

# Los museos ferroviarios y su naturaleza: apuntes a partir del caso español

Ramón Méndez  
Domingo Cuéllar



Separata de

**ARQUEOLOGIA INDUSTRIAL**

QUARTA SERIE • VOLUME VII • NÚMERO 1-2 • 2017



# Los museos ferroviarios y su naturaleza: apuntes a partir del caso español

Ramón Méndez

Universidad Nacional de Educación del Ecuador

Domingo Cuéllar

Grupo RENFE

*Resumen: Los museos de maquinaria industrial han sido considerados tradicionalmente como espacios de ciencia y tecnología. En ellos se priorizaba la exposición de máquinas acompañadas de información referida a detalles técnicos. Este tipo de exposiciones transmitían al público visitante un discurso deshumanizado y fundamentado en el Mito del Progreso. Durante la segunda mitad del siglo XX el proceso de desindustrialización ha provocado el surgimiento de un nuevo tipo de exposición con los mismos bienes tecnológicos. La afición personal a la tecnología, la preocupación por proteger la memoria colectiva y la intención de generar recursos turísticos, han sido los principales promotores del nuevo fenómeno museológico, el museo industrial. El patrimonio ferroviario, icono de la Revolución Industrial, no han sido ajenos a esta nueva forma de entender la conservación, la investigación y la difusión del pasado contemporáneo.*

*Palabras clave: Museo ferroviario; Museo Industrial; España.*

## 1. Introducción

La definición internacional de patrimonio industrial del TICCIH y la establecida por el Plan Nacional de Patrimonio Industrial de España incluyen a los transportes porque existe una relación directa entre la industrialización y los mismos. Sin embargo, la consideración de los museos de transporte como museos industriales no está tan clara. La clasificación museológica del ICOM incluye estos museos como un modelo diferenciado con características propias. Por otro lado, es habitual encontrar relaciones entre los transportes y los museos de ciencia y tecnología, así como tener la presencia de secciones dedicadas a los transportes en estos. Además, sucede lo mismo en los museos mineros o fabriles que desde finales de la década de 1960 han seguido un camino propio, alejándose de la percepción de la tecnología como algo inocuo y en constante progreso, y acercándose a la conflictiva relación entre la máquina y la sociedad.

Este texto describe las principales características de los museos ferroviarios españoles para definir su situación actual en el espacio museológico

con el análisis de los aspectos de museología – líneas generales de los proyectos, apertura de los centros, modelos de gestión – y museografía – discurso y presentación de las piezas. La reflexión final sobre la situación actual de los museos de transporte se alcanza con un análisis deductivo, se parte de la revisión teórica del museo industrial como institución y se llega hasta lo específico, la descripción de los museos ferroviarios españoles. Dicho trabajo se ha realizado sobre consultas y visitas técnicas a los museos ferroviarios españoles atendiendo a las siguientes cuestiones: Año de fundación, horario de apertura, titularidad, gestión y financiación, modelo museográfico (exposición y actividades ofrecidas) y pertenencia a red museológica. Estas informaciones se han incorporado a una base de datos relacional sobre la que se han realizado las consultas específicas para analizar tendencias y relaciones causales que afectan a la creación y al modelo de gestión de los diferentes casos estudiados. El estudio de los casos españoles se completó con la contextualización a partir de consultas web en los principales museos nacionales a nivel internacional.

## 2. Definición y características del Museo Industrial

El Consejo Internacional de Museos (ICOM) define el museo como “una institución permanente, sin fines de lucro, al servicio de la sociedad y abierta al público, que adquiere, conserva, estudia, expone y difunde el patrimonio material e inmaterial de la humanidad con fines de estudio, educación y recreo” (ICOM 2007). De esta definición se derivan las funciones básicas de un museo basada en el modelo PRC (Preservación-Investigación-Comunicación) propuesto por la Reinwardt Academy y que utiliza el propio ICOM (ICOM 2006). Para este organismo solo las instituciones que cumplan con estas tres funciones pueden ser consideradas museos y quedan fuera de esta consideración los espacios expositivos que no realizan investigación, las colecciones que no están expuestas, o los bienes sin programas de conservación.

Además, dadas las especificidades de cada institución los organismos como UNESCO e ICOM establecen clasificaciones según la naturaleza de los bienes conservados en el museo. Si bien, este tipo de clasificación ha sido criticada por parte de la literatura especializada que considera que este criterio no se ajustaría bien a la realidad

del museo actual. Ballart (2007: 41) considera que es más la disciplina de referencia del centro y no tanto la colección lo que permite clasificar a los museos. El punto de vista disciplinar justifica y organiza la colección y en esa toma de decisiones se establecen modelos de museo que comparten lenguajes, aproximaciones conceptuales y criterios museográficos. Rivière (1993: 141-194), director del ICOM entre 1948 y 1965, argumentaba que establecer límites según la colección era cada vez más difícil y estableció una división agrupada por los cuatro grandes campos científicos: museos de arte, de ciencias del hombre, de ciencias naturales, de ciencias exactas y un quinto grupo que englobaría museos multidisciplinarios.

