

✓ 2971
ef. 2

Jordi Font-Agustí / Anna Espí Boscà

RAÏLS I PARAULES / RAÍLES Y PALABRAS

Pont del Petroli



ARTEFACTES

Molt més que rails i paraules

La literatura ferroviària compta amb una llarga tradició en la literatura universal. De fet, és una tradició que es manté molt viva des que el ferrocarril impressionà en la retina dels contemporanis de la revolució industrial i que es va anar configurant progressivament com un element recurrent en l'obra literària dels grans autors del XIX i el XX. Sobre l'expansió i la presència del tren en la literatura i en les arts en general s'ha escrit molt, i en concret a casa nostra comptem amb una aportació recent i molt valuosa de Jordi Font-Agustí, *El ferrocarril en les arts i la literatura catalanes* (2022) que, a més, ha pres forma d'exposició.

A dia d'avui el ferrocarril és molt més que un mitjà de transport, és un element cobejat que compta amb els seus lobbies, associacions d'adeptes i seguidors fidels, col·leccionistes i qualsevol altra forma original d'adhesió incondicional, dit d'una altra manera, existeixen tota mena de "bojos pels trens" de totes les edats i condicions a tot arreu. I no podia ser d'altra manera a una ciutat com Badalona, on el ferrocarril saluda la població en un continu anar i tornar de Barcelona a Mataró des de 1848, i on la tradició que els avis passegin els infants fins a l'estació per saludar el tren és un dels primers records de moltes generacions. Per tant, aquest *Rails i paraules* és una mostra més d'aquest fenomen i se suma a la tradició de la literatura ferroviària pròpia.

Els autors d'aquest llibre, Jordi Font-Agustí i Anna Espí Boscà, formen una societat cultural que toca allò que en diríem "uns quants pals": l'enginyeria, el sector sanitari, l'educació, la fotografia, la literatura, la música i la pintura. El seu món semàntic s'eixampla en direccions diverses que es complementen per donar forma a un llenguatge poètic i visual amb un resultat compacte. El primer que sorprèn d'aquest poemari és justament el caràcter unitari que ve donat en part per la temàtica, però no de manera exclusiva, i aquesta és una de les principals virtuts d'un llibre que té arguments i recursos sobrants, lingüísticament i fotogràficament, per mantenir el *diàleg ferroviari* des de la primera fins a la darrera tanka.

El conjunt és exactament de 40 haikus i 9 tankes. I què tenen en comú els haikus i les tankes amb el món ferroviari? Aquesta és una de les claus i dels encerts del llibre, la tria de les estrofes d'origen japonès. Una estrofa que insinua més que diu, que suggereix i evoca més que desenvolupa un tema, que t'ajuda a interioritzar un ritme, una cadència que es va imposant poema a poema perquè el lector acabi tenint la sensació que mentre llegia ha passat veloç un d'aquells famosos trens bala del Japó. I una vegada llegit el poema, alces la vista i queda un pòsit, una impressió a la retina i a la ment, ha passat quelcom de molt subtil. A més, en molts casos els haikus segueixen estrictament les lleis internes del haiku originari, a la japonesa, en què els dos primers versos exposen una situació, presenten el tema i els seus elements per concloure el poema en el tercer vers de manera resolutive.

El poemari està endreçat en cinc parts o subunitats, segons el paper que desenvolupen els elements en l'acció –la locomotora, els vagons, les infraestructures, el viatge i els bojos pels trens–, i la veu poètica ens introdueix en el món ferroviari des de l'inici, des del més essencial. Per exemple, la màquina (de vapor o elèctrica) que genera la força i impulsa el moviment i els elements que la componen (el pistó, les purgues, el vapor, les bieles, els cilindres, el pantògraf, la catenària) formen un camp semàntic propi que s'arrodoneix amb símls, comparacions i metàfores per assolir el llenguatge poètic desitjat. Així les «purgues plore», els cilindres són «búfals bruelant», el «motor canta» i, anant un pas més enllà, una estació «juga amb vapor i fum» per esdevenir un paisatge –perfectament identificable– de Turner, una metàfora que du implícita una evocació evident a l'època de la revolució industrial anglesa i a l'expansió dels seus ferrocarrils. Amb només tres versos la veu poètica aconsegueix introduir-nos a tot un món, el del ferrocarril, però no és de cap manera un món aïllat, és un món connectat amb la seva època, i els autors aporten els referents necessaris perquè el lector completi el context. La fotografia no fa el paper de suport, és un relat en paral·lel del mateix relat poètic però en un altre llenguatge artístic, la fusió és total. Ni les fotografies serveixen el text ni el text serveix les fotografies, és un autèntic procés de fusió en què dos llenguatges artístics dialoguen i conformen un tercer llenguatge, una unitat perfecta.

