



Evaluación Cualitativa de Programas Educativos en Museos Españoles

INFORME DE RESULTADOS

- MUSEO DEL FERROCARRIL DE ASTURIAS -

MIGUEL ÁNGEL SUÁREZ SUÁREZ & ROSER CALAF MASACHS

Ref. MICINN-12-EDU2011-27835



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN A LA INVESTIGACIÓN	3
1. EL ESCENARIO: EL MUSEO DEL FERROCARRIL DE ASTURIAS	4
1.1. El museo y la colección. Aspectos generales	5
1.2. La perspectiva patrimonial del museo.....	7
2. ESTRATEGIA DE EVALUACIÓN	8
2.1. Trabajo de campo en el museo	9
3. SÍNTESIS EVALUATIVA DEL MUSEO	10
3.1. Objetivos, actividades y contenidos	10
3.2. Metodología	11
3.3. Recursos	11
3.4. Interacción escuela-museo	12
3.4.1. Competencias	12
3.5. Gestión y seguimiento del programa educativo	13
4. CONCLUSIONES	15

INTRODUCCIÓN A LA INVESTIGACIÓN

El proyecto ECPEME trata de desvelar, desde la perspectiva de la evaluación cualitativa, las prácticas de éxito que se producen en los programas educativos de museos españoles, para lograr el establecimiento de estándares de calidad. Nuestro propósito es valorar y comprender la acción educativa del museo para mejorar la experiencia museística de sus visitantes y contribuir a que en el futuro se desarrollen planes educativos con capacidad para adaptarse a los cambios y requerimientos del público en general y del público escolar en particular.

La diversidad es la pauta que define el desarrollo de esta investigación, cuya cobertura territorial se extiende a los museos de diferentes comunidades autónomas: Galicia, Asturias, País Vasco, Cataluña, Castilla-León, Aragón, Andalucía y Madrid. Del mismo modo la muestra generada de museos refleja las distintas tipologías de patrimonio: histórico, artístico, arqueológico, industrial inmaterial y científico. Igualmente, hemos procurado que los museos sean representativos de la pluralidad en la gestión pública y de referencia local, regional o estatal; patronato, mixta privada pública. De este modo, asegurar la diversidad como criterio esencial nos va a permitir inferir a partir de sus particularidades cuál es la visión museístico-educativa existente y cómo debe ser transmitida, resultados que serán presentados en este documento.

Partiendo de esta realidad múltiple y variada, el procedimiento evaluativo requería un enfoque metodológico combinado, de integración de métodos tanto cualitativos como cuantitativos. Los primeros como acercamiento, descripción y comprensión de la realidad educativa del museo; para posteriormente pasar a operativizar los datos, mediante una herramienta cuantitativa, que facilitara la codificación, reducción y manejo de los datos, a la par que ofrecía consistencia en los resultados. Cada método nos ha facilitado un acceso y una perspectiva de análisis a la realidad, obteniendo de esta forma una visión global y holística de la intervención educativa en el museo.

Para finalizar este apartado introductorio queremos mencionar que la presentación de este informe parte de la motivación del equipo de ECPEME y del propio Museo del Ferrocarril de Asturias de hacer públicos sus resultados para que la ciudadanía sea partícipe de la gestión educativa que vienen desarrollando en las últimas décadas, conociendo sus planteamientos pedagógicos y procedimientos didácticos, así como visibilizar su compromiso profesional y social por promover la educación en contextos cotidianos y con potencial de aprendizaje.

1. EL ESCENARIO: EL MUSEO DEL FERROCARRIL DE GIJÓN



Imagen1. Vista exterior del museo. A la izquierda puede verse el edificio de la antigua Estación del Norte

En 1846 se creó la Compañía del Ferrocarril de Langreo en Asturias con el objetivo de diseñar y desarrollar una línea de ferrocarril desde Sama de Langreo a Gijón y Villaviciosa, para dar salida a la producción de hulla y facilitar la movilidad de la mano de obra. La inauguración oficial tuvo lugar en 1852, entrando en funcionamiento el recorrido Gijón-Carbayín (Siero). Posteriormente, el trayecto operativo se ampliaría hasta La Felguera (1854), Sama de Langreo (1856), El Entrego (1875) y, finalmente, Laviana (1885)¹.