En el caso de los museos a los que se refiere este trabajo esta diferencia de criterios marca dos formas de clasificación importantes: según la naturaleza de la colección encontramos museos de ciencia y técnica -donde estarían los museos industriales-, y museos de comunicaciones. Si nos centramos en el criterio de la disciplina, encontramos que estos forman un único conjunto en el que prima el planteamiento interdisciplinar puesto que el pasado industrial es objeto de estudio de las ciencias técnicas y sociales. Estas instituciones incorporan los impactos sociales de la técnica in-

**Tabla I**  
**Las fronteras del patrimonio industrial**

Carta de Nizny Tagil (TICCIH 2003)	
Cronológica	A partir de la segunda mitad del siglo XVIII. Pero también pueden ser consideradas las actividades protoindustriales
Temática	Restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social arquitectónico o científico.
Espacialidad	Edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria.
Plan Nacional de Patrimonio Industrial (IPCE 2011)	
Cronológica	A partir de la segunda mitad del siglo XVIII hasta la automatización de los procesos.
Temática	Los diversos sectores industriales, la minería, las actividades extractivas y de distribución, la energía, el transporte, las comunicaciones y los conjuntos de viviendas y colonias obreras
Espacialidad	Establece cuatro categorías para los bienes inmuebles: Elementos; Conjuntos; Paisajes; Sistemas industriales.

Fuente: elaboración propia.

dustrial en el discurso, el mismo Rivière (1993) los señalaba como ejemplo de multidisciplinaria. Además, según los criterios académicos para la pertenencia al conjunto de patrimonio industrial -temporalidad, espacialidad y temática- sus colecciones entran mayoritariamente en el conjunto que definimos como patrimonio industrial.

### 2.1 Características generales de los museos de patrimonio industrial

Los bienes industriales no configuraron museos propios hasta mediados del siglo XX, antes de eso formaban parte de las colecciones de museos de ciencia y tecnología. Un tipo de museo muy popular y habitual en las ciudades estadounidenses de tamaño mediano (DANILOV, 1990), y también en Europa, especialmente en Escandinavia (ALEXANDER Y ALEXANDER, 2008). En sus exposiciones podían leerse tres mensajes: la tecnología es políticamente neutral; la tecnología actual es la mejor o, incluso, la única forma de tecnología; y los aparatos y máquinas son el resultado exclusivo del trabajo y la creatividad individual de grandes inventores como Stephenson, Edison o Tesla. Detrás de estas tres ideas se encontraba una gestión museológica dirigida desde la disciplina de la ingeniería y formada fundamentalmente por aficionados y coleccionistas de maquinaria. Personas que por formación tendían a considerar la realidad histórica desde un prisma positivista, por lo que renunciaron al estudio de los procesos históricos en favor de las cronologías de hechos y acontecimientos individuales, descartando así la historia social (SWADE, 1991). El resultado de esta forma de entender las colecciones se observa en tres rasgos comunes:

- Un modelo expositivo formal. El mensaje estaba construido únicamente para la observación de las piezas y de forma ocasional los bienes podían acompañarse de una cartela con información técnica. Un modelo parecido al de las galerías de arte coetáneas (HINDLE, 1972).

- Un discurso generado sobre el Mito del Progreso. Las piezas se disponen brillantes, bien restauradas y organizadas de la más antigua a la más moderna, transmitiendo la idea de que la tecnología está siempre en progreso (BASALLA, 1974), y que las máquinas nunca fallan y siempre están diseñadas con un fin beneficioso (MORTON, 1988).

- Una exposición deshumanizada. La presencia de los seres humanos se reduce a la figura de los inventores, únicos responsables del desar-

rollo tecnológico, las colecciones aparecen deshumanizadas, desprovistas de contexto social (FITZGERALD, 1999).

Fue la desaparición del mundo industrial durante la segunda mitad del siglo XX la que obligó a inventar un nuevo modelo expositivo. Los bienes destruidos o abandonados por el proceso de desindustrialización formaban parte de la memoria del trabajo diario en la vida de un grupo, de un barrio o de un municipio. Una vez tomada distancia de la actividad cotidiana se produjo un primer proceso de apropiación. Las personas encontraron en los objetos la identidad del colectivo y comenzaron a valorar los restos industriales como iconos de memoria, como bienes de patrimonio cultural. Los trabajadores de las fábricas o de las minas se preocuparon por no perder el utillaje o algunas piezas que había sido parte de su día a día (HUDSON 1976). En el mundo académico se empezó a pensar en las interacciones entre la política, la tecnología y la sociedad y plantearon que había áreas en el campo de la tecnología que no estaban cubiertas por este tipo de exposiciones (PENLEY y ROSS, 1991).

Por ello se comenzó a pensar en una nueva forma de museo de tecnología o en lo que hoy denominamos museo industrial. Los primeros ejemplos fueron Ironbridge en Inglaterra y el eco-museo de Le Creusot en Francia, ambos abiertos en 1973 (BALLART, 1997: 238). A partir de esta fecha la reconversión industrial y el cierre de espacios mineros provocaron la apertura de museos industriales en toda Europa (LOPES-CORDEIRO, 2001: 44). El museo representaba la oportunidad para recoger la memoria local y también era una opción para salvar los espacios y la arquitectura industrial que se había revalorizado (BUCHANAN, 2000). La implicación en el desarrollo de discursos interdisciplinarios que integren las relaciones entre la dimensión arquitectónica, la dimensión técnica, la dimensión social y la dimensión natural marca la diferencia entre el museo de ciencia y tecnología y el museo industrial (CASANELLES RAHOLA, 2011).

