

Núm. 95  
Setembre  
2003



# TEMPS MODERNS

PAPERS DE CINEMA

"SA  
NOS  
TRA"

CAIXA DE BALEARS

Cicle dedicat a  
Katharine Hepburn  
i Gregory Peck

*Fundació*  
"SA NOSTRA"



# Sumari

Editorial	2	Les ciutats i el cine: Londres (III)	10	Ford, amic meu, i l'odi a <i>The Searchers</i>	28
Mr. Hulot fa cinquanta anys per J.C. Romaguera	3 i 4	Els camins de ferro: Història i cinema	11 i 12	per Antoni Serra	
Crònica de cine. Repàs de la temporada 2002-2003 per Martí Martorell	5 i 6	per Gonçal López Nadal		“Què fa un home vagar?, Què fa un home gemegar?...”	29 i 30
Don Davis Reloaded per Házael González	7	Cinema i literatura	13 a 15	per Carles Sampol	
Paraules, paraules, paraules per Francesc M. rotger	8	per José Carlos Llop		Cavalls de ferro	31 a 35
Philip Yordan, només un òscar per Toni Roca	9	Tren i Ferrocarril	16 a 21	per Gabriel Genovart	
		per Romà Gubern		Fort Bravo	36
		El tren, la vida i el cinema: Hitchcock	22 i 23	per Guillem Fiol Pons	
		per Antoni Serra		Jonny Cash, músic (!) i actor (?)	37
		L'esperit de la frontera. Algunes notes a rajaploma sobre el <i>western</i>	24 a 27	per Pere Estelrich i Massutí	
		per Antoni Figuera		Cinema a “SA NOSTRA” Les pel·lícules del mes de setembre	38 i 39

## Editorial

### DE SOBTE, L'ÚLTIM ESTIU

*No recordam dies,  
recordam moments*  
**Cesare Pavese**

Tal vegada sigui exagerat considerar un fet sobtat la mort de Katharine Hepburn. Al capdavant, els seus 96 anys i el mal de Parkinson, company de viatge feia molts d'anys, anunciaven prest o tard aquest desenllaç.

En qualsevol cas, títols com *La dona de l'any* o *Glòria d'un dia* semblen d'un enunciat contradictori amb l'actriu que ha omplert tota una època, gairebé un segle en el món del cinema. Katharine Hepburn va

saber ben d'hora que ésser una actriu de renom implicava altres servituds davant la societat. Per això, no va dubtar —possiblement influïda per l'educació rebuda dins el seu entorn familiar— en erigir-se en model transgressor en uns temps difícils. Tanmateix, això li va valer un reconeixement que ha alimentat encara més el caràcter mític de la seva personalitat. Ara, la seva impecable trajectòria i la qualitat de moltes de les seves pel·lícules ens ajudarà a servar-ne la memòria, un cop ha iniciat el seu particular i *Llarg viatge cap a la nit*.

En paral·lel, haurà estat també l'últim estiu per a Gregory Peck, un altre d'aquesta nòmina de grans actors que

gairebé van néixer amb el cinema mateix i que n'hauran ocupat les planes de major esplendor, tot convertint-se en autèntiques referències del gènere. D'ambdós, de K.H. i de G.P., se n'ocuparà la programació del Centre de Cultura a manera d'homenatge aquest mes de setembre. *Lareïnada d'Àfrica* i *Duel al sol*, respectivament.

Els mesos de maig, juny i juliol oferirem el cicle *Cinema i Tren*. A les sis pel·lícules projectades hi incorporarem quatre presentadors —Gonçal López Nadal, José C. Llop, Romà Gubern i Antoni Serra— amb dissertacions força interessants. Les reproduïm en aquest número.

## TEMPS MODERNS

Papers de cinema  
Edició mensual  
Setembre 2003. Núm. 95

Edita  
Centre de Cultura  
“SA NOSTRA”  
Carrer Concepció, 12  
07012 Palma  
Telèfon 971 72 52 10  
Fax 971 71 37 57  
jvidala@sanostra.es

Director  
Jaume Vidal  
Secretari Redacció  
Miquel Pasqual  
Assessorament lingüístic  
i traduccions  
Jeroni Salom

Assessors  
Francisca Niell  
Antoni Figuera  
Andreu Ramis  
Josep Carles Romaguera  
Miquel Alenyà

Fotografies  
Arxiu Centre de Cultura  
Imprimeix  
Gráficas Planisi, S.A.  
Dipòsit Legal: P.M. 648-1994

“Temps Moderns” no comparteix, necessàriament, l'opinió dels seus col·laboradors.

Podreu trobar “Temps Moderns” al Centre de Cultura “SA NOSTRA” de Maó, Eivissa, Ciutadella i Palma, llibreria Embat, llibreria Ereso i als cines Chaplin, Portopi i Renoir, llibreria Espirafocs (Inca).



J.C. Romaguera

**G**airebé ningú no el recorda, però Mr. Hulot, l'entranyable i carismàtic personatge creat i interpretat pel cineasta francès Jacques Tatischeff, més conegut de manera abreviada com Jacques Tati, celebra els seus cinquanta anys d'existència cinematogràfica, i segurament, ho farà sol, com sempre s'ha trobat, totalment al marge del món. És aquesta, la caiguda en l'oblit de tan imprescindible personatge, la conseqüència lògica, i prevista pel seu creador mateix, no tan sols pel fet de ser un marginal dins la societat contemporània, sinó perquè al llarg de la seva vida de cel·luloide es podia preveure. I és que, llevat de l'òpera prima de Jacques Tati, en què Mr. Hulot no és present, al llarg de la resta de la seva filmografia, la presència d'aquest personatge va anar reduint-se de manera progressiva i notable. Era com si Tati hagués decidit que Mr. Hulot anés desapareixent a mida que anava passant el temps, com si, seguint una evolució natural i lògica, pròpia dels humans, anés morint-se, cinematogràficament parlant. Així doncs, passariem de l'omnipresència, evidenciada pel títol mateix de la pel·lícula, a *Les vacances de Mr. Hulot*, passant per la premonitòria "dissolució" del personatge dins la multitud homogeneïtzada de *Playtime*, fins arribar a la seves aparicions secundàries a *Parade*, última pel·lícula dirigida per Tati i última de les cinc pel·lícules en què va intervenir el personatge de Mr. Hulot.

Efectivament, aquest era un personatge condemnat a desaparèixer, a ser ignorat, perquè a la societat presentada per Jacques Tati al llarg de la seva obra, aquella en la qual vivim en l'actualitat, no hi ha lloc per un personatge com Mr. Hulot. ¿Quin lloc ocuparia aquest *outsider* que, per culpa de la seva involuntària i inevitable torpesa, provoca continus i perllongats accidents, irresolubles equívocs? ¿Quina altra reacció provocaria, al marge del rebuig més despiadat, algú que no és més que la causa despistada de tota una sèrie de despropòsits que evidencien la banalitat i la superficialitat de la societat del benestar, moderna i global? Mr. Hulot, en definitiva és un element marginal per



mor de la seva incapacitat d'adaptar-se al seu entorn, i si, en alguns moments, sembla formar-ne part —veure en qualsevol cas l'evolució del personatge de *Mon oncle* a *Traffic*— la seva peculiar personalitat, imprevista, caòtica, esqueixarà qualsevol esquema, lapidarà qualsevol actitud convenida per aquella mateixa societat. ¿Què pot incomodar més a la mentalitat burgesa, què pot fer perillar més el seu ordre, que la presència d'algú

que en encertada definició d'André Bazin "no és més que l'encarnació metafísica d'un desordre que es perllonga molt temps després del seu pas"?

Mr. Hulot és, per tant, i sense proposar-s'ho, l'estendard de la llibertat dins una societat homogeneïtzada —*Les vacances de Mr. Hulot*—, és la reivindicació del dret a poder ser diferent, dins un món habitat per gent alienada i autòmota —*Playtime*—, és la proclamació d'una originalitat in-



*Mr. Hulot és, per tant, i sense proposar-s'ho, l'estendard de la llibertat dins una societat homogeneïtzada —Les vacances de Mr. Hulot—, és la reivindicació del dret a poder ser diferent, dins un món habitat per gent alienada i autòmota...*

subornable —Traffic—. Mr. Hulot topa amb un món confeccionat pel seu creador, Jacques Tati, a partir d'una mínima deformació, des d'una mesurada perspectiva còmica, sempre dirigida a provocar el gag subtil i intel·ligent, que sorgeixi de la inadequada presència del seu personatge en un món sotmès als nous i complicats avanços tecnològics. Jacques Tati, d'aquesta manera estampa a més de la dimensió còmica, una dimensió social al seu personatge, en elaborar una realitat idealment perfecta, utòpicament moderna, mesurada mil·limètricament tant en l'espai com en el temps, virtualment confeccionada, i que s'esqueixa davant la irrupció de l'element diferent, un Mr. Hulot, que implica l'arbitrarietat, la improvitació, l'absurd de forma totalment inconscient.

En aquest sentit, el personatge de Mr. Hulot res tendria a veure amb el de Charlot, amb el qual se li ha buscat errònimament alguna semblança, quan el seu referent més directe és Buster Keaton; Tati mateix declarava: "Hulot arriba a un cotxe, busca una maneta i li cau un pneumàtic que s'omple de fulles i és confosa amb una corona fúnebre pels membres d'un enterra-

ment. Li podria haver passat a qualsevol despistat. La intenció còmica procedeix de la situació. Chaplin hauria aferrat ell mateix les fulles sobre el pneumàtic per ser acceptat a l'enterrament, resolent una situació difícil per l'invenció d'un gag".

A més, i contràriament, allò habitual en els còmics, de Harold Lloyd a Charles Chaplin, passant també per Buster Keaton, el personatge de Mr. Hulot es distingeix per no ser l'exclusiu protagonista del gag, malgrat sigui ell el principal causant. En aquest cas, Hulot en nombroses ocasions funciona com a simple catalitzador, la qual cosa respondria a un dels més estrictes principis de Jacques Tati: "Es tracta de donar la mateixa importància a tots els personatges, de manera que cada efecte còmic sigui executat per el més qualificat per fer-ho. Els personatges secundaris són tan divertits com els principals. És el que jo anomeno la democràcia del gag." D'aquesta manera, i seguint la norma establerta, en moltes escenes de l'obra de Tati els gags es van perllongant però no mitjançant un únic personatge, sinó que va evolucionant mitjançant la concatenació de diversos protagonistes, gairebé sempre, involuntaris. En altres escenes, dos o tres gags s'expandeixen en dife-

rents nivells d'un gran pla general, de manera simultània i amb protagonistes diferents, la qual cosa concedeix llibertat d'elecció a l'espectador —la mirada de Tati mai no és teledirigida— com també provocà que el menys atent es perdi alguna situació humorística. I això per no parlar de la indispensable funció còmica que té l'ús del so en el cinema de Tati.

Cal, per tant, i aprofitant l'efemèride, reivindicar un personatge com Mr. Hulot, recuperar les pel·lícules d'un cineasta genial, dels que més admirem, anomenat Jacques Tati. Tant un com l'altra esdevenen imprescindibles no tan sols cinematogràficament sinó socialment i humanament, per tal de fugir del gustos, els judicis, les actituds imposades. Per aquest motiu, hom, quan passeja pels carrers de la ciutat, li agradaria topar-se amb una figura allargada de caminar imprevisit i voltejat, sempre sobre les puntes dels peus i lleugerament inclinat cap a davant; algú amb un barret de pescador, l'ala del qual romangués alçada per la part de darrere, amb un impermeable de color gris, amb els calçons una mica massa curts, que deixessin entreveure uns mitjons amb unes cridaneres i horitzontals ratlles de colors, i amb una llarga i inseparable pipa. ■





Marti Martorell

Una conversa que sovint es produeix entre en Jaume Vidal, director de *Temps Moderns*, i jo sol ser sobre el cinema actual. Ell defensa que, des de fa més de quaranta anys, la qualitat del cinema va minvar molt i que avui dia difícilment trobam bones pel·lícules. Per contra, jo pens que cada any és possible trobar algunes pel·lícules que, amb el pas del temps, formaran un bon catàleg del cinema que ara es roda. Ara bé, segurament gran part d'aquestes produccions seran asiàtiques, més que europees o americanes, perquè és en aquest territori tan extens i que engloba concepcions de cinema tan diferents que es fan pel·lícules que surten de les fórmules més anquilosades a hores d'ara del cinema occidental.

