



JORJÍ MORERA

El transport en les obres de diversos escriptors

Velocitat i literatura

Cavalls, trens, cotxes... són elements que, a cada època, han portat una mesura del temps diferent, la qual cosa es reflecteix en diverses obres literàries, des d'Erasmus de Rotterdam a les més modernes.

Sabíeu que una vegada un conductor travessà Westmorland tan de pressa que no se'n adonà? I si es pot travessar Westmorland sense que hom se'n adoni, ben malament anirà una regió que requereixi l'ull atent per a percebre la seva subtil estructura". La frase és de *Howards End*, (Ed. 62), la novel·la d'E. M. Forster. Margaret, una de les protagonistes, ha de fer un passeig amb cotxe, "una forma de felicitat que ella detestava".

Forster va escriure la novel·la al 1910. Els cotxes encara no eren abundosos i la velocitat, a les carreteres, era força limitada. Potser anaven a 20 quilòmetres l'hora, potser a 30. Tot i així, ja no semblava el millor sistema per a observar el paisatge. Per més que el cotxe no anava gaire de pressa, ja era massa velocitat per a Margaret, que no podia prestar atenció als detalls. Però el cotxe, si més no, semblava útil. En arribar a Howards End, a la casa de camp, Margaret se sorprèn de la rapidesa: "Anys enrere em semblava un lloc tan llunyà!"

Els cotxes transformaren la vida. I la literatura, que reflecteix la vida, havia de fer-se'n ressò. Trobem en les obres literàries, segons l'època en què estan ambientades, situacions canviants respecte als cotxes o al tren. En la societat moderna, la velocitat s'ha imposat i el temps pren una altra dimensió.

Obres antigues mostren el valor que té el temps. A *Vida i opinions de Tristram Shandy*, de Laurence Sterne (Proa), el protagonista explica que el pastor del poble muntava un cavall "arrossinat, mansoi i asmat" i que donava raons per explicar la seva preferència respecte a un altre cavall més corpulent i ràpid. Amb un cavall com aquell "mentre anava cavalcant lentament, podia dedicar-se tota l'estona



ARXIU

d'altres pràctiques amb tant de profit com si fos al seu despatx; podia apedaçar tant un argument del seu sermó com un forat de les calces, amb la mateixa eficàcia".

I és que pressa i reflexió no són pas bones companyes. "El trot viu està renyit amb el lent moviment de l'argumentació, com l'enginy amb el discerniment". El protagonista ja afirma que aquestes raons no

eren les veritables, però el pastor ens ajuda a entendre que les presses no sempre són recomanables i que no totes les situacions es beneficien d'una major velocitat.

Ja ho explicava Erasmus de Rotterdam en el seu *Elogi de la follia*. En la dedicatòria al seu amic Thomas More, explica que "Dies enrera, quan tornava d'Itàlia



Erasme de Rotterdam meditava mentre viatjava amb el cavall.

ARXIU

cap a Anglaterra, per no passar el temps en fantasies grolleres i vulgars mentre muntava a cavall, vaig preferir ocupar-me en alguna de les activitats que compartim o de fruir recordant els amics tan doctes i tan amables que havia deixat aquí". El trot del cavall a principi del segle XVI va ser, doncs, ben fecund. Avui, amb l'avió, Erasme hauria tingut ben poc temps per a meditar i concebre tot un llibre, si bé també hauria pogut prendre notes més còmodament.

FLAUBERT I EL TREN

Si bé el cavall, respecte a l'avió, oferia la possibilitat de raonar i plantejar un llibre sencer, sense fer un salt tan gran podem dir que el tren se situa al bell mig i que pren virtuts d'un i altre. Ni tan ràpid com l'avió ni tan lent ni incòmode com el cavall. El ferrocarril va canviar la vida de la gent, en ple segle XIX. Ja ho explica Julian Barnes a *Hablando del asunto* referint-se a una zona occitana: "Si passeges amb cotxe per la comarca avui, pots pensar que tot ha estat sempre igual, perquè gairebé tot sembla molt vell, però no és veritat. Tot canvià amb l'arribada del ferrocarril. Anteriorment, les comarques havien de ser bàsicament autosuficients des d'un punt de vista agrícola. Així que hi havia ovelles per a la llana, ramat per a la llet, cabres, potser, i verdura i fruita...". Però el ferrocarril canvià el perfil del terreny, "l'aplanà. La gent deixà de criar ovelles perquè la llana que arribava en ferrocarril era més barata que la llana que ells feien. L'agricultura mixta va desaparèixer a poc a poc".

