

FOC OFF

FOC OFF ÉS UN RETRET A LES PERSONES QUE COMETEN IMPRUDÈNCIES. FOC OFF ÉS UN CLAM PER MANTENIR ELS BOSCOS LLIURES D'INCENDIS.

CANVI CLIMÀTIC, SEQUERA, ONADES DE CALOR...
AQUEST ANY, MÉS QUE CAP ALTRE,
FOC OFF A LES IMPRUDÈNCIES.

SI VEUS FOC O UNA COLUMNNA
DE FUM, TRUCA AL

112
emergències

L'EROL

NÚMERO
156/157

ESTIU / TARDOR
2023
ANY 42
PREU: 22€

Revista cultural del Berguedà

L'EROL

EL TREN A L'ALT LLOBREGAT

EL TREN A L'ALT LLOBREGAT

Per un museu del transport a Barcelona

Ferran Armengol Ferrer

Agraeixo a la direcció de *L'Erol* la invitació a publicar aquest article, al qual s'explica el projecte de Museu del Transport de Barcelona al Palau de Comunicacions i Transports de Barcelona. Amb aquest objectiu, s'explicarà primer la realitat dels museus del transport existents a diferents ciutats, per entrar seguidament a considerar el cas particular de Barcelona, les raons que avalen que el museu s'instal·li a l'emplaçament escollit, el Palau de Comunicacions i Transports i finalment, els trets bàsics del projecte.

“Museu del Transport”. De què parlem?

Nombroses ciutats europees i d'altres indrets del món tenen museus dedicats al transport urbà. A grans trets, tots aquests espais es caracteritzen per recollir la memòria del que havia estat el transport públic en temps pretèrits. Amb aquesta finalitat, s'hi exposen diversos tipus de vehicles, però també es recullen elements vinculats a l'explotació del servei, com indicadors de línies, senyalitzadors de parades, bitllets, uniformes i un llarg etcètera. Ara bé, això no vol dir que responguin a un únic patró. Ben al contrari, es podria dir que cada museu té una personalitat pròpia i diferenciada, o d'una altra manera, que existeixen tants tipus de museus del transport com museus hi ha. Hi ha museus, com el de Glasgow, dedicats al transport urbà en general, per la qual cosa, a més dels vehicles característics del transport públic –tramvies, autobusos, metro...– s'hi poden trobar també taxis, camions i fins

i tot, automòbils particulars i motocicletes. Altres, en canvi, estan dedicats de manera preferent a un dels sistemes de transport urbà, com els museus del Tramvia de Praga, Lisboa, Porto o Viena o els museus del Metro de Nova York i de Budapest. També existeixen museus a l'aire lliure on s'exhibeixen en funcionament vehicles històrics de diverses ciutats, com el National Tramway Museum de Crich (Anglaterra) i altres establerts al mateix Regne Unit però també als Països Baixos, Bèlgica, Alemanya, Dinamarca i Suècia. En un altre sentit, es poden afegir les col·leccions de vehicles històrics de transport públic conservats en altres ciutats però que no tenen una seu permanent, com és el cas dels vehicles històrics del Metro de Madrid o els tramvies històrics de diverses ciutats italianes que es conserven a Torí i periòdicament fan rutes pels carrers d'aquella ciutat.

L'origen d'aquests museus es pot situar aproximadament en la dècada dels seixanta del segle passat i està estretament lligat a l'impacte que la mobilitat urbana va experimentar en aquells anys com a conseqüència de la consolidació de l'hegemonia de l'automòbil. El transport públic, fins llavors majoritari, es va haver d'adaptar a aquell nou escenari i això va comportar una radical modernització dels serveis existents, entesa sobretot com la supressió d'aquells mitjans que es percebien com a més invasius de les vies urbanes, sobretot els de tipus ferroviari –els tramvies, però també els ferrocarrils locals i fins i tot, els troleibusos–



que ocupaven carrers, places i carreteres amb vies, cables i altres instal·lacions. La necessitat d'actualitzar-se va afectar també els autobusos i també les xarxes de metro, que van haver de retirar aquelles unitats que anaven quedant més obsoletes. La conseqüència de tot plegat fou que un nombre important de vehicles i altres elements de transport, que havien format part inseparable de la vida i del paisatge urbà des del segle XIX, es van veure en pocs anys bandejats dels carrers i convertits en ferralla.