Com a mostra concreta de l'afirmació anterior, justament les dues millors propostes cinematogràfiques d'aquesta temporada han estat japoneses: *Sen to Chihiro no kamikakushi* (*El viatge de Chihiro*), del director Hayao Miyazaki, i *Dolls*, de Takeshi Kitano. La primera és una pel·lícula d'animació que atrau tant els infants com fascina la gent adulta, amb una narració que enceta multitud de temes i que a poc a poc es van fent amb els altres amb un resultat realment seductor. La música és del compositor Jō Hisaishi, que també s'encarrega de la composició musical de *Dolls*, una altra passa més enllà en la filmografia d'un dels directors més sorprenents actualment, amb una pel·lícula crua i bella alhora.

Per la part europea també han destacat *Mies vailla menneisyttä* (*El hombre sin pasado*), del director finès Aki Kaurismäki, un retrat de l'home



*Gangs of New York.*

que, paradoxalment, entén el que és la llibertat una vegada que ha perdut la memòria del que era abans. A més, cal remarcar *Va savoir* (*Vête a saber*), de Jacques Rivette, que reproduceix amb gràcia l'estructura i els esquemes de les obres amoroses del creador teatral francès Pierre-Augustin Caron de Beaumarchais. Un aire més trist i reivindicatiu és present a *Amen.*, de Constantin Costa-Gavras, que revisa en clau crítica la postura oficial de l'església catòlica davant el genocidi jueu durant el nazisme.

Dels Estats Units han arribat *Adaptation*. (*El ladrón de orquídeas*), del director Spike Jonze, una pel·lícula singular que compleix perfectament la funció metalingüística de reflexionar sobre el cinema des del propi cinema, i que, a més, s'ha de mirar amb un punt d'ironia. En aquesta mateixa òrbita s'ha de situar *Punch-Drunk Love* (*Embriagado de amor*), de Paul Thomas Anderson, la més destacable de

totes les pel·lícules americanes de la temporada i que provoca en l'espectador una inquietud amb l'ús de llargs plans seqüències i, pel que fa al vessant sonor, freqüències agudes per a un crònic que va molt més enllà de tòpics de les historietes sobre un home que s'enamora d'una dona.

Gràcies a *Bowling for Columbine*, de Michael Moore, per una vegada el gènere documental ha ocupat durant mesos com a mínim una pantalla a Mallorca. Es tracta d'una visió àcida i encertada de la societat nord-americana en relació amb la possessió d'armes, que provoca fets tan desagradables a la matança protagonitzada per adolescents a l'institut de la ciutat que dona nom al documental, afortunadament guardonat amb premis nombrosos, amb la qual cosa la distribució fora dels Estats Units ha estat assegurada.

Steven Spielberg ha estat capaç d'estrenar dues pel·lícules en tan sols cinc mesos de diferència: *Minority Report* i *Catch Me If You Can* (*Atrápame si puedes*). La primera és, després de *Blade Runner* i a l'alçada de *Total Recall* (*Desafío total*), una de les millors adaptacions cinematogràfiques de les obres de l'escriptor Philip K. Dick, un autor de ciència-ficció amb una creació sempre difícil de traslladar a la gran pantalla. I amb la segona, Steven Spielberg recupera una línia més «lleugera» que no havíem vist des del 1997 amb *Lost World: The Jurassic Park*. Es tracta d'una comèdia ben aconse-



*El viatge de Chihiro.*

guida i basada en fets reals que recupera amb molta fidelitat i cura l'aire *revival* dels anys seixanta i setanta.

Un homenatge al cinema negre clàssic és *Road to Perdition* (*Camino a la perdición*), de Sam Mendes, una producció que beu de les pel·lícules de gàngsters per contar una història sobre les relacions entre pares i fills i que s'allunya de la polèmica entre els detractors i els defensors de l'anterior obra de Sam Mendes, *American Beauty*. També de gàngsters és *Gangs of New York*, pel·lícula fallida de Martin Scorsese amb una història que vol narrar els començaments de la màfia a la Nova York del segle XIX i que per motius diferents (vull imaginar que sobretot per culpa dels productors i no del director) pateix d'un excés d'escenes violentes sense gens de coherència interna. En l'estil de la pel·lícula de Sam Mendes se situa *The Man Who Wasn't There* (*El hombre que nunca estuvo allí*) dels germans Joel i Ethan Coen, amb un fatalisme que l'apropa a la millor pel·lícula de Billy Wilder en tractar el gènere negre, *Double Indemnity* (*Perdición*).

I el cinema espanyol? No ha estat una temporada especialment remarcable i que passarà sense pena ni glòria. Respecte de *Los lunes al sol*, de Fernando León de Aranoa, crec que no superarà bé el pas del temps i que a hores d'ara és més recordada per motius polítics que per virtuts cinematogràfics. Un efecte semblant és el d'*El otro lado de la cama*, d'Emilio Martínez Lázaro, un ben intencionat musical que ni arriba a mig camí dels propòsits que cercava. *La gran aventura de Mortadelo y Filemón*, de Javier Fesser, intenta, però a penes ho aconsegueix, traduir cinematogràficament l'esperit del còmic, la qual cosa provoca que al final hi hagi el pressentiment que amb els mitjans que s'hi han utilitzat, amb més perícia, el resultat hauria estat molt millor i que, per tant, l'adjectiu 'gran' del títol hi és ben sobrer. En tot cas, la millor estrena espanyola d'aquest període ha estat *Torremolinos 73*, de Pablo Verger, una crònica agra de les darreries del franquisme, amb el rerefons d'una crisi econòmica que obligava les famílies a fer tot tipus de "malabarismes" per poder seguir endavant econòmicament. ■



Amen.



El hombre sin pasado.



Házael González

**J**a fa uns quants mesos que, des d'aquestes planes, anam donant una vista ràpida als compositors de bandes sonores, i no són poques les vegades que ens hem sorprès amb el descobriment de nous talents o en les millores (i destacaments) que noms poc coneguts han mostrat al cine darrerament; aquest és un dels segons casos.

Don Davis és un compositor de fer cuina, és a dir, que serveix com una mena de comodí per quan es necessita que qualcú li doni un repàs a una pel·lícula plena de cançonetes, per una sèrie de televisió que, de cop i volta, necessita aquesta feina, o un film que ja té música suficientment coneguda com perquè sigui gairebé impossible fer res de nou amb ella. Aquest és el cas de *Parque Jurásico III* (2001), que, en lloc de ser dirigida per Spielberg, (el veritable *alma mater* de la sèrie) va ser feta per Joe Johnston (un director que s'assembla bastant a Davis quant a estatus). Després que, a les dos primeres parts, els posàs música John Williams, i que a més els temes fossin d'aquells que s'escolten a tot arreu, Don Davis es fa càrrec de la banda sonora remescant i recomposant les coses ja fetes, i sense cap possibilitat, no ja de lluir-se, sinó que ningú es prengui seriosament la seva feina, aquest potser tal vegada és el cas més clar, però a la seva filmografia n'hi ha

d'altres que no deixen lloc a dubtes: seves són bandes sonores com *Soldado Universal: el Retorno* (*Universal Soldier: The Return*, Mic Rodgers, 1999, segona part d'un film de l'any 1992 protagonitzat per Jean-Claude Van Damme, dirigit per Roland Emmerich i amb música de Christopher Franke, del qual es va editar un compacte amb cançons de grups com Megadeth o Anthrax... encara que també un amb música de Davis, però no crec que massa gent el compràs), *Turbulence II* (*Turbulence II: Fear of Flying*, David MacKay, 1999, també una segona part que abans portava la firma de Shirley Walker a la composició), o *Muertos del Pasado* (*Long time Dead*, Marcus Adams, 2002, un film dels de terror adolescent, que va passar sense cap mena d'interès). Amb aquest currículum no ens seria estrany que el nom de Don Davis mai no fos conegut, però la gran oportunitat ha vingut de la mà de dos germans.

Perquè Don Davis és el compositor oficial dels germans Wachowski, des de la seva òpera prima *Lazos Ardientes* (*Bound*, 1996), passant pel seu major èxit *Matrix* (*The Matrix*, 1999), i arribant fins ara, amb *Matrix Reloaded* (*The Matrix Reloaded*, 2003). I això que les pel·lícules que han tengut tant d'èxit (més la primera que la segona, que realment és més fluixa) porten un bon recull de cançons dels grups

més de moda que ens puguem trobar, però també porten música de Davis, qui després d'haver fet feines tan singulars i trepidants com les que ja hem dit, és capaç de donar a les seqüències d'acció (la veritable raó d'anar al cinema a veure aquests films) el necessari to, el just. I això, a unes escenes com les de la saga *Matrix*, no és precisament fàcil. Tan impressionant ha estat el seu treball que l'edició de la banda sonora de *Matrix Reloaded* porta dos discs, un d'ells amb un bon assortit de temes de Davis, qui ha aconseguit donar una nova vida als efectes especials que tants milions i milions de dòlars han costat, i a les escenes d'acció que han fet inconfundible l'estil dels Wachowski, com la impressionant persecució a l'autopista o les baralles entre Keanu Reeves i els clons de l'agent Smith i, ja ho hem dit, això no és fàcil. Sempre es pot emprar una cançó ja feta per a un moment d'acció, però per escenes tan coreografiades i fetes al mil·límetre es necessita la feina d'un compositor que sigui capaç de seguir el ritme narratiu. I Don Davis ens ha demostrat que és no només ben capaç, sinó directament insubstituïble, perquè ningú que no conegués ben bé el seu ofici es podria enfrontar amb un repte com aquest, i ell o ha fet. Esperem que no sigui l'únic repte a superar ni la darrera sorpresa que ens doni. ■



Francesc M. Rotger

No és massa freqüent que una obra que ha obtingut el Premi Born de Teatre (que cada any concedeix el Cercle Artístic de Ciutatadella i que és el guardó de literatura escènica més ben dotat d'Espanya; i probablement, també, el més prestigiós) sia traslladada al cinema. En canvi, ho ha estat *Paraules encadenades*, el text amb el qual Jordi Galceran guanyà el Born el 1995 i que, amb el mateix títol, només que traduït al espanyol, *Palabras encadenadas*, han interpretat a la pantalla Darío Grandinetti i Goya Toledo, dirigits per Laura Mañá. Emma Vilarasau, que protagonitzà aquest *thriller* dramàtics escenaris de Barcelona amb Jordi Boixaderas (quí, per cert, ha estat jurat del Premi Born), ens ha visitat poc abans de l'estiu, al Teatre Municipal de Manacor, amb una altra peça inquietant: *L'habitació del nen*, dirigida per Sergi Belbel (qui obtingué el Born el 1994; just un any abans que Galceran). Marta Calvó, qui també interpretà aquell mateix paper, ha passat pràcticament

al mateix temps pel Llevant mallorquí amb *Celobert*. A Madrid, en castellà, intervingueren, dins aquella peça de Jordi Galceran, Carlos Sobera i Àngels Gonyalons; ella fou, també, estrella del musical *Chicago*, abans de la seva (oscaritzada) adaptació al cinema.

El director d'escena menorquí Pitus Fernández és un dels membres del jurat del Premi Born d'enguany, que arriba a la seva edició número vint-i-vuit. Aquest antic actor d'Els Joglars estrenava, per les mateixes dates, la seva excel·lent versió de *Nit de Reis (o el que vulgueu...)*. Que em sembla que no és de les obres de Shakespeare més aprofitades pel cinema. La versió de Trevor Nunn, de 1996, amb Helena Bonham Carter i Ben Kingsley, no record que arribés a estrenar-se entre nosaltres, o almenys es presentà de manera massa fugaç; la *Noche de Reyes* de 1998, de Miguel Bardem, no tenia res que veure amb la comèdia britànica; només el títol.