No todo fueron grandes proyectos museológicos, también se inauguraron pequeñas exposiciones locales y colecciones surgidas de una afición personal. Estas carecían de criterios museológicos básicos como un plan o una política de adquisición de la colección e investigación coherente. La atracción de la máquina era suficiente para movilizar a asociaciones de aficionados que pensaban

que aguardar al estudio académico podía suponer un lento proceso en el que muchos de los bienes acabarían siendo destruidos por la inoperancia y lentitud de la academia (TRINDER, 2000). Las



Ilustración 1. Pieza ferroviaria en el Museo de la Minería del País Vasco (Gallarta).  
Fuente: elaboración propia.

asociaciones aprovecharon espacios y algunas inversiones locales para crear salas donde exponer maquetas, utillaje o uniformes. Incluso también se preocupan por la restauración de material motor y rodante y la recreación de viajes históricos o de ficción. Algunas autoridades locales tras el cierre de las fábricas y las altas tasas de desempleo creyeron poder construir otro Ironbridge y subvencionaron planes de creación de empleo para crear centros de interpretación (STREETEN, 2000). Los cuales, como otros muchos centros de interpretación en España (MARTÍN PIÑOL, 2011: 410-415), han tenido deficiencias provocadas por falta de criterios profesionales a largo plazo y el fuerte localismo. Algunos de estos casos los podemos encontrar en los Valles Mineros de Asturias, la Montaña Palentina o El Bierzo (HIDALGO GIRALT 2011). Numerosos casos que se definen por las siguientes características:

- Son espacios con limitaciones museológicas donde es difícil identificar las tres funciones básicas –conservar, investigar y comunicar–.

- A diferencia de los tradicionales museos de ciencia y tecnología en los museos industriales las colecciones se exponen con un discurso que relaciona la perspectiva social y la técnica.

- Los bienes conservados encajan dentro de las fronteras de espacialidad, temporalidad y temática del patrimonio industrial. Aunque estas fronteras son flexibles destacan los casos de fábricas contemporáneas, las extracciones mineras y las instalaciones y material de los transportes mecanizados.

- Los proyectos museológicos se localizan en espacios donde la población está muy vinculada a los procesos industriales. Estos proyectos son promovidos principalmente por entidades locales como recurso turístico y asociaciones de amigos que buscan recuperar la memoria local.

### 3. Los Museos de Transporte entre lo Industrial y lo Tecnológico

Cuando los museos industriales se separan de los museos de ciencia y tecnología, las colecciones de transportes se quedaron a medio camino entre unos y otros. Académicamente los transportes son considerados como parte del mundo industrial puesto que a excepción de casos como la rueda y el sistema viario romano el gran desarrollo de los transportes está ligado a la Revolución Industrial. La investigación y la comprensión de los medios de transporte actuales no puede dissociarse de este proceso (CUÉLLAR, 2010). Por eso aparecen piezas de transporte en museos claramente industriales y también en museos de ciencia y tecnología.

Pero también es cierto que atendiendo a la naturaleza de los bienes industriales el patrimonio



Ilustración 2. Museu de l'Automoció Roda Roda (Lleida).  
Fuente: <http://www.museudelautomociodelleida.cat>

de los transportes posee una diversidad de mecanismos, componentes -infraestructura, material móvil, elementos complementarios- y conjunto de operaciones que no se encuentran en el resto del patrimonio industrial (DIVALL y SCOTT, 2001; LALANA SOTO y SANTOS Y GANGES, 2013). Por ello en 1963 el International Comité Of Museum (ICOM) los reconoció como un modelo autónomo dentro de su clasificación museológica (ASSELBERGHS, 1974). Esta especificidad implica que estos museos mantengan características de ambos modelos.

Por un lado, el modelo museográfico de los museos de transporte se asemeja más al museo de ciencia y tecnología, puesto que en estos la máquina sigue siendo el principal objeto de exposición y predominan los formalismos técnicos frente al desarrollo del mensaje social (DIVALL y SCOTT, 2001: 118-120). Si bien, no cuentan con los recursos

de este tipo de museos porque mayoritariamente fueron las propias empresas de transporte las que se responsabilizaron de la gestión del museo. La tarea de administrar un museo no es prioritaria dentro de los objetivos de las empresas ferroviarias y por ello no se movilizaron recursos para tener un equipo museológico profesional. Las direcciones se encomendaron a personal de la empresa -expertos en el medio de transporte, pero con carencias en conocimientos sobre conservación, investigación y comunicación- y las exposiciones primaron lo específico y lo técnico del medio de transporte. Las exposiciones adolecían de una falta de conciencia crítica de las cuestiones que afectan a los museos, colecciones y sus audiencias (HOPKIN, 2003). Además, se reutilizaron espacios e infraestructuras que estaban en desuso en la red, algo que puede ser una opción interesante para salvaguardar bienes inmuebles y mantener la colección conecta-

**Tabla II**  
**Conmemoración de los centenarios y apertura de museos ferroviarios**

País	Año de la primera línea	Primera colección	Año de apertura del museo	Museo
Inglaterra	1825	1927	1975	York
EEUU	1830	1927	1953	Baltimore
Alemania	1835		1899	Nuremberg
Bélgica	1835		1951	Bruselas**
Canadá	1836		1961	Quebec
Francia	1837	1944	1976	Mulos
Austria	1837	1886	1909	Viena
Rep. Checa	1839	1908	2000	Luna u Rakovníka
Holanda	1839	1927	1954	Utrecht
Italia	1839		1989	Nápoles
Polonia	1844		1973	Varsovia
Hungría	1846	1899	1966	Budapest
Dinamarca	1847	1900	1975	Odense
Suiza	1847	1918	1959	Lucerna*
España	1848	1964	1984	Madrid
México	1850		1988	Puebla
Noruega	1854	1896	1956	Hamar
Brasil	1854		1979	São Paulo
Serbia	1854	1950	1953	Belgrado
Portugal	1856		2007	Entroncamento
Suecia	1856	1915	1970	Gävle
Finlandia	1862	1898	1971	Helsinki-Hyvinkää
Bulgaria	1866		1966	Rousse*

Fuente: elaboración propia a partir de páginas web institucionales y Czére (1976).