Va ser llavors quan, des de la societat civil i amb més o menys suport de les diferents companyies de transports urbans, es va promoure la preservació d'aquells vehicles que s'havien retirat del servei actiu, que culminaria en la majoria de casos en la creació d'un museu.

Inicialment, aquests museus del Tramvia o del transport consistien en una col·lecció de vehicles antics que s'exposaven en alguna instal·lació de la mateixa companyia de transports que

National Tramway Museum, a Crich. Tramvia jardineria de Blackpool (1898). A l'entorn de les vies del tramvia, s'ha aixecat el "Crich Tramway Village", que reproduïx un carrer a una ciutat anglesa de mitjans del segle XX. Agost de 1997. FERRAN ARMENGOL

hagués quedat en desús, normalment una cotxera o un taller de manteniment. Tanmateix, a partir de la inauguració del London Transport Museum, l'any 1980, s'ha anat experimentant un canvi d'orientació d'aquest tipus d'equipament cultural, en dos sentits. El primer, la seva ubicació en un emplaçament cèntric i singular, com era el Covent Garden, antic mercat de flors de la ciutat de Londres, que s'havia de convertir en una de les seves principals atraccions turístiques. I el segon, que malgrat disposar d'una important col·lecció de vehicles històrics, es centra no tant en exhibir aquest material com en reflectir allò que ha estat el transport urbà en la història de la ciutat. Aquest canvi

d'orientació no s'ha vist només en el Covent Garden sinó que s'ha anat estenent a altres ciutats, com és el cas de Viena, que el 2013 va reformar totalment el seu Museu del Tramvia.

En definitiva, aquests museus del transport no són ja només una exposició de vehicles antics sinó un espai destinat a recrear la història del transport públic des d'una perspectiva social i enllaçada amb el conjunt de la història de la ciutat. Aquest canvi d'enfocament ha anat lligat amb la radical transformació d'aquests equipaments gràcies al recurs a la realitat virtual, que fa possible gaudir en primera persona de l'experiència de conduir un comboi del metro o de ser testimoni d'un determinat esdeveniment històric. El resultat d'aquesta combinació d'història i tecnologia no ha pogut ser més falaguer i així ho demostra la fantàstica acollida que museus com el de Glasgow ha tingut no només entre els turistes sinó també entre els naturals del país.

El deute de la ciutat de Barcelona amb el Museu del Transport

Certament, no totes les ciutats tenen museus dedicats al transport. No a tot arreu s'ha pogut o volgut preservar el material històric i dedicar-li un espai per a la seva exposició. Però Barcelona no es pot alinear en cap cas amb aquesta mena de ciutats, i això és així, bàsicament, per dues raons, la primera, la singular relació entre Barcelona i el seu transport públic i la segona, els esforços que des de fa pràcticament sis dècades s'estan fent des de la societat civil per aconseguir aquest museu.

En efecte, Barcelona ha tingut una relació singular, poc freqüent, amb el seu transport públic. D'entrada, cal recordar, en aquest sentit, la vinculació de la ciutat amb l'obra d'Ildefons Cerdà, que va dedicar una especial atenció als problemes de mobilitat urbana en els seus treballs on va concebre l'urbanisme com a ciència. També la relació del transport públic barceloní amb el poder ha estat singular: D'una banda, la connexió entre grups



financers i estaments polítics i militars, encarnada en la figura de Mariano de Foronda, director de "Tranvías de Barcelona" entre 1904 i 1931, i de l'altra, l'experiment de la gestió collectivitzada de tots els serveis de tramvies, autobusos, metros, funiculars i taxis que tingué lloc entre 1936 i 1939, sense oblidar les "vagues dels tramvies" de 1951 i 1957, on el descontentament pel servei tramviari va donar peu a tot un desafiament al règim franquista. I a tot això, caldria afegir la vocació avantguardista que, al llarg de diferents èpoques, ha portat a assajar els sistemes més innovadors de transport. És prou conegut que el ferrocarril de Barcelona a Mataró, del qual ara es compleix el 175 aniversari, va obrir l'era del ferrocarril a tota la península Ibèrica, però no ho és tant que gairebé cinquanta anys abans, el metge i científic Francesc Salvà havia assajat un sistema pre-ferroviari a la mateixa Rambla. També a Barcelona es van obrir el primer funicular i la primera línia d'autobusos a tot l'Estat espanyol. I pel