En este sentido, a medida que la línea ferroviaria ampliaba su recorrido, el ferrocarril comenzó a adquirir un creciente protagonismo hasta convertirse en un medio de transporte masivo. Así, las estaciones se configuraron como espacios de vital importancia, no solo para canalizar con un mayor orden el intenso flujo de mercancías y personas, sino también como las nuevas puertas de las ciudades².

La estación del Norte de Gijón (localizada en el barrio del Natahoyo, en las inmediaciones de la nueva Playa de Poniente) comenzó a construirse en 1871, bajo la dirección del segoviano Melitón Martín, ingeniero jefe de Ferrocarril del Noroeste. El edificio entró oficialmente en servicio el 23 de julio de 1874, aprovechando la inauguración del nuevo trayecto Gijón-Pola de Lena, y con sus 70 metros de andén cubierto se convirtió en una de las estaciones más destacadas del país.

Pasado más de un siglo, en 1990, tras la construcción de la nueva red ferroviaria de Gijón, la antigua Estación del Norte cerró definitivamente al tráfico. Sin embargo, y

¹ "Historia del Ferrocarril de Langreo", Portal del Grupo de Trabajos Ferroviarios, en <https://www.telecable.es/personales/alfredov/langreo.html>. Acceso: 19 de mayo de 2011.

² GARCÍA QUIROS, P. y FLORES SUÁREZ, J. M. (2000): *La ciudad de vapor. Historia de la industria y el comercio*, Gran Enciclopedia Asturiana (GEA S.L.), Gijón, p. 40.

afortunadamente, un convenio firmado por Renfe y el Ayuntamiento de Gijón tuvo como resultado la cesión a la ciudad del terreno que incluía el edificio de viajeros y otras instalaciones de la estación, con la única condición de ser reutilizados para fines culturales y sociales. Surgió entonces el proyecto para crear el Museo del Ferrocarril.

La primera intervención arquitectónica se materializó gracias a la financiación recibida a través del Programa RESIDER 1989-1991 (Programa de Reestructuración del Sector de la Industria Siderúrgica), y consistió en la rehabilitación del antiguo edificio de la Estación del Norte. Se construyó, además, un edificio paralelo con dimensiones equivalentes, que se unió al primero mediante una marquesina. La obra ejecutada tenía como objetivo primordial respetar, e incluso reintegrar, muchos de los rasgos originales de la estación. La prueba más clara es que, precisamente, el proyecto inicial de Melitón Martín contemplaba la construcción de un segundo edificio y la marquesina; con lo cual, salvando las distancias estilísticas, hoy podemos observar la Estación del Norte tal y como había sido proyectada hace 140 años.

En una segunda fase se erigió el cierre perimetral de todo el recinto del museo, con una longitud superior a los 650 metros y que permite la utilización plena de todo el espacio. En total, más de 17.000 metros cuadrados, de los que aproximadamente 11.000 integran la exposición permanente, mientras que el resto se han destinado a las tareas de restauración y simulación.

En la tercera y última fase se acondicionaron las instalaciones, adaptándolas a las necesidades del público potencial (adecuación de los espacios destinados a la exposición permanente, talleres y audiovisuales, accesos para discapacitados, etc.) y a las exigencias internas de la institución (delimitación de zonas para oficinas, departamentos didácticos, centro de documentación, etc., todas ellas ubicadas en el antiguo edificio de la estación). Finalmente, el Museo del Ferrocarril fue inaugurado el 22 de octubre de 1998.

