

Cent anys de senyalització vial

Una experiència pedagògica dels alumnes de Graduat en Paisatgisme de l'Escola d'Arquitectura de Barcelona ha fet palès un forat negre en la senyalització tipogràfica vial: les matrícules d'automòbil. Sens dubte, uns elements sense cap consideració estètica afegits a artefactes superdissenyats.

Com a disciplina sistematitzada, el disseny gràfic té poc més de cent anys. Pel cap baix, hi ha almenys dos factors que conviden a una reflexió, perquè afecten a tothom: d'una banda, la tecnologia, sense proposar-s'ho, està a punt de complicar-nos les coses, ja que ens pot empènyer a una regressió de conseqüències incalculables. Avui, qui disposa d'un ordinador és un dissenyador en potència, eventualitat que fa témer una pèrdua sensible de la sistemàtica acumulada –gràcies a la tasca dels bons professionals– i el retorn a èpoques pretèrites, definides pels capricis dels no-professionals i les rutines de l'anonimat.

D'altra banda, aquesta sistemàtica, tot i ser ben visible en el disseny de llibres –vegeu l'exposició "Listos para leer. Diseño de libros de España"–, diaris –vegeu l'exposició "El pols dels dies. 125 anys de La Vanguardia"–, revistes, cartells –vegeu l'exposició "República!



Meritxell Garuz: exercici de disseny per a noves matrícules d'automòbil / ETSAB.

Cartells i cartellistes (1931-1939)"–, anuncis, logotips, envasos i fundes –vegeu l'exposició "Vinil. Discs i caràtules d'artistes"–, compta amb absències i obsolescències preocupants en el camp de la senyalització vial.

Senyals de circulació. En contemplar el fenomen creixent de la mobili-

tat, i com aquest condiona la gestió de ciutats i territoris, veiem que el disseny ha tingut en aquest procés una participació molt minsa, debilitada sens dubte pel menysteniment dels poders públics. El 1909 (d'aquí a no-res, un segle), els estats establiren una convenció per ordenar amb eficiència el trànsit d'automòbils i la seguretat dels via-

nants. Els senyals de carretera, amb la tipografia i la simbologia pictogràfica que contenen, van depurar-ne els estils a les dècades dels anys vint i trenta amb aportacions expressionistes i racionalistes notables. Però d'això ja fa vuitanta o noranta anys i, mentrestant, nous serveis han demanat paraments nous (per exemple, les grans cartelleres tipogràfiques que travessen autopistes i autopistes o les icones d'avions o els passos zebra), sense que s'hagi fet cap convenció internacional per actualitzar els pictogrames desfasats.

Com pot ser que a tot el món els passos a nivell sense tanques es representin encara amb la silueta obsoleta d'una màquina de tren de vapor?

Com s'explica que, als semàfors, el pictograma del vianant s'indiqui amb una silueta exclusivament masculina, mentre que a les zones escolars hi hagi, en justa paritat, la d'un nen i una nena?

Per què continuen engrescant-nos a fotografiar determinats paratges amb el reclam –perfectament desconcertant i gairebé dadaista– d'un pictograma amb una caducada càmera de manxa?

En quin món vivim, si les imatges es gasten i no les reposem? D'ací a tres anys se celebrarà el centenari dels primers senyals de circulació, i fóra un bon motiu per substituir, almenys, els més passats de rosca.

També, ara fa cent anys, la convenció va establir les primeres pautes de retolació de la informació vial: lletres en caixa alta (majúscules) i de pal. Els enginyers de camins, canals i ports es posaren a la feina en solitari –no pas els dissenyadors–, i la troballa de les normes DIN (amb el disseny d'una tipografia que van anomenar així) els va catapultar a un èxit universal, tot i tractar-se d'una tipografia massa tecnicista i massa poc tipogràfica.

L'imperi de la incoherència. El 1957 (l'any que ve en farà mig segle), la creació de la tipografia Helvètica sacsejà el disseny gràfic suís, el qual es nodrí, d'aleshores ençà, amb la nova tipografia, amb la qual cosa expressà una tendència global que es va anomenar, justament, d'"estil suís".

Ara mateix, el llibret del dissenyador gràfic i editor Lars Müller, *Homenatge a una tipografia*, testifica amb un munt d'il·lustracions l'acollida de l'Helvèti-



Erik Spiekermann: exercici tipogràfic publicat en un catàleg de fonts tipogràfiques.

ca a tot el món. I a les acaballes del segle XX, la revista americana *International Design* va incloure-la entre els cent dissenys millors de la centúria, exaltant-la amb un formidable decàleg de virtuts: qualitat, audàcia, ubiqüitat, personalitat, precisió, legibilitat, regularitat, claredat, modernitat i calidesa.

Amb tot, els canvis fets fins ara acosten posicions. La tipografia ha renunciat a la caixa alta (majúscules) en benefici de l'alta i la baixa (majúscules i minúscules), més clara de lectura. Ara bé, mentre tipografies espúries substi-

tueixen progressivament les formes cantelludes típiques de la retolació cartogràfica (un altre sector copat per lletres dibuixades per enginyers o delinians), fins que l'Helvètica –o una alternativa comparable– no s'adopti internacionalment com a norma obligatòria, no podrem dir que el disseny hagi adquirit la credibilitat que es mereix.

Fa poc temps, un exercici gratuït ens mostrà l'ús intel·ligent dels pesos visuals de les quatre versions bàsiques d'una font tipogràfica: fina, normal, negreta i negra, triades segons la proximitat o llunyania de les respectives informacions vials (negra per a la sortida imminent, negreta per a la següent, normal per a la de més enllà i fina per a la més llunyana). Per ara, l'experiment s'ha quedat al tinter de l'eminent dissenyador de tipus alemany Erik Spiekermann, especialitzat en senyalètica.