Amb un altre espectacle shakespearà (aquest, *Tronats Edicions presen-*

*ta: Tot Shakespeare... o no*, una síntesi de tots els arguments del dramaturg anglès, en clau d'humor), la companyia mallorquina Estudi Zero ha tornat obrir les portes del seu Teatre Sans, després de les seves obres de reforma. Immediatament a continuació, l'actor i director Pep Tosar, un dels nostres creadors més interessants, ens presentava al mateix escenari *Esquena de ganyivet*, un muntatge que reuneix teatre, dansa, música i vídeo sobre la vida i l'obra d'un dels escriptors de Mallorca més amants del cinema, Damià Huguet. Al Teatre del Mar, ara que el tren ha tornat a Manacor i que el Centre de Cultura "Sa Nostra" de Palma ha dedicat un cicle de pel·lícules al ferrocarril, Joan Carles Bellviure ha estrenat *L'expres de les onze i deu*, la peça amb la qual guanyà, a Màlaga, el Premi Enrique Llovet. Com *Esquena...* i altres dos espectacles recents (*Sit*, de El Tricicle, i *Ser dos*, de la jove formació Té a Tres), també *L'expres...* utilitza imatges gravades dins la seva posada en escena. ■







# Philip Yordan, només un òscar

Toni Roca

Certament hem de reconèixer que, una vegada més, l'Acadèmia d'Hollywood, sempre tan discutible i discutida, sempre polèmica i una mica desconcertant, no fou generosa de manera excessiva a l'hora de premiar Philip Yordan, un dels seus millors guionistes de la història. De la seva història. Aquest únic Òscar fou per un western, excel·lent, *Broken lance*, inspirada en l'obra de William Shakespeare, *Macbeth*, rodada el 1954 amb rotundes interpretacions d' Spencer Tracy, Richard Widmark, Robert Wagner i Kathy Jurado. Aquell representà a tots els nivells l'any de l'escriptor Philip Yordan mort a l'Hospital Scripps Memorial, ubicat a La Jolla, Califòrnia. Tenia 88 anys i una llarga, perdurable permanència i presència al cinema al llarg de més de quatre dècades on enlluernà tothom que va treballar amb ell, tant en la seva faceta de guionista com de productor, paper que assolí molt jove. Títols com *The battle of the bulge*, *The royal hunt of the sun* o *Lonigan* per citar algunes de les pel·lícules que va produir al llarg d'una enorme trajectòria. Home atent i treballador, professional clar i obert conreà en tot moment tots els gèneres, característica pròpia dels guionistes d'aquell Hollywood ja definitivament mort, enterrat i sepultat pels fills, maleïts fills, de *Matrix* i altres derivacions vàries i diverses.

Dins la millor tradició del bon cinema americà, aquell que fa de la fi-

gura del guionista figura cabdal, peça essencial, personatge clau al llarg del procés de creació d'una pel·lícula, Philip Yordan, hereu de la vella tradició de l'època daurada d'Hollywood clàssic, es convertí ja als seus inicis com un defensor a tot risc del vertader paper fonamental de l'escriptor cinematogràfic davant de dos personatges que d'una manera o d'altra pressionen al guionista. D'una banda, el productor, fidel vigilant dels diners que financien el producte cinematogràfic, d'altra, el director, responsable final de portar el film a port segur i lluny d'onades salvatges. Entre aquestes dos imprescindibles figures, sol i solitari, tancat a casa, davant la màquina d'escriure ara ja no, ara l'ordinador, ha pogut canviar sinó més una mica les coses, el seu paper és reconegut i té el seu crèdit. El guionista és la persona aquella, el professional, el creador que ha de desenvolupar, i a ritme cinematogràfic, cal no oblidar-ho, una idea, un inici de relat o de conte que molt sovint pertany a un altre, bé a l'impulsor de l'argument, bé a una novel·la quan a fons d'inspiració és de caràcter literari. Sobre aquests paràmetres, intel·ligent, subtil i sensible, Philip Yordan creà uns escenaris, unes històries de rellevància tal que el convertí i el transformà en un gran, excel·lent guionista. "M'agradaven els desafiaments, córrer sempre el risc en tot moment i circumstància, perquè em sentia capacitat i amb talent de fer

qualsevol cosa, tocar qualsevol gènere. Res em preocupava. Analitzava la situació, el tema amb profunditat i d'immediat trobava una forma de solucionar-lo...", declarà l'autor del guió de *Johnny Guitar*. Rigorós i exacte a l'hora d'estructurar els guions, Philip Yordan era expert, metòdic i disciplinat.

Amb una oberta capacitat creadora, treballava a tothora. "N'era conscient a la perfecció"—són paraules de Bernard Gordon, amic personal i col·laborador durant molt temps i especialment a *55 días en Pekín*, un dels millors guions de Philip Yordan—"A l'hora d'introduir als films aquest material precís que els feia triomfar econòmicament i a la vegada fer-les gaudir d'una gran popularitat..." Sempre va saber situar-se davant qualsevol situació d'emergència i a la vegada molt coneixedor del terreny on desenvolupava la seva feina a l'entorn sempre de productors impacients quan de capitalitzar i treu rendiment a les seves inversions es tractava. Temps difícils d'un Hollywood que a partir dels anys seixanta entrà en una profunda crisi de creació davant l'empenta de la televisió més i més competitiva que mai. Fou en aquell moment quan entrà en contacte amb el productor Samuel Bronston. Samuel Bronston, un important, audaç empresari i promotor cinematogràfic que va saber entreveure les grans possibilitats d'utilitzar el terreny espanyol a l'hora de fer superproduccions. Producte d'aquest contacte fou *El Cid*, la ja citada *55 días en Pekín*, *Rey de reyes*, la millor, tal vegada, de les adaptacions de la vida de Jesucrist portada a la pantalla (bé, tenim l'excel·lent exemple de Passolini i *L'Evangeli segons Mateu*, però aquesta és una altra història) i que significà entre altres coses tornar a treballar amb Nicholas Ray després de la grata experiència amb *Johnny Guitar*. Però altres pel·lícules per ell signades tingueren prou rellevància i posteriorment referència; *Detective story*, *Dillinger*, *El hombre de Laramie* o *The day of triffids*.

Fills d'emigrants nascuts a Polònia i traslladats posteriorment als Estats Units, Philip Yordan va veure la llum primera tot just feia uns dies d'esclat de la Gran Guerra, el 1914. Estudià dret a la Universitat de Chicago. A la dècada dels trenta començà la carrera d'escriptor fèrtil i d'èxit. Llavors fou cridat cap al terreny de la producció fins el seu accés al camp de la creació cinematogràfica a través d'admirables guions. ■

## JOHNNY GUITAR

Johnny Guitar

1954



Jordi Martí



El sirviente.

Després de la Segona Guerra Mundial, el cine anglès va quedar subordinat a la capacitat d'inversió de les grans productores americanes. Al marge de les aventures, brillants però efímeres, de la Ealing i de la Hammer, la indústria cinematogràfica britànica, des dels 50 fins als 80, va haver de conformar-se amb el paper de sucursal de la nord-americana.

Al marge de les dues productores citades, una altra excepció va ser l'aparició de l'anomenat *free cinema* anglès, amb uns postulats innovadors similars en part als de la *nouvelle vague* francesa. Directors anglesos com K. Reisz (*Saturday night and sunday morning*, 1960), Tony Richardson (*La soledad del corredor de fondo*, 1962), Clive Donner (*What's new Pussycat*, 1965), o nord-americans amb vocació anglesa, com Joseph Losey (*Eva*, 1962, i *El sirviente* 1963) varen instaurar una manera d'entendre el cine independent absolutament lligada amb la estètica de la música pop que en aquells moments triomfava acla-

paradorament al país. Paradigma d'aquesta estètica va ser el més famós de tota aquella onada de nous directors, Richard Lester. Lester va assolir la fama gràcies a dues pel·lícules protagonitzades pels Beatles, i pensades més per a la promoció musical del grup que en funció de qualsevol pressupòsit d'estètica cinematogràfica: *A hard day's night* (1964) i *Help* (1965). Aquesta popularitat va quedar reafirmada amb el reconeixement a Cannes de la millor de les seves comèdies *The knack*, protagonitzada pel seu actor fetitxe, Michael Crawford, amb el qual uns anys després va filmar també la seva genial recreació còmica del món antic, *Golfus de Roma* (1974). Aquesta darrera té com a al·licient afegit el fet que ens ofereix la darrera aparició a la gran pantalla de Buster Keaton.

A banda d'aquests intents d'una cinematografia independent, i de les produccions de directors de les generacions anteriors, encara a la bretxa, com David Lean (*El pont sobre el riu Kwai*, 1957; *Lawrence de Aràbia*, 1962; *Doctor Zhivago* (1965), el cine-

ma anglès s'americanitza cada vegada més, com ho demostra el fet que el gran èxit econòmic del cine britànic durant les dècades del 60, 70 i 80, és la sèrie de pel·lícules protagonitzades pel superagent James Bond, 007.

A partir dels anys 80, el cine anglès va anar recuperant la seva identitat pròpia. Des de l'experimentalisme d'un Neil Jordan (la seva estupenda *Mona Lisa*, 1986, protagonitzada magistralment per Michael Caine i Bob Hoskins) o d'un Peter Greenaway (*El contrato del dibujante*, 1982), fins al compromís social d'un Stephen Frears a *Mi hermosa lavandería* (1985), protagonitzada per Daniel Day-Lewis, o d'un Ken Loach (*Lloviendo piedras*, 1993; *Ladybird, ladybird*, 1994), passant per la cinematografia desigual d'un Alan Parker, magnífic a *The Commitments* (1991) i excessiu fins a l'avoriment a *The Wall* (1981), el cine britànic ha tornat a assolir el lloc de primera fila que havia perdut des de la seva època daurada d'abans de la guerra, l'època d'Alexander Korda i dels primers films d'Alfred Hitchcock. ■



# Els camins de ferro: Història i cinema

Gonçal López Nadal



*La Bête Humaine.*

**E**l coordinador del present cicle sobre *El ferrocarril al cinema*, al temps que agafa la torxa que li passarem en organitzar, en Ramon Molina i jo mateix, fa un parell d'anys, un primer cicle sobre el mateix tema, em dona uns generosos set minuts perquè vos parli dels camins de ferro a la història i al cinema. Admirador, com és en Jaume Vidal, del *comandante en jefe* no l'emularé convertint en hores els minuts. Tot i amb això, atès l'assoliment del propòsit del meu discurs, em sembla del tot impossible no superar el quart d'hora.

Tinc la fortuna que la meua presència s'ha vist precedida per la d'altres companys, qui han pontificat sobre diversos aspectes relacionats amb el ferrocarril. Segurament, ells, des dels seus respectius punts de vista, han glossat amb encert aquest maridatge, inseparable, que existeix gairebé des que va néixer el cinema. Com ben bé sabeu, l'arribada del ferrocarril és la primera pel·lícula de la història. Però això ja s'ha dit i estic ben segur que, de continuar pels mateixos camins, repeti-

ria estèrilment les presentacions dels amics que m'han avançat a la trona.

Tractaré d'imprimir una certa peculiaritat a les meves paraules; crec que val la pena que assenyalí quelcom sobre el fenomen vertaderament revolucionari que va constituir el desenvolupament dels camins de ferro dins la història i, en concret, dins la història econòmica. Som conscient que el meu col·lega, i benvolgut amic Ramon Molina, com jo professor d'Història Econòmica a la UIB, i que ho sap TOT sobre els trens —sense cap dubte, ell és el millor especialista que ténim a les nostres Illes— ho hagués pogut exposar a la seva dissertació. Tot i així, tinc entès que va demostrar el seu saber enciclopèdic parlant de locomotores i de la seva vinculació al maquinista, segon es reflecteix molt clarament a la pel·lícula que ell presentà *La Bête Humaine*. (talment succeeix a *The General* de Buster Keaton!!!). En definitiva, resta en l'aire encara subratllar la gran fita que representen el ferrocarril i les transformacions estructurals que la seva difusió va motivar.

Com tots sabem, el fenomen del ferrocarril no va ser una altra cosa que el de generar un mitjà de d'autolocomoció que permetés la circulació dels vagons pels carrils. Uns i altres feia temps que existien, especialment en el transport del carbó. Mancava, tanmateix, l'element que donàs lloc a l'aparició d'un nou de tragí, un sistema del tot autònom. I aquest neix amb la locomotora. Vapor i carbó es combinen a la perfecció fins a generar efectes autènticament revolucionaris. Així, doncs, la invenció de l'enginyer George Stephenson és el punt de partida d'allò que, al llarg dels segles s'ha considerat com la Segona Revolució Comercial. (o la gran revolució dels transports desenvolupada durant segle XIX). Hem dit Segona Revolució Comercial: la primera és el gran desenvolupament del tràfic marítim mercantil, que, a partir del segle XI, va absorbint la major part de tot el comerç mundial. Recordem com, en el naixement del món modern, les caravel·les es mengen les caravanes, en feliç expressió del malaurat historiador italià Carlo Maria Cipolla. El mar, els oceans constitueixen des de lla-



*Al cap i a la fi, el món del cinema no és exclusivament el d'una fàbrica de somnis; també representa una manera prou subtil, molt de pics, immillorable de fer-nos entenedora la història, i, per això, d'estimar-la.*

vors —i fins la primera meitat del XIX— l'espai ideal de trànsit dels productes mundials, esclaus inclosos.

