

Aquests dies, un viatge al metro de París és àtament recomanable per tal de celebrar, modestament i íntima, el centenari de la mort de l'escriptor Jules Verne, el novel·lista francès entusiasta de la fe en la màquina.

Un viatge que jo recomanaria que fessin els afeccionats al disseny i altres encuriosits a bord de la línia 14, que uneix les estacions Madeleine i Bibliothèque François Mitterrand a través d'un túnel preservatiu transparent que *calatraveja* més del compte (sembla fet per un deixeble de Calatrava).

L'experiència pot significar, alhora, un viatge en el temps i un viatge en l'espai, i en tot cas un tast del que Verne ens va fer experimentar en el seu particular *Viatge al centre de la Terra*.

Un viatge en el temps. És evident que hi ha un París d'abans de la revolució i un París de després de la revolució. Això sí, tots dos, encisadors i complementaris per al viatger, que se'ls pren com una dualitat dialèctica enriquidora.

Per exemple, d'ençà la instal·lació del Museu Picasso, l'any 1976, en un *hôtel* del barri de Le Marais, el viatger ha assistit a una metamorfosi comercial espectacular, que ha fet que aquell noble indret farcís d'edificis sumptuosos del segle XVI ara estigui en mans de botiguers espavilats que han aconseguit incorporar el barri als itineraris més freqüentats pels consumidors del *prêt-à-porter* i el *made in France*.

De la mateixa manera, l'Île-Saint-Louis, que ofereix unes vistes úniques de l'absis de la catedral de Notre Dame, concerts a l'església d'estil jesuític de Saint-Louis-en-Île, i estades més que confortables als diversos hotels de l'illa (rememorant la qualitat de vida que gastaven els nostres simpàtics compatriotes Santiago Rusinol i Ignacio Zuloaga en la seva bohèmia daurada, al pis que van llogar un parell d'anys al tombant del segle XIX en un edifici sumptuós de la riba dreta del Sena), el viatger de sabatilles esportives i motxilla a l'esquena s'està de romanços i el que fa, inevitablement, és travessar la diminuta extensió unida a la resta de París per sis ponts, amb un cornet a la mà de l'acreditada casa Berthillon, especialistes en gelats i sorbets i veritable ambaixador plenipotenciari de la illeta a la societat de consum global en què vivim.

El metro de París i Jules Verne, l'un per l'altre

Un projecte de disseny renovador i definitiu per al metro de París ha estat creat pel jove Jean François Porchez amb la nova tipografia Parisine, dissenyada per a l'ocasió.



Perquè a les galeries d'art, per citar una altra tradició antiga de París (gairebé desapareguda en favor de Nova York), ja no s'hi veu art, sinó artesanía. Una artesanía d'una altíssima mediocritat, capaç de recrear escultures de bronze i pedra a l'estil de Gabo o Brancusi, i pintures d'antics fauvismes i moderns picassos, en un convincent *trompez l'oeil*. Tot i que també hi ha peces assequibles, com ara els collages tipogràfics a l'estil Schwitters del suís Arthur Heschbacher que la galeria Olivier Nouvellet ven ara mateix a 2.000 euros.

Un viatge en l'espai. Pel que fa a l'altre París, el de després de la Revolució, el símbol més aparatós, i també el més estereotipat, és la singular i feixuga

torre Eiffel (1887-89), ara rejuvenida en plena celebració del centenari de la mort de Jules Verne, tot i la "Ilufa" que li acaben de penjar en forma de logotip per anunciar la candidatura de la Ciutat Lluminosa als Jocs Olímpics de 2012. Si l'elecció fos només cosa de logotips, no anirien enlloc, perquè és molt fluix. En això, el de Madrid (dissenyat pel nostre Mariscal) és millor.

Jules Verne, el contista d'aventures encisadores per a tantes generacions de nois i noies, reneix aquest any en una exposició dedicada al món subaquàtic que tan fantàsicament i premonitòria va descriure a *Vint mil llegües de viatge submarí*, instal·lada al Palais Chaillot, a un costat de l'ampla esplanada que dona a la torre emblemàtica. Verne és una

figura titànica de la revolució industrial francesa, i en una estàtua imaginària i ciclòpia modelada per Auguste Rodin podria lluir els dos atributs mecànics més carismàtics del París de 1900: en una mà, la torre Eiffel, i a l'altra, el metro.