\*Es el Museo Nacional del Transporte porque no hay museo ferroviario estatal;

\*\* Museo Nacional de Ciencia y Tecnología

**Tabla III**  
**Museos ferroviarios en España**

Museo	Año	Gestión
Museo del Ferrocarril de Madrid	1984	Entidad pública
Museo del Ferrocarril de Águilas	1985	Asociación de amigos
Museo Ferroviario de Alcázar de San Juan	1985	Asociación de amigos
Museu del Ferrocarril de Catalunya	1990	Entidad pública
Museo Ferroviario de Mérida	1991	Asociación de amigos
Museo Vasco del Ferrocarril	1992	Entidad pública
Museo del Ferrocarril de Murcia	1994	Asociación de amigos
Museo de Castejón: De la Edad del Hierro al Ferrocarril	1997	Entidad pública
Colección Museográfica de la AAAF Torrellano	1998	Asociación de amigos
Museo del Ferrocarril de Asturias	1998	Entidad pública
Museo del Ferrocarril de Aranda de Duero	1998	Asociación de amigos
Museo del Ferrocarril de Ponferrada	1999	Entidad pública
Museo del Ferrocarril de Galicia	2001	Asociación de amigos
Museo del Tren de Arganda del Rey	2003	Asociación de amigos
Museo del Tren de Mallorca	2006	Asociación de amigos
Museo del Tinet Valencia	2006	Entidad pública
Museo del Ferrocarril de la Roda	2007	Entidad pública
Museo Virtual ferroviario Linares	2007	Asociación de amigos
Centro de Interpretación del Ferrocarril de la Robla	2008	Asociación de amigos
Museo del Ferroviario de Cistierna	2009	Asociación de amigos
Museo del Ferrocarril de Las Matas	2009	Asociación de amigos
Centro de Interpretación del Ferrocarril de Cariñena	2013	Asociación de amigos
Centro de Interpretación de Móra la Nova	2013	Asociación de amigos

Fuente: elaboración propia a partir de visitas y consultas en red

da a la red, pero que también implica limitaciones puesto que no son espacios con vocación museológica. En la actualidad se observan problemas para obtener recursos para la actividad museológica y hay cierto desprecio de algunas empresas a sus instituciones por no ser compatibles con la imagen de modernidad y limpieza que quieren transmitir (DIVALL y SCOTT, 2001).

Por otro lado, se observan características propias de los museos industriales. En los casos en que las empresas ferroviarias, automovilísticas o aeronáuticas no se responsabilizaron de la conservación de los bienes, fueron los aficionados los que se ocuparon de formar las colecciones. En estos casos destaca la voluntad y la preocupación por la conservación de las piezas, pero también se hacen patentes los escasos conocimientos de museología (OLIVEIRA, 2010: 201). La inclusión del mundo social y la recreación de experiencias de los museos industriales ha sido una preocupación en muchos casos. Los museos de transporte se han

involucrado especialmente en la puesta en marcha de recreaciones de viajes con material rehabilitado. Este tipo de actividades han sido realizadas por asociaciones de aficionados, empresas turísticas y entidades locales para obtener un recurso económico o para disfrutar del recuerdo de viajes o un material rodante en movimiento. Los ejemplos son muchísimos, especialmente en Inglaterra donde las asociaciones de aficionados disfrutaban recreando experiencias y viajes (DIVALL y SCOTT, 2001: 159-188). También encontramos casos en los que la historia social se entrelaza con la historia del transporte en un discurso que construye la identidad local. Dos ejemplos son California State Railway Museum y el London Transport Museum (DIVALL y SCOTT, 2001: 78-113).

En cuanto a la museografía hay que señalar que en ambos casos la característica determinante es la carencia de criterios museológicos y una ausencia continuada de recursos. Las exposiciones son lo que Kavanagh (1990: 133) ha definido como





Fig. 1. Museos ferroviarios en España  
Fuente: elaboración propia a partir del mapa de la red ferroviaria de la FFE

catálogo visual de objetos y Davies (1996: 114) como “Hall of Power”. Un modelo que se asemeja mucho a los tradicionales museos de ciencia y tecnología, arte o arqueología, en el que se pueden diferenciar los tres modelos expuestos por Ettema (1987: 63) en su clasificación sobre las exposiciones formales:

- Exposiciones masivas: en ellas se reúne una selección confusa de objetos, con un etiquetado mínimo de elementos individuales, donde los protagonistas son los bienes. Son espacios sin ordenamiento coherente y donde los visitantes dependen de sus conocimientos previos para darles algún sentido, algo que ocurre en el caso de existir objetos que desencadenen recuerdos personales.