L'aparició de la locomotora i la seva aplicació a partir la tercera dècada del segle XIX, transformarà radicalment el mapa del trànsit mundial, amb unes conseqüències, també, revolucionàries. Entre 1840 i 1906 el planeta Terra es veu farcit de quilòmetres de rails: de 7.200 quilòmetres de vies de ferro es passa a 925.300. El comerç intern per terra ja no és un mer complement del comerç marítim, ni del comerç fluvial. En aquest darrer, el supera extraordinàriament. En termes de producció carregada, hom podria dir que, a les darreries del XIX, sengles mitjans gaudeixen d'una capacitat ingent. I entre tot dos —recordem que el vapor havia reemplaçat les veles i el ferro, la fusta— han capgirat el món; aqueix és absolutament distint del que partien no ja des del període, diguem-ne napoleònic, ans de les primeres confrontacions proletàries de mitjan segle. Els trens —i els vapors— (així com el telègraf) contribueixen a escampar per tot arreu els avanços, prometeics, de la Revolució Industrial. Pel que fa concretament al ferrocarril, cal remarcar la seva inextricable associació amb la consolidació i imposició del capitalisme. Més d'un autor ha arribat a vincular totalment aquest dos fenòmens, argumentant que la història del ferrocarril és la història del capitalisme. (vegeu, per exemple, amb totes les seves llacunes, el cas espanyol, segons ho presentava fa ja una grapat d'anys el catedràtic Gabriel Tortella. Efectivament, l'ex-

traordinari estel que presenten els camins de ferro comporta ineludiblement la posada en marxa dels processos d'industrialització: vegeu casos tan dispersos com el belga, l'alemany, el francès, l'italià i el rus Tot i amb això, l'exemple més representatiu, el cas més paradigmàtic, és el que afecta els Estats Units d'Amèrica De fet, la seva història, especialment durant bona part del segle XIX, està totalment explicada dins la microhistòria del ferrocarril. El paroxisme ha arribat tan alt que un dels més coneguts historiadors de l'economia nord-americana, el professor Robert Fogel, es va arribar a plantejar que hagués estat d'aquest país si al llarg de la seva fase de formació (és a dir els de l'encapçalament de la gran pel·lícula de David W. Griffith *The Birth of a Nation*) no hagués comptat amb la presència i el desenvolupament dels camins de ferro. Capitalisme i món empresarial, capitalisme i finances, accions, obligacions, ..... tot fa olor de carbó i de ferro, encara que també de fusta —com dirien els germans Marx! Tothom vol participar en el negoci: l'any 1906 set importants grups empresarials (avui diríem poders fàctics) controlen més del 60% de l'empresa ferroviària: Harriman, 40.000 km; Vanderbilt, 36.000 km; Hill, 34.000 km; Pennsylvania, 32.000 km; Morgan 29.000 km; Gould, 27.000 km i Rock Islands, 24.000 km.

Abandonarem el món, fred, de les xifres, no però sense esmentar algunes de les conseqüències més significatives: el ferrocarril ocasiona un accelerament vertiginós de tots els processos de producció, implica així mateix, la caiguda dels preus ja no únicament de productes tinguts fins el moment com a matèries primeres irremplaçables ans també de la resta dels sistemes de transport. Això promou, estimula i explica gran part dels moviments migratoris, complementant —ara sí— al paper grandiosos dels grans transbordadors (*AMERICA AMERICA!*). Dins l'esfera financera, com he dit, els ferrocarrils constituïren els principals valors especulatiu, animant els mercats borsaris on es trafiquen intensament les obligacions i les accions. Dos punts finals, força importants: el ferrocarril és una eina imprescindible en l'aplicació de les

explotacions dels continents ja subdesenvolupats, com ara Centre-amèrica i Sud-amèrica (i el Carib), com també l'Àfrica, especialment la subsahariana. ¿Com s'explica, doncs, que l'aparició dels trens a Cuba, abans que a la seva metròpoli, si no és per tragar-ne el sucre?, ¿com s'entén l'extracció i conducció de pedres precioses de les regions equatorials i australs africanes? *And last but not the least*, el ferrocarril influirà qui-sap-lo en les formes de planificar la guerra i altres operacions militars. La mobilització de tropes i la millora de la logística revolucionaran les estratègies. Dos conflictes en són més que suficients com a exemple: la Guerra de Secció americana (la de l'esmentada *El Maquinista de la General*) i, jo pens especialment, la Batalla de Crimea en què el nombrós exercit tsarista no pot arribar a temps a Odessa per vèncer la coalició britànico-franceso-turca. Aquest desastre militar tindria conseqüències inevitables, almanco en el primer desmuntatge del vell sistema feudal rus, pròleg un xic avançat, si es vol, de la gran revolució proletària de 1917.

Probablement, la major part de les fites citades hagin estat narrades en forma filmica. Llavors, és clar, el protagonista ha estat, eminentment, el tren. Al cap i a la fi, el món del cinema no és exclusivament el d'una fàbrica de somnis; també representa una manera prou subtil, molt de pics, immillorable de fer-nos entenedora la història, i, per això, d'estimar-la. ■

#### Referència bibliogràfica

*Cañones y velas en la primera fase de la expansión europea*. Editorial Ariel, Barcelona, 1967 (reeditat sota el títol de *Las máquinas del tiempo y de la guerra*. Editorial Crítica, Barcelona, 1999).

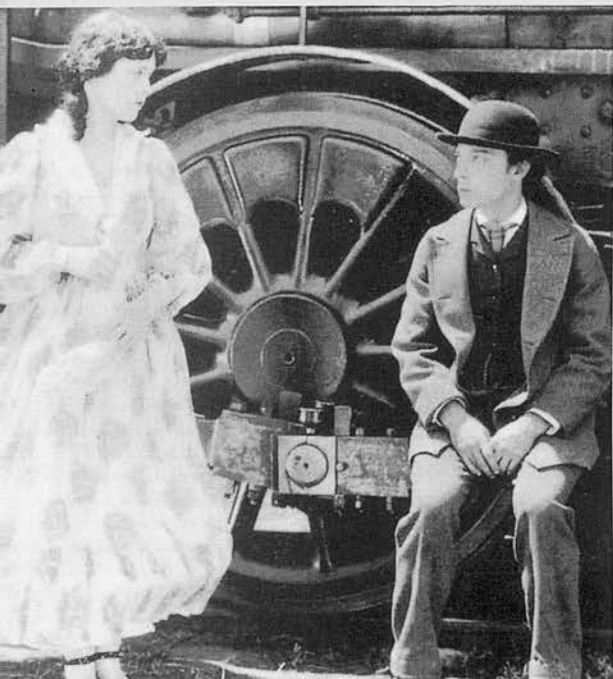
Jean HEFFER i William SERMAN, *De las revoluciones a los imperialismos*. Editorial Akal, Madrid, 1978, plana 42.

*Los orígenes del capitalismo en España: banca, industria y ferrocarriles*. Editorial Tecnos, Madrid, 1973.

Alan S. MILWARD y S.B. SAUL, *El desarrollo económico de la Europa continental*. Editorial Tecnos, Madrid, 1979 y Jacques MARSEILLE (Ed.) *L'Industrialisation de l'Europe Occidentale (1880-1970)*, ADHE, Paris, 1998.

Carl N. DEGLER, *Historia de los Estados Unidos*. Editorial Ariel, Barcelona, 1986.

*Rail-roads and American Economic Growth. Essays in Economic History*. Baltimore, 1964.



*El maquinista de la General.*



# Cinema i literatura

José Carlos Llop

**E**l tren és cinematogràfic perquè és literari. Ens parla del viatge —una metàfora de la vida— i ens parla de les múltiples vides que succeeixen al seu interior mentre avança. Les estacions —un nom que no per atzar ens recorda els cicles de la naturalesa— són també una altra metàfora de la vida: llocs de pas, d'extraviament del temps, d'arribada i acomiadament, de pèrdues i troballes. Hom no entén la vida de forma molt diferent en això: una successió de pèrdues i troballes, de temps i passos perduts, d'encontres i acomiadaments —tants acomiadaments com pèrdues: de persones i modes de viure. I llavors hi ha l'art: els germans Lumière varen filmar el tren entrant a Saint Lázare, del mateixa manera que Monet va pintar les estacions de París una i una altra vegada. Tolstoi suïcida Ana Karenina a una estació de tren i Paul Delvaux pinta altres estacions amb llum llunar i dones nues que són estacions fantasmals on tot pot ocórrer, com tot ocorre a un somni. Blaise Cendrars titula el seu millor poema *Prosa del Transiberiano* i el Rick de *Casablanca* espera en una estació una Ingrid Bergman que no apareix fins alguns anys després, quan tot és ja massa tard. Perquè una estació rubrica la fatalitat. Hitchcock desplega davant els nostres ulls la relotgeria secreta de la perversió humana a l'encontre de *dos extraños en un tren* i Paul Morand recorria l'Europa galant dels anys vintrenta en una *sleeping car*, mentre la burgesia i la noblesa europees viatjaven fins a Istanbul en l'Orient-Express i Agatha Christie el convertia en un lloc perfecte del crim. L'èpica del *far west* no es comprèn del tot sense el tren i Bohumil Hrabal a la seva novel·la *Trenes rigorosamente vigilados* —la versió cinematogràfica de la qual és meravellosa— ens ha ensenyat l'eroticisme adolescent dels tampons del guardaagulles a l'interior d'una estació de l'est.

Vivim els trens com vivim la història del segle XX. Veim els trens com les artèries de l'imperi austrohongarès o l'Índia colonial; veim les estacions dels grans balnearis com a llocs de felicitat; veim les tropes de la Gran Guerra embarcar-se amb els seus capots, motxilles i mosquetons en un tren;



veim els jueus europeus ser deportats cap el territori de la infàmia i la mort en altres trens, pareguts als que varen recórrer Sibèria per portar els dissidents a un altre territori de la infàmia i del crim. La nostra memòria moderna seria menys sense el tren; com menys ho serien la literatura i el cinema de no existir els trens. I com a mostra per confirmar-ho tenim la pel·lícula d'avui, d'aquest impecable tàndem Sternberg-Dietrich: *Shanghai Express*, una de les millors pel·lícules

de quan el cinema, a més d'una indústria, era un art que avui contemplam com a indiscutible. Un art que acumulava al seu interior, amb una naturalitat extrema, la llum i el ritme narratiu, la imatge i l'enginy, la complexitat dels personatges, la imaginació i certa relativitat en els mitjans.

Vaig veure per primera vegada *Shanghai Express* als 17 anys, quan el cinema que més m'interessava estava filmat en blanc i negre. Aleshores la vaig entendre com la història d'una



*L'èpica del far west no es comprèn del tot sense el tren i Bohumil Hrabal a la seva novel·la Trens rigurosamente vigilados —la versió cinematogràfica de la qual és meravellosa— ens ha ensenyat l'erotisme adolescent dels tampons del guardaagulles a l'interior d'una estació de l'est*



passió amorosa —amb intrigues i guerra de fons— a una Xina d'estudi hollywoodenc, amb aquesta atmosfera exòtica i misteriosa que sempre m'han agradat tant en el cinema com en la literatura. Gust que, per ventura, no hagués tengut mai de no haver crescut en un país gris i provincià, com era el nostre aleshores. Ella, la Dietrich, enllaçava amb la tradició de grans *vamps* estil Pola Negri del cinema mut, modernitzant-les, convertint-les en *vamps art-déco*: a mi, aque-

lles dones m'agradaven molt: no havia complit els vint i encara no sabia que una dona és moltes dones i que tal vegada una d'elles amaga la fatalitat d'un home. La narració d'Sternberg no deixa res a la improvisació: era una narració tancada, amb deutes amb l'expressionisme alemany —assetjament nocturn al tren, per exemple— o amb la mobilitat d'Eisenstein —els plans de les rodes a tota velocitat—; era, en fi, una d'aquestes pel·lícules dels anys trenta en què la cultura eu-

ropea aportava a la indústria nord-americana les seves millors troballes.