1.1. El museo y la colección. Aspectos generales

El patrimonio ferroviario existente en Asturias es, cuantitativa y cualitativamente, uno de los más ricos de España. Por ello, en el momento en que se iniciaron las obras de rehabilitación, también comenzó a elaborarse un inventario que trataba de recoger los bienes ferroviarios existentes en la región. Este inventario, que respondía a la necesidad urgente de implementar los pertinentes procesos legales para garantizar la conservación de esos bienes, supuso asimismo el primer paso para la obtención de una colección permanente.

De forma que el museo seleccionó, a partir del inventario, los materiales que integrarían la colección permanente teniendo en cuenta dos criterios básicos que son perfectamente observables:

- El propósito de superar la concepción como un centro especializado en los aspectos técnicos y científicos del ferrocarril, formulando un museo en el que la historia social desempeña un papel de primer orden. En este sentido, el objetivo no se limita a la preservación del material ferroviario, sino que además, incluye las tareas de recopilación y conservación de documentos escritos, orales, audiovisuales y gráficos relacionados con el patrimonio industrial en general, y ferroviario en particular.
- La estructura de la colección no debe responder a la mera acumulación de objetos, sino que debe incidir en aquellos materiales que destaquen por su valor histórico, representativo y expositivo. Así, las líneas que definen la política de la colección resultan de combinar los aspectos que atañen al desarrollo del ferrocarril en Asturias en comparación con otros ámbitos territoriales. Se pretende, en definitiva, ofrecer una visión holística de la historia del ferrocarril que incluya cuestiones espacio-temporales, el desarrollo técnico e industrial tanto a nivel regional como global, y la incidencia del sector ferroviario en la estructura socioeconómica de Asturias.

Teniendo en cuenta estas consideraciones, el Museo del Ferrocarril ha logrado reunir un total superior a mil piezas, de las cuales, más de un centenar se corresponden con material móvil (locomotoras, coches de viajeros, vagones y otros vehículos). Como es lógico, este material ocupa un lugar destacado en la muestra, y son más de cincuenta los vehículos totalmente restaurados y en exposición. Asimismo, se ha concedido especial relevancia a los ferrocarriles mineros e industriales, habida cuenta de la influencia de estos sectores en la historia, economía y sociedad de la región. Todos ellos son fruto de las aportaciones de diversas empresas públicas con las que el museo ha suscrito distintos convenios. Entre ellas podemos destacar a FEVE, HUNOSA, RENFE, Euskotren, Fábrica de Armas de Trubia, Minas de Figaredo o Minas de Lieres, lo cual, muestra claramente la importancia y el interés que suscita el museo en el ámbito industrial.

Por su parte, el centro de documentación custodia un amplio archivo documental, biblioteca y hemeroteca especializada, fototeca y videoteca. Mención especial merece la biblioteca, que cuenta con un fondo de más de 7.000 volúmenes, con temáticas referidas al ferrocarril, los transportes, la industria, la ingeniería, la economía, legislación ferroviaria, museología, etc.

Finalmente, los fondos del museo se completan con una fototeca compuesta por unas 10.000 imágenes entre postales, fotografías, diapositivas, negativos, placas de vidrio y

microfilms, en su mayor parte referidos al ferrocarril en Asturias, y que ofrecen una grata oportunidad para conocer y observar la evolución ferroviaria en nuestra región.

1.2. La perspectiva patrimonial del museo

Basándonos en las herramientas de análisis elaboradas a partir de diversos trabajos (Jiménez, Cuenca y Ferreras, 2010; Martín y Cuenca, 2011; Estepa et al, 2011)³, así como en las observaciones realizadas en el museo, podemos constatar que, en líneas generales, se transmite una concepción *simbólico-identitaria* destacando aquellos elementos simbólicos que mejor permiten comprender la idiosincrasia del pueblo asturiano y su estrecha vinculación al sector industrial. A este respecto, el fomento de lo identitario cobra especial relevancia, desarrollando el trabajo desde una escala de *poliidentidad* (multiplicidad identitaria), recordando a los visitantes que si bien los elementos patrimoniales que se muestran caracterizan la industrialización en Asturias, no son exclusivos de ésta y sólo cobran plena significatividad si se tienen en cuenta las relaciones e intercambios con otras culturas y/o territorios. De forma que la relación entre patrimonio e identidad es *holística*. Se trabaja fundamentalmente desde una *escala social*, resaltando el valor simbólico de los elementos más característicos de la cultura propia,



