

LA EVOLUCIÓN DE LOS MUSEOS DEL FERROCARRIL EN EUROPA

James Douet

Arqueociència Serveis Culturals, SL

Los museos del ferrocarril figuran entre los museos industriales más antiguos de Europa, a menudo fundados por las mismas empresas ferroviarias con la intención de preservar su historia y de promover una buena imagen pública. En muchos países, las campañas para salvar el patrimonio ferroviario, especialmente el de la época de vapor fueron un estímulo clave para la valoración del legado industrial histórico.

Los grandes monopolios nacionales como RENFE, Deutsches Bahn, SNCF o British Rail, creados mediante la nacionalización de antiguas compañías privadas durante la primera mitad del siglo XX, colaboraron con los museos nacionales de sus países respectivos en las tareas de conservación de los bienes históricos de la industria, algunos de ellos participando directamente en la gestión de los museos.

En 1991 el Consejo de Ministros Europeo cambió esta cómoda situación con la Directiva 91/440 sobre el transporte ferroviario y la "interoperabilidad". El objetivo era romper los antiguos monopolios nacionales y potenciar el movimiento de trenes transfronteros en Europa. La estrategia era separar la gestión de la infraestructura – la red de líneas, la señalización y las estaciones – de la operación de los servicios de pasajeros y de mercancías.

Allí donde se introdujeron los cambios se vio una creciente participación de empresas privadas con nuevas estructuras de gestión y contabilidad transparente, de presiones comerciales y de accionistas privados, que dificultó el soporte y la participación que las antiguas compañías estatales habían dado a los museos nacionales ferroviarios.

En este nuevo clima, los museos han ido buscando nuevas fórmulas legales y administrativas para mantener sus actividades y colecciones y para identificar el material histórico antes que sea enajenado. En el 2003 la Fundación Ferroviaria Española encargó un estudio sobre el efecto de la 91/440 en la protección del patrimonio ferroviario y los museos de trenes en Europa, para definir una estrategia para los museos nacionales españoles en Madrid y Vilanova i la Geltrú de cara a la liberación del sector ferroviario que se inicia el 2009.

El examen de lo que había pasado desde 1991 en cuatro países europeos (Francia, Gran Bretaña, Alemania e Italia) con una larga tradición ferroviaria y dotados con museos de trenes potentes, ha revelado dos tendencias en la evolución de estos museos: la primera, una separación de la gestión del patrimonio de la actividad operativa y comercial de las empresas que operan la red y los trenes, y la segunda, en parte como resultado de esta separación, unas soluciones muy diferentes por lo que respecta a la financiación y la gestión de los museos. En Francia y Gran Bretaña la reestructuración de la red ferroviaria han previsto la gestión del patrimonio ferroviario, bien a través de equipos especialistas en cada sección como pasa en la SNCF francesa o del establecimiento de un comité específico como en el Railway Heritage Comité (RHC), en el caso británico. Mientras que en Alemania e Italia, en cambio, la conservación de este patrimonio no disfruta de ninguna obligación formal, y depende de la buena voluntad de los trabajadores, ex-trabajadores entusiastas y de especialistas que colaboran con los museos, en el primer caso; o de proyectos en el seno de los entes ferroviarios pero sin ninguna responsabilidad formal, en el segundo.

Ahora se ha de ver si la tardía entrada en vigor en España de la liberación del mercado ferroviario nos ha permitido aprender de la experiencia de nuestros vecinos. Las prioridades son encontrar un mecanismo seguro con carácter legal para identificar material significativo antes que sea abandonado y ofrecerlo a los museos, y un régimen adecuado y estable de financiación de los museos que permita a las colecciones continuar conservando e interpretando el patrimonio ferroviario.