



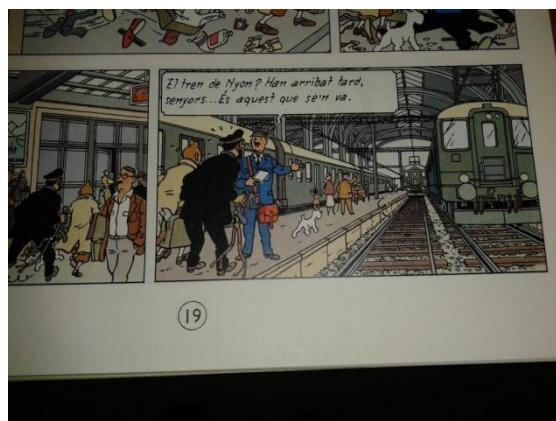
Vist a la xarxa

Publicació lliure i independent, de periodicitat aleatòria: surt quan cal i quan convé !

Vuitè i darrer lliurament de la sèrie *Via Tintín* publicat el 8 de febrer en el Bloc de VilaWeb
“*Propera parada...*”, bloc de transports de Jordi Casadevall. El contingut,

Via Tintín (i 8: sempre a l’hora)

Als dos àlbums de les aventures de Tintín a la lluna no apareixen vehicles sobre rails. Per lògica, tot el protagonisme se l’enduen els coets i els ginys per circular per territori selenita, de manera que hem d’esperar a *L’afer Tornassol* per retrobar-nos amb trens i tramvies. I no ho podíem fer en millor lloc: Suïssa. Efectivament, la denominada Confederació Helvètica pot ser considerat el territori que disposa del millor transport públic en termes d’eficiència. La puntualitat dels trens suïssos, i per extensió de qualsevol aspecte de la vida social, ha acabat esdevenint un tòpic. Però qui parla de puntualitat, també ho pot fer de netedat, informació o tracte dels seus empleats.



Una part de l’acció de *L’afer Tornassol* passa a l’estació Cornavin de Ginebra, un dels centres neuràlgics de la xarxa ferroviària suïssa, operada per la SBB-CFF-FFS, la RENFE d’allí. Si ens fixem bé, les sigles CFF (Chemins de fer fédéraux suïsses) apareixen en una de les vinyetes de l’àlbum, que reproduceix fidelment la façana principal de l’estació, construïda als anys vint en un moment de grans obres pel fet d’esdevenir Ginebra la seu de la Societat de Nacions. A les seves andanes podem prendre

trens que ens duren a París, Lió, Milà, Venècia, Lausana, poblacions properes i, naturalment, l’aeroport de la ciutat. Precisament el que va a Lausana és el tren que han de prendre els nostres amics Tintín i Haddock per anar a Nyon i trobar el professor Tornassol; tren que no seran a temps d’agafar: com ha de ser, surt puntualment a l’hora que té marcada.

Si Suïssa excel·leix en el perfecte estat de revista dels seus ferrocarrils, què no dir del seu transport urbà? La suïssa és una societat altament conscienciada pel que fa a l’ordenació de les ciutats, la minimització de la contaminació atmosfèrica i sonora o als aspectes purament estètics del seu mobiliari urbà. Això unit, perquè no dir-ho, a l’alt nivell socio-econòmic assolit, ha propiciat una destacada aposta pel transport públic, especialment pel tramvia, superior a la d’altres països.

Ginebra va ser la primera ciutat suïssa (i una de les primeres europees) en disposar de tramvies. El 1862 un servei a cavalls unia la ciutat amb la veïna Carouge, inaugurant així una xarxa que en la pràctica és la més antiga de les europees sense interrupció. Altres fites de la



Vist a la xarxa

Publicació lliure i independent, de periodicitat aleatòria: surt quan cal i quan convé !

història tramviària genevesa seran l'electrificació (1894), l'adopció de l'ample mètric (1902) i el progressiu tancament de línies, fins quedar el servei reduït a una de sola (1969). El 1923 s'havia arribat als 119 quilòmetres de línies, 15 dels quals creuaven la frontera amb la veïna França.



En un moment d'aquesta llarga història, els anys cinquanta i seixanta, va circular el tramvia de la imatge, sospitosament semblant al que apareix a la pàgina 20 de *L'afer Tornassol*, i molt allunyat en temps i en prestacions dels moderns Bombardier que avui llisquen, llunts, veloços i silenciosos, pels carrers de Ginebra.

I aquí s'acaba la via Tintín: ni les aventures al Tibet, ni el vodevil de la Castafiore, ni el vol de Sidney van propiciar l'aparició de cap vehicle que fos d'interès per a aquest bloc. Són aventures gestades als anys seixanta i setanta del segle passat, època en què la massiva presència de l'automòbil té la seva contrapartida en la reculada del transport públic sobre vies, especialment l'urbà. Un transport que, com s'ha anat veient unes dècades més tard, no havia dit la seva darrera paraula. Llàstima que Hergé no hagi estat a temps de plasmar-ho en els seus dibuixos de línia clara.

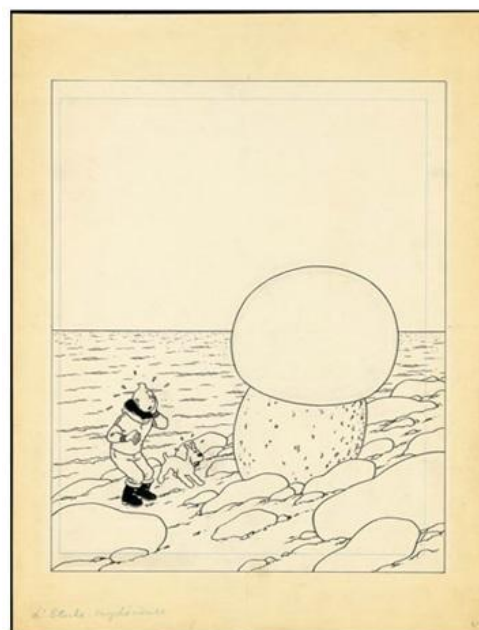
[Imatges: estació Cornevin (Viquipèdia), tramvia antic (www.amtuir.org, foto Trecolle), Bombardier (Viquipèdia)].

Venut per 2,5 milions d'euros

El dibuix original en tinta xinesa creat per Hergé per a la portada del desè àlbum de «Les aventures de Tintín: L'estel misteriós» ha estat venut per 2,5 milions d'euros a la fira d'art i antiguitats Brafa, a Brussel·les, que han estat pagats per un col·leccionista belga que de moment prefereix mantenir-se en l'anonimat.

La portaveu de la galeria Huberty-Breyne, Marina David, ha indicat que el dibuix original va ser venut l'últim dia de la fira i pertanyia a un col·leccionista privat belga, ha assenyalat l'agència Belga.

Publicat a 1942, quan Bèlgica estava sota ocupació alemanya, el desè volum de Tintín, va ser el primer a sortir directament en color.





Vist a la xarxa

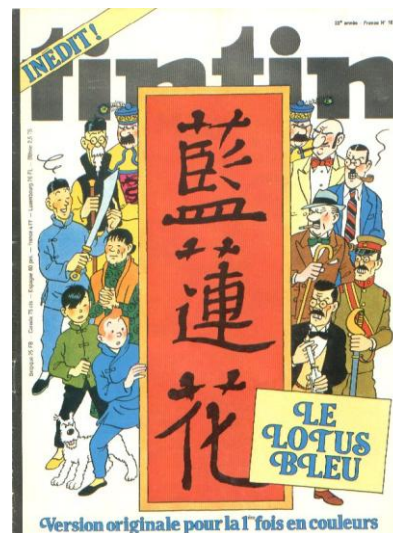
Publicació lliure i independent, de periodicitat aleatòria: surt quan cal i quan convé !

Nova subhasta de material d'Hergé a càrrec de Christie's de París

Deu planxes originals d'Hergé, amb una estimació total de 1,5 milions d'euros, es posaran a la venda el proper dia 14 de març.

Entre les peces hi ha un cartell de llibreria encarregat per Casterman i realitzat el març del 1945, que s'estima un preu de 650.000 i 700.000 euros. En aquest cartell s'hi pot veure Tintín carregat amb els seus àlbums.

Una altra obra a subhasta es la darrera portada realitzada per Hergé per *Le Journal de Tintin*, edició francesa, del 6 d'octubre de 1978 amb motiu de la coloració de l'àlbum *El lotus blau*, amb una estimació de 350.000 a 400.000 euros.



El soci **Raül Valls** ha visitat recentment la fira de joguets Spielwarenmesse de Nuremberg, la mes gran del món, i ens envia aquesta foto de l'estand de Atomax, el distribuïdor alemany de material de Tintín, on hi destaquen la nova sèrie de Tintín i els avions.