La pel·lícula em va fascinar, però no va ser fins després de bastants anys quan vaig comprendre que *Shanghai Express* era, sobretot, una pel·lícula d'humor sobre la condició humana, sobre la seva eterna comèdia, la humana, amb el bé i el mal —i els matisos d'ambdós— al fons. Un humor que també s'estenia a la naturalesa de l'amor i les seves conductes, tan plenes de poca manya, quan no de pate-



*La pel·lícula em va fascinar, però no va ser fins després de bastants anys quan vaig comprendre que Shanghai Express era, sobretot, una pel·lícula d'humor sobre la condició humana, sobre la seva eterna comèdia, la humana, amb el bé i el mal —i els matisos d'ambdós— al fons*

tisme, sovint. Per descomptat, jo no els contaré la pel·lícula que, ben segur, que vostès heu vist més d'una vegada. I si no fos així, menys encara perquè eliminaria la sorpresa imprescindible a tot relat. Però m'agradaria que vos fixàssiu en una sèrie de coses que el magnífic d'aquest relat sternbergià —la història que el recorre— pot, en certa manera, relegar. Subratllant aquest humor que l'envolta, ja des de les seves primeres frases, quan l'hostalera anglesa s'acosta a la finestreta i, picallosa, demana:

—Hi ha vagó restaurant?

I el funcionari ferroviari li contesta:

—Sí senyora. Hi ha de tot menys bany turc.

En un principi les primeres seqüències a l'estació, la seva extraordinària celeritat i el barroquisme que ens traslladen a una idea de la Xina, perfectament occidental, però que és la que forma part de la nostra educació sentimental. (I aquí dir que no m'estranyaria que Trueba s'hagués inspirat en aquesta primera escenografia per a realitzar *El embrujo de Shanghai*). En segon lloc, aquesta espècie de societat de nacions —de paròdia d'aquesta societat de nacions— que són els personatges occidentals que viatgen en el tren, amb el seu egocentrisme damunt i el seu individualisme insubornable —són a la Xina com podrien ser a l'Índia o d'excursió pel seu país— i que, en certa mesura, resulta una farsa del colonialisme. (El revers del qual, se m'o-

corre ara, seria a la colònia diplomàtica de *55 dies a Peking*). No és tant una crítica social com la crítica d'una mirada aristocràtica cap a la petita burgesia colonial. Hi ha truans, traficants, falsaris, puritans, ressentits i solament les dues dones de vida amoral —la xinesa Ana May Wong i la Dietrich, que aquí duu el seu vertader nom com a guinyol afectiu d'Sternberg però també com a al·lusió a Maria Magdalena, la pecadora penedida— posseeixen sentiments humans nobles, camuflats baix les màscares del cinisme i el dolor que les protegeix del món però no tant. Hi ha burles al mode de vida formalista i ampul·lós dels francesos i també de la trapasseria ianqui o de la petulància alemanya o el flegmatisme britànic o la crueltat estereotipada del malvat xinès, representat per Warner Oland, el famós Charlie Chan. Hi ha quelcom que qualsevol tintinòfil agrairà i reconeixerà com l'origen d'un dels àlbums de Hergé: *El loto azul*. La pel·lícula és del 1932 i la primera versió de l'àlbum del 1934. (I això és una aportació mallorquina, que els ha passat per alt als eminents tintinòfil Benoit Peeters i Michael Farr). Hi ha frases d'antologia, per no dir que quasi tots els diàlegs són antològics. Quan el pervers general xinès demana a Magdalena què va anar a fer a Shanghai, aquesta li contesta que a comprar-se un capellet. I quan el seu antic estimat —Clive Brooks— li diu que ha perdut el rellotge amb alguns dels seus

ideals, ella li contesta una cosa semblant a: —No puc substituir els teus ideals, però et compraré un altre rellotge just arribar a Shanghai—. Hi ha restes de la gestualitat excessiva del cinema mut al personatge de la prostituta xinesa representat per Wong. O homenatges pictòrics com el realitzat a *L'Olimpia* de Manet, quan Marlene Dietrich apareix en Kimono de seda florejada, tombada sobre un divan, fumant i escoltant música en el gramòfon— I pel que fa al tabac, *Shanghai Express* és un d'aquests clàssics en què el fum dels cigarrets juga amb el rostre dels actors i desperta en l'espectador unes intenses ganes de fumar, aquesta cosa tan perseguida ara.

He començat dient que el tren és cinematogràfic perquè és literari. I això és un peix que se mossega la coa. Solament dir-vos, doncs, per acabar, que quan li vaig contar al meu amic Miguel Dalmau —autor, entre altres, de l'assaig *Los Goytiso* i d'una biografia en marxa de Jaime Gil de Biedma que supòs que llegirem a final d'any, quan li vaig contar, dic, que presentaria *El Expreso de Shanghai*, em va dir que, en els últims mesos de vida del poeta barcelonès, aquest es dedicava a demanar algunes —molt poques— pel·lícules a Terenci Moix a través de la seva germana Anna Maria. I la seva favorita era, precisament, *Shanghai Express*. La mateixa que vostès veuran ara mateix. La mateixa que, estic segur, els farà somriure una i una altra vegada. Moltes gràcies. ■



*El expreso de Shanghai.*



*Casablanca.*



Romà Gubern

# Tren i Ferrocarril



La rueda

El ferrocarril, que a la seva versió industrialitzada i moderna va ser obra de l'enginyer britànic George Stephenson en els primers anys del segle XIX, va revolucionar els usos i costums de la societat vuitcentista, de la mateixa manera que el cinema transformaria la mentalitat i els hàbits de la societat del segle posterior. Tant la locomotora d'Stephenson com el cinematògraf Lumière foren dos fills de la gran revolució industrial i científica que es consuma entre l'inici i el final del gran segle que assisteix a l'ascens polític de la burgesia i a l'entronització de l'ideal de l'*homo faber* i de la mística optimista del progrés ininterromput del nou model social. El ferrocarril permet a l'home desplaçar-se veloçment per l'espai i eixampla d'aquesta manera la seva informació òptica i el camp de les seves experiències personals. Cent anys més tard, el cinema multiplicarà aquestes potencialitats amb els infinits viatges imaginaris que l'espectador practica des de la seva butaca immòbil i per mitjà de la pantalla. El cinema va venir a ser, d'alguna manera, una superació fantàstica de la funció viatgera del ferrocarril, eixam-

plant fabulosament per l'home el camp dels seus desplaçaments imaginaris en l'espai i en el temps. Per això, els Lumière l'anomenaren, amb intuïció genial, el "gran viatger".

Vehiclle emblemàtic i símbol dels prodigis mecànics de la nova societat industrial, la imatge del ferrocarril va impressionar vivament la sensibilitat dels pintors més avançats del segle XIX i la seva presència es troba sens esforç a nombrosos llenços i làmines de la segona meitat del segle. A Claude Monet podem, per exemple, els quadres titulats *Tren en la nieve* i *La estación de Saint-Lazare*, mentre Edouard Manet és autor de *En la estación*. I un artista francès menys notori que els que acabam d'anomenar, Georges d'Espagnat, plasma a *La llegada de un tren a la estación*. El 1896, pràcticament el mateix enquadrament i el mateix punt de vista òptic que l'emprat per Lumière a la seva famosíssima cinta pionera. *L'arrive d'un train*, filmada a l'estació de La Ciotat, de Lyon, el 1895. És sabut que de tot el repertori de pel·lícules produïdes per Lumière, la que més va impressionar més violentament el públic de la seva època fou precisament *L'arrive d'un train*, de tal forma

que, quan avançava la locomotora en direcció a la càmera, els espectadors, víctimes de la il·lusió d'autenticitat provocada per la fotografia en moviment, eren presos d'un reflex de fuga davant la màquina que pareixia disposada a saltar de la pantalla a la platea. Aquest és el més gràfic i espectacular exemple del que els teòrics del cinema anomenaran, anys més tard, la "impressió de realitat" del mitjà.

Amb el seu ull documental, la càmera de Lumière havia registrat el primer testimoni cinematogràfic de la civilització maquinista, a través del vehicle més representatiu del progrés industrial del segle. I aquesta troballa fou tan aplaudida que pràcticament no hi va haver país europeu que no iniciàs els seus primers passos cinematogràfics amb un homenatge a l'invent de Stephenson. A Itàlia, per exemple, el pioner Italo Pacchioni es va estrenar amb *Un arrivo del treno nellastazione di Milano* (1896), mentre el català Fructuós Gelabert filmava el 1898 *Llegada de un tren a la estación de ferrocarril del norte de Barcelona*. El tema del tren resultaria tan fascinant i productiu per aquests pioners, que a la filmografia de Gelabert hi trobam encara ara títols com *De*





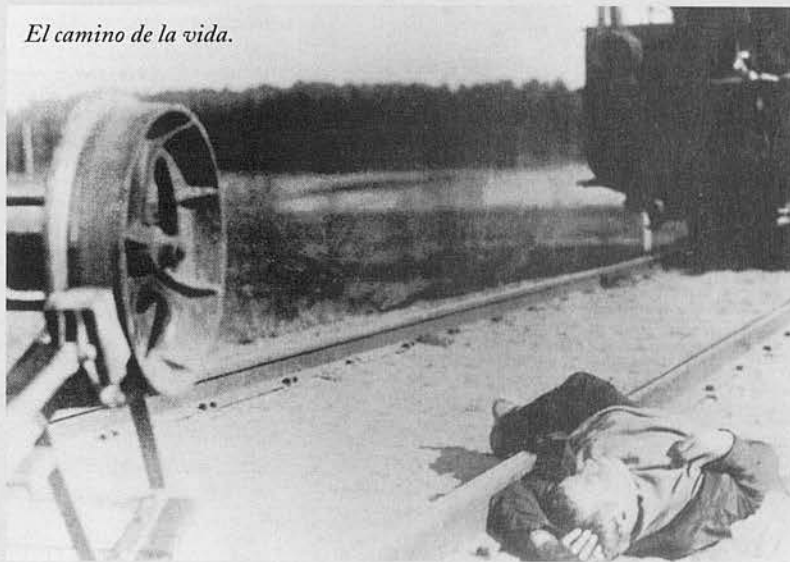
*Si el ferrocarril va entrar en el cinema per la via del documental, prompte s'integraria en el cinema de ficció i d'aventures, i això va ocórrer precisament en el país dels grans espais i de les grans distàncies, els Estats Units d'Amèrica...*

*Gerona a olot en ferrocarril*, filmat l'any 1911. D'aquesta manera es retrobaven per primera vegada a la història un mitjà de transport de masses (el tren) i un mitjà de comunicació de masses (el cinema), amb un reiterat homenatge del segon cap al primer i amb la consciència de ser ambdós fills significatius del nou *homo faber* generat per la Revolució Industrial.

Si el ferrocarril va entrar en el cinema per la via del documental, prompte s'integraria en el cinema de ficció i d'aventures, i això va ocórrer precisament en el país dels grans espais i de les grans distàncies, els Estats Units d'Amèrica, en vigílies de convertir-se en la primera potència industrial del globus. Quan el ferrocarril havia substituït ja les llegendàries diligències en els seus agitats periples pels insegurs territoris de l'oest, el director Edwin S. Porter va tenir la fortuna d'utilitzar aquell vehicle per fer néixer un gènere nou en el cinema americà: el *western*. S'havia dit que la idea inicial de filmar *Asalto y robo de un tren* (*The great train robbery*, 1903) la va tenir Porter quan realitzava el documental ferroviari *The road of anthracite*. En qualsevol cas, la idea de reconstruir l'assetjament a un tren per una banda de bandolers a cavall, capitanejats per l'actor George Barnes, per a desvalisar la seva caixa forta i als seus viatgers, va ser una idea felicíssima que va suscitar nombroses imitacions, a les quals no va faltar *The little train robbery* (1905), del mateix Edwin S. Porter, i que consolidaren la fortuna comercial del gènere *western*.

