

## **Els museus i la indústria**

Dies enrere, en aquest mateix Diari, tres ex-enginyers de la Pirelli, de vàlua i trajectòries reconegudes, apuntaven l'opció de transformar l'edifici de calderes –l'antiga *Central*–, en museu de la indústria local. Darrera aquesta reivindicació s'hi podien llegir dos fets evidents. Primer, constatar que la ciutat està perdent la identitat industrial i, en paral·lel, la impressió que hem estat poc curosos amb el llegat i el patrimoni fabril. En resum, podem perdre el sector i, de retruc, la memòria. Alguns elements ens permeten de fer un discurs de mínims, potser una mica desvalgut i desendreçat. Com ha dit algú, sempre ens quedarà la toponímia al nomenclàtor de places i carrers per eixugar aquests dèficits. Permeteu-me aquí de fer un parèntesi per il·lustrar dos casos curiosos en relació amb això. La fàbrica de la Rambla i la fàbrica de Mar son, sens dubte, dos dels referents més importants de la nostra història industrial. Cap topònim les recorda. Tenim carrers dedicats a Sebastià Gumà i a Josep Ferrer i Vidal, els seus promotors i, per proximitat, vam batejar carrers del vapor i del gas, en al·lusió a uns conceptes genèrics històricament associats a aquelles empreses. Mentre, cap testimoni de record o homenatge a aquelles generacions d'homes i dones que hi van treballar. Tornant a l'argument, i sense perspectives clares del que passarà amb l'edifici de calderes, la petició formulada en aquestes pàgines presentava problemes d'arrel. Un primer de cost, tant estructural com de manteniment. Les administracions, i molt especialment la local, saben les servituds que suposen el manteniment de museus i espais públics en general. En el cas que ens ocupa, la inversió en recuperació i adaptació d'aquell espai volumètricament immens es de difícil assumpció. D'altra banda, superat el continent, coixeja el contingut. Més

enllà del voluntarisme de recollir els pocs o molts elements dispersos que puguin quedar de la industrialització local, faltaria sentit de unitat, de coherència del discurs museístic, difícil de salvar amb l'exclusiva del suport gràfic o documental. Afortunadament, Catalunya gaudeix avui d'un exemple prou encertat de com funcionen aquestes coses. El Museu Nacional de la Ciència i de la Tècnica de Terrassa és l'epicentre d'una xarxa o sistema de museus escampats pel territori que pretenen explicar i fer entendre la industrialització del país de forma temàtica i sense obviar l'entorn. Al marge del rovell terrassenc del projecte, amb elements genèrics i on les naus de factura modernista fan que el continent gairebé superi el contingut, la resta són museus *vius* que permeten entendre processos productius sempre vinculats a l'entorn d'origen. El molí paperer de Capellades, el museu de la pell d'Igualada, la serradora d'Àreu, el museu del suro a Palafrugell, el del ciment a Castellar de n'Hug, el de les mines de Bellmunt del Priorat, la farinera de Castelló d'Empúries, la colònia tèxtil Vidal a Puigreig ..., i molts altres. Son museus que situen una arquitectura, un patrimoni i una activitat singular en el context històric i geogràfic que els justifica. Els museus generalistes, pluridisciplinars, son escassament temptadors. Avui, cada poble de la nostra geografia exigeix el seu museu, el seu poliesportiu, el seu auditori, la seva biblioteca, el seu teatre, el seu... I això, que socialment es legítim, atempta directament a la línia de flotació de les hisendes públiques. En un país petit com aquest cal invertir i disposar de bones infraestructures que permetin la mancomunitat de serveis o fórmules similars. Vilanova i la Geltrú és present a la xarxa de Museus de la Ciència i de la Tècnica amb el museu del Ferrocarril. Si fa temps s'hagués dit a la gent de Pirelli que l'únic element que es conservaria després de l'enderroca..., perdó, de la desconstrucció, seria *la Central*, ningú s'ho hauria cregut. Així doncs, incapaç de percebre les seves

virtuts capaces de seduir artistes, arquitectes i dissenyadors, millor deixar el criteri en mans d'experts. Ara bé, també es ben cert que fa quaranta anys ningú hauria cregut que el museu del Ferrocarril seria avui un dels reclams insígnia de la ciutat, quan no era més que un munt de ferros rovellats en absolut estat d'abandonament. Es una de tantes paradoxes. Hem menyspreat històricament el nostre llegat i passat ferroviari, i ara, havent transformat en terra cremada qualsevol altre possibilitat, convertim l'actual Museu en temple de les nostres herències i orgulls. També es responsabilitat dels ciutadans saber conciliar desitjos amb realitats, i en un generós esforç de racionalitat plantejar-nos que abans d'executar nous projectes de dubtosa viabilitat cal explotar adequadament allò que ja tenim i, sobretot, allò que ja ens funciona. Per exemple, i en clau de futur, debate si en un dels espais de nova recuperació del Museu del Ferrocarril –i amb permís de la seva directora– s'hi podria oferir en format d'exposició permanent una pinzellada d'allò que ha estat la Vilanova industrial. Sense perdre el fil, tot i que ens pugui molestar, potser Pirelli hauria de ser present al futur museu de l'electricitat que rumors apunten podria situar-se a la vella central tèrmica del Besós, aquella que la consulta popular va preservar de l'enderrocament. O ara que tanca la planta de pneumàtics de Manresa, i que Pirelli desapareix de Catalunya després de 107 anys, potser l'edifici de calderes podria esdevenir el futur museu Pirelli de Catalunya. Veieu que fàcil és fer volar coloms quan un s'engresca?.

Albert Tubau

*(Article publicat al Diari de Vilanova el 30 d'octubre de 2009)*