Imagen 2. Vista interior de un vagón de pasajeros de 3ª clase de principios del Siglo XX.

que en su mayor parte se encuadran dentro de la categoría *afectivo-emocional*, en tanto que se refieren a situaciones familiares para los visitantes (viajes en tren) y ponen en valor la cotidianidad de los viajeros. La finalidad que persiguen las actividades es de carácter *sociocrítico*, pues además de dar a conocer los referentes de la industrialización, tratan de inculcar a los estudiantes valores que favorezcan su implicación en la conservación y transmisión del patrimonio. Esto se aprecia de forma más clara en las explicaciones de aquellos elementos que mejor se prestan a una proyección temporal pasado-presente, como la posibilidad de visitar un vagón de 3ª clase de principios de siglo XX: los estudiantes pueden experimentar las sensaciones de aquellos primeros viajeros -principalmente, la incomodidad de los asientos de madera-. Con ello, se realiza un ejercicio de alteridad que ayuda a comprender y asimilar los cambios y evolución del ferrocarril, pues permite comparar

³ MARTÍN, M. y CUENCA, J.M. (2011). La enseñanza y el aprendizaje del patrimonio en los museos: la perspectiva de los gestores. *Revista de Psicodidáctica*, 16 (1). 99-122; ESTEPA, J., CUENCA y otros (2011). Análisis del patrimonio presente en los libros de texto: obstáculos, dificultades y propuestas. *Revista de Educación*, 355, 227-228. http://www.revistaeducacion.educacion.es/re355/re355_24.pdf; JIMÉNEZ, R., CUENCA, J.M. & FERRERAS, M. (2010). Heritage education: Exploring the conceptions of teachers and administrators from the perspective of experimental and social science teaching. *Teaching and Teacher Education*, 26(6), 1319-1331.

claramente la situación de entonces con la actual. Esta implicación personal es la que, precisamente, favorece la transmisión de valores encaminados a valorar y proteger el patrimonio.

En lo que respecta a la comunicación y el trabajo con el patrimonio, cabe señalar primeramente que el patrimonio recibe el tratamiento de recurso didáctico, utilizándolo como fuente de información para la comprensión e interpretación del contexto sociocultural.⁴ Lo que se pretende es que los estudiantes comprendan las transformaciones espaciales derivadas de la industria y cómo estas actividades, comúnmente asociadas a un pasado lejano y atrasado, siguen formando parte de nuestro presente.

Por otra parte, en cada uno de los espacios del museo generalmente se realiza una contextualización completa y detallada (funcional, temporal, espacial y social) estableciendo una conexión interterritorial con el entorno (referencias a otras regiones además de Asturias). Del mismo modo, los educadores establecen una comunicación bidireccional con los estudiantes (interacción unívoca entre emisor y receptor), y se emplean tantos recursos tradicionales pasivos (vitrinas, paneles, maquetas, etc.) como activos tradicionales (fomento de la participación activa en talleres, formulación de preguntas, etc.). Finalmente, las actividades presentan una integración compleja de los contenidos; es decir, se trabajan tanto los contenidos conceptuales, como los procedimentales y actitudinales: el trabajo se centra en los conceptos (objetos, funcionalidad, datación, etc.) y las actitudes (principalmente, las que tienen que ver con la concienciación sobre la necesidad de proteger y conservar el patrimonio), aunque también se trabajan procedimientos, estos últimos mediante la interpretación (guiada por la educadora a través de preguntas) de lo que puede observarse en el museo.