Aquí cal recordar que el cavall fou l'únic sistema de locomoció eficaç en el vell oest —incloent les caravanes de carros amb veles i les diligències— fins a l'aparició de la instal·lació ferroviària. I així i tot després que el ferrocarril fes la seva aparició a aquelles terres, el cavall va seguir conservant una importància capital durant diverses dècades. Amb tot, aquest dualitat cavall-ferrocarril permet traçar una interessant divisòria entre els *westerns de cavall* i els *westerns de ferrocarril*, encara que ambdós naixeren conjuntament del citat *The great train robbery*. El primer gran *western* ferroviari fou la pel·lícula de Griffith *Salvada por el telégrafo* (*The lonedale operator*, 1911), en la

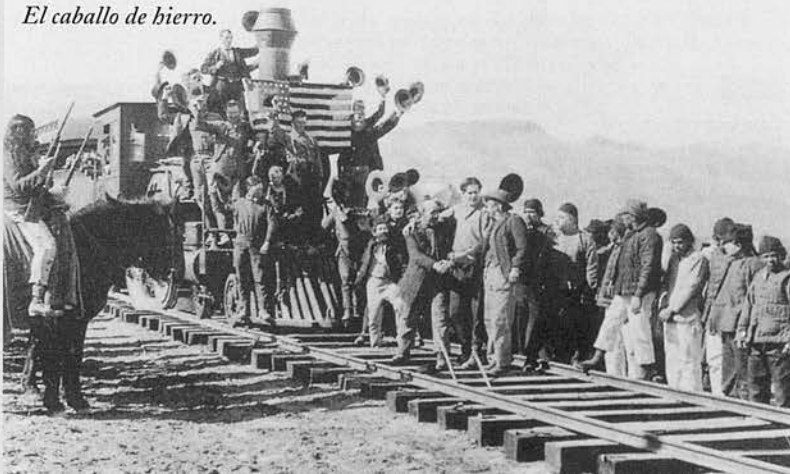
*El camino de la vida.*



*Unión Pacífico.*



*El caballo de hierro.*





El tema del ferrocarril va entrar, doncs, aviat en el western, i el qual mai més havia d'abandonar, fins al punt de dedicar-li tot un sketch, dirigit per George Marshall, en el compendi històric col·lectiu que va suposar el superwestern La conquesta del oeste...



Extraños en un tren.

qual la telegrafista d'una petita estació de l'oest, interpretat per la rossa i candorosa Blanche Sweet, és salvada de l'acorralament d'uns bandits pel seu nuvi i el seu pare, que acudeixen a salvar-la en una locomotora. A partir d'aquesta pel·lícula, en la qual Griffith va depurar fins a la perfecció la seva tècnica de l'"acció paral·lela" i del "salvament en el darrer minut", locomotora, velocitat i persecució formaran un trinomi famós, especialment gràcies al genial Buster Keaton pilotant l'any 1926 el seu *General*, argument exactament reproduït —per no dir plagiat— trenta anys després en el western *Héroes de hierro* (*The great locomotive chase*, 1956), de Francis D. Lyon.

Però el ferrocarril era susceptible de permetre altres tractaments diversos en el marc de la colonització de l'oest per part dels anglosaxons. Potser el wes-

tern ferroviari més famós del cinema mut fou *El caballo de hierro* (*The iron horse*, 1924), filmat per John Ford per a la Fox amb un pressupost de 280.000 dòlars, però que va reportar alguns milions de benefici. L'eix de l'aventura va constituir-lo, en aquest cas, els esforços i competència entre la Union Pacific i la Central Pacific per a la instal·lació de la via fèrria transcontinental, tema èpic i col·lectiu en el qual Ford va inserir l'aventura individual de Davy Brandon (George O'Brien), qui, cercant a l'assassí del seu pare, viu un romanç amb una amiga de la infància — filla d'un executiu ferroviari — i acaba col·locant-se a la companyia.

El tema del ferrocarril va entrar, doncs, aviat en el western, i el qual mai més havia d'abandonar, fins al punt de dedicar-li tot un sketch, dirigit per George Marshall, en el compendi històric col·lectiu que va suposar el superwestern *La conquesta del oeste* (*or the west was won*, 1962) primer film de ficció filmat pel procediment Cinerama. No obstant això, tal vegada la millor síntesi dels temes vinculats al ferrocarril de l'oest i a la construcció de la seva via fèrria es trobi a *Union pacifico* (*Union pacific*, 1939), de Cecil B. De Mille. El seu argument és el següent: l'any 1862, durant la guerra de Secesión, comença la construcció de la primera instal·lació fèrria transcontinental, empresa en la qual hi treballa com a supervisor Jeff Butler (Joel McCrea). Butler coneix i s'enamora de Mollie Monahan (Barbara Stanwyck), filla d'un enginyer ferroviari. Però Dick Allen (Robert Preston), un jugador professional i antic amic de Butler, que ara treballa a les ordres del també jugador Sid Campeau (Brian Donlevy), ha estat contractat per un polític sense escrúpols que tracta d'impedir la instal·lació ferroviària. Dick Allen roba un comboi que transportava doblers de la companyia, però Mollie surt en defensa seva i el persuadeix perquè torni els doblers. Acomiadada de la seva feina en el servei postal, Mollie torna a trobar-se de bell nou amb Jeff Butler i Dick Allen a un tren fustigat pels indis. Són salvats finalment per les tropes de l'exèrcit, però Allen és assassinat per Campeau, qui també és mort. Finalment, el 10 de maig de 1869, les



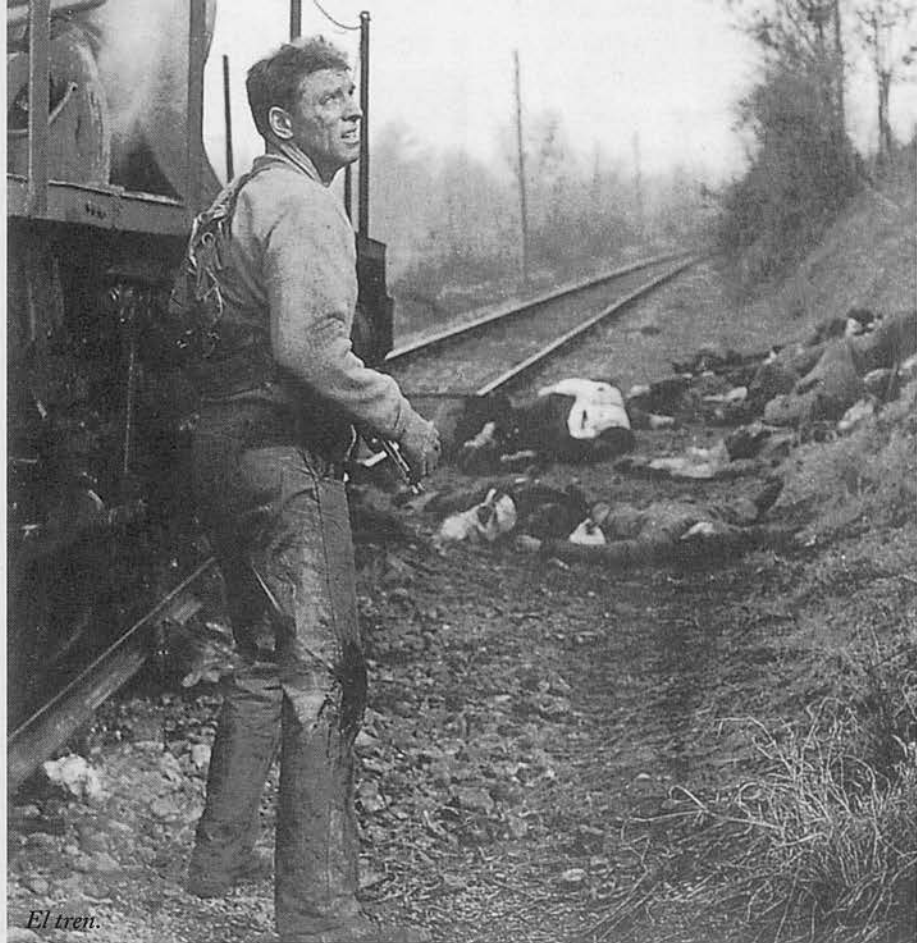
La conquesta del Oeste.

línies de Central i d'Union Pacific se junten a Promontory Point en una emotiva cerimònia.

En aquest film-resum, encara més que *The iron horse*, apareixen tots els temes de la mitologia del ferrocarril: la gesta èpica de l'esforç col·lectiu en la construcció de la via fèrria en congruència amb la coralitat del cinema de De Mille, els maneigs de polítics i financers sense escrúpols que s'oposen a la realització de l'empresa, l'hostilitat i lluita contra els indis enemics dels ferrocarril i, naturalment, la inevitable història sentimental. Però l'apartat del *western* ferroviari no es pot tancar sense una obligada referència a la dislocada paròdia *Los hermanos Marx en el oeste* (*Go West*, 1940), d'Edward Buzzell, en la qual la fúria devastadora dels protagonistes esbocina el comboi per alimentar amb la seva fusta el fogó de la locomotora.

L'espai tancat del tren, habitacle transitori on conviuen gents de passada i alienes entre si, ha estat també un lloc privilegiat per a la narrativa criminal. A l'abril de 1924 es va produir un dels episodis delictius més famosos de la crònica negra durant la dictadura de Primo de Rivera, quan una banda va assaltar el vagó-correu de l'expres Madrid-Andalusia, assassinà dos funcionaris en el seu interior i s'endugué un botí de 25.000 pessetes. Aquest assumpte, que remetia als llegendaris assaltaments de trens al llunyà oest americà, va commoure els ciutadans espanyols de l'època i anys més tard inspiraria a I.F. Iquino el seu primer film de llargmetratge, titulat *Al margen de la ley* (1935). Realitzat en ple "bienni negre", va topat amb la censura i la seva estrena es va demorar considerablement. El tema tornaria a ser abordat anys més tard per Francisco Rovira Beleta a *El expreso de Andalucía* (1956).

Però el director que probablement ha emprat amb més saviesa l'espai tancat del ferrocarril com a espai delictiu ha estat Alfred Hitchcock. Poc abans de la Segona Guerra Mundial, l'any 1938 Hitchcock va adaptar la novel·la d'intriga i espionatge *The Whell Spins*, d'Ethel Lina White, per a filmar *Alarma en el expreso* (*The lady vanishes*). L'acció se situa als Balcans, gairebé tota a l'interior d'un tren expres, en el qual



desapareixeria misteriosament una dama anciana (Dame May Whitty), cercada afanyosament per una jove anglesa (Margaret Lockwood), perplexa i atordida davant la negativa de tots els passatgers, assegurant que mai no havia vist tal senyora a l'interior del tren. Film de complot col·lectiu i d'espionatge, Hitchcock va demostrar la seva sobrada perícia tècnica emprant l'acotadíssim espai tancat de l'expres per estructurar la seva posada en escena. Per això es va construir als estudis Islington un vagó ferroviari, amb parets i separacions desplaçables, i es va recórrer a transparències per reproduir els fons en moviment i a maquetes per a obtenir els plans generals. Film claustrofòbic per excel·lència, va demostrar que la intensitat del suspens es potenciava per l'espai hermètic que constitueix un ferrocarril en moviment, i les lliçons de la seva posada en escena serien aprofitades per molts films ulteriors i per molts directors que tindrien present aquest títol clàssic. També el ferrocarril va acomplir un paper privilegiat a una altra pel·lícula posterior de Hitchcock, titulada *Extraños en un tren* (*Strangers on a train*, 1951), de la qual Raymond Chandler va ser coguionista i que es conta entre les millors del director britànic. En aquesta ocasió, un vagó de tren va ser el lloc d'encontre casual de dos "estranyos" amb un problema comú: Guy (Farley Granger), un

campió de tennis que desitja desembarassar-se de la seva dona, ja que ella no consent a atorgar-li el divorci, i Bruno (Robert Walker), que desitja matar el seu pare. Bruno concep l'astut pla de realitzar un doble crim perfecte, sense motivacions ni sospites aparents, ja que Bruno es compromet a matar la dona de Guy i demana a aquest que, a canvi, mati el seu pare. Vet aquí, de nou, l'espai del tren emprat com a lloc de trànsit i d'encontres insòlits, d'encreuaments de vides alienes, de naixement de complicitats, de trama de projectes delictius, o de consumació de delictes. El tren és una "habitació tancada", en argot de narrativa criminal, però una habitació tancada en moviment, amb totes les possibilitats fabuladores que això implica.