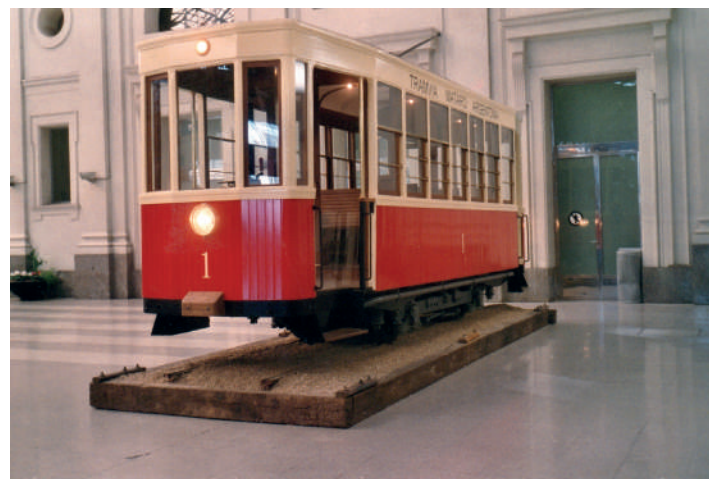
Museo do Carro Electrico, de Porto. Abril de 2023.

FERRAN ARMENGOL

El cotxe núm. 1 del tramvia de Mataró a Argentona a l'Estació de França, durant la celebració del 150 aniversari del ferrocarril (1998).

Restaurat per CEFIS, està actualment preservat per la Fundació TMB als baixos dels tallers del Triangle Ferroviari. Gener de 1999. FERRAN

ARMENGOL



que fa al Metro, Barcelona, tot i ser "superada" per Madrid, va ser la desena ciutat de tot el món que va comptar amb una xarxa de ferrocarril metropolità. Però on es veu més aquesta vocació d'avantguarda és en els experiments de nous sistemes de transport que es van fer en diferents èpoques, com el tramvia de vapor automotor que Valentí Purrey va assajar el 1887 o l'explotació automatitzada de la línia de metro entre Sagrera i Vilapicina (després Horta), que va funcionar amb regularitat entre 1962 i 1970.

Barcelona conserva, per tant, una memòria important del seu transport públic, reflectida en tot un patrimoni històric, integrat per vehicles i altres elements relacionats amb l'exploració del servei i també per una ingent quantitat de documentació. És per això important que tot aquest patrimoni no es perdi i estigui a disposició de tothom que estigui interessat en conèixer aquest passat, que no és solament història del transport sinó història de tota la ciutat.

No és, doncs, estrany que des de ben aviat sorgissin iniciatives destinades a conservar el patrimoni històric del transport públic –ferroviari o no– de Barcelona. Potser el primer precedent el podem trobar en l'intent, ja en el segle XIX, de conservar una de les quatre locomotores que havien iniciat el servei ferroviari entre Barcelona i Mataró –la "Mataró"–, que arribaria a estar exposada en un pedestal a l'actual plaça de la Universitat però malauradament acabaria desballestada al taller del Clot, ja en

els primers anys del segle XX. A l'Exposició de 1929, i al flamant Palau de Comunicacions i Transports, es va homenatjar l'origen del ferrocarril amb la locomotora "Martorell" i també es va exposar un tramvia de tracció animal que havia prestat servei a la xarxa barcelonina. Però no és fins a la dècada de 1960, coincidint per tant amb les iniciatives que sorgien en altres ciutats europees, que es comencen a preservar alguns vehicles de cara a exposar-los en un museu del Tramvia. El 1967, la petició per aixecar aquest museu es va fer arribar a l'alcalde Porcioles i la mateixa companyia "Tranvías de Barcelona" va reservar per aquella finalitat les cotxeres de tramvies de Sants. Aquell equipament havia estat construït el 1875 per la companyia "Tramvia de Barcelona á Sans" i ampliat posteriorment, i en aquell moment s'utilitzava per a dipositar el material que es retirava de la circulació. Hagués pogut ser un espai idoni per ubicar-hi el museu, però l'oposició del veïnat de Sants va obligar finalment a retirar aquell projecte, i en acabat, les cotxeres de Sants van acabar convertides en un centre cívic.

Començava així una situació d'impàs perllongat que ha arribat pràcticament sense canvis fins a l'actualitat. D'una banda, un patrimoni històric de transport que es conserva, en condicions cada cop més precàries, i de l'altra, la manca d'un espai on aquest material es pugui visitar. Propostes no han mancat, tant des de la societat civil com dels poders públics. De les primeres, cal destacar el projecte d'un museu del Transport a l'estació del Nord, de la secció de Transports Urbans de l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona, que va guanyar el concurs "Faci d'Alcalde", convocat per l'ajuntament de Barcelona el 1988, abans de caure en l'oblit més absolut. I pel que fa a les iniciatives dels poders públics, és important recordar l'exposició "Trens i Estacions", que va tenir lloc al Born a principis de 1981, organitzada per la Generalitat de Catalunya juntament amb les diferents empreses

de transport, on es van veure diversos vehicles de transport magníficament restaurats.