2. ESTRATEGIA DE EVALUACIÓN

Desde el planteamiento reflexivo del que partimos en este trabajo sobre la evaluación del programa educativo del museo en todas sus dimensiones de diseño, gestión, implementación, y seguimiento, se ha procedido al uso de técnicas cualitativas (análisis documental, observación de campo, entrevistas y grupos de discusión) para disponer de una visión en profundidad de la acción educativa del museo. La información múltiple y variada registrada, reclamaba un proceso de análisis y de reducción de datos más operativo, motivo principal para la elaboración de un sistema de indicadores que nos ofrezcan una visión crítica

⁴ Es el caso, por ejemplo, de talleres como *La industria y el ferrocarril*. El recorrido comienza en el lugar donde se emplaza el castro de la Campa de Torres, que ofrece una visión panorámica del puerto de Gijón. Asimismo, las explicaciones del/a guía también hacen referencia a la evolución del puerto y su desarrollo a partir del ferrocarril durante los siglos XIX y XX. De modo que el uso del patrimonio como recurso didáctico es muy evidente, ya que la visita permite trabajar nociones temporales y espaciales, utilizando la industria en general y el ferrocarril en particular, como articuladores de un discurso histórico que relaciona el pasado con el presente de un entorno observable.

y panorámica de la calidad del proyecto educativo del museo. Los datos obtenidos a través de este sistema serán facilitados en las siguientes páginas.

2.1. El trabajo de campo en el museo

El trabajo de campo en el Museo del Ferrocarril de Asturias se remonta a 2011, un año antes de la entrada en vigor del proyecto ECPEME, dado que formaba parte del Trabajo Fin de Máster de uno de los investigadores⁵. No obstante, el trabajo referido al proyecto se desarrolló fundamentalmente en 2013 y 2014 tras la negociación realizada con la dirección del Museo, la firma de un protocolo de cumplimiento y acuerdo de ambas partes (equipo Universidad y Museo) en 2012. En síntesis, el trabajo de campo se estructuró siguiendo la secuencia que se muestra en la siguiente tabla:

FECHA	TRABAJO DE CAMPO
Marzo 2011	Contacto y negociación
Abril 2011	Observación/Evaluación de la colección y la museografía
Abril /2011	Seguimiento de visita guiada
Mayo/2011	Seguimiento del taller <i>La industria y el ferrocarril</i>
Mayo 2011	Seguimiento del taller <i>La industria y el ferrocarril</i>
Marzo/2013	Entrevista a la responsable de educación del museo
Mayo 2014	Sesión de discusión en el museo

Por otra parte, la relación con la institución ha sido ampliamente satisfactoria. Desde que se inició el primer contacto y se propuso a la institución formar parte del proyecto, el museo ha mostrado un notable interés por colaborar con los investigadores. Asimismo, cabe destacar que, a pesar de la falta de tiempo, su disponibilidad ha sido total y no han mostrado ningún impedimento a la hora de que el investigador acompañara a las educadoras durante las visitas guiadas/talleres, lo que ha agilizado el proceso de recogida de información.

En definitiva, el trabajo de campo se ha desarrollado en un clima óptimo, donde el intercambio de información ha sido fluido y constante, y donde la relación con el personal del museo ha sido cordial en todo momento.

El análisis de los datos registrados ha consistido principalmente un *análisis de contenido*, basado en la selección, categorización, síntesis e interpretación de los datos recogidos. Para posteriormente ser sometidos estos datos a un procedimiento complementario, a través del sistema de indicadores elaborado *ad hoc*, que trasforma la percepción cualitativa en una estimación cuantitativa de aquello que más se evidencia.

⁵ SUÁREZ, M. Á. (2011): *Museos y patrimonio industrial en Asturias: Posibilidades para la enseñanza-aprendizaje de la Historia*, Dpto. de Ciencias de la Educación de la Universidad de Oviedo, dirigido por Roser Calaf Masachs.

