

Depoul Victoria - locația perfectă pentru *muzeul transportului bucureștean*

Zilele acestea s-a adjudecat soarta **celui mai vechi depou de tramvaie din București, cu o istorie de peste 130 de ani**, miza terenului pe care se situează depoul Victoria fiind foarte mare.



Depoul Victoria în fotografii de arhivă (sursa: Nicu Bârsan)

Dacă în marile orașe europene astfel de capsule ale timpului sunt valorificate și transformate în veritabile muzee ale transportului în comun, la București această opțiune nici măcar **nu este amintită**. Este cunoscut faptul că **STB a derulat în ultimele luni contracte de casare a sute de vehicule din parcul rece**, autobuze și troleibuze cu o valoare istorică inestimabilă ce în loc să fie abandonate sub cerul liber spre a fi casate ar fi putut fi restaurare și expuse într-un muzeu al transportului.

Un exemplu de viziune pe termen lung ne oferă capitala Austriei, Viena, unde autoritățile au transformat depoul central Erdberg (construit în 1901 lângă canalul Dunării) într-un superb muzeu al transportului în comun care din anul 2014 adăpostește o colecție de tramvaie, autobuze și metroui, purtând turiștii în timp, din vremurile tramvaielor trase de cai și până la deschiderea metroului vienez din 1978. Astăzi, muzeul găzduiește una dintre cele mai mari colecții de vehicule de acest fel din lume.

De asemenea, Muzeul Ingineriei Municipale din Cracovia include, pe lângă colecția de aparatură de telecomunicații, și o colecție de tramvaie istorice restaurate și funcționale, vehicule ce ies pe traseu în fiecare weekend. **Modernizarea și extinderea halelor se derulează cu finanțare europeană prin multiple programe regionale de dezvoltare**, așa cum reiese de pe [site-ul web al muzeului](#).



*Stânga: Muzeul transportului vienez, depoul Erdberg (sursa: Wikipedia)
Dreapta: Muzeul transportului din Cracovia, Polonia (sursa: Cristian Marin)*

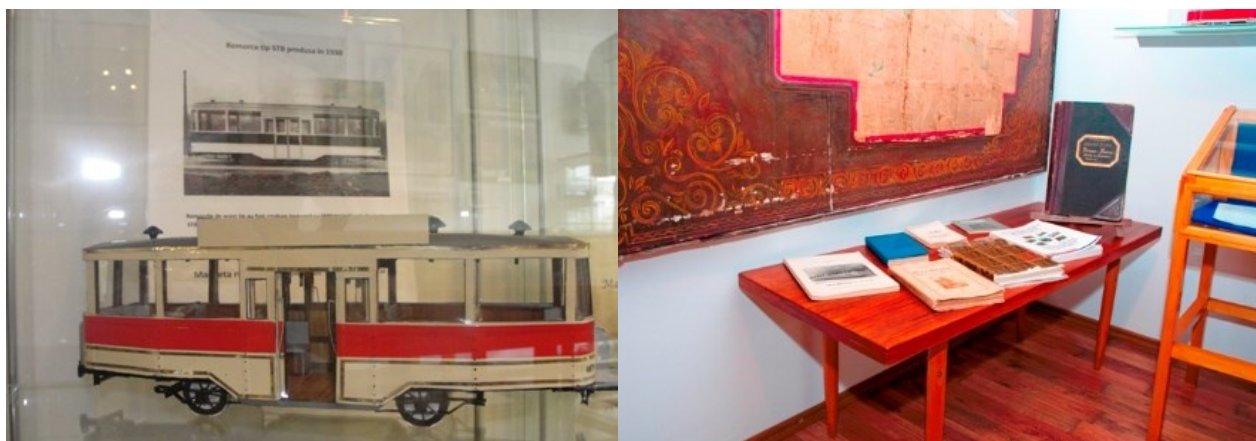
Alte exemple de asemenea muzee ar mai fi la Londra, Bruxelles, Liège, Varșovia, Praga, Paris, **dar și la Timișoara!** În orașul de pe Bega se află, într-o hală din fostul depou central Take Ionescu, **Muzeul Corneliu Mikloși**. Acesta găzduiește un număr impresionant de tramvaie istorice în stare de funcționare, dar și de troleibuze păstrate în vederea restaurării. În fiecare duminică, tramvaiul istoric *TramTMTur* iese pe traseu, spre delectarea turiștilor și copiilor.



*Muzeul transportului timișorean „Corneliu Mikloși”
(sursa: Express de Banat)*

Un alt muzeu cu un potențial enorm se conturează la Iași, unde, cu ajutorul Asociației „Tramclub Iași”, au fost păstrate pentru muzeu numeroase tramvaie și autobuze istorice, au fost salvate de la casare și aduse autobuze și troleibuze din alte orașe și, în fiecare sâmbătă, un tramvai de epocă iese pe traseu pentru a-i plimba ca pe vremuri pe turiștii veniți din toate colțurile Europei și pentru a le arăta cum s-a schimbat orașul sub amprenta comunistă. Banii proveniți din tururile cu tramvaiul de epocă merg spre întreținerea tramvaiului ITB construit în 1959, dar și spre restaurarea altor tramvaie. Mai mult, autoritățile ieșene au introdus abonamentul de trei zile pentru turiști, ce include și plimbarea cu „Tramvaiul Comunismului”, proiect derulat de Compania de Transport Public Iași în parteneriat cu Asociația „Tramclub Iași”.