- Exposiciones etiquetadas: ofrecen a los visitantes una colección ordenada por propiedades intrínsecas e información de los objetos individuales en forma de etiquetas con datos básicos sobre el modelo o la procedencia. No se ayuda a la comprensión de los contextos que dieron los objetos y

su significado en el pasado; se trataría más bien de un catálogo visual.

- Exposiciones temáticas: están centradas en los objetos, pero estos se agrupan de acuerdo a temas definidos. La información que se ofrece es únicamente sobre los objetos expuestos y se completa a través de fotografías y etiquetas explicativas del tema elegido. La forma más sofisticada de esta exposición emplea dioramas, cuadros, reconstrucciones y otros intentos de mostrar objetos agrupados de forma realista.

### 3.1 El caso de los museos de transporte ferroviario

El ferrocarril es un icono de la industrialización y fue considerado un orgullo nacional hasta mediado el siglo XX. Basta recordar las clasificaciones de las naciones más desarrolladas en las que se comparaba el número de kilómetros de red fer-

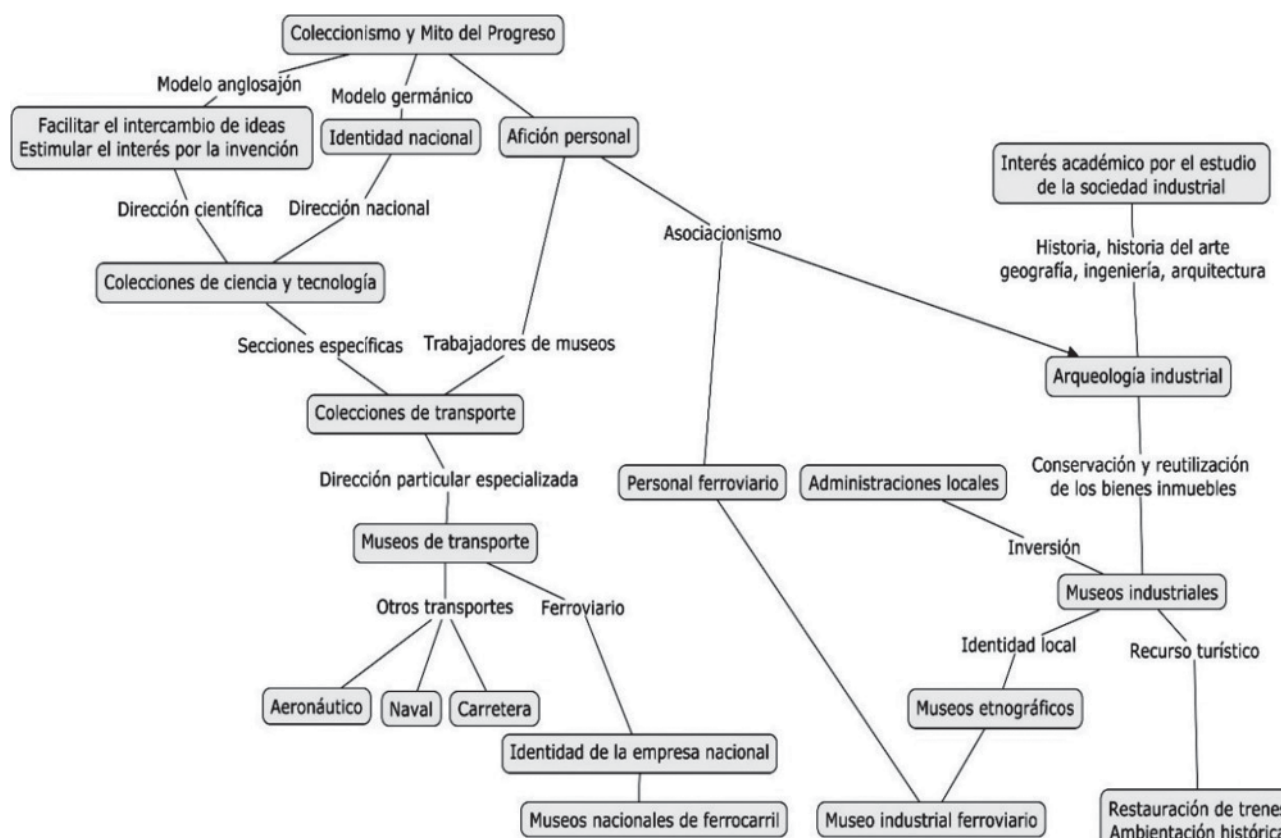


Fig. 2. Desarrollo de los museos ferroviarios  
Fuente: elaboración propia

roviaria. Por ello se generalizó un modelo museológico que no se da en otros transportes, el museo nacional ferroviario. A excepción de los casos de Alemania y Austria, que ya contaban antes de 1925 con museos nacionales de ferrocarril, este tipo de museos se inauguraron a partir de la celebración de los centenarios de las redes. Estos eventos crearon colecciones específicas y son el origen de procesos de contribución decidida a la formación de colecciones por parte de las empresas ferroviaria surgidas en las nacionalizaciones del primer tercio de siglo XX. Si bien, la coincidencia con la inauguración no es exacta puesto que los proyectos tuvieron que posponerse a la década de 1950 por la II Guerra Mundial, y el periodo de posguerra.

El periodo de 1955 a 1975 coincide con la remodelación completa de las redes y el fin de la era del vapor, lo que ayudó a disponer de bienes para las colecciones. Así, en 1975, los países centroeuropeos y nórdicos contaban con un museo ferroviario de ámbito nacional en el que se habían implicado los Estados. En todos estos casos los proyectos museísticos coincidieron con las etapas de explotación estatal

de las redes. Incluso en el caso británico, que había sido abierto en 1927 a cargo de la compañía privada LNER, fue trasladado a Clapham en 1948 al nacionalizarse la red británica. También en los países mediterráneos los proyectos fueron apoyados por el Estado, aunque en España, Italia y Portugal los proyectos fueron posteriores. España abrió el Museo Nacional del Ferrocarril en 1984 durante el auge de apertura de museos que siguió al final de la dictadura. Italia y Portugal inauguraron sus museos con motivo de la conmemoración del 150 aniversario de la primera línea (MÉNDEZ y CUÉLLAR, 2017).

En Francia y en Italia el museo nacional ferroviario surgió de una iniciativa externa a los museos de ciencia y tecnología, pero en la mayoría de los casos la presencia de estos en los proyectos es clara. En Bélgica el museo ferroviario es una colección específica del Museo de Ciencia y Tecnología. En Alemania y Austria el museo nacional ferroviario se separó del museo de ciencia y tecnología. En el caso británico el National Railway Museum de York se agrupa con otros museos de tecnología en el Science Museum Group. En España el proyecto

del Museo Nacional del Ferrocarril partió de un acuerdo entre el Ministerio de Cultura y la empresa pública de ferrocarril RENFE para crear el Museo Nacional de Ciencia y Tecnología con una sección ferroviaria (MÉNDEZ, 2016: 143-146).

A los proyectos nacionales de museos ferroviarios se fueron añadiendo proyectos locales que coincidían con las características señaladas para los museos industriales. Como señalaba Buchanan (2000) crear un museo es una oportunidad para rescatar la memoria local, salvar los bienes muebles y la arquitectura industrial. En un primer momento, coincidiendo también con el fin de la era del vapor, fueron los aficionados los que protegieron material rodante, uniformes, señalética, herramientas o numismática relacionada con el servicio ferroviario. A partir de la década de 1970 son incontables los casos de museos del ferrocarril o líneas reutilizadas con fines turísticos que se han inaugurado por toda Europa. Aunque muchos de ellos no cumplen con los tres criterios básicos de la museología, se denominan museos o centros de interpretación. Mayoritariamente son proyectos en los que participan asociaciones de amigos del ferrocarril, en muchos casos, ayudados por una inversión municipal para la rehabilitación de un espacio donde exponer una pequeña colección que muestre el pasado de la localidad.

Centrándonos en el caso español constatamos un enorme número de ejemplos y este número podría ser mucho mayor si contabilizáramos sedes sociales de asociaciones de amigos que se abren al público para mostrar las colecciones de piezas ferroviarias y maquetas. Algunos de los más conocidos son los siguientes:

Al igual que los museos industriales todos los proyectos estudiados fueron inaugurados a partir del proceso de reconversión industrial posterior a la dictadura. A partir de 1960 se modernizó todo el material rodante español y en 1985 se produjo el mayor cierre de líneas férreas en España (MUÑOZ RUBIO, 1995: 113; CUÉLLAR, 2016). Locomotoras, vagones, coches fueron abandonadas en depósitos y más de 8.000 kilómetros de vía fueron desafectadas de uso. La correlación entre la apertura de museos y el cierre de líneas es clara, los 23 museos analizados se han inaugurado entre 1984 y 2014, destacando especialmente el periodo entre 1998 y 2009, en el que se abrieron 13 de los 23 museos estudiados. Este periodo coincide con una etapa de desarrollo inmobiliario acompañada de

numerosas inversiones municipales para el establecimiento de equipamientos y centros culturales (MARTÍN PIÑOL, 2011). Con ayuda de los municipios, las asociaciones de amigos reformaron locales en desuso para exponer una colección, editar cartelería acompañando a las piezas y en algunos casos arreglar algún tramo de vía para poder circular con composiciones rehabilitadas.

Su localización también coincide con las características de los museos industriales puesto que los proyectos se localizan en espacios donde la actividad ferroviaria ha sido importante en la historia contemporánea. Estaciones término como Valencia o Ponferrada; nudos ferroviarios como Monforte de Lemos, Mataporquera; talleres como Águilas o la estación de clasificación de Las Matas. Al igual que otros museos industriales la creación de museos ferroviarios guarda una fuerte relación con la identidad de la actividad económica contemporánea de las localidades.

Cabe destacar que la apertura de museos ferroviarios en España se acompañó con recreaciones de experiencias de viajes en trenes antiguos. En este caso el impulso ha sido variado: turismo y afición han encontrado un modo de asociarse para recuperar viajes clásicos y material rodante. El Tren de la Fresa del Museo del Ferrocarril de Madrid, los trenes turísticos de RENFE, o el tren del Centro de Iniciativas Ferroviaria Vapor Madrid en Arganda del Rey (Madrid) son algunos ejemplos que combinan ambos intereses.

En último caso queda pendiente la musealización de la infraestructura, España cuenta con 8.000 km de vías sin servicio sobre las que se han presentado numerosas iniciativas de asociaciones y administraciones regionales. Sin embargo, las actuaciones se han limitado a la adecuación de antiguos trazados ferroviarios como vías verdes. Estos proyectos son exitosos para poner en valor el medio ambiente y las actividades deportivas como el senderismo y el ciclismo, pero no han conseguido generar una puesta en valor de los bienes ferroviarios, ni fomentar la relación de identidad entre el ferrocarril y el medio geográfico que atraviesan los recorridos. Además, la conversión de infraestructura ferroviaria en vías verdes anula la posibilidad de usar los recorridos para la circulación de material histórico y turístico (CUÉLLAR, 2016).

#### **4. Conclusiones**

Los museos ferroviarios nacieron, como

otros museos de transporte, dentro de los museos de ciencia y tecnología. Si bien, la mayoría se separaron de los grandes museos tecnológicos coincidiendo con la etapa de explotación nacional de las redes y la conmemoración de aniversarios importantes como los centenarios de las primeras líneas. El mismo ICOM los considera un museo específico desde 1963, pero la primitiva relación entre transporte y ciencia y tecnología la podemos observar en características museográficas compartidas. Ambos museos se configuran con el mismo modelo expositivo formal y en ambos casos encontramos un discurso que prioriza la información técnica de las piezas sobre los vínculos de los bienes con el medio social.

A pesar de esta fuerte analogía, los proyectos de museos ferroviarios tras la modernización de las redes ferroviarias se han enriquecido con otras perspectivas y otros enfoques museológicos. A excepción de los museos nacionales de ferrocarril el desarrollo de los museos ferroviarios españoles ha coincidido más con los intereses de los museos industriales que con los de ciencia y tecnología. Estos museos se han abierto gestionados por asociaciones y ayuntamientos en un intento por recuperar la memoria de localidades donde el ferrocarril ha condicionado la vida contemporánea: nudos ferroviarios, talleres y grandes estaciones urbanas. Los museos industriales por su parte han incluido al ferrocarril como parte de sus colecciones porque el fenómeno de la industrialización no se puede disociar de este.

Este último motivo es el que nos lleva a situar a los museos ferroviarios dentro del espacio museológico del fenómeno industrial. Descartamos la opción de clasificarlos por la disciplina de referencia porque en la mayoría de los casos no existe tal. Nos centramos en la naturaleza industrial de los bienes ferroviarios y en que las características de la mayoría de museos ferroviarios coinciden con las de los museos industriales. Aunque el museo ferroviario tiene pendiente la tarea de desarrollar una museografía que dé prioridad al discurso de las relaciones entre técnica y sociedad, las colecciones encajan dentro de las fronteras del patrimonio industrial y son proyectos museológicos localizados en espacios cuya población ha estado muy ligada al proceso industrial del transporte. Por ello abogamos por entender que los museos ferroviarios son un modelo específico de patrimonio industrial.

## 5. Referencias

- ASSELBERGHS, M.-A. (1974), "ICOM Committee no17 for transport museums: origins and evolution", *Transport museums, Yearbook of the International Association of Transport Museums*, vol. 1, pp. 11-24.
- BALLART, J. (2007), *Manual de museos*. Madrid: SÍNTESIS.
- BUCHANAN, R.A. (2000), "The origins of industrial archaeology", in N. COSSONS, *Perspectives on Industrial Archaeology*. London: Science Museum, pp. 18-38.
- CASANELLES RAHOLA, E. (2011), "La musealización del patrimonio industrial", in P. BIEL IBÁÑEZ y G. CUETO ALONSO (eds.), *100 elementos de patrimonio industrial en España*. Madrid: TICCIH España, pp. 74-81.
- CUÉLLAR, D. (2010), "Transportes y Patrimonio Histórico: la herencia de la Revolución Industrial", *AREAS: Revista internacional de ciencias sociales*, vol. 29, pp. 61-72.
- CUÉLLAR, D. (2016), "From railways to heritage: the closure of railway lines in Spain and their valorisation as a cultural good", in A. McCants, E. Beira, J. M. Lopes-Cordeiro, P. Lourenço, y H. Pereira (Eds.), *New uses for old railways*. V. N. Gaia: MIT Portugal Program, pp. 33-52.
- CZÉRE, B. (ed.) (1976), *Guide book of railway museums. Europe 1974*. Budapest: International Association of Transport Museums.
- DAVIES, K. (1996), "Cleaning Up the coal-face and doing out the kitchen", in G. KAVANAGH, *Making histories in museums*. London: Leicester University Press, pp. 105-115.
- DIVALL, C. y SCOTT, A. (2001), *Making histories in transport museums*. New York: Leicester University Press.
- ETTEMA, M.J. (1987), "History museums and the culture of materialism", in J. BLATTI (ed.), *Past meets present: Essays about historic interpretation and public audiences*. Washington: Smithsonian Institution, pp. 62-85.
- FITZGERALD, L. (1999). "Hard men, hard facts and heavy metal: making histories of technology", in G. KAVANAGH (ed.), *Making histories in museums*. London: Leicester University Press, pp. 116-130.
- HIDALGO GIRALT, C. (2011), "La puesta en valor turística del patrimonio minero-industrial y ferroviario del arco cantábrico. Las expe-

- riencias de los Valles Mineros, la Montaña Palentina y El Bierzo". *De Re Metallica*, vol. 17, pp. 75-84.
- HOPKIN, D. (2003), "The internationality of railways in the museums of today and tomorrow", in M. BURRI, K. ELSASSER y D. GUGERLI (eds.), *Die Internationalität der Eisenbahn, 1850-1970*. Zurich: Chronos, pp. 329-346.
- HUDSON, K. (1976), *Industrial archaeology: a new introduction*. Londres: John Baker.
- ICOM (2006), *Código de deontología del ICOM para los Museos*. París: Maison de l'UNESCO.
- ICOM (2007), *Definición del Museo - ICOM*. [en línea]. [Consulta: 2 octubre 2015]. Disponible en: <http://icom.museum/la-vision/definicion-del-museo/L/1/>.
- IPCE (2011), *Plan Nacional de Patrimonio Industrial*. S. l.: Instituto de patrimonio Cultural de España.
- KAVANAGH, G. (1990), *History Curatorship and museum*. Washington: Smithsonian Institution Press.
- LALANA SOTO, J.L. y SANTOS Y GANGES, L. (2013), "Retos metodológicos en el estudio, evaluación y tratamiento del patrimonio ferroviario", in *VI Congreso para la conservación del patrimonio industrial y de la obra pública en España, 2013*. Madrid: TICCIH.
- LOPES-CORDEIRO, J.M. (2001), "Museología y museografía industrial". *Arqueología industrial, patrimonio y turismo cultural*. Gijón: INCUNA, Los ojos de la memoria, 1, pp. 41-52.
- MARTÍN PIÑOL, C. (2011), *Estudio analítico descriptivo de los centros de interpretación patrimonial en España*. S. l.: Universidad de Barcelona.
- MCCANTS, A.; BEIRA, E.; LOPES-CORDEIRO, J. M.; LOURENÇO, P. y PEREIRA, H. (2016), *New uses for old railways*. V. N. Gaia: MIT Portugal Program.
- MÉNDEZ, R. y CUÉLLAR, D. (2017), "Apuntes sobre la construcción del patrimonio ferroviario en España durante el siglo XX: identidad y museos", in *Publicación aprobada para este año por el consejo de edición de la revista, Oculum Ensaïos*, vol. 14, n.º 2, pp. 275-292.
- MÉNDEZ, R. (2016), "Educación patrimonial, museos y patrimonio ferroviario. Estudio de caso sobre el Museo del Ferrocarril de Madrid". Tesis doctoral inédita, Universidad Autónoma de Madrid, Madrid. Recuperado a partir de <https://repositorio.uam.es/handle/10486/675116>
- MUÑOZ RUBIO, M. (1995), *RENFE (1941-1991). Medio siglo de ferrocarril público*. Madrid: La Luna.
- PENLEY, C. y ROSS, A. (1991), "Introduction", in C. PENLEY y A. ROSS (eds.) *Technoculture*. Minneapolis: University of Minnesota Press, pp.
- OLIVEIRA, E. R. (2010), "Museus ferroviários do Estado de Sao Paulo (Brasil): as políticas de conservação e o estado atual do patrimônio ferroviário brasileiro", *TST. Transportes Serviços y Telecomunicaciones*, vol. 19, pp. 190-204.
- RIVIÉRE, G. H. (1993), *La museología: curso de museología: textos y testimonios*. Madrid: Akal.
- STREETEN, A. (2000), "Policy and practice for conservation", in N. COSSONS (ed.), *Perspectives on industrial archaeology*. London: Science Museum, pp. 86-114.
- TICCIH (2003), *Carta de Nizhny Tagil*. S. l.: s. n.
- TRINDER, B. (2000), "Industrial archaeology: the twentieth-century context", in N. COSSONS, *Perspectives on Industrial Archaeology*. London: Science Museum, pp. 39-56.

**Abstract:** *Traditionally the museums of industrial technology were considered as museums of science and technology. There the main priority was the exhibition of machines just accompanied by information on technical details. This type of exhibition conveyed to the visiting public a message dehumanized and based on the Myth of Progress. During the second half of the 20th Century the process of deindustrialization caused the emergence of a new kind of museum. Personal fondness for the technology, the concern to keep the collective memory and the intention of generating tourism resources have been the main promoters of the new museological phenomenon, the industrial museum. Railway heritage, icon of the Industrial Revolution, was also considered object of the new way of understanding the conservation, research and the dissemination of the recent past.*

**Keywords:** *Railway Museum; Industrial Museum; Spain.*

**Résumé:** *Les musées de machines industrielles ont traditionnellement été considérés comme des places de la science et de la technologie. Où on hiérarchisait la exposition de machines accompagnée d'informations concernant les détails techniques. Ce type d'expositions transmis aux visiteurs un discours déshumanisé fondé sur le mythe du progrès. Au cours de la seconde moitié du XXe siècle, le processus de désindustrialisation a conduit à l'émergence d'un nouveau type d'exposition avec les mêmes produits technologiques. Le penchant personnel pour la technologie, le souci de protéger la mémoire collective et le but de générer des ressources touristiques, ont été les principaux promoteurs du nouveau phénomène muséologique, le musée industriel. Le patrimoine ferroviaire, l'icône de la révolution industrielle, n'a pas échappé à cette nouvelle façon de comprendre la conservation, la recherche et la diffusion de passé contemporain.*

**Mots-clés:** *Musée ferroviaire; Musée industriel; l'Espagne.*

Artigo recebido em/text submitted on: 12/08/2016  
Artigo aprovado em/text approved on: 24/03/2017