L'exposició va tenir una interessant seqüela, amb la circulació en dies festius d'un autobús i d'un comboi del metro històrics. Lamentablement, aquella experiència no tindria continuïtat. No tindria més èxit el projecte de fer un Museu del Transport de Catalunya al Clot del Moro, que inclouria diversos vehicles històrics de Barcelona i que s'havia de fer a Castellar d'en Hug. Després d'aquella experiència, TMB va recuperar els seus vehicles i va voler donar embranzida a la preservació del patrimoni històric amb la creació de la Fundació TMB, que seria assistida per un Consell assessor format per diverses persones expertes. Aquest projecte, si bé ha aconseguit la recuperació de diversos vehicles històrics, segueix topant amb el mateix problema de sempre, la manca d'un espai per dedicar-lo a Museu del Transport.

Un emplaçament idoni per al Museu del Transport: el Palau de Comunicacions i Transports de l'Exposició de Barcelona de 1929

Ara mateix és molt difícil, si no impossible, plantejar que el museu del Transport s'installi en una dependència de TMB. No queda ja cap de les antigues cotxeres de tramvies i autobusos que haguesin pogut hostatjar el museu i això obliga a buscar altres emplaçaments, tasca gens fàcil.

Interior del Palau de Comunicacions i Transports durant l'Exposició de 1929.



Llocs proposats (i descartats) per fer el Museu del Transport

Cotxeres TB de Sants

Cotxeres TB de Diputació

Estació del Nord

Estació de França

Cotxeres TB de Pere IV

Cotxeres TB de Lutzana

Fabra i Coats

Born

Mercat del Peix

Dependències TMB a Sant

Genís dels Agudells

Dependències TMB a Zona

Franca

Tanmateix, Barcelona compta amb un edifici directament vinculat amb la història del transport a la ciutat i que fins ara, no ha estat tingut en compte, com és el Palau núm. 1 o Palau de Comunicacions i Transports. Com el seu nom indica, en aquell edifici es van exposar les darreres novetats del moment, en tot tipus de transport: automòbils, locomotores, tramvies, autobusos i fins i tot avions. Com digué l'enginyer Santiago Rubió i Tudurí, "En el Palau de Comunicacions i Transports de la nostra Exposició Internacional un sol cop d'ull és prou per fer comprendre quins són els mitjans de transport dels quals la Humanitat disposa en el moment actual".¹

El Palau de Comunicacions i Transports fou projectat pels ar-

quitectes Fèlix de Azúa i Adolf Florensa i és d'estil neoclàssic, inspirat en l'arquitectura acadèmica francesa. Amb una superfície de 16.000 m², és un dels edificis més grans de l'Exposició Internacional de l'any 1929, amb façanes principals a la plaça d'Espanya, l'avinguda de la Reina Maria Cristina i l'avinguda del Paral·lel. La façana davant de la Plaça d'Espanya està articulada al voltant de l'hemicicle amb columnata projectat per a la plaça per Josep Puig i Cadafalch i Guillem Busquets. Aquesta columnata es prolonga cap a les altres 2 façanes amb fronts a l'avinguda M^a Cristina i a la del Paral·lel. A la part de l'avinguda de la Reina Maria Cristina la columnata queda dividida per la presència d'una edificació en forma d'arc de triomf. El conjunt de columnes doten l'edifici d'un pòrtic que l'emmarca davant de la Plaça d'Espanya, i les avingudes M^a Cristina i Paral·lel.

L'edifici té dues façanes més. Una davant de la Plaça de l'Univers executada als anys 80/90 en el moment que es va realitzar la reforma d'aquesta plaça i una altra lateral que dona a un carrer interior. Interiorment l'edifici presenta 3 crugies principals perpendiculars a la façana de l'avinguda de la Reina M^a Cristina, formades per una estructura de pilars i cobertes per una volta de canó amb lluernes. L'edifici es completa amb una estructura perpendicular a les crugies secundàries que s'adapten a la forma de les façanes de la plaça d'Espanya/avinguda Paral·lel i de la façana de la plaça de l'Univers. L'estructura de les tres crugies principals forma un enorme espai diàfan de gran alçada.