În contrast, **muzeul din București se află într-o cameră** din incinta complexului sportiv STB de la marginea orașului, găzduind doar câteva fotografii, documente și diverse obiecte donate muzeului. **Toate tramvaiele de epocă** ce au fost restaurate până în prezent nici măcar **nu sunt expuse publicului** în cadrul acelei locații, ci se află ascunse în depoul Dudești (fără o valoare istorică), inaccesibile. **Doar trei dintre ele sunt prezentate o dată pe an la parada tramvaielor de epocă** (unde intrarea este gratuită), ceea ce face ca sumele investite în aceste vehicule să nu fie valorificate pe deplin.



Imagini de prezentare a camerei-muzeu STB din cadrul bazei sportive Theodor Pallady (sursa: stbsa.ro/muzeu)



*Parada tramvaielor de epocă, ediția 2017
(sursa: Mihai Păcurețu)*

Așadar, **Asociația „Metrou Ușor”** propune ca o parte a depoului Victoria să fie transformată într-un muzeu al transportului în care să fie expuse vehiculele deja restaurate și cele ce mai pot fi salvate de la casare, precum tramvaie Tatra, Rathgeber și EP/V3A ce încă se află prin depouri drept vehicule utilitare. Spațiul de pe Strada Mexic este suficient pentru un astfel de muzeu, **clădirile monument istoric pot fi restaurate și extinse cu finanțare europeană (precum a procedat Cracovia)** pentru gararea tuturor exponatelor, iar locația centrală cu acces facil la mijloacele de transport public face ca acest obiectiv să fie extrem de atractiv și accesibil pentru public.

Multiple elemente din infrastructura actuală a depoului pot fi păstrate în cadrul unui proiect de transformare în complex muzeal. Din actualul depou se pot păstra halele construite la sfârșitul secolului XIX, bucla de întoarcere din jurul halelor (atât pentru folosirea în cadrul muzeului, cât și în cazuri excepționale, cum ar fi blocări, devieri de trasee sau alte evenimente de trafic), dar și câteva linii de garare unde să poată fi remizate tramvaie de rezervă pentru deservirea rapidă a inelului central de tramvai la orele de vârf. În caz contrar, **accesul/retragerea tramvaielor de la depoul Titan ar însuma 12 kilometri, fiind nu doar ineficient din punct de vedere economic și al consumului de energie electrică, dar contribuind la o uzură accentuată a tramvaielor și a infrastructurii.**

De asemenea, tramvaiele de epocă funcționale (precum tramvaiul ITB V56, tramvaiul Electroputere Craiova sau tramvaiul-cofetărie Rathgeber) pot fi utilizate în weekend și cu ocazia evenimentelor speciale pentru a aduce venituri suplimentare societății, bani ce ar putea fi folosiți în scopul întreținerii și restaurării vehiculelor de epocă.



Transpunerea cartografică a propunerilor asociației „Metrou Ușor”

Altfel spus, **rolul acestei unități de exploatare poate fi restrâns la cel de muzeu și cel de remiză**, fără a fi afectat serviciul public de transport. Majoritatea vagoanelor aflate în prezent în exploatarea depoului (excepție făcând vagoanele destinate liniei inelare) și atelierele de reparații din incinta acestuia pot fi relocate, respectiv transferate către alte depouri periferice, așa cum au procedat și alte orașe europene în cazuri similare. Însă, acest lucru, așa cum a fost amintit recent în spațiul public, se poate face numai cu condiția ca **toate depourile periferice să fie modernizate** și pregătite în prealabil pentru primirea altor tramvaie (atât din parcul actual cât și din cele ce urmează a fi achiziționate), **în caz contrar existând riscurile unei supra-aglomerări în depouri și a unei mentenanțe deficitare** cauzată de lipsa investițiilor și a unor dotări moderne. Asociația amintește că **multe dintre depourile periferice încă dispun de dotări tehnologice depășite**.

În concluzie, **Asociația „Metrou Ușor”** îndeamnă Primăria București și Societatea de Transport București la precauție în ceea ce privește viitorul depoului Victoria, o decizie neînțeleaptă și pripită putând avea urmări grave pentru dezvoltarea durabilă a orașului, pentru patrimoniul istoric și implicit pentru turism. Asociația le recomandă autorităților să găsească o modalitate de a pune în valoare atât spațiul depoului istoric cât și vehiculele muzeale utilizând fonduri europene, luând ca exemple Timișoara, Iași, Cracovia, sau orice altă capitală europeană. Dat fiind potențialul enorm al depoului Victoria, **muzeul transportului în comun bucureștean reprezintă una dintre cele mai bune variante pentru utilizarea spațiului în scop turistic, cultural și de agrement**.

Asociația „Metrou Ușor”
2 August 2019