En el segon subapartat, com si la càrrega dels vagons s'imposés, s'introdueixen les tres primeres tãnkes del poemari, calen més versos. Els trens de mercaderies, els vagons cisterna

i les vies mortes ens acosten al paisatge industrial, el «paisatge amarg». Però també apareix aquí el tren popular, el rodalies, els trens de fusta, el famós «correu» que comunicava les persones que vivien a grans distàncies, i fins viatgem a l'època daurada dels trens, als cotxes restaurant, als *wagon-lits*, al glamur que genera expectatives als amants.

La presència més evident de la realitat que comporta ser una ciutat travessada per una via fèrria és que la ciutat «palpita/ fent-li costat», qualsevol persona acostumada a la presència del tren com un element més del seu paisatge faria seus aquests versos. És aquella discussió antiga dels badalonins amb els forans que no entenen el tren a ran de mar, paral·lel a la Rambla: «endur-se el tren d'aquí? A nosaltres no ens molesta el tren!».

El tercer i quart subapartats són dues cares de la mateixa moneda. Les infraestructures buides del tercer apartat s'omplen de persones en el quart i tot plegat dibuixa un paisatge majoritàriament urbà i industrial. Els poemes i les fotografies testimonien les modificacions del progrés i els canvis del ferrocarril des dels vells trens de vapor fins als trens d'alta velocitat; en són la prova alguns vestigis abandonats, com ara un «vell canvi d'agulles», o el patrimoni conservat amb zel dels incondicionals del món ferroviari. En aquests apartats les fotografies cobren protagonisme i els espais oberts, les estacions, les maletes, les xarxes que conformen els creuaments de vies i les catenàries i, finalment, les vides dels viatgers que transiten d'una banda a una altra per motivacions molt diverses, afegeixen un matis més literari al conjunt que va en clar progrés des de l'inici del recull.

Les picadetes d'ull a la tradició literària pròpia (Margarit, Sagarra) arrodoneixen un poemari ben travat, sense pretensions ostentoses però ben ferm i que assoleix amb escreix els propòsits dels autors alhora que fa les delícies del lector, dels incondicionals dels trens i dels viatgers perquè el conjunt de poemes-imatges que en resulta són molt més que rails i paraules, els lectors així ho percebran.

Bel Granya

Mucho más que raíles y palabras

La literatura ferroviaria cuenta con una larga tradición en la literatura universal. De hecho, es una tradición que se mantiene muy viva desde que el ferrocarril impresionó en la retina de los contemporáneos de la revolución industrial y que se fue configurando progresivamente como un elemento recurrente en la obra literaria de los grandes autores del XIX y el XX. Sobre la expansión y la presencia del tren en la literatura y en las artes en general se ha escrito mucho, y aquí contamos con una aportación reciente y muy valiosa de Jordi Font-Agustí, *El ferrocarril en les arts i la literatura catalanes* (2022, *El ferrocarril en las artes y la literatura catalanas*) que, además, ha tomado forma de exposición.

Hoy en día el ferrocarril es mucho más que un medio de transporte, es un elemento codiciado que cuenta con sus lobbies, asociaciones de adeptos y seguidores fieles, coleccionistas y cualquier otra forma original de adhesión incondicional, dicho de otra manera, existen todo tipo de “locos por los trenes” de todas las edades y condiciones en todo el mundo. Y no podía ser de otra manera en una ciudad como Badalona, donde el ferrocarril saluda a la población en un continuo ir y venir de Barcelona a Mataró desde 1848, y donde la tradición de que los abuelos paseen a los niños hasta la estación para saludar el tren es uno de los primeros recuerdos de muchas generaciones. Por lo tanto, este *Raíles y palabras* es una muestra más de este fenómeno y se suma a la tradición de la literatura ferroviaria propia.

Los autores de este libro, Jordi Font-Agustí y Anna Espí Boscà, forman una sociedad cultural que toca lo que diríamos “unos cuantos palos”: la ingeniería, el sector sanitario, la educación, la fotografía, la literatura, la música y la pintura. Su mundo semántico se ensancha en direcciones diversas que se complementan para dar forma a un lenguaje poético y visual con un resultado compacto. Lo primero que sorprende de este poemario es justamente el carácter unitario que viene dado en parte por la temática, pero no de manera exclusiva, y esta es una de las principales virtudes de un libro que tiene argumentos y recursos sobrados,

lingüística y fotográficamente, para mantener el *diálogo ferroviario* desde la primera hasta la última tanka.