Aquestes característiques fan especialment adient aquest edifici per al seu ús com a Museu del Transport. Res millor per a ubicar un museu del transport que un edifici concebut inicialment per a exposar vehicles de transport. I a això cal encara afegir les sinèrgies positives que el museu del transport generaria en l'entorn de l'edifici. Actualment, el Palau de Comuni-

cacions i Transport és utilitzat per la Fira de Barcelona, d'acord amb la concessió atorgada per l'ajuntament de Barcelona, que expira l'any 2025, i la seva utilització és inferior a quaranta dies a l'any, segons dades publicades en la web de Fira de Barcelona. En conseqüència, en la major part de l'any, el Palau és un enorme obstacle que separa els espais que l'envolten. En canvi, si es dedica a Museu del Transport, això garantiria un flux constant de visitants que permetria millorar la connectivitat entre els barris del voltant i la muntanya de Montjuïc. I alhora, la porta d'entrada a un Montjuïc "muntanya dels museus".

El projecte de Museu del Transport de Barcelona al Palau de Comunicacions i Transports

Cap a finals de 2021, i al socaire del procés participatiu "Repensem la Fira" impulsat per l'ajuntament de Barcelona, un reduït grup de ciutadans va llançar la proposta de fer el Museu del Transport de Barcelona, i fer-lo en el Palau de Comunicacions i Transports. La proposta ha tingut un considerable ressò en les xarxes socials i el suport de diverses entitats i de la majoria de grups representats a l'ajuntament de Barcelona aquesta darrera legislatura (per ser exactes, tots, excepte els que formaven l'equip de govern).

A grans trets, la proposta es pot definir a partir dels trets següents:



Museu del Metro de Nova York. Ocupa una antiga estació del metropolità. Agost de 2019.

FERRAN ARMENGOL

- Sobretot, ha de ser un museu, no un mausoleu. Inevitablement, es basarà en l'exposició estàtica dels vehicles i altres elements històrics, però cal deixar la porta oberta a la possibilitat que les peces exposades es puguin moure a altres ubicacions per actes públics o celebracions particulars. L'espai del Palau de Comunicacions i Transports resulta especialment idoni a aquest efecte.
- Ha de ser un museu enfocat cap a la ciutat de Barcelona. Com hem exposat, la història del transport de Barcelona té prou entitat com per veure's representada en un museu temàtic específic.

- En principi, el museu estaria orientat al transport públic urbà. Però també caldria afegir altres vehicles relacionats amb la història de la ciutat de Barcelona, com són els cotxes de bombers o els carruatges dedicats als serveis urbans, com obres municipals o recollida d'escombraries.
- Ha de ser un museu en xarxa. A Catalunya existeixen diverses col·leccions de material històric de transport, estàtiques o en moviment. El Museu del Transport de Barcelona no pretén absorbir o substituir la tasca que fan aquestes entitats i precisament per això, no pot pretendre ser el "Museu del Transport de Catalunya". Ben al contrari, es tractaria de coordinar-se amb els restants museus de transport existents a Catalunya i amb els transports històrics i turístics, com és el cas del Tramvia Blau.

- Ha de ser un museu amb contingut social: les activitats de restauració i manteniment de vehicles històrics són una excel·lent escola de formació per a professionals de diverses especialitats (mecànics, electricistes, etc.)
- Més enllà d'un museu, ha de ser un espai vinculat amb la indústria del transport a Barcelona. El museu seria un escenari ideal per a la celebració de tot tipus d'actes relacionats amb el transport, des de congressos fins a la presentació de nous prototipus d'automòbils, material ferroviari o qualsevol altre tipus de vehicles.

I sobretot, permetrà tancar el cicle obert amb l'Exposició de 1929, quan el Palau de Comunicacions i Transports, concebut per allotjar els darrers avenços tècnics del transport del seu temps, es converteixi en l'exposició permanent d'allò que ha estat i és el transport a Barcelona.

Notes

1. Santiago RUBIÓ I TUDURÍ, "Els transports moderns i el Palau de comunicacions", *Ciència*, núm. 36, març-juny 1930, p. 565-573.

Ferran Armengol Ferrer

Ctra. Sant Fruitós, 32 bxs
08600 Berga
Tel. 93 821 45 90
Fax 93 821 45 91
plana@plana.cat
www.plana.cat

 **PLANA**
a s s e s s o r i a s . l