El metro de París. Amb un xic d'imaginació, un viatge amb el metro de París pot esdevenir una experiència preparatòria del viatge al centre de la Terra (i qui sap si Rusiñol i Zuloaga s'ho prenien així, en estrenar-lo). Un pot bai-

Place d'Italie Bobigny 683

ENRIC SATIÉ

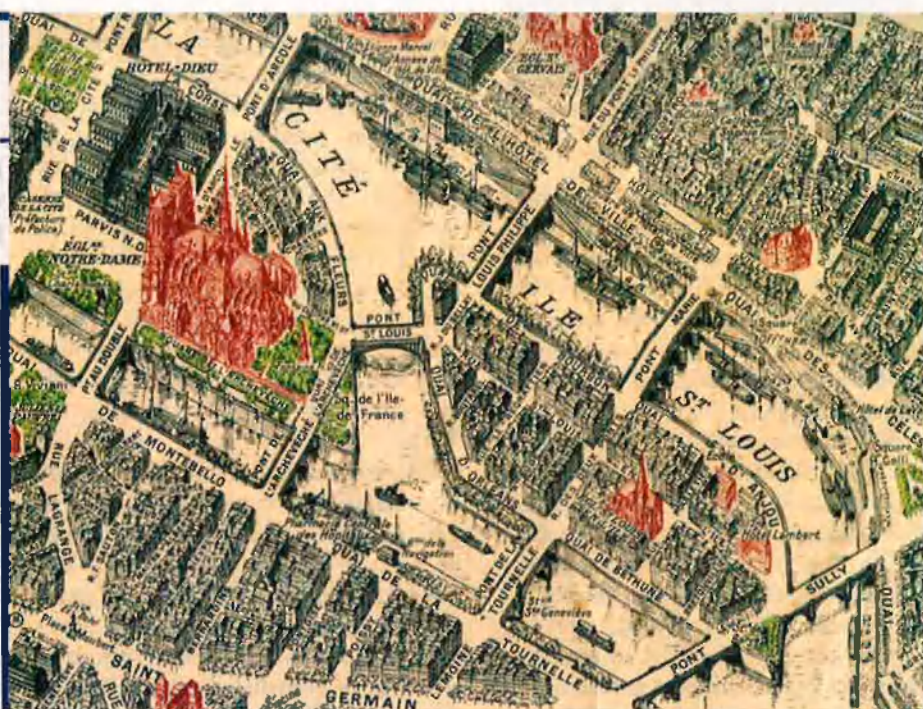
xar tranquil·lament per la boca del metro d'Etienne Marcel, per exemple, i pujar per la de la Porte de Versailles amb el mateix esperit aventurer amb què Jules Verne ens fa baixar per un volcà a Islàndia i sortir per l'Etna a Sicília (o és a

l'inrevés?), gaudint amb la parafernàlia mecànica i tècnica que constitueix l'escenografia habitual de l'autor de les novel·les precursors de la ciència-ficció.

Per començar, els estranys combois del metro de París que van equipats amb rodes de pneumàtic, per exemple, semblen dissenyats seguint els plànols fantàstics i impossibles de l'escriptor del segle XIX. Tot i ser implantats l'any 1958, semblen talment obra del temps de l'Exposició Universal de 1868 celebrada a París, que va ser el detonant de la imaginació fabulosa que va posar en marxa, allà mateix, l'avui actualitzat Jules Verne.

Diuen que la gran exposició va atraure un milió de visitants en un temps que no era mediàtic, i tothom es rendí incondicionalment al poder d'un progrés mecànic que es mostrava seductor en tota mena de ginyes. Entre tots els badocs, però, l'escriptor de llibres d'aventures es va distingir per saber fer realitat, mitjançant la ficció, els somnis derivats de la fortíssima impressió que va rebre en adonar-se de les inaudites potències que hi havia en els motors principals d'un progrés basat en la tecnologia de la modernitat, és a dir, en l'acer i l'electricitat.

Precisament, una de les aplicacions més vigents, encara ara, de l'acer i l'electricitat, són els transports soterrats i, especialment a París, el metro és una mostra fefaent del poder emergent de l'enginyeria de la fi del segle XIX. Tècnicament, però també estèticament, el metro parisenc representa des de fa cent anys la fe en la màquina verniana, i conserva una identitat parisenc antiga i



A l'esquerra, panell Informatiu compost amb la tipografia Parisine de Jean François Porchez. La referència a les línies, inscrita en cercles, recorda la forma en què Massimo Vignoli resolgué la del metro de Nova York als anys setanta. A la dreta, fragment del cèlebre *Paris à vol d'oiseau*, editat pel Ministeri d'Obres Públiques, Transports i Turisme, l'any 1958.

Cines Babel
Cines Albatros

CINES BABEL
Fra Lluís Colomer, 4 Acc. · València

Habana Blues

de Benito Zambrano

Si presentes aquesta butlleta tindràs el següent preu especial:

Si ets subscriptor d'EL TEMPS:
4€ De dilluns a dijous
i 4,40€ cap de setmana.

(Cal subscriure's i presentar la butlleta)

Si ets lector d'EL TEMPS:
4€ de dilluns a dijous



indeleble, més forta que les marques que avui passen per ser la força principal del segle XXI.

El disseny a sota terra. Ara, la sedimentació de senyals i rètols al llarg d'un segle d'ús ha culminat en una operació de disseny notable i eficaç. Finalment, sembla que han trobat allò que els calia, després de comprovar en molts passadissos escadussers provatures en tipografies univiers i helvètica, principalment, en unes mostres de la indecisió que s'ha anat estratificant en els darrers trenta anys als murs d'una xarxa de túnels tan extensa com intensa, d'una funcionalitat impecable, que deixa tot el marge possible a la més extraordinària de les fantasies, com la que va ser capaç d'imaginar Julio Cortázar prenent com a inspiració el dèdal del singular sistema de correspondències del metro de París, en el conte memorable *Manuscrito hallado en un bolsillo*.