L'excitació del periple ferroviari es multiplica quan tal viatge té lloc en situacions insòlites o a llocs exòtics, com la llunyana Xina de principis de segle. La filmografia del ferrocarril compta amb dos memorables viatges pel gran país asiàtic, tractats amb intencions i en registre radicalment dispar: un és el del film soviètic *El expreso azul* (*Goluboi express*, 1929), d'Iliia Trauberg, i l'altre el d'*El expreso de Shanghai* (*Shanghai Express*, 1932) de Josef von Sternberg. L'acció de *Goluboi express* s'inscriu en el cinema soviètic d'exaltació de la lluita revolucionària i antiimperialista a Àsia, que acabava d'oferir una



*Hem assenyalat abans que el tren és un recipient heterogeni de persones, grups i classes socials diverses, reunits provisionalment en l'itinerari d'un viatge*

obra mestra amb *Tempestat sobre Àsia* (*Potomok Tchingiskana* 1928), de V.I. Pudovkin. En aquesta ocasió, el microcosmos de l'express representa un univers compostat per diferents classes i grups socials, entre els quals no hi falten els representants del poder polític-militar. En el curs del viatge, els passatgers de tercera classe es revolten contra la violència dels soldats, aconseguint apoderar-se del control de l'express, que avança invencible, com si fos un símbol gràfic de la revolució xinesa. És impossible no pensar en la inspiració d'*El acorazado Potemkin* en veure les imatges de la insurrecció a l'interior de l'express, quan els obrers i camperols prenen les armes dels seus opressors per apoderar-se d'aquell vehicle compartimentat segons els rígids principis de l'estratificació social, des del luxós vagó-restaurant fins al vagó per al ramat. Els pàries de la terra es fan amb el poder, a través del bell símbol del vehicle que ha fet possible la revolució industrial, símbol que serà recurrent en aquests anys de construcció de la URSS: recordi's, per exemple, la instal·lació de la via fèrria a *Turksib* (1929), de Víctor Turín, i a *El camino de la vida* (*Putievka V GIzn*, 1931), de Nicolai Ekk.

També a la remota Xina en insurrecció va ser el marc de *Shanghai Express*, del director austroamericà Josef von Sternberg, film realitzat per a major glòria de l'actriu Marlene Dietrich. En aquesta ocasió, la protagonista, la prostituta de luxe Shanghai Lily, viatja de Pequín a Shanghai per comprar-se un capell. A l'univers tancat del tren es troba amb el capità Harvey (Clive

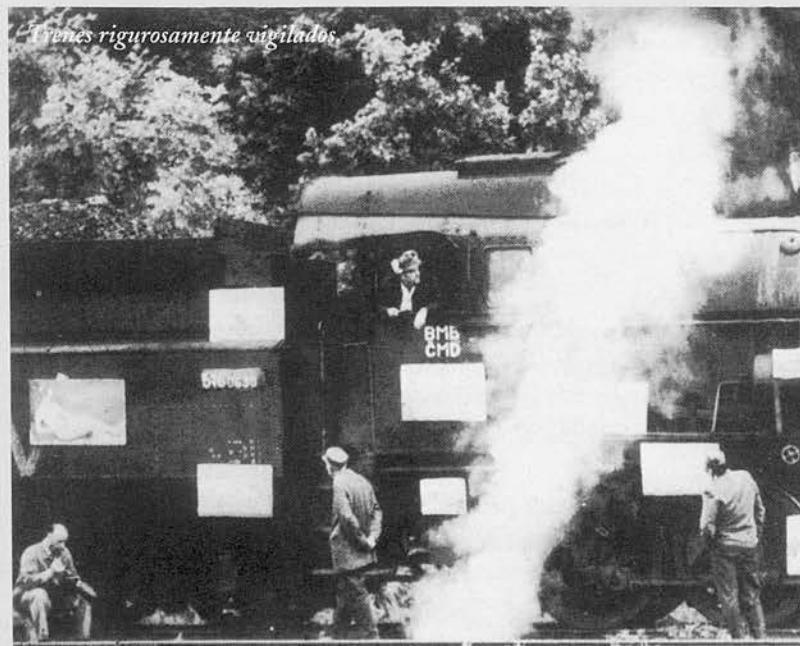
Brook). L'express és detingut pels revolucionaris xinesos, dirigits per Henry Chang, i el capità Harvey és detingut com a ostatge. Shanghai Lily acceptarà entregar-se a Chang per a salvar Harvey de la tortura, però el capità creurà que aquest acte és una mostra d'infidelitat i frivolitat de la protagonista, fins que arribant el tren a Shanghai esbrina la veritat. En aquest cas, la revolució xinesa és emprada com a pretext instrumental per estructurar una història romàntica, molt coherent amb l'univers fabulador i barroc d'Sternberg. I el tren es converteix en vehicle de passions i en convergència de dos destins sentimentals.

Hem assenyalat abans que el tren és un recipient heterogeni de persones, grups i classes socials diverses, reunits provisionalment en l'itinerari d'un viatge. D'entre aquestes persones figuren obrers ferroviaris, els mecànics de la locomotora, com el Jean Gabin de *La bête humaine* (1938), què en Jean Renoir va adaptar la coneguda novel·la d'Emile Zola. Film sobre el qual planteja el fatalisme criminal de l'alcoholisme hereditari, tema present pels escriptors naturalistes, va ser adaptat a la realitat nord-americana contemporània per Fritz Lang en el seu film *Deseos humanos* (*Human desire*, 1954), protagonitzat per Glenn Ford. En el film de Renoir, el director explota a fons la fotogènia i la poètica ferroviària, en un cant a la màquina que té el seu antecedent més il·lustre en el famós melodrama d'Abel Gance *La rueda* (*La roue*, 1921), batejada inicialment amb el significatiu títol *La rose du rail*. En aquest film mut, Gance va utilitzar tots els re-

ursos del muntatge i del ritme per potenciar la plàstica del ferrocarril en ràpid desplaçament, molt acord amb les exaltacions futuristes de l'univers maquinista. Per a il·lustrar musicalment aquesta "simfonia de la màquina" el compositor Arthur Honegger va escriure la partitura *Pacific 231*, que ha passat a ser una peça clàssica. D'aquest descobriment de la fotogènia i de la plàstica del ferrocarril es beneficiarien molts films ulteriors, que van des dels clàssics soviètics fins el film espanyol *El tren expreso* (1954), en què el director argentí León Klimovsky es va inspirar a el poema homònim de Camipoamor. Quant a la utilització del tren com a receptacle d'un microcosmos social, el cinema espanyol hi va recórrer a ella en el llançament de *Cómicos* (1954), de Juan Antonio Bardem, i en el viatge sentimental de Madrid a Toledo mostrat per Francisco Regueiro a *El buen amor* (1963).

Les virtualitats cinematogràfiques fins aquí assenyalades del ferrocarril va ser molt ben emprades pel polonès Jerzy Kawalerowicz, autor l'any 1959 de *Pociąg* (*Tren nocturno*), que va causar gran impacte al ser presentat a la Mostra de Venècia. En aquesta ocasió, la tancada unitat del lloc del trajecte entre Varsòvia i una platja bàltica va permetre l'anàlisi d'un microcosmos social en moviment físic (el desplaçament del tren) i en la seva pròpia dinàmica interna, emprant com element principal la persecució d'un assassí. Film extremadament rigorós en la seva construcció, Kawalerowicz declararia: "El tren és el viatge, l'anunci de canvis, l'esperança d'aventures. Els personatges que parteixen duen amb ells problemes no resolts. Tot el món els té. Fins i tot si pertanyen al passat, se'n recorden d'ells. Els problemes que apareixen a *Pociąg* troben solament la seva solució a l'esfera dels fets. No a la dels sentiments. El tren (espai tancat com una caixa, necessitat de conviure a la força) em resultava particularment útil per a posar fi a aquestes ambigüitats, aquests equívocs, aquestes esperances insatisfetes sobre les quals depèn la fatalitat de la fi del viatge."

Si, com indicam, al principi el ferrocarril ha estat un vehicle privilegiat





Però l'ús més insòlit i imaginatiu del ferrocarril a la història del cinema el devem al belga André Delvaux, en la seva *Una noche, un tren* (Un soir, Un train, 1968)

per la dramaturgia del gènere *western*, un altre gènere no menys tradicional l'ha emprat amb molta assiduitat: ens referim al gènere bèl·lic. En aquest gènere, i a mig camí entre el cinema de ficció i la reconstrucció documental de fets autèntics, es troba el film francès *La bataille du rail* (1946), de René Clement. Primer film de Clement iniciat com un curtmetratge produït amb el recolzament de l'organització Résistance Fer, i ampliat llavors amb la reconstrucció de varis episodis de la resistència ferroviària antinazi entre 1941 i 1944, aquesta pel·lícula militant va venir a ser, tant per la seva tècnica verista com per les seves motivacions polítiques, l'equivalent gal dels primers films de Rossellini sobre la lluita resistent a Itàlia. Però, a pesar del Gran Premi que va rebre a la primera edició del Festival de Cannes, el film no es va exportar i va tenir escassa repercussió en el si del cinema francès. Més populars serien ser algunes cintes bèl·liques nord-americanes, com *El tren* (*The train*, 1965), de John Frankenheimer que va vertebrar el seu suspens en els intents de la resistència francesa per a impedir que un tren faci arribar els trossos artístics francesos confiscats a Berlín. Molt divers d'aquest film, que era pròpiament un film d'aventures amb pretext argumental agafat del context bèl·lic, va resultar l'excel·lent film txec *Trenes rigurosamente vigilados* (*Ostre sledovane vlaký*, 1966), primer llargmetratge de Jiri Menzel, basat en una novel·la de Bohoumil Hrabal, qui va col·laborar en el guió.

En aquesta comèdia intimista i àcida, pràcticament tota l'acció transcorre en una petita estació ferroviària — com en el film clàssic alemany *El rail* (*Scherben*, 1922), de Lupu Pick — durant la Segona Guerra Mundial. En aquesta ocasió, la típica història del sabotatge antinazi va tenir el contrapunt dels turments de l'*ejaculatio praecox* que pateix el jove protagonista ferroviari, perfecte exemple de l'antiheroi a contracorrent d'arquetips sacralitzadors, qui intenta suïcidar-se a causa de la seva frustració sexual, abans de morir a l'explosió d'un tren nazi que transporta municions. Aquest tractament heterodox resultaria conflictiu, ja que a la Unió Soviètica el



*Una noche, un tren.*

film va ser jutjat com un insult al moviment de resistència antinazi i quan va rebre l'Òscar al millor film estranger se'l va acusar de complicitat amb els sionistes de Hollywood.

Però l'ús més insòlit i imaginatiu del ferrocarril a la història del cinema el devem al belga André Delvaux, en la seva *Una noche, un tren* (*Un soir, Un train*, 1968). Aquesta curiosa pel·lícula constitueix, en realitat, en un viatge el qual Delvaux ha definit com a "espai interior", que trenca el món de les percepcions quotidianes i el significat del qual és sempre incert i ambigu. Aquest és el viatge que emprèn Mathias (Yves Montand), unit a Anne (Anouk Aimée) en una relació que ha estat feliç. Dirigeix una mirada retrospectiva a les seves vides mentre viatgen en un tren. I quan es disposen a parlar, resten silenciosos; solament s'atreveixen a unes mirades, perquè la presència d'altres passatgers els impedeixen desfer el malentès. I Anne desapareix. El tren s'atura i Mathias, amb altres dos passatgers més que han baixat, no poden tornar a pujar quan el tren arranca i els abandona en ple despoblat, on ocorren estranys successos, igualment que als carrers o en els llocs d'una po-

blació a la qual arriben exhaustes després de llargues hores de caminada. Encara que Mathias ha modificat la seva actitud cap a Anne, és ja massa tard per fer-la feliç. Realitzat sobre el límit que separa el món quotidià i el món imaginari, André Delvaux ha declarat: "Jo volia a *Un soir, un train* filmar vells combois tal com els mostra Paul Delvaux a les seves pintures, perquè això revela simultàniament una sèrie de decorats que, per a mi, són els més significatius que conec: vells carrers belgues de la ciutat de província que desemboquen en un buit; la il·luminació nocturna de les aldees, blavenca, blanquinosa, vells combois i tramvies elèctrics. En un viatge, sabem sempre quan partim, però mai no sabem amb exactitud quan arribam ni a on arribam. I això és el que li succeeix a Mathias a la pel·lícula.