3. SÍNTESIS EVALUATIVA DEL MUSEO

A continuación se presenta una síntesis de los resultados obtenidos tras la aplicación del sistema de indicadores generado en la fase final de la evaluación cualitativa. Dichos indicadores permiten obtener un perfil que condensa las principales dimensiones de los programas educativos del museo⁶. Esta categorización y su posterior conversión en escala de evaluación han permitido la operatividad de los datos registrados cualitativamente, es decir, ha facilitado su conversión métrica, manejo y tabulación de los resultados obtenidos. En este sentido, el museo del Ferrocarril de Asturias alcanza una buena valoración pedagógica en la mayor parte de criterios analizados, excepto en el ámbito de la evaluación, como ocurre en gran parte de los museos de la muestra, la evaluación se desarrolla de manera puntual u ocasional y no se extiende al conjunto de la institución. Pero es destacable el buen alcance programático, metodológico y de gestión que desarrolla el Servicio Educativo del museo, manteniendo un nivel más que notable en el conjunto de dimensiones estudiadas.

Los siguientes apartados muestran una breve descripción de los resultados obtenidos en las diferentes dimensiones de análisis del programa educativo del museo.

3.1. Objetivos, actividades y contenidos

En la valoración de esta dimensión se han tenido en cuenta el planteamiento y grado de consecución de los objetivos, el diseño de las actividades y la coherencia entre los objetivos didácticos, los contenidos y la museografía. En líneas generales, podemos afirmar que el programa educativo cuenta con objetivos bien formulados, coherentes entre sí y con las posibilidades que ofrece su museografía. Asimismo, los objetivos son concretos, que se adecúan perfectamente a las actividades ofertadas y guían su desarrollo, cumpliéndose satisfactoriamente en la mayoría de los casos observados.

El planteamiento de las actividades es adecuado desde el punto de vista didáctico y hace posible el desarrollo competencial en los estudiantes. Aunque el museo está adaptado para personas en silla de ruedas, no se contemplan adaptaciones de las actividades para otros colectivos de discapacitados. Por lo general, estos colectivos vienen acompañados de sus intérpretes, por lo que el museo no ha considerado, hasta el momento, acometer dichas adaptaciones.

Finalmente, existe una total coherencia entre los objetivos planteados, los contenidos de las actividades y los objetos expuestos en el museo que forman parte de los itinerarios que se realizan con las distintas actividades.

⁶ El diseño y configuración de la herramienta multicategorial de la que proceden las dimensiones analizadas pueden verse en: Suárez, M.A., Gutiérrez, S., Calaf, R., San Fabian, J.L. (2013). La evaluación de la acción educativa museal: una herramienta para el análisis cualitativo. En Clío 39, 1-45. Obtenido de <http://clio.rediris.es/n39/articulos/Calaf.pdf>

3.2 Metodología

Para esta dimensión se toma como criterio de calidad la diversidad metodológica y en el uso de estrategias didácticas, en tanto que confiere una mayor adaptabilidad del programa a las distintas situaciones educativas. A modo de síntesis, concluimos que el planteamiento metodológico es, en líneas generales, muy satisfactorio. El enfoque de las visitas guiadas/talleres, los procedimientos utilizados y propuestos durante las actividades favorecen la consecución de los objetivos que se plantean.

En el programa educativo confluyen y se combinan distintas metodologías y estrategias didácticas en función de los objetivos, destinatarios, etc. No obstante, de las distintas metodologías y estrategias contempladas en el análisis, tienen un menor peso la experimentación y la elaboración de proyectos; cuestiones que requieren una mayor fluidez en el diálogo escuela-museo.

3.3 Recursos

El edificio está completamente adaptado para personas con discapacidad motórica, aunque no visual, y dispone de los espacios y mobiliario en buen estado y suficientes para el desarrollo de los talleres/visitas guiadas.