L'any 1970, la companyia va fer responsable de la senyalètica Adrian Frutiger, un dissenyador de tipus suís establert a París, de fama internacional. Però la seva obra màxima d'aleshores, la tipografia Univers, no acabava de funcionar, i la Frutiger posterior, tampoc. Als primers anys noranta, la torxa passà a mans d'un altre dissenyador suís, també establert a París de fa anys, Jean Widmer, ben competent en aquests afers (ha intervingut en la senyalètica dels autobusos parisencs i en la senyalització de les autopistes franceses), però aquesta vegada tampoc no se'n va sortir.

Per fi, ara mateix, la revista argentina *Tipográfica*, dirigida per l'incansable i admirable dissenyador i professor Rubén Fontana, ha dedicat el darrer número a un projecte de disseny renovador i definitiu que, per al metro de París, ha fet el jove Jean François Porchez amb la nova tipografia parisine, dissenyada per a l'ocasió.

Des del 1998, aquesta tipografia un xic arrodonida i un pèl informal s'ha anat obrint pas enmig dels assajos prece-



Vistes d'un senyal i una estació de la línia 14 (Madeleine - Bibliothèque F. Mitterrand).

dents, acompanyada de sis versions amb diverses intensitats i gruixos, i ara és present no sols als senyals indicadors i als rètols de les estacions sinó també als mapes informatius i a tota mena de comunicació externa que la companyia estableix amb els milions d'usuaris del servei, cada dia de l'any.

És clar que aquesta tipografia és, antropològicament parlant, cent per cent francesa, i les altres eren d'influències suïsses i germàniques, però el fet és que l'arrodoniment sistemàtic dels cantons de tot el parament objectual francès, gran i petit, públic i privat, i mobiliari i immobiliari, demanava, per a una lògica harmonia amb el traçat uterí dels túnels, les formes dels vagons, l'enrajolat de ceràmica vidrada (rajola de València), les plaques de ferro esmaltat de color blau marí i les portes de tota mena d'accessos, una tipografia una mica arrodonida i si era possible un pèl geperuda, per agermanar-ho tot amb un xovinisme clàssic, des de les alçades mítiques del Notre Dame de Víctor Hugo a les profunditats èpiques del metro fetes a mida de Jules Verne. I això és el que ha fet la parisine, senzillament i perfecta.

Ben mirat, si millorem el metro,
millorarem la relació sentimental
amb Jules Verne i, de retruc,
amb la nostra pròpia adolescència

Epíleg catalanovaleencià. Més enllà d'un consum estrictament utilitari, penso que el tema hauria de ser d'interès general. Precisament ara, que la tragèdia de l'ensorrament de les cases del barri del Carmel ha posat d'actualitat, a Barcelona, les obres de construcció d'un metro nou (la línia 5), ve a tomb celebrar, juntament amb el centenari de la mort de Jules Verne, l'immortal fabulador de la màquina, la voluntat renovada i eficaç d'insistir en el manteniment i la millora dels serveis d'informació, els quals, en forma de senyals, indicadors, mapes i directoris, ens han de guiar de manera ràpida i precisa per un laberint intrincat i a vegades desconegut com és el metro.

I això va per Barcelona i per València (a Madrid, si guanya la candidatura olímpica, ja se'n cuidaran, de posar-ho a l'hora). A Barcelona, perquè en el tretzè aniversari dels Jocs Olímpics, fita de la fe en la tècnica que els barcelonins vam manifestar a bastament, no sé si estan prou bé o si caldria reprendre-ho i posar-ho rigorosament al dia, com han fet els parisencs, encara que no organitzin els Jocs Olímpics de 2012.

A València, perquè, tot i que la implantació és més recent, atesa la pressa que els poders públics tenen a canviar-ho tot per esborrar les petjades dels governs anteriors a Zaplana i Camps (ara li ha tocat al símbol de la Generalitat Valenciana, una obra més que correcta de l'enyorat equip de dissenyadors batejat amb el nom La Nave), no fóra estrany que la senyalètica del metro actual, i sobretot la de les successives ampliacions de línies, caigui en la incompetència, l'arbitrarietat i la vulgaritat, massa habituals.

En fi, crec que ja és hora que grans i petits ens fixem en aquestes coses irrelevantes que afecten tants ciutadans i ciutadanes, com ara els programes de senyalització, els quals, si bé no ens fan la vida millor, sí que ens ajuden a transitar amb confiança pel laberint soterrat, a la recerca d'incertes i revinclades estacions del metro, a mig camí del centre de la Terra. Ben mirat, si millorem el metro, millorarem la relació sentimental amb Jules Verne i, de retruc, amb la nostra pròpia adolescència.

Enric Satué