que tenemos que hacer y cuál es nuestro futuro a corto y medio plazo. Para nosotros es primordial la instalación de un foso para el mantenimiento de los vehículos, una rotonda y una placa giratoria para dar la vuelta al tren histórico, una escuela taller para que los desempleados, especialmente los de larga duración, aprendan oficios (pintura, carpintería, ebanistería). Y tenemos que desarrollar distintos trabajos en las vías exteriores, albergar el material que se nos va cediendo y debe estar preservado de las inclemencias del clima y el vandalismo. Así, lo que se restaura se pone a disposición de la sociedad, para que lo disfrute. Ir paso a paso es importante y siempre aprovechando las oportunidades que se presenten.

¿Qué percepción tiene el Museo del Ferrocarril tanto a nivel del barrio donde se encuentra, de la ciudad de Madrid y del panorama nacional?

A nivel del panorama nacional, el museo agrada a la gente. Los trenes históricos, el Tren de la Fresa, los trenes que se mueven, éstos que nos traen recuerdos de nuestros padres y abuelos. El museo tiene mucho futuro a este nivel. En el barrio hemos tenido algunos pequeños problemas de convivencia, pero siempre nos los hemos planteado desde el punto de vista del compromiso con los vecinos y hemos intentado no molestarlos o que las molestias fueran mínimas, así como colaborar con ellos, mantener una relación lo más cordial posible. En este sentido, nos hemos reunido y hemos hablado, y se han tomado medidas para que las molestias que puedan causar los trenes históricos se minimicen. En general, los vecinos están encantados de que haya aquí un museo del ferrocarril y que sea un atractivo de visitas, de vida, de grupos de centros escolares, asociaciones, y por lo tanto es un referente y un imán para esta zona. En cuanto a la ciudad de Madrid, a mí, que vengo de Santiago, me sorprende la vida cultural que tiene Madrid. Aquí todo lo cultural es tan inmenso y tiene tantísimo valor, que todo se vuelve más complicado, pero no por ello menos interesante. Siempre me ha parecido oportuno mantener el diálogo con el Ayuntamiento, y las ayudas que pueda recibir este museo (no sólo monetarias, sino también en forma de servicios o colaboraciones) contribuyen a facilitar las cosas.

Una de las actividades más singulares que organiza el museo es el Tren de la Fresa ¿puede explicarnos en qué consiste y qué importancia tiene dentro de su programación?

El Tren de la Fresa es una tarjeta de visita y un escaparate de lo que es el Museo del Ferrocarril de Madrid. El Museo no sería lo mismo sin un tren real de época en funcionamiento. Lo que atrae a todos, niños y mayores, es ver un tren en movimiento. Viajar en coches de madera de los años veinte y tener el privilegio de disfrutar de una locomotora de vapor, que de alguna manera es un ser vivo, que respira, que bufa, que se mueve, es un referente muy importante. De hecho, es el único que funciona en vía ancha habitualmente en España. Para nosotros es muy importante, es muy conocido y querido, tiene una reputación muy importante. Y es una satisfacción que el esfuerzo conjunto con las instituciones que nos apoyan en esta actividad (Comunidad de Madrid, Ayuntamiento de Aranjuez y Patrimonio Nacional) permita que el tren, que es un atractivo y una vía de promoción turística, económica y social, pueda funcionar determinados días del año y disfrutarlo. Para la fundación y el museo el poder mantenerlo operativo,

preservarlo, cuidarlo, es lo máximo. También, el poder garantizar la seguridad y el disfrute de los visitantes, cosa que además se encadena con la visita a un municipio como Aranjuez. Debería haber más experiencias como ésta. En Inglaterra, Francia, Alemania y otros países hay más de 100 proyectos de trenes que están operativos en distintos lugares. El aprovechamiento de líneas de cercanías cerradas al tráfico de viajeros y mercancías permite disfrutar de una zona que, de lo contrario, podría quedar degradada; pero el tren, combinado con otras actividades y servicios, como los hoteles, la gastronomía, etc., es el motor de una actividad conjunta. Por tanto, esperamos que se pueda contar con el tren el año que viene y agradecemos la colaboración de todas las instituciones.

¿Cuáles son sus proyectos tanto inmediatos como a más largo plazo?

En primer lugar marcarnos unos objetivos en la redacción del Plan Director, en el que deben trabajar todas las áreas del museo, para saber cuál

será el destino de la institución, la dirija quien la dirija. Todo lo que podamos mejorar en las áreas de conservación, tren real, archivo, didáctica, documentación, etc., formará parte de ese Plan. Seguiremos restaurando material y, si no tenemos capacidad para todo, intentaremos establecer convenios con otras entidades que puedan asumir el reto de poner en valor y en funcionamiento estos vehículos. Por lo tanto, el Plan es el que va a marcar todas las acciones a realizar en todas las áreas de un museo como éste. Contemplará todo lo que hay que hacer (que es muchísimo) y marcará unas pautas que se irán siguiendo en la medida que las circunstancias y las personas que están trabajando en esto pongan su empeño para ir construyendo el día a día. Es importante tener claro adónde se quiere ir e ir haciendo cosas en esa dirección. Si económicamente no es viable poner en práctica determinadas acciones, sí debemos preparar el estudio y tenerlo guardado para que, cuando las circunstancias lo permitan, pueda convertirse en realidad. Hay que establecer las prioridades claramente para buscar el mejor futuro posible para el museo. ■