La disponibilidad de recursos no plantea ningún problema y es adecuada para el desarrollo de todas las actividades. El empleo de vitrinas, maquetas y paneles como apoyo al discurso de la visita es constante y eficaz. Y aunque los recursos tecnológicos no tienen mucha presencia en este museo, esto no supone un problema, dado que, a nuestro juicio, la eficacia educativa no se ve mermada por este hecho.



Imagen 3. A la izquierda, vitrina de exposición que argumenta las características del viaje en tren actual; a la derecha maqueta que permite observar las transformaciones paisajísticas derivadas del desarrollo ferroviario.

3.4. Interacción escuela-museo

En esta dimensión se ha tenido en cuenta, por un lado, la intervención de los educadores, atendiendo a su dominio conceptual de los contenidos del museo y a la preocupación por desarrollar una comunicación fluida con los visitantes; y por otro lado, la participación durante la visita de los estudiantes y los docentes.

La intervención educativa de las educadoras observadas se ha valorado de forma muy positiva. Desarrollan un diálogo fluido con los estudiantes y muestran un notable dominio conceptual, explicando los contenidos del museo con rigor desde las disciplinas predominantes en este caso (Historia y Geografía). A ello contribuye, sin duda, el hecho de que la formación de las educadoras se corresponde plenamente con la temática del museo y configuran un equipo que satisface las necesidades educativas del público escolar (dos licenciadas en Historia y una diplomada en Magisterio).

A pesar de ello, las posibilidades didácticas del museo siguen sin ser aprovechadas plenamente por las escuelas. En esta situación pueden estar interviniendo múltiples factores (precariedad, limitaciones presupuestarias, desinterés, falta de tiempo, dificultades para hacer coincidir la visita con la unidad didáctica relacionada con la temática del museo, etc.). En cualquier caso, la situación observable indica que las visitas guiadas/talleres suelen planificarse de formas muy diversas. Así, hemos observado escuelas que encuentran en el museo una oportunidad para complementar el trabajo del aula, principalmente ciclos superiores de Primaria y Secundaria (lo inferimos del hecho de que se concede un tiempo para exploración autónoma del museo, se toman algunas notas, se hacen referencias a contenidos abordados en el aula...). Pero también hemos observado visitas guiadas/talleres en las que no se aprecia una continuidad con el trabajo del aula.

3.4.1. Competencias curriculares en el museo

Asumiendo la complementariedad que puede establecerse entre la escuela y el museo, creemos necesario valorar la contribución que el museo puede hacer a la adquisición de las competencias básicas establecidas para la educación obligatoria, a las que añadimos, como no podía ser de otra forma, otra categoría denominada 'Conocimiento y valoración del patrimonio', que se encuentra entre las funciones prioritarias del museo. Cabe señalar, por otra parte, que en este apartado nos movemos en el plano de la potencialidad. A este respecto, la factibilidad de estas posibilidades dependerá también de la forma en que las escuelas aborden e interactúen con el museo durante la visita, así como de su inclusión o no en el desarrollo curricular.

En líneas generales, en este museo:

- Se tiene en cuenta la necesidad de dar a conocer no sólo los objetos y piezas custodiados por la institución, sino la tipología patrimonial en general (patrimonio

ferroviario-industrial) y su importancia en el desarrollo socioeconómico de los territorios con mayor tradición industrial. Las alusiones al mundo experiencial de los estudiantes son frecuentes, por lo que, en conjunto, el museo está contribuyendo al conocimiento y valoración del patrimonio de una manera notable.



Imagen 4. A la izquierda, estudiantes observando la *Varela de Montes*; a la derecha, imagen de la locomotora

- El resto de competencias también se mueven en unos niveles altos de valoración, a excepción, por un lado, de la competencia artística, menos presente por la propia tipología y temática del museo; y por otro lado, la autonomía e iniciativa personal, que en este caso la acotamos a la posibilidad de que los estudiantes se muevan por el museo con cierta autonomía para extraer determinada información, elaborar trabajos/proyectos, etc. La posibilidad existe, si bien cabe matizar que no es responsabilidad única del museo; al contrario, requiere una intencionalidad expresa de las escuelas en este sentido. Por tanto, la baja valoración en este apartado debe entenderse como un diagnóstico situacional de la relación escuela-museo, y no como una mala praxis del museo.