Barnes mateix havia trobat un benefici amorós del ferrocarril. Ho explicava a *El lloro de Flaubert* (en castellà a Anagrama). Hi diu que Flaubert pertanyia a la primera generació ferroviària francesa, ja que eren els primers a disposar d'aquest invent, que detestava. No sols li desagradava de viatjar-hi, fins al punt que "al cap de cinc minuts ja començava a udolar d'avorriments". També observava amb horror l'aparició en les converses del tema ferroviari. Deia Flaubert que els ferrocarrils eren el tema de conversa més avorrit del món, que li provocava un *colique des wagons*.

Tot i així, la referència al tren en la literatura és inevitable. Louise Colet, amant de Flaubert, en el seu poema *La Paysanne*, feia que el soldat Jean, que tornava de la guerra, es fixés en el fum d'un tren. I Flaubert li va guixar el vers, perquè deia que "a Jean, li importen un rave aquestes coses, com a mi".

Flaubert es demanava de què servia el progrés tècnic, si no hi havia progrés moral. I al seu quadern íntim apuntava: "Un llibre de poesia val molt més que un ferrocarril", cosa que no serà, sens dubte, certa en totes les ocasions.

Però Barnes fa notar que la influència del ferrocarril en les relacions entre Gustave Flaubert i Louise Colet ha estat subestimada. La línia de tren de París, on vivia Colet, a Rouen, prop d'on tenia la residència Flaubert, va ser inaugurada al maig del 1843, tres anys abans que es coguessin. I com que tots dos se citaven a

Mantes, Barnes afirma que sense ferrocarril les trobades haurien estat molt diferents. Potser un pesat viatge amb carro i una trobada fugaç. O bé la necessitat de quedar-se a fer nit a Mantas i tornar a casa l'endemà. El tren permetia que Flaubert i Colet fossin amants d'un sol dia. Només dues hores els separaven.

Barnes creu que el tren devia facilitar els adulteris. "Hi ha algú —es demana— que hagi fet un estudi comparatiu de la difusió dels ferrocarrils i la difusió de l'adulteri?" L'estudi no deu existir, però si Flaubert no hagués estat tan contrari al progrés tecnològic potser hauria dedicat algun text al paper del ferrocarril en les relacions humanes, més enllà del fum i els xiulets.

ARRIBA L'AUTOMÒBIL

Més tard va venir l'automòbil. En l'època en què encara n'hi havia pocs, l'expectació era gran. A "Luvowski o la desraó" —inclòs a *Llibre de preludis*— Jaume Cabré descriu l'arribada d'un cotxe al balneari on passa l'acció. "...sentien un desori llunyà que s'atansava amb regularitat. Tots es varen girar i veieren una polseguera pel camí". Era un automòbil. Tot i empassar-se la polseguera "que el *chauffeur* entusiasmat els llançava amb aquella alegria", la gent observava, encuriosida. "El general, de lluny, feia un gest de desconfiança envers les màquines i Maria judicava a Luvowski, ficant el braç temeràriament entre les palanques, el



El ferrocarril va canviar la vida de la gent, en ple segle XIX.

ARXIU

funcionament aproximat de cada estri”.

L'automòbil creava expectació i polseguera. I, com apuntava Barnes amb el tren, potser també ha promogut l'adulteri. Però, al mateix temps, ha proporcionat llibertat de moviments i autonomia a la dona. “Una altra dona amb el volant als dits” –diu la protagonista de *Fanny*, de Carles Soldevila–. Escrita al 1929, l'automòbil no deixava de ser encara un cert luxe. Fanny enveja aquestes dones amb cotxe: “Em sap greu de no haver après a conduir quan nosaltres teníem auto... però aleshores no havia arribat la moda. Ja sé: em compraré un dues-places... així que pugui. I dic dues-places perquè no n'hi ha d'una. Però jo el voldria per fugir sola, sola, a una velocitat fantàstica. Si m'estavellava contra un arbre millor”.

A *Valentina*, Soldevila transmet nous detalls del paisatge urbà. A l'església, en el casament “va fer-se un gran silenci pròxim que permetia recollir les remors llunyanes del carrer: el campaneig del tramvia, la botzina de l'auto”. Era el 1933. Avui, Soldevila potser observaria que és quan paren motors i botzines que es fa el silenci que permet de sentir les paraules, i no a l'inrevés.