Un altre exemple que cal lamentar és l'acurat programa pictogràfic establert pel dissenyador suís Jean Widmer per a les autopistes franceses. En aplicar-lo, va ser mutilat i adulterat, malbaratant

aquest mes...

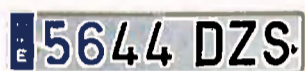
Al llarg dels últims cent anys, els Estats Units d'Amèrica han estat vistos, de Catalunya estant, com el país de l'abundància material, del progrés individual i de la democràcia, però també de la discriminació racial, de l'intervencionisme militar i de la correcció política. L'AVENÇ ofereix un recull de textos que testimonien aquesta diversitat de mirades sobre "el país de les coses grans".



L'Avenç

Passeig de Sant Joan, 26, 2n 1a
08010 Barcelona - Telèfon 93 245 79 21
lavenc@lavenc.cat / www.lavenc.cat

I al setembre... més història i més cultura



EL TEMPS

Carme Paris, Míriam Bonvehí i Natàlia Colosia: exercici de disseny per a noves matrícules d'automòbil / ETSAB. Al centre, model de matrícula vigent a l'estat espanyol, i alfabet Barré de Coulers, de Pierre Bernard.

així l'oportunitat d'incorporar un disseny definitivament modern al sector vial, tan necessitat d'operacions de millora tècnica i formal de la variada i canviant oferta informativa que li toca desplegar.

Les matrícules d'automòbil. Ara, l'experiència practicada a l'Escola d'Arquitectura de Barcelona pels alumnes de Graduat en Paisatgisme ha fet palès un altre forat negre en l'eficiència i la qualitat de la tipografia vial: les matrícules d'automòbil, compostes altra vegada –i potser ja en són masses– amb tipografies d'“enginyer”.

A França, el dissenyador Pierre Bernard n'ha aprofitat una, convenientment redissenyada, i en fa un ús sistemàtic admirable als seus cartells i a la senyalització i informació del museu Georges Pompidou. Cal reconèixer que l'autor de l'alfabet (qui sap si deixeble d'Eiffel) tenia la seva gràcia, visible en alguns detalls de les lletres i en el gruix i proporcions d'un tipus estret, com és norma d'aquestes servituds.

Malauradament, la feina de l'enginyer o deliniant espanyol que se'n va ocupar, en el seu dia, va ser més deficient, i la manera d'imposar la legislació vigent, massa barroera. Sobretot perquè parlem de l'automòbil, un article de consum familiar en el qual la participació del disseny és decisiva i acuradíssima, però també parlem d'un artefacte popular molt costós (els més econòmics van dels 7.000 als 12.000 euros, i

els més cars, dels 100.000 als 300.000), circumstàncies que haurien d'afavorir el compromís d'aplicar la llei amb unes formes més respectuoses amb l'ètica i l'estètica que ens mereixem els ciutadans que paguem els impostos religiosament. Entre els quals, és clar, els de circulació.

Una conclusió utòpica? En fi, en el sector de la mobilitat, el disseny de la qual és força millorable, hem plantejat l'exercici de repensar des de zero la composició tipogràfica de les matrícules dels vehicles. I el cert és que, sense ser dissenyadors, els alumnes de Paisatgisme, posant-hi sentit comú i bon gust, han estat capaços de millorar considerablement el descarat “paisatge” de la identificació del parc mòbil del país.

De fet, la qüestió radica en el fet de bescanviar concert per desconcert, i com que ara els concerts no són només musicals, sinó també econòmics, sanitaris i escolars, de ben segur que un bon concert global resoldria el desconcert local actual. De fet, alguna cosa està canviant en la tipografia vial catalana: els transports públics barcelonins senyalitzen els tramvies nous amb l'Helvètica; de fa anys, la numeració secundària d'ordre intern d'autobusos i taxis són fetes també amb l'excel·lent tipografia suïssa; hi ha, ara mateix, cartelleres perifèriques als cinturons de ronda compostes per primera vegada –oh, meravella!– amb la tipografia providencial, tot i que l'ús arbitrari de fina i

negreta i l'exagerat espai interlletral d'algunes composicions ens faci sospitar la supervivència de negligències cròniques.

Com hem de considerar aquestes excepcions? Com un pla estratègic destinat a la millora definitiva de la senyalització de carrers i carreteres? O com part de la desídia general dels treballadors, que sovint prenen una tipografia per una altra o bé la posen massa vegades capgirada? En un país alfabetitzat com el nostre, sobta trobar informacions vials amb lletres i xifres cap per avall, sobretot *n* i *s*, i *6*, *8* i *9*. En aquest sentit, el rètol de l'Audiència Nacional, a Madrid, és tot un paradigma. En una errada monumental que pel que es veu ningú no sent la necessitat de corregir, les tres *n* estan capgirades!

Si és l'hora dels concerts, n'hem de fer un que reguli per sempre la dignificació de la tipografia a la via pública i deixi de banda la impressió que aquestes matrícules que hem provat de revisar són pròpies d'estats de la “Utopia”. Només cal un estat valent, il·lusionat i renovador, i això no ha de ser impossible si parem compte que, precisament d'aquests conceptes, en van plens els programes promesa de tots i cadascun dels candidats a totes les renovacions de congressos i parlaments de totes les democràcies. Temps al temps.

Enric Satué
membre de la Reial Acadèmia
Catalana de Belles Arts de Sant Jordi