3.5. Gestión y seguimiento del programa educativo

Para evaluar la gestión se ha tenido en cuenta la disponibilidad o no de un programa educativo, los procesos seguidos para su desarrollo y la relación entre los agentes encargados de su diseño e implementación. De todo ello se deriva que:

- Existe una programación educativa sólida, estable y coherente, diseñada por una persona que depende orgánicamente del Departamento de Educación de la Fundación Municipal de Cultura de Gijón (organismo externo al museo), pero que forma parte de la estructura del museo, lo que resulta fundamental para adecuar el programa educativo a su contexto de aplicación.

- El museo no determina la contratación de educadores (que dependen de una empresa externa); no obstante, tiene la capacidad para seleccionar los educadores que mejor se adecúan a las tareas/actividades propuestas. De esta forma, se genera una cierta estabilidad, pudiendo contar habitualmente con aquellos educadores que ya conocen el museo y el programa educativo. Por otra parte, el papel de los educadores es fundamentalmente el de ejecutar las directrices del programa educativo, si bien a principios de curso se mantienen reuniones entre los educadores y la persona responsable del programa para valorarlo conjuntamente.
- Desde el museo no se desarrollan planes específicos de formación para los educadores. Se les puede informar de la existencia de determinados cursos desarrollados por agentes externos, pero la formación depende íntegramente de la iniciativa del educador.
- La evaluación de los educadores se realiza a través de los cuestionarios de satisfacción y del seguimiento por parte de la persona responsable del programa educativo. No hay constancia de mecanismos para dar reconocimiento público al trabajo de los educadores (que dependen de una empresa externa), o estos son informales y/o privados.
- En cuanto a las estrategias de evaluación que el museo desarrolla se encuentran los cuestionarios de satisfacción que pueden rellenarse online. Los resultados se procesan y se registran en informes. Pese a todo, presentan el problema, generalizado en casi todos los museos, del bajo índice de cumplimentación por parte de los visitantes.

4. CONCLUSIONES

La evaluación realizada ha conseguido poner de manifiesto los puntos fuertes de la programación educativa del Museo del Ferrocarril de Asturias, como su discurso interpretativo, sociocrítico y simbólico identitario sobre el patrimonio que alcanza todas y cada una de las actividades culturales organizadas por la institución. La relevancia social del programa educativo se constata en la medida en que el museo es un referente para conocer el proceso de industrialización y por el constante diálogo que mantiene con el entorno social próximo. En efecto, el museo no se entiende sin referencia a su entorno, tanto por la importancia del edificio en que se localiza, como por la influencia que ha tenido el ferrocarril en el desarrollo urbanístico de Gijón.

Su relevancia educativa se muestra por la pertinencia y eficacia de sus actividades educativas, la validez de los recursos y, en definitiva, la eficiencia de la organización museística, que desvelan la adecuación del programa educativo a los principios psicopedagógicos del constructivismo, definido como un estándar de calidad. Directamente relacionado con esta relevancia educativa se encuentra el nivel científico, donde destacamos el rigor de la museografía y las informaciones que transmite el museo en relación con la Historia y la Geografía, cuyo potencial didáctico es destacable.

De la evaluación también se han extraído evidencias y conocimientos específicos que desvelan la existencia de un margen de mejora educativa en el museo, con el único propósito de estimular procesos de revisión e innovación, encaminados a desarrollar estrategias de evaluación que permitan el seguimiento y valoración continua de su programación educativa. La integración de una cultura de evaluación en los contextos-servicios educativos se hace indispensable para fomentar el espíritu crítico, reflexivo y comprometido con su labor educativa y su relevancia social.