

Barcelona-París, un trajecte literàriament fructífer

Les relacions culturals entre les dues ciutats han sigut freqüents des del desenvolupament de la xarxa ferroviària. Aquest viatge en tren també ha sigut un escenari literari que ha inspirat autors com Pla, Xammar i D'Ors



GETTY IMAGES

◆◆◆◆◆ Jordi Nopca

Al segle XIX, el creixement de la xarxa ferroviària va convertir els trens en un escenari literari apte per a tota classe de ficcions. Entre molts altres autors, Jules Verne, Wilkie Collins, Arthur Conan Doyle i, més endavant, Agatha Christie van ambientar alguna de les seves novel·les durant algun trajecte, ja fos exòtic –com en el cas de *La volta al món en 80 dies*– o comportés algun crim que calia resoldre en moviment, tal com passa a *Assassinat a l'Orient Express*.

En la literatura catalana del segle XX, un dels trajectes que ha inspirat uns quants autors ha sigut el de Barcelona-París. “De la Barcelona moderna, com de la Barcelona antiga, la cosa que més m’agrada és l’Estació de França, gràcies a la qual, després d’un bany de barcelonisme, us hi podeu presentar qualsevol dia a les tres de la tarda i prendre el tren que en divuit hores us portarà a París”, escrivia Eugeni Xammar. “La literatura catalana és europeïsta per excel·lència”, defensa el professor Antoni Martí Monterde, que aquesta setmana ha organitzat al prestigiós Institut d’Études Avancées de París la segona part d’un col·loqui internacional en què s’han posat en comú algunes de les relacions culturals més significatives entre totes dues capitals: des dels vincles entre el mètode paranoico-crític de Salvador Dalí amb la psicoanàlisi lacaniana fins a la reconstrucció dels anys

en què, després de la Guerra Civil Espanyola, els Jocs Florals es van celebrar a París.

Connectar l’esperit per rail

“És a partir del 1878, com ja es veu en l’obra de Bonaventura Carles Aribau, que les relacions entre França i Catalunya s’incrementen gràcies a l’avenç tècnic del tren –recorda Martí Monterde–. A més d’una nova infraestructura, aquest nou mitjà de transport representa una important connexió de possibilitats”. Entre els defensors del tren hi va haver Eugeni d’Ors, un usuari freqüent de la línia Barcelona-París: viatjar en tren “té la mesura humana i aprofita les disposicions naturals de l’home”, una de les quals és el “gaudi” de poder apreciar el paisatge. Contemporàniament a d’Ors, artistes com Santiago Rusiñol, Joan Miró i Salvador Dalí també van fer el trajecte entre les dues ciutats en repetides ocasions. Josep Pla va dedicar el text inicial de *Notes sobre París i França* –que forma part del quart volum de les seves obres completes– a recordar el viatge que va fer cap a la capital francesa per passar-hi una temporada com a corresponsal de *La Publicitat*. “És un llibre escrit contemporàniament a *El quadern gris* i on Pla fa «ficció autobiogràfica» –defensa el professor–. En aquest cas parteix d’uns esbossos escrits a la dècada dels 20, evocats, ampliat i reescrits més de 40 anys

01
DE L’ESTACIÓ DE FRANÇA VAN SORTIR DURANT ANYS ELS TRENS QUE ARRIBAVEN FINS A PARÍS

02
LA GARE DE LYON ÉS EL DESTÍ HABITUAL DEL TRAJECTE BARCELONA-PARÍS, QUE ARA COMENÇA A SANTIS

després. Es mou entre la memòria i la relació entre Barcelona i París. D’una banda, Pla diu que és incapaç de «tocar el violoncel de la fonètica francesa correctament», però, de l’altra, mostra una gran familiaritat amb els autors del país, probablement per herència de l’influent Eugeni d’Ors”. La defenestració de Xènius tot just s’acabava de donar, i l’articulista, novel·lista i assagista encara no havia començat a publicar en castellà.

PLA DEIA QUE NO PODIA “TOCAR EL VIOLONCEL DE LA FONÈTICA FRANCESA CORRECTAMENT”

Al text planià, que porta per títol *El viatge*, assistim a una recreació del trajecte que l’autor va fer gairebé un segle enrere. Recorda l’angúnia de pensar que havia perdut el passaport (un document “fortíssim, inútil i maligne”), es fixa en la manera de vestir canviant dels passatgers segons els trams del viatge i fa algunes observacions paisatgístiques marca de la casa: “A primer terme, les muntanyes de sal d’una blancor blavissa agafaven una tonalitat rosada, lleugerament ivorenca. El paisatge era esquemàtic, pobre, esqualid. De sobte, però, aparegué una enorme extensió de vinyes acabades de brotar, una clara verdor dilatadíssima”.

Actualment el trajecte entre Barcelona i París dura sis hores, tres vegades menys que quan el va fer Josep Pla –en un futur pròxim n’ha de durar tres–, i ja no es fa des de l’Estació de França, sinó des de Sants. “Des del punt de vista de l’actitud mental, el viatge és el mateix”, admet Martí Monterde, abans de citar una estació del trajecte amb una significació literària especial, Portbou. “Juan Goytisolo diu que, després de la Guerra Civil, es va convertir en l’espai fronterer per excel·lència –resumeix–. És allà que encara no se sap si s’ha deixat enrere l’Espanya franquista i s’ha entrat a l’espai de llibertat francès”. També Portbou va ser el lloc on Walter Benjamin va quedar atrapat el 1940, i hi va morir hores després d’arribar-hi: 75 anys després, encara no se sap si va ser un suïcidi o un assassinat.

L’any 2016 Antoni Martí Monterde coordinarà l’edició del volum que reunirà les més de 50 comunicacions universitàries de les relacions culturals entre Barcelona i París. Entre els últims exemples d’aquesta fructífera relació hi ha Enrique Vila-Matas, que a *París no se acaba nunca* (Anagrama, 2003) va mitificar i deformar els vincles literaris amb la ciutat, i Mathias Énard, autor d’origen francès que ambienta part de l’acció de *Carrer Robadors* (Columna / Literatura Random House, 2013) al barri del Raval, connectant les Primaveres Àrabs amb les protestes ciutadanes del 15-M. ◆◆