

## Conceptualizando nuevos proyectos de patrimonialización: el caso del Museo Nacional del Transporte

Mikel Asensio <sup>1</sup> & Elena Pol <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Universidad Autónoma de Madrid  
<sup>2</sup> InterpretArt

---

**Resumo:** Se describe las líneas conceptuales básicas de la creación de un museo del transporte y la obra pública de carácter estatal (solicitado por el Ministerio de Fomento español). En el proyecto se tuvo en cuenta que la propuesta de creación respondía a los deseos de transmitir a los ciudadanos la importancia del patrimonio tangible e intangible relacionado con el mundo del transporte y la obra pública como un activo de todos; transmitir la importancia social y cultural que tiene la puesta en valor de estos conocimientos de cara a reivindicar el papel y el protagonismo de las labores desarrolladas por numerosas personas e instituciones (incluido el propio ministerio), que son centrales para la calidad de vida de todos nosotros. También se tuvo en cuenta que un museo de estas características no encajaba en el modelo tradicional de museo de modalidad (tierra, mar y aire), por lo que hubo que planificar un museo radicalmente distinto. Proyecto que contó con numerosos estudios previos y fue discutido y consensuado con los más variados expertos e instituciones.

**Palavras-chaves:** planificación museos, museos transporte, museos ingeniería, identidad, mentalidad

**Abstract:** *It describes the basic conceptual lines of creating a museum of transport and public works of state character (requested by the Spanish Ministry of Public Works). The project took into consideration that the proposed creation responded to the wishes of communicating to the public the importance of tangible and intangible heritage related to the world of transport and public works as an asset of all, to convey the social and cultural importance that is the value enhancement of these knowledge face to claim the role and prominence of the work done by many individuals and institutions (including their own ministry), which are central to the quality of life for all of us. Also taken into note that a museum of this kind did not fit the traditional model of museum mode (land, sea and air), so we had to plan a museum radically different. Project had numerous previous studies and was discussed and agreed with many different experts and institutions.*

**Keywords:** *Museum Planning, Transportation Museum, Civil Engineering Museum, identity, mentality*

## ***Introducción***

Se presenta el proyecto de un nuevo museo en España: el Museo Nacional del Transporte y la Obra Pública. Trate el lector por un momento imaginarse cómo sería. Piense ahora en los museos relacionados con el transporte que conoce. ¿Quizá le viene a la memoria algún museo del ferrocarril? ¿Tal vez algún museo de la automoción? ¿O algún museo marítimo?. La inmensa mayoría de los museos de transporte en el mundo responde a una concepción directamente deudora del coleccionismo y basada en los vehículos. Así, la inmensa mayoría de los museos del ferrocarril, del automóvil o marítimos se centran en las máquinas y vagones de tren, en los coches o en los barcos. Además la lógica de dichos museos gira en torno a las piezas de la colección, sobre la vieja concepción de que el museo es lo que tiene, donde el foco de atención es el patrimonio tangible conservado y, de ello, fundamentalmente los vehículos; donde no se suele contemplar otro tipo de patrimonio tecnológico o industrial, ni se suele conservar patrimonio antropológico y, mucho menos, patrimonio intangible. Cuando se recogen otras colecciones u otros patrimonios se hace de manera lateral y complementaria, sin integrarse en el eje principal que son los vehículos. De hecho, cuando el Ministerio de Fomento encarga el proyecto del museo de nueva creación dedicado al transporte, la demanda explícita es hacer un museo del transporte que “podría tener tres ejes: tierra, mar y aire”. Convendrá el lector con nosotros que nada más ver esta afirmación comprendimos por varias razones que la propuesta no era cuando menos moderna, por lo que nos propusimos cambiar la demanda inicial por un concepto museístico y museológico más acorde con la idea principal de innovación que el transporte ha aportado históricamente a las sociedades de todos los tiempos, convencidos de que ideas como la sostenibilidad o el diseño, o consecuencias del transporte sobre la economía o la multiculturalidad, y conceptos clave en nuestra sociedad actual como el transporte a través de ‘ductos’ o el transporte de la información, son ideas que nos ayudan a entender nuestro pasado y nuestro futuro.

El panorama de los museos actuales sobre estos temas no dista mucho del panorama de otras tipologías de museos en los que se ha preservado los objetos pero en contadas ocasiones se ha conservado el patrimonio ‘menor’ relacionado, o el patrimonio intangible. Además, el espíritu clasificatorio propio de la ciencia del siglo XIX ha perpetuado el modelo del que resulta muy difícil salirse: si un museo es marítimo conserva fundamentalmente barcos y el peso de esas colecciones hará que el discurso gire en torno al surcar de los barcos por los diferentes mares y su relación será, fundamentalmente, con museos similares (ver un análisis de estas tipologías en Asensio, Pol & Gomis, 2001).

Prueba de estas afirmaciones es la información que ICOM ofrece del comité de Museos del Transporte y las Comunicaciones (IATM), que responde a su vez a la organización de los subcomités: “Cubre la aviación, el transporte por carretera, transporte por ferrocarril, el transporte marítimo, los servicios postales, las telecomunicaciones y la filatelia”.

Sin embargo, si uno se plantea diseñar un museo del transporte ex novo, como es el caso que exponemos a continuación, no puede obviar algunos de los conceptos básicos:

- en cuanto a contenidos, el transporte es un concepto transversal que hace referencia sobre todo a las necesidades humanas que han posibilitado su desarrollo, a los usos, a la gestión, es decir con unos protagonistas indiscutibles que son las personas. Los vehículos son importantes sí, pero también qué se transporta, quién lo transporta, para qué y para quién y por dónde, sin olvidar quiénes y por qué han conservado dicho patrimonio.