El conjunto es exactamente de 40 haikus y 9 tankas. ¿Y qué tienen en común los haikus y las tankas con el mundo ferroviario? Esta es una de las claves y de los aciertos del libro, la elección de las estrofas de origen japonés. Una estrofa que insinúa más que dice, que sugiere y evoca más que desarrolla un tema, que te ayuda a interiorizar un ritmo, una cadencia que se va imponiendo poema a poema para que el lector acabe teniendo la sensación de que mientras leía ha pasado veloz uno de esos famosos trenes bala de Japón. Y una vez leído el poema alzas la vista y queda un poso, una impresión en la retina y en la mente, ha pasado algo muy sutil. Además, en muchos casos los haikus siguen estrictamente las leyes internas del haiku originario, a la japonesa, en las que los dos primeros versos exponen una situación, presentan el tema y sus elementos para concluir el poema en el tercer verso de manera resolutiva.

El poemario está organizado en cinco partes o, según el papel que desempeñan los elementos en la acción —la locomotora, los vagones, las infraestructuras, el viaje y los locos por los trenes—, y la voz poética nos introduce en el mundo ferroviario desde el inicio, desde lo más esencial. Por ejemplo, la máquina (de vapor o eléctrica) que genera la fuerza e impulsa el movimiento y los elementos que la componen (el pistón, las purgas, el vapor, las bielas, los cilindros, el pantógrafo, la catenaria) forman un campo semántico propio que se redondea con símiles, comparaciones y metáforas para alcanzar el lenguaje poético deseado. Así, las «purgas lloran», los cilindros son «toros mugiendo», el «motor canta» y, yendo un paso más allá, una estación «juega con el vapor y el humo» para convertirse en un paisaje —perfectamente identificable— de Turner, una metáfora que lleva implícita una evocación evidente a la época de la revolución industrial inglesa y a la expansión de sus ferrocarriles. Con solo tres versos, la voz poética consigue introducirnos en todo un mundo, el del ferrocarril, pero no es de ninguna manera un mundo aislado, es un mundo conectado con su época, y los autores aportan los referentes necesarios para que el lector complete el contexto. La fotografía no hace el papel de soporte, es un relato en paralelo del mismo relato poético, pero en otro lenguaje artístico, la fusión es total. Ni las fotografías sirven al texto ni el texto sirve a las fotografías, es un auténtico proceso de fusión en el que dos lenguajes artísticos dialogan y conforman un tercer lenguaje, una unidad perfecta.

En el segundo subapartado, como si la carga de los vagones se impusiera, se introducen las tres primeras tankas del poemario, hacen falta más versos. Los mercancías, los vagones cisterna y las vías muertas nos acercan al paisaje industrial, el «paisaje amargo». Pero también aparece aquí el tren popular, los cercanías, los trenes de madera, el famoso «correo» que comunicaba las personas que vivían a grandes distancias, y hasta viajamos a la época dorada de los trenes, a los coches restaurante, a los *wagon-lits*, al glamur que genera expectativas en los amantes.

La presencia más evidente de la realidad que conlleva ser una ciudad atravesada por una vía férrea es que la ciudad «palpita/ junto a él», cualquier persona acostumbrada a la presencia del tren como un elemento más de su paisaje, haría suyos estos versos. Es aquella discusión antigua de los badaloneses con los foráneos que no entienden el tren junto al mar, paralelo al paseo marítimo de la Rambla: «¿quitar el tren de aquí? ¡A nosotros no nos molesta el tren!».

El tercer y cuarto subapartados son dos caras de la misma moneda. Las infraestructuras vacías del tercer apartado se llenan de personas en el cuarto y todo ello dibuja un paisaje mayoritariamente urbano e industrial. Los poemas y las fotografías atestiguan las modificaciones del progreso y los cambios del ferrocarril, desde los viejos trenes de vapor hasta los trenes de alta velocidad; son la prueba de ello algunos vestigios abandonados, como un «viejo cambio de agujas», o el patrimonio conservado con celo por los incondicionales del mundo ferroviario. En estos apartados las fotografías cobran protagonismo y los espacios abiertos, las estaciones, las maletas, las redes que conforman los cruces de vías y las catenarias y, finalmente, las vidas de los viajeros que transitan de un lugar a otro por motivaciones muy diversas, añaden un matiz más literario al conjunto que va en claro progreso desde el inicio de la recopilación.

Los guiños a la tradición literaria propia (Margarit, Sagarra) redondean un poemario bien trabado, sin pretensiones ostentosas, pero muy firme y que alcanza con creces los propósitos de los autores, a la vez que hace las delicias del lector, de los incondicionales de los trenes y de los viajeros porque el conjunto de poemas-imágenes que resulta son mucho más que raíles y palabras, los lectores así lo percibirán.

Bel Granya