TRAMVIES DE BONTEPELLI

De tramvies, ja no en tenim. Potser val la pena de passejar per Lisboa, Praga o Amsterdam, entre altres ciutats, per recordar-los. Però Massimo Bontempelli, al 1921, encara els tenia com un element important. A *La vida trafegosa* (Eumo), que ja amb el títol mostra el ritme de vida modern que pretén reflectir, Bontempelli es refereix als tramvies. “La plataforma del tramvia és el centre neuràlgic de la vida moderna”, hi diu. Allà, a Milà, fa coneixença amb una persona amb qui busca, infructuosament, un indret. Quan baixen del tramvia, decideixen pujar a un cotxe de cavalls que “va avançar resignat i fatídic per carrers atapeïts, places il·lustres i cruïlles ardides”.

Bontempelli tenia mania als tramvies. Però en gaudia sempre que es produïa un fet, pel que sembla, no gens inusual: una vaga de tramviàries. “Quan fan vaga els tramviàries –diu–, gaudeixo passant pels carrers i veient com són d'inútils les vies, i espero que el discórrer dels nous temps les enterri sota la superficialitat a la qual no haurien d'haver sortit mai”. Sens dubte, una coincidència amb Flaubert.

Bontempelli també donava opinions totalment oposades a les del pastor de *Tristram Shandy*. Així, un amic que el

porta amb cotxe li confessa que “L'ànsia de velocitat –supressió del temps i de la distància–, que és la característica més vistosa de la nostra època, és la matèria primera de les meves creacions” i ell s'hi mostra d'acord.

L'AÏLLAMENT

Ja en 1984, J. G. Ballard posa el cotxe al centre de la comunicació i no com a mitjà que afavoreix el contacte. El prota-

Suenos de la edad tardía, de Luis Landero, un personatge diu al protagonista: “Fa quinze anys trigaves vint minuts a anar a l'oficina. Fa un mes n'hi trigaves gairebé vint-i-vuit. Amb aquesta progressió, si fóssim eterns, hi hauria un moment en què no arribaríem enlloc. Ha de servir de consol aquesta llei, que la immortalitat nega el moviment”.

Cada vegada més lents per llei natural, també som més ràpids gràcies a la tecnologia. Erasme podia concebre llibres tra-



El tren és una referència literària de primer ordre en l'època contemporània.

ARXIU

gonista de *L'illa de ciment* (Pòrtic) té un accident i va a parar al centre d'una cruïlla d'autopistes. Els seus esforços per fer-se veure són inútils. Els cotxes “sortien del túnel i en arribar al revolt acceleraven: era l'hora punta que començava. El soroll dels motors, amplificat per les parets i el sostre del túnel, ressonava en el ciment de l'autopista i li ofegava els primers crits”. I progressivament, els cotxes, primer separats uns quinze metres l'un de l'altre, s'ajuntaven més, fins a circular freqüentment.

El protagonista, no el veien, però “a més devia ser quasi impossible d'alentir o aturar-se allà al mig; l'empenta del trànsit que venia al darrere, finalment deslliurat de les llargues cues que sempre bloquejaven la cruïlla de la Westway a l'hora punta, els empenyia endavant sense remei”.

L'illa de ciment esdevé així un símbol de la solitud i de la desprotecció a què ens condueix el progrés. No sempre, però, la velocitat significa progrés. A

vessant Europa a cavall. Flaubert odiava el ferrocarril, però tenia una amant gràcies a l'invent de Stephenson. Per Fanny, el cotxe significava la llibertat, mentre Bontempelli, aproximadament a la mateixa època, somreïa durant les vagues de tramviàries. I l'home de l'illa de ciment es queda perdut entre autopistes, entre cotxes que passen fugaçment sense poder-lo socórrer.

Però el progrés tecnològic no s'atura. A *Nous trois*, Jean Echenoz no es limita ja a cotxes ni trens. Els protagonistes viatgen en una nau espacial. Un transbordador d'ocasió, amb unes finestres brutes i unes pintades als serveis. Echenoz potser esperaria Flaubert, que trobaria les converses sobre viatges espacials “la cosa més avorrida del món”. I, a més, per a quina amant, per a quina Louise Colet d'un altre planeta, trobaria la utilitat de la nau espacial, per a fer les cites clandestines al mig de l'espai?

Xavier Duran