- en cuanto a gestión, pensando en el papel que juegan los museos del transporte hoy en día, y tras realizar un exhaustivo estudio de buenas prácticas, comprobamos que aquellos museos más exitosos en cuanto a número de visitantes, implicación con la comunidad, sostenibilidad económica y patrimonial, son aquellos en los que el factor identitario juega un papel clave. Otra vez la clave está en el factor humano, en las personas.

Así, el equipo redactor del proyecto museológico, encargado en 2007 por el Ministerio de Fomento español, inició el trabajo desde una perspectiva extensiva del concepto de transporte. Realizó un análisis disciplinar directo e indirecto, una revisión bibliográfica y de autores, entrevistas personales y reuniones de grupo (tipo ‘focus group’), estudios de público (entre ellos el de expectativas que ofreció resultados muy reveladores), así como una revisión realizada sobre instituciones (museos abiertos y exposiciones ya realizadas) y proyectos de instituciones (museos en perspectiva); también se realizó un estudio de buenas (y malas) prácticas. Estos estudios fueron conformando las líneas maestras sobre las que se fueron discutiendo con los distintos agentes y se materializaron en un proyecto asimismo discutido con distintos técnicos del ministerio. El propio hecho de ser un museo nacional implica una concepción determinada y compromete la dimensionalidad del proyecto (Knell et al., 2011).

No es el momento de realizar un ‘resumen’ del proyecto, por lo que tan solo nos detendremos en exponer brevemente la decisión en cuanto al diseño de los contenidos y las propuestas de gestión asociadas a ellos, ya que de ellos depende el que el museo mire al futuro tanto o más que al pasado. Por otro lado, la selección de los contenidos y la óptica desde dónde abordarlos está en íntima relación con la Historia de las Mentalidades (Asensio & Pol, 2012a), tratando de superar el pensamiento positivista donde lo que importa es el estudio del objeto, para impulsar relaciones interdisciplinarias. Se trataría de pasar del estudio del vehículo al estudio del transporte, sin el cual no se entendería, por ejemplo, gran parte de los avances en los vehículos (por ejemplo, el desarrollo de los trenes de alta velocidad en nuestro país sería impensable transmitirlo exclusivamente en base al análisis de un vagón del AVE).

### ***La iniciativa***

En el contexto de sus objetivos generales, el Ministerio de Fomento español se plantea crear un museo del transporte y la obra pública, en el marco de un proyecto ambicioso y complejo. En todo el Estado no existe un museo del transporte restringiéndose la oferta a museos de modalidad (ferroviarios, marítimos, aeronáuticos, colecciones de coches, de motos, etc.), y tampoco existe ningún museo dedicado a la obra pública. La propuesta respondía a la concienciación de la importancia del patrimonio material e inmaterial relacionado con el mundo del transporte y la obra pública como un activo de todos los ciudadanos, y de la importancia social y cultural que tiene la puesta en valor de estos conocimientos de cara a reivindicar el papel y el protagonismo de las labores desarrolladas por numerosas personas e instituciones que son centrales para la calidad de vida de los ciudadanos. El Ministerio asumía así la responsabilidad de impulsar una infraestructura socio cultural con indudable interés educativo, científico y turístico, que no existe en nuestro país y que igualmente resulta novedosa en el contexto internacional. La demanda ponía el énfasis en el transporte y la obra pública en un sentido amplio pero excluía explícitamente un museo de carácter postal o colecciones relacionadas.

El Parque Museo pretendía la recuperación para el uso ciudadano de una importante parcela de más de 28 hectáreas, situada en lo que fueron las instalaciones militares del Campamento Benítez, a 9 kilómetros de la capital de Málaga, en una franja de tierra muy cerca del aeropuerto y en segunda línea de playa, en una de las pocas zonas verdes que aún se conservan en una zona especialmente castigada por la especulación inmobiliaria. Lamentablemente la pugna entre el equipo municipal de Málaga, de distinto color político y distintos intereses que el que asumía la

iniciativa, retrasaron la puesta en marcha del proyecto. Las circunstancias político-económicas actuales terminaron, esperemos que por el momento, por paralizarlo (los retrasos se toman con naturalidad en el mundo del transporte).

El proyecto de un nuevo museo debe seguir unos planteamientos hoy bastante desarrollados en la teoría y en la práctica museológica (Asensio & Pol, 2006; Houtgraaf & Vitali, 2008). Además, este proyecto planteaba varios desafíos de entrada: la coordinación de patrimonio natural, material y cultural (Roigé & Frigolé, 2012); el protagonismo de las nuevas tecnologías (Asensio & Asenjo, 2011); los conceptos de la nueva museología (McDonald, 2006; Carbonell, 2011); la conexión con el turismo cultural (Fernández & Asensio, 2012)

### ***Las bases de la propuesta***

La tecnología asociada a los sectores del transporte y la obra pública, que tiene una gran importancia social y en la vida cotidiana del ser humano, constituye además un ámbito irrenunciable del sector público, dado el carácter estratégico de la mayoría de sus acciones, en tanto afectan a aspectos constitutivos sin los cuales no es posible la vida moderna en comunidad. De hecho, históricamente, la importancia y el valor de los Estados se han venido midiendo por su capacidad de generar y sostener este tipo de infraestructuras y sistemas. El Parque debería contribuir así a que los ciudadanos tomaran conciencia y valoraran justamente las aportaciones sociales de este tipo de sectores, las dimensiones en que les afectan (que por habituales muchas veces pasan desapercibidas hasta que fallan estrepitosamente), y reflexionen sobre las responsabilidades personales en esa gestión social.

Estos parámetros de concienciación y apreciación tienen también un carácter identitario, en la medida en que son muchas las personas y los colectivos de la historia de nuestro país que han contribuido con su tesón, con su esfuerzo y con su creatividad a que estos sectores alcancen los niveles actuales. En este sentido resulta muy importante disponer de un escenario a nivel nacional en el que se puedan reflejar los hitos y los logros objetivos, así como el trabajo continuado desarrollado a veces durante siglos en estos sectores y que es el reflejo del peso internacional y de la importancia reconocida de estas aportaciones (McRaney & Russick, 2010).

¿Cómo se organizan los contenidos? La selección de los ejes articuladores globales. ... O de por qué no nos sirven los ejes de tierra, mar y aire.

Desde el punto de vista del mensaje expositivo, la consideración del conocimiento en torno al mundo del transporte y la obra pública, ya hemos comentado que ha girado hasta el momento en torno a la enorme pregnancia que provocan los vehículos en la mayoría de las personas, diferenciando claramente entre las distintas modalidades de transporte entendidas de manera muy tradicional. Así, tras realizar un análisis exhaustivo, los museos que hay en España y en la práctica totalidad del resto del mundo son museos de ferrocarril centrados fundamentalmente en los vagones de los trenes; de transporte por carretera centrados en los automóviles, las motos, los autobuses o los tranvías; museos aeroespaciales centrados en los aviones o en las naves aeroespaciales; y museos de transporte marítimo centrados en los barcos; con las escasas excepciones de algunas exposiciones más o menos temporales en museos generalistas (probablemente la más importante sea 'America on the Move', de la Smithsonian Institution, 'Chicago: Crossroads of America' del Chicago History Museum, o el propio museo del transporte de Lucerna entre las permanentes).

Partir de los ejes de modalidad del transporte suponía estar condenado a repetir los mismos capítulos conceptuales para cada una de las modalidades ya que la complejidad del transporte se repite en cuanto a sus capítulos fundamentales obviamente aterrizada en ejemplificaciones por modalidad. Por ejemplo, respecto al origen o la fuente energética, se repite el capítulo de energía a sangre en terrestre y acuático, o el vapor o los combustibles fósiles en casi todas las modalidades. Además, las tres modalidades tradicionales de tierra, mar y aire hace tiempo que han aumentado al dividirse la terrestre en ferrocarril y carretera, apareciendo en general numerosas modalidades intermedias de difícil ubicación. Recientemente se ha venido acercando al menos una quinta modalidad denominada 'ductos' que hace referencia al transporte de agua, petróleo, gas o simplemente información. Se manejarían por tanto al menos esas cinco modalidades.

Por otro lado, la clásica posición de centrar el discurso y el montaje en los vehículos priva a los museos del transporte de un discurso más complejo. En nuestra propuesta pensamos que era necesario ampliar el foco e introducir los medios de transporte en sí mismos así como las infraestructuras, ya que es este nivel el que caracteriza realmente el tipo de transporte. De hecho, en la mayoría de los casos tienen más importancia el sistema de transporte que el propio vehículo, por lo que es fundamental transmitir al receptor que lo importante es la catenaria, la carretera, el aeropuerto o la logística intermodal. Además, desde el punto de vista tanto de la cultura material como inmaterial, son fundamentales las personas, introducir las narraciones y la memoria si se quiere enriquecer el discurso y no

centrarlo solamente en las características técnicas, sino en las historias y en los personajes que las generaron y contextualizaron. Creemos que resultaba muy importante recoger en el discurso los testimonios de los oficios, de los viajeros, de las minorías, del género, etc., a más de las biografías de los personajes, lo que ayuda sobremanera a articular un discurso cercano a la vida cotidiana y por tanto mucho más atractivo para los visitantes, para mezclarlo e intercalarlo con los discursos más científicos y tecnológicos, históricos y culturales.

Así, se perfilaban varios núcleos de contenido. Por un lado, el transporte y la obra pública han respondido en cada periodo histórico a una serie de motivos que se repiten en su mayoría, ya que responden a la naturaleza humana tanto como a las funciones genéricas de la actividad. La capacidad, la comodidad, la velocidad, la adaptabilidad, la seguridad o la sostenibilidad, son los motivos fundamentales, con independencia de las modalidades de transporte o los periodos en que se produce. Por otro, el transporte y la obra pública se fundamentan en la práctica totalidad de las disciplinas básicas que constituyen el núcleo duro del conocimiento científico: física, matemática, geología, economía, psicología, etc., y se traducen en un conocimiento tecnológico e industrial aplicado que alcanza también a una gran variedad de disciplinas: prácticamente a todas las ingenierías, arquitectura, etc. Pero además, la incidencia social de estos sectores es tal y lo ha sido durante tanto tiempo, que su presencia en la historia y en las humanidades ha sido constante.

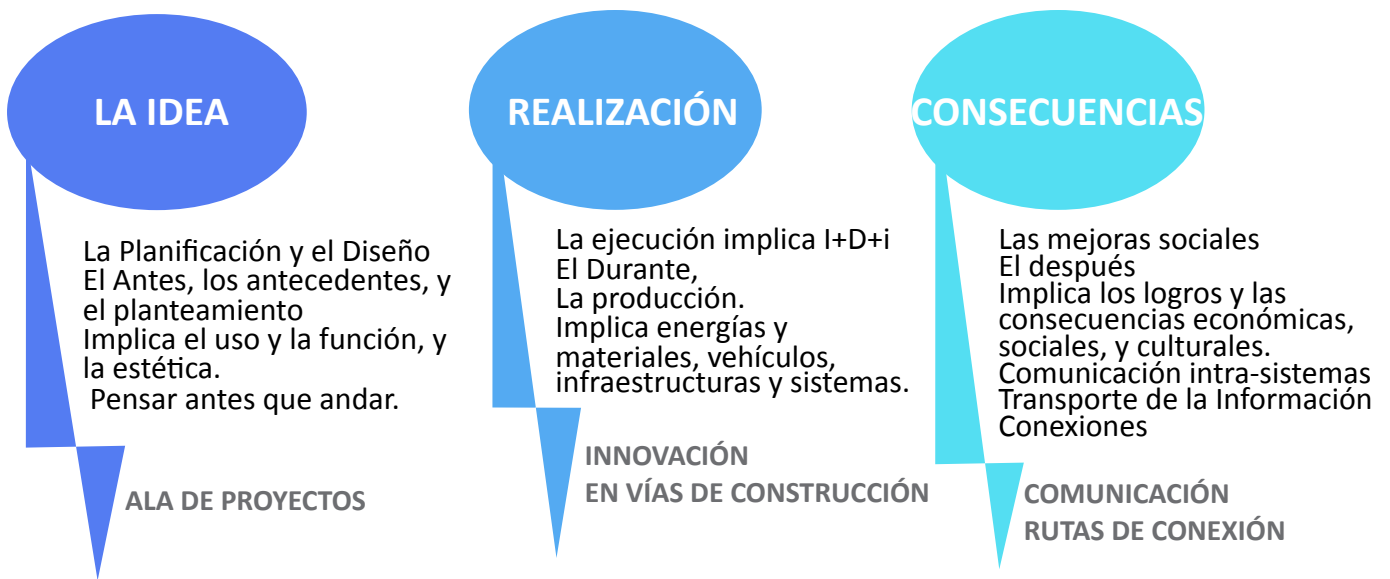
La propuesta final propondrá finalmente tres ejes articuladores globales, donde se organizan tanto los ejes lineales, que representan los cinco tipos de modalidades básicas del transporte y la obra pública, como los ejes transversales.

Siguiendo la idea de una visión compleja e integral del mundo del transporte y la obra pública se seleccionaron aquellos ejes transversales que permiten recorrer toda la complejidad de dicho universo, y que se corresponden con momentos clave en el proceso de análisis del transporte y la obra pública. Los ejes seleccionados fueron los de 'Planificación y Diseño', 'Producción e Innovación' y 'Comunicación, Sociedad y Cultura', es decir, las consecuencias. La propuesta de espacio para desarrollar estos tres ejes articuladores sería la de tres galerías interiores con su correspondiente espacio en el exterior, y se denominaron: 'Ala de Proyectos', 'En vías de construcción', y 'Rutas de Conexión'.



Estos tres ejes responden a tres lecturas globales: 1) la de la planificación, aterrizada en el diseño, que pone el énfasis en la reflexión previa, en el mundo de las ideas. 2) La que tiene que ver con el mundo de la construcción, el de la realización práctica, en el que, en cada momento histórico, la innovación tecnológica ha jugado un papel central en el desarrollo de los nuevos sistemas de transporte y obra pública. 3) Las consecuencias sociales y culturales que provoca la conectividad intrínseca del transporte, su complejidad y su gestión, que a lo largo de los tiempos ha transformado modos de vida, mentalidades, culturas, idiomas, territorios y sociedades enteras.





## **Veamos más en detalle una de las galerías, la 1ª) de la planificación y diseño**

El foco, como ya comentamos partiría de las necesidades de las personas para transportar bienes y mercancías y para trasladarse ellas mismas de un lugar a otro.

Los motivos del transporte de personas y mercancías llevan asociados esfuerzos en busca de las mejores ideas que den respuesta a las necesidades del mismo, Estas ideas se operativizan en unos diseños, en unos proyectos. Se propone organizar entonces los contenidos en base a las necesidades a las que el diseño ha tenido que dar respuesta, en función de la relevancia en el conjunto, tanto en el momento actual como históricamente: capacidad, comodidad, adaptabilidad, velocidad, seguridad y diseño (entendido como la forma en la que se materializa, con la relación de los anteriores y la estética).

La Planificación conecta, asimismo, los contenidos de esta galería con los de la galería última, dedicada a las consecuencias del transporte, a la gestión, la explotación y al uso.

Se entiende en este contexto el diseño como un plan, como el proceso previo de configuración mental en la búsqueda de una solución en cualquier campo. El diseño es reflexión, lo que implica la interiorización mental de un problema y la modelización de las posibles soluciones. El diseño, como sustantivo, se refiere también al plan final, al resultado.

En nuestro caso, en todos los momentos históricos el transporte y la obra pública han sido consecuencia de nuestra capacidad para plantearnos una necesidad, analizar y entender la situación, y buscarle una solución. Así nacieron las vías romanas, 'el galeón (bimodal) de Manila', los pasillos aéreos o las autopistas del mar. Todas ellas responden a una realidad compleja en la que la planificación (cada una a su nivel) supone un paso central para el establecimiento de dicho sistema.

En la organización de los contenidos de esta galería se tuvo en cuenta que diseñar requiere, principalmente, dos tipos de consideraciones: funcionales y estéticas. La funcionales, que hacen referencia al análisis de los problemas y a sus soluciones más prácticas y económicas, tanto en el plano de la adaptación tecnológica, como en el plano de la adaptabilidad ergonómica. Y las estéticas, que buscan una optimización en términos de imagen, de impacto en la sociedad y en el usuario del momento (enlazan directamente con el segundo de los planos funcionales recién comentados), y que son sensibles a las modas de cada momento. Requiere de numerosas fases de investigación, análisis, modelado, ajustes y adaptaciones previas a la producción definitiva y, además, comprende multitud de disciplinas y oficios, así como la participación de muchas personas.

En cuanto a los contenidos diacrónicos, se tuvo en cuenta que ha habido diseño y planificación a lo largo de todos los periodos cronológicos y en todas las modalidades de transporte, si bien recientemente el peso de la planificación es cada vez mayor y los diseños deben conjugar aspectos de seguridad tanto como de comodidad, o de velocidad tanto como de capacidad; y debe atender aspectos de consumo energético tanto como de ergonomía o estética.

Esta Galería, por tanto, estaría orientada a mostrar cómo se detectan las necesidades, cómo se analizan, cómo se proponen modos de solucionarlas, tratando de descubrir la posibilidad y viabilidad de la solución o soluciones, y cómo se materializa lo planeado y proyectado, construyendo y ejecutando por medio de materiales y procesos productivos la idea inicial, tanto de sistemas, redes e infraestructuras de transporte, como de vehículos.

Los objetivos de esta galería estarían en transmitir la complejidad del transporte desde la planificación, incluida la modelización, y los estudios previos hasta la materialización de esos diseños. Es decir, se trata de analizar lo que vemos, ya sean vehículos u obra pública, identificando a partir de esos resultados el proceso o procesos subyacentes, así como las consecuencias o las implicaciones que determinados diseños han ejercido en la sociedad y cómo nos ha afectado a

nosotros de manera directa o indirecta. Tanto los vehículos como las infraestructuras han sido, desde que tenemos constancia, un símbolo, reflejo de la sociedad que lo realizó. Se entiende en este caso el concepto de planificación y diseño de la misma manera que se define el diseño industrial, como la actividad humana ligada a la creación, desarrollo y humanización de los productos industriales, que busca resolver las relaciones funcionales - formales.

En el Ala de Proyectos tendrían una especial relevancia todos los contenidos relacionados con las estrategias de planificación, así, los vehículos estarían acompañados de planos y bocetos, con un tratamiento diferenciado de estas técnicas de planificación (dibujo, programas de ordenador) y las tecnologías (ingenierías) y las ciencias de base (matemáticas, física).

*El proceso de diseñar suele implicar varias fases sucesivas:*

1. Análisis y detección de necesidades.
2. Planear y proyectar proponiendo un modo de solucionar esa necesidad. En transporte los estudios previos, planos, maquetas, modelos 1/1, simulaciones, etc., proporcionan la información para tratar de descubrir la posibilidad y viabilidad de la(s) solución(es).
3. Construir / ejecutar la idea inicial por medio de materiales y procesos productivos.
4. Evaluar la eficacia en función de los términos previstos  
La diversidad de los productos diseñados en relación al transporte nos ofrecerá un panorama de la interdisciplinaredad y complejidad del mismo. Los objetos expuestos y montajes asociados al mismo se presentarán en función de ese aspecto observable y se escogerán en función de la idoneidad para transmitir un mensaje concreto relacionado con el diseño de los mismos.

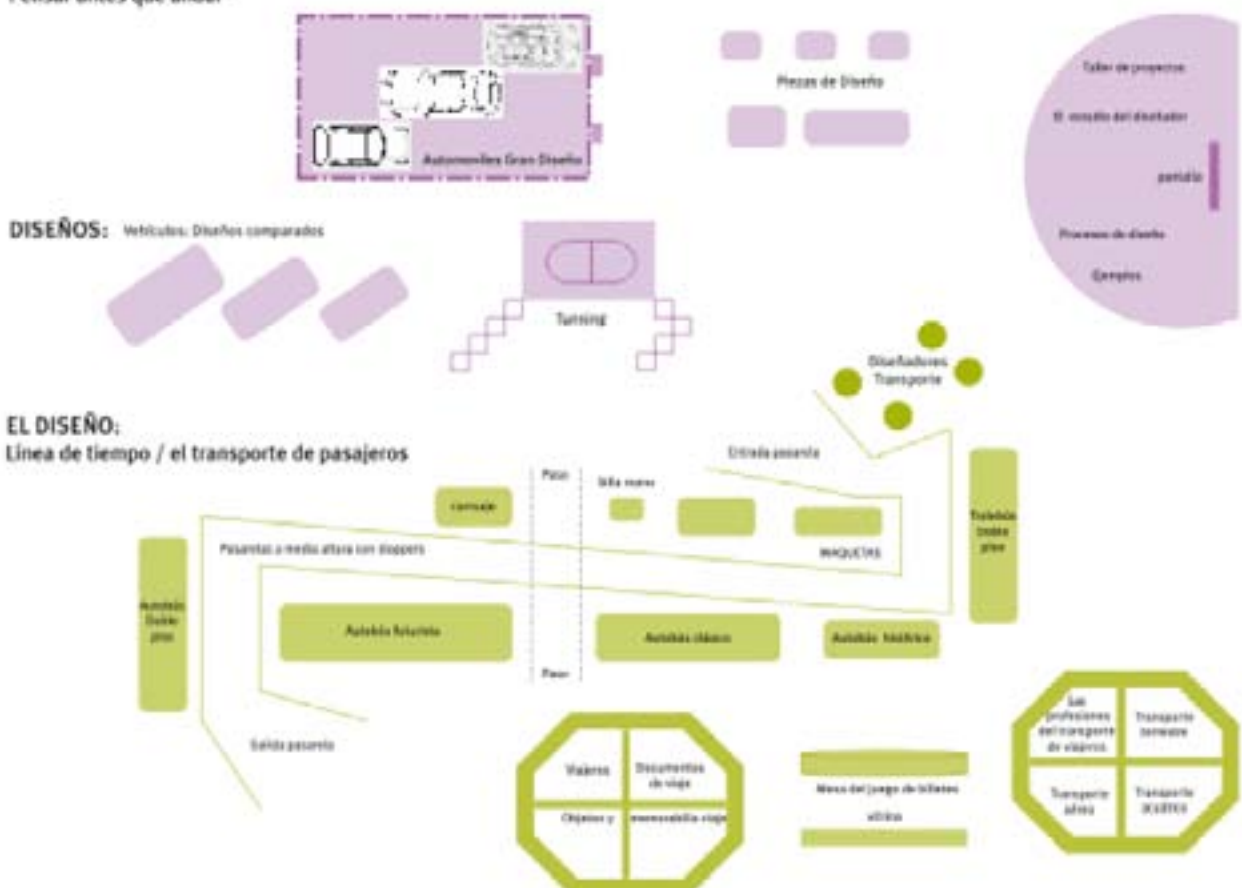
## Desarrollo de los contenidos

El desarrollo de los contenidos de la Galería del Diseño se especificaban en detalle, al igual que se sugerían los montajes estructurantes y las referencias a la colección propuesta (ver ejemplo).

ÁMBITO Localización en plano	Capítulo / Ejes Núcleos Conceptuales	Desarrollo de contenidos	Colección	Montaje	Recursos
<b>GALERÍA 1: ALA DE PROYECTOS</b>					
Entrada de la Galería	Ubicación de la galería	Señalización visual		Título general de la galería en pared Títulos desde el techo colgando en banderolas con los capítulos y piezas importantes de la galería	Paneles gráficos Banderolas
HOY en el ALA DE PROYECTOS	Información	Procurar información sobre las actividades del día y el horario en esa galería			Paneles gráficos Punto Audiovisual Pizarra
Montaje de acogida El diseño de automóviles	PENSAR ANTES QUE ANDAR Introducción al diseño de proyectos Diseño de vehículos: Los automóviles	Importancia del proceso de proyección De los bocetos a los prototipos Evolución histórica de diseños de automóviles de distintas épocas que muestren diferentes tendencias en los diseños	Tres automóviles prototípicos (a ser posible del diseño español) de distintas épocas. Carteles / Fotografías Bocetos planos dibujos Video con historia del diseño del automóvil	Plataforma con automóviles  Slopper con textos explicativos.  Montajes complementarios de soporte de los medios comunicativos	Paneles gráficos Fotografías Interactivo (touch screen) con AV
Diseño de vehículos:	Vitrina lateral con memorabilia sobre diseño de automóviles	Elementos que el diseñador tiene que manejar en el diseño de un vehículo.	Piezas de automóviles y de elementos de diseño. Elementos históricos de interior de aviones, trenes, barcos ... Comparación de un arreo de cuero para montar a caballo y el de una moto Modelos a escala	Taller de diseñador en que se expongan muestrarios varios (cueros, bombillas/tipos de luces, posters coches, pantones, muestras acabados en laca, llantas, tapizados, 3 tipos de puertas básicos, ej. de ranchera, coupé o TR ...). Se muestran las distintas fases de una línea de producción del diseño desde el borrador a mano alzada, diseño en ordenador, maqueta a escala, maqueta 1:1 desde el inicio en alambre, relleno de poliespán, arcilla y acabado).	Vitrina Interactivo con software de diseño de coches y tuneado. Manipulativos con distintos muestrarios y acabados

Los núcleos básicos de contenido giraban en torno a: los vehículos, restricciones técnicas (diseño de la penetrabilidad, semejanzas y diferencias en los distintos medios, rozamiento, agarre, tracción, etc.); análisis de la forma exterior (de la estética visual, colores, texturas, materiales) y de la forma interior (colores, texturas, materiales, aspectos ergonómicos y de confort, capacidad, comodidad del transportista, comodidad de carga y descarga); las modas en el diseño de los vehículos, análisis de la forma y la inspiración/relación con otras disciplinas, diseño textil, mobiliario, diseño industrial, diseño publicitario, arquitectura, indumentaria, memorabilia, etc.; la versatilidad en el diseño y la capacidad de adaptación a las necesidades del transporte; diseño de vehículos especiales; diseño de sistemas especiales, los ductos; diseño de infraestructuras del transporte: planificación, criterios, impacto, funcionalidad y estética; estructura viaria: carreteras, vías marítimas, pasillos aéreos, vías ferroviarias, ductos, puentes, túneles; estructuras servicio de apoyo: estaciones de servicio, puertos, aeropuertos, estaciones tren, intercambiadores, estaciones bombeo, puntos distribución, centrales suministro; diseño de redes de transporte, la planificación desde el punto de vista del uso, de la gestión, de los servicios, de los costes, de la capacidad del sistema, de la modelización, de la intermodalidad: ejes, corredores, redes de carreteras, de ferrocarril, aéreas, canales, tuberías, etc., capacidad y niveles de servicio, localización de infraestructuras, estaciones, puertos, puentes, túneles, posibilidad de expansión del sistema.

Pensar antes que andar



***Líneas del modelo institucional: un Parque Museo es un museo***

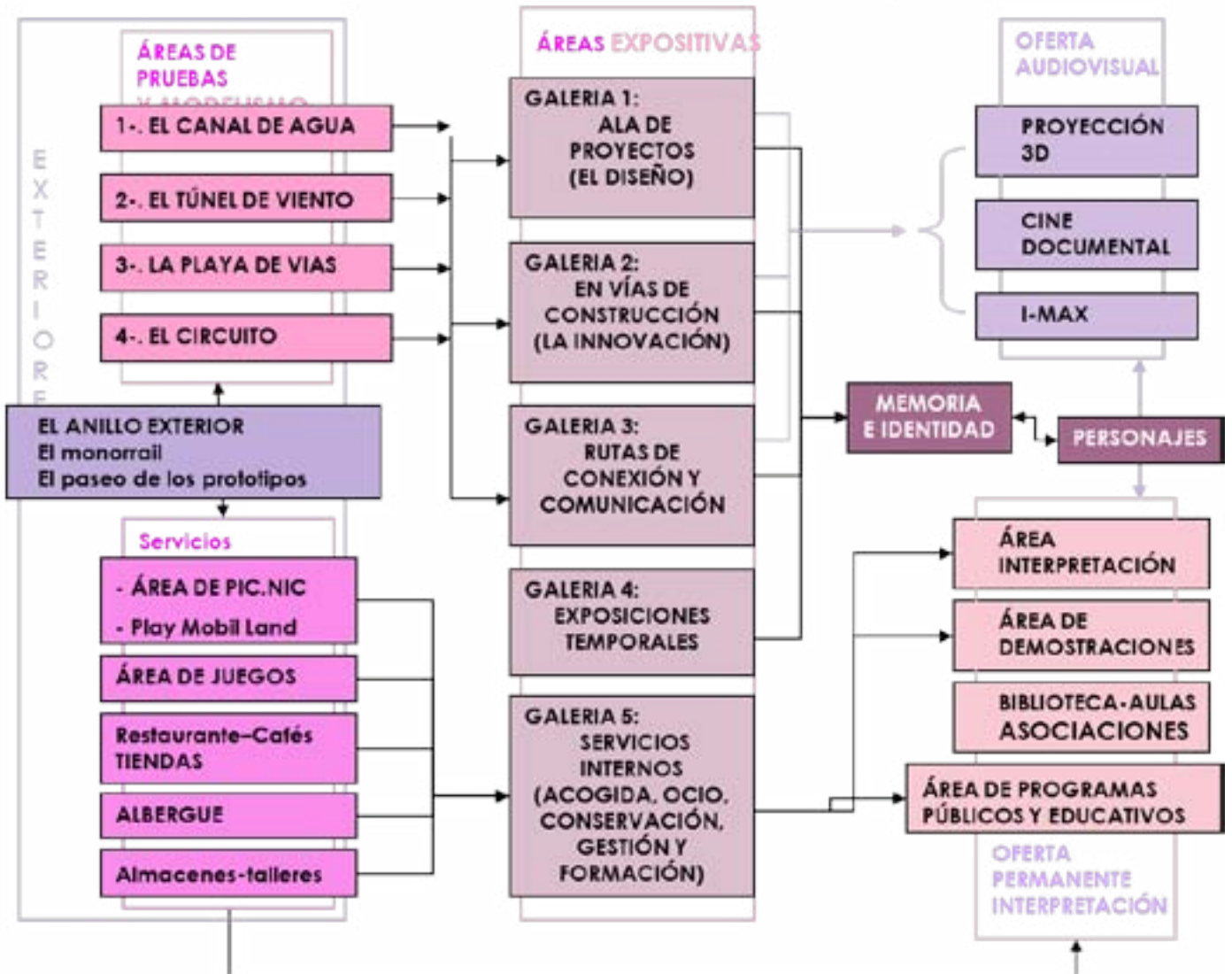
Por otro lado, se planteaba que el museo fuera un parque-museo, lo que tenía implicaciones directas en la oferta (de contenidos, colecciones y programación), tanto del propio museo como de otros colectivos, y también en la gestión. Por ejemplo, se tienen en consideración el diseño de espacios específicos para las asociaciones de modalismo o para demostraciones de empresas del sector. Eso permite mantener una relación estrecha y simbiótica con estos colectivos ciudadanos a la vez que permite conectar con intereses muy diversos de nuestros públicos.

Lo peculiar de un parque museo respecto al concepto clásico de museo es que incorpora un territorio anexo que tiene funciones patrimoniales (por ejemplo la de ser escenario de demostraciones, de desarrollo de programas públicos y educativos, de albergue de servicios a los usuarios, etc.), pero también otras funciones no patrimoniales relacionadas con el entretenimiento. El parque museo es deudor de los parques arqueológicos y de los ecomuseos, en el sentido que incorpora la noción de territorio tanto desde el punto de vista físico (más allá del edificio como referente espacial de los museos urbanos tradicionales) como desde el punto de vista conceptual del paisaje como contexto físico, cultural y patrimonial de referencia en los mensajes del museo. Complementariamente, el concepto de parque museo se aleja conscientemente de la noción de parque temático aunque el Parque Museo recoja y comparta las nociones de diversión y emoción, de atractividad, de interés y de motivación, de curiosidad, como dimensiones centrales y necesarias de la experiencia humana, incluso en el contexto de la experiencia cultural y patrimonial, no debe olvidarse el referente del rigor patrimonial, histórico, científico y cultural como un valor central irrenunciable, dando lugar al concepto de 'edutainment', que provoca otro planteamiento radicalmente distinto de estas instituciones patrimoniales, frente a las exclusivamente del mercado del ocio y tiempo libre.

El parque museo va a contener colecciones de cultura material e inmaterial provenientes tanto del propio Ministerio de Fomento como de otras instituciones, de las administraciones públicas con las que se firmarán los convenios correspondientes y estará abierta a la incorporación en sus diferentes modalidades de préstamo, cesión, depósito, etc., de colecciones privadas relacionadas con los objetivos institucionales.

A continuación se recoge una figura que trata de resumir la oferta del parque Museo en cuanto a los servicios ofrecidos a los visitantes y usuarios.

ESQUEMA GENERAL DEL PARQUE MUSEO DEL TRANSPORTE Y OBRA PÚBLICA



**Conclusiones**

El proyecto de Museo Nacional del Transporte presenta un modelo de trabajo a la hora de analizar el concepto y la identidad de un nuevo museo, basado (1) en el análisis riguroso de la oferta existente, (2) en la revisión de las fuentes disciplinares, (3) en la discusión con los expertos de dichas disciplinas, (4) en el estudio del patrimonio material e inmaterial relacionado, (5) en los estudios de expectativas y agenda de los visitantes, usuarios y clientes potenciales, y (6) en las restricciones impuestas por la demanda, el diseño y el desarrollo con la sostenibilidad como eje fundamental del proyecto, tanto patrimonial como económica y de audiencias (Asensio & Pol, 2012b).

Como museo, el Museo del Transporte y la Obra Pública, no debía limitarse a la exhibición de objetos y a la explicación de contenidos históricos, como si se tratara

de un gran compendio enciclopédico, sino que debía convertirse en un centro vivo, que salvaguardara el patrimonio, que generara y difundiera conocimientos, que conectara con la sociedad y que fuera capaz de dar respuesta a sus demandas culturales y satisfacer sus expectativas, sin olvidar aquellos aspectos históricos y actuales de interés y relevancia.

Para ello era necesario establecer con gran rigurosidad la visión, la misión, los objetivos, las funciones y los valores del Parque Museo del Transporte y la Obra Pública, para así dotarlo de coherencia y extraer al máximo sus posibilidades. Son estas consideraciones del proyecto museológico las que deben orientar el proyecto arquitectónico y museográfico, y no a la inversa, como por desgracia suele ser habitual en muchos proyectos de nuevos museos. El hecho de la existencia de museos de transporte relacionados directa o indirectamente con el Ministerio de Fomento y la ausencia de colecciones previas ha permitido abordarlo desde la lógica interdisciplinar, incorporando contenidos, colecciones, propuestas de montaje o posibilidades de experiencias de lo más variado. Y ha permitido asimismo concebirlo desde los intereses y las mentalidades de los ciudadanos.

### ***Referencias Bibliográficas.***

---

**Asensio, M. y Asenjo, E.** (Eds.) (2011): Lazos de Luz Azul: Museos y Tecnologías 1, 2 y 3.0. Barcelona: UOC.

**Asensio, M. & Pol, E.** (2012a): From Identity Museums to Mentality Museums: Theoretical basis for history museums. En M. Carretero, M. Asensio & M. Rodríguez (Eds.) History Education and Construction of Identities. (Series from R. Ashby, S. Foster and P. Lee (Eds.) "International Review of History Education". Charlotte, NC: Information AgePublishing. Chapter 17.

**Asensio, M. & Pol, E.** (2012b): Nuevas tendencias en museología: Museos de Identidad y Museos de Mentalidad. En: Blánquez, J., Celestino, S., Bermedo, P. & Sanfuentes, O. (Eds.) Patrimonio cultural y desarrollo sostenible en España y Chile. Colección de Cuadernos Solidarios. Santiago de Chile: Universidad Católica de Chile.

**Asensio, M, Pol, E.** (2006): Diseñando fractales o de cómo se debería planificar un Museo de Ciencia. En Boletín de la Academia Malagueña de Ciencias, Vol. 8, 15-36.



**Asensio, M., Pol, E. & Gomis, M.** (2001) Planificación en Museología: el caso del Museu Marítim. Barcelona: Museu Marítim.

**Carbonell, B.M. (Ed.)** (2012): Museum Studies. An Anthology of Contexts. Malden, MA.: Wiley-Blackwell Pub.

**Fernández, H. & Asensio, M.** (2012): e-Heritage and e-Museums: technological resources for tourism planning. International Journal of Web Based Communities (IJWBC), vol 8, nº 1, 5-23.

**Houtgraaf, D. & Vitali, V.** (2008): Mastering a Museum Plan. Strategies for Exhibit Development. Lanham, MD: Altamira Press.

**Knell, S.J., Aronsson, P., Amundsen, A.B., Barnes, A.J., Burch, S., Carter, J., Gosselin, V., Hughes, S.A. & Kirwan, A.** (Eds) (2011): National Museums, new studies from around the world. New York: Routledge.

**McDonald, S.** (Ed.) (2006): A companion to Museum Studies. Malden, MA.: Blackwell Pub.

**McRaney, D.L. & Russick J.** (Eds) (2010): Connecting kids to History with Museum Exhibitions. Walnut Creek, CA: Left Coast Press.

**Roigé, X. & Frigolé, J.** (Eds.) (2012): Constructing Cultural and Natural Heritage: Parks, Museums and Rural Heritage. Girona: ICRPC.