Amb *Un soir, un train*, el ferrocarril documental de Lumière, arrabassat de l'estètica naturalista vuitcentista, arriba a la fi a la inquietant estació de l'"espai interior", en la qual ja tot és possible. ■

NOTA:

Article publicat per gentilesa de la Filmoteca Espanyola.



# El tren, la vida i el cinema: Hitchcock

Antoni Serra

*É o teu dom:  
Perpetuar  
Cada hora da vida  
Num poema.  
Miguel Torga.*

**S**enyores, senyors, amics, això és el que succeeix —des d'una perspectiva diferent, lògicament— en el film d'Alfred Hitchcock que, després d'aquestes paraules de presentació o d'introducció, sens dubte innecessàries (però el diable és generós amb els incrèduls i heterodoxos), tot seguit passarem a veure. Un film en el qual el tren és, malgrat la trama argumental i els mateixos intèrprets de carn i os (dissimulats, la carn i l'os, pel cel·luloide), el vertader protagonista. L'essència de la mateixa pel·lícula... Un tren, l'express, que com el poema de Torga alberga l'hora i un poc més de vida cinematogràfica.

El tren —i ja perdonaran la meua insistència— és un element consubstancial de la cinematografia. I de la vida, fins i tot de la mort... O sigui, el tren com a principi i fi de vida i de mort, màgia vibrant de velocitat que sempre és present, i urgència inajornable. Jo, no m'avergonyesc de confessar-ho, som un enamorat del tren i, sobretot,

d'un tren que ja ha desaparegut i que és història: el tren de màquina de vapor.

O sigui, el tren que feia fum pels quatre costats, que deixava ennegrits de carbonissa els viatgers, com el del Pla. Qui no recorda el vell tren del Pla! Perquè el tren és la vida —

lliure, incrèdula, un poc anàrquica— en les més diverses dimensions, en el tren —el real i també el de les il·lusions, no cal menysprear-lo— hem fet l'amor, hem fet plans de futur, hem realitzats algun àpat en el cotxe restaurant excessivament higienitzat, hem dormit en lliteres que semblaven transportar-



*Alfred Hitchcock*



*El tren —i ja perdonaran la meua insistència— és un element consubstancial de la cinematografia. I de la vida, fins i tot de la mort... O sigui, el tren com a principi i fi de vida i de mort, màgia vibrant de velocitat que sempre és present, i urgència inajornable*

nos a la llibertat, hem creat intrigues, hem viatjat amb cordes de presos custodiats per guàrdies civils amb tricoroni i capotes a ran de turmell (a l'època franquista, tampoc tan llunyana), hem fet negocis (alguns, fins i tot tèrbols), ens hem emborratxat i planejat algun crim (la Highsmith de la mà de Hitchcock, recorden?), hem creat espais de distància i d'aïllament... què no haurem fet en el tren!

I tot això, què és, si no és vida activa i dinàmica? Per tant, cinema viu i trepidant.

Qui és capaç d'imaginar el cinema sense el tren? Un cinema orfe de tren? Impossible. Fins i tot la gran filmografia del *western* —podeu incloure tots els noms màgics que vulgueu: Ford, Mann, Zinnemann, Walsh, Daves, etc., fins arribar als mateixos Germans Marx— no té sentit sense el tren.

Com ho és tot, el tren, a *The Lady Vanishes* (traduït al castellà com *Alarma en el Expreso*). Un film d'Alfred Hitchcock de l'any 1938 o sigui, de la primera època del creador del *suspense* o època anglesa, si vostès ho volen així. No és, aquesta, una de les pel·lícules que més m'interessin de Hitchcock. És clar que no, perquè no té la força, la dimensió, la grandesa d'altres films com *La finestra del darrere*, *L'home que sabia massa*, *Marnie* o *Vertigen*, per exemple. No sé si es podria considerar un Hitchcock de segona dimensió, però tampoc es trac-

ta de fer el joc a la societat competitiva —tan nord-eamericanitzada i hamburguesada, per altra part!—, ja que és un Hitchcock i en tot Hitchcock, amb major o menor categoria, més o manco genial, hi ha sempre un creador cinematogràfic amb prou intel·ligència. Fins i tot algun comentarista cinematogràfic modern, com Manuel Rotellar, ha dit i escrit que *Alarma en el Expreso* "sigue teniendo urgencia como cine de intriga i de misterio". I tot seguit va més enllà i afegeix que Hitchcock va aconseguir, en el film esmentat, "una de las películas más maduras e intemporales de su filmografía". Tal vegada sigui una exageració, però és una opinió tan vàlida com les altres. Jo no puc dir, per la meua part, com apassionat i passional "visionador" de pel·lícules de tota època i casta, a més d'excrític de cinema, que estigui d'acord radicalment amb les paraules de Rotellar, ja que *Alarma en el Expreso* mai m'ha entusiasmat —ni ara, ni abans— excessivament, però tampoc és un film menyspreable, ni prou fer-hi. No, en absolut. És una pel·lícula discreta i, alhora, divertida. I punt. Té una forta càrrega d'intriga, maneja prou bé els actors i actrius (a pesar que a estones semblin de cartró pedra), com Margareth Lackwood, Dame May, Michael Redgrave i un actoràs pel qual sempre he tengut debilitat, Paul Lukas, a més de sistematitzar magistralment l'espai (l'interior d'uns va-

gons de tren) i el temps (un recorregut amb hora límit en un país imaginari, però que qualsevol pot posar-hi nom). Aquesta virtut ja la va exposar, i fa molts d'anys, Àngel Zúñiga (pensau que va morir el 1994) quan va dir que Hitchcock era el "maestro en la utilización del tiempo y el espacio cinematográfico". La qual cosa és perfectament demostrable, certa i inequívoca a *Alarma en el Expreso*.

Després, amics meus, hi podeu incorporar totes les cabòries imaginables i inimaginables que es vulguin. Començant per l'any de realització d'*Alarma en el Expreso*, 1938: Guerra Civil (perdó, *incivil*) d'Espanya, situació prebèl·lica mundial, creixement alarmant i espantós del nazisme, els bàrbars mussolinians de les "camises negres" a Itàlia, tensions entre fronteres, Polònia com a víctima de Hitler després de les annexions d'Àustria i dels Sudets, democràcies debilitades, augment vertiginós de l'espionatge... Tot el que vulgueu! La pel·lícula és tot això i molt més, vida, mort, crispació, violència i una certa habilitat per manejar la intriga.

Però el film, com deia al començament, és sobretot el tren (l'element consubstancial i ineludible del tren).

El tren de les nostres vides, certament; i de les de vostès també, amics meus.

I ara ja vos deix amb la màgia en blanc i negre d'Alfred Hitchcock.

El cinema de veritat comença! ■

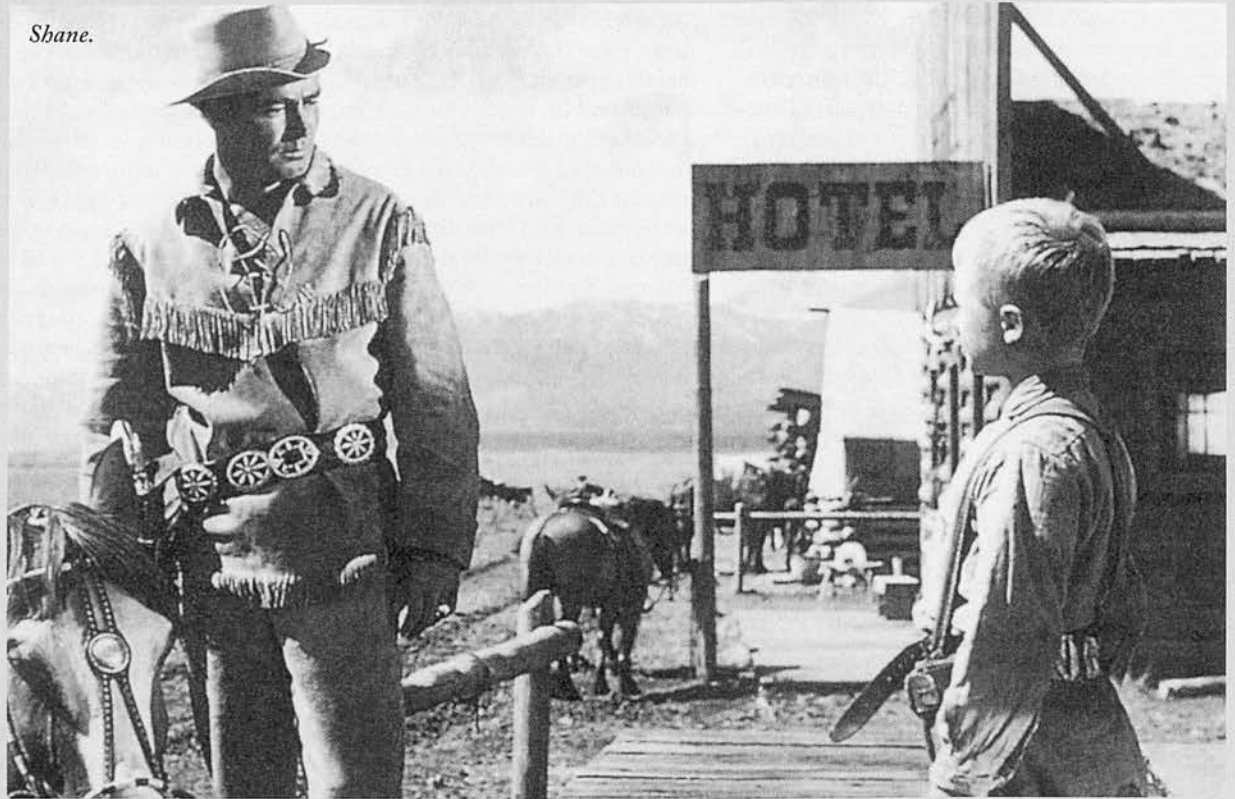




## L'esperit de la frontera. Algunes notes a rajaplooma sobre el *western*

Antoni Figuera

Shane.



Després d'un prolongat parèntesi d'un any que, sense cap dubte, hauran agraït els tres o quatre fidels i tenaços lectors que un té, després d'un període de voluntari silenci en què un ha col·laborat assíduament, al llarg d'uns quants anys, en aquestes mateixes pàgines de *Temps Moderns* (¡que convenient i saludable és, de tant en tant, callar i fer mutis per aquests mons de déu!), la possibilitat que ara se'm brinda de posar-me a galopar pels vastíssims espais, a cel obert, de la història del *western* suposa una temptació massa forta com per esser rebutjada, ja que es tracta d'una de les meves més acendrades i irrenunciabls passions cinèfiles: la meva total devoció pel "cinema de l'oest", tal com popularment i familiarment se'n diu. Estímul aquest, el de la meva tornada a les trinxeres de la revista —no sé si a pas de càrrega, com el Setè de Cavalleria— al qual hi ha contribuït, i en no poca mesura, la lectura d'alguns estupendos articles sobre el tema, escrits per entranyables amics i còmplices de tantes escaramusses, com són Antoni Serra i Gabriel Genovart.

Quan, en múltiples ocasions, se m'ha qüestionat la meva insubornable fidelitat al cinema de l'oest, en la meva condició de mer espectador, i se me n'ha demanat per les raons, atès que, per a molta gent, es tracta d'un gènere adotzenat i repetitiu en què, d'un film a un altre, se succeeixen fins a la sacietat idèntiques situacions i personatges suposadament convertits en estereotips, no se m'ha ocorregut res millor que respondre, amb la més gran de les candideses: "Idò, per això mateix, precisament. Per aquesta càlida sensació de familiaritat i de *déjà vu* que cada pel·lícula transmet".

Clar que si l'obtús interlocutor/increpador s'encaparra en no entendre la senzillesa, que no ximpleria, de la meva resposta, no em queda altra alternativa que la de remetre'l, per exemple, a les lúcides i clarividents paraules de Claudio Guillén, extretes del seu llibre *Entre lo uno y lo diverso*: "Si es posible hablar del "género" western es porque se trata de un puñado de películas en las que en cada una de ellas existe una variedad de planteamientos, personajes y situaciones lograda como consecuencia de

un ajuste previo de cada una a un modelo preexistente. Todas las variaciones del modelo son válidas a condición de que se respeten lo inmutable."

No fa falta recórrer, un cop més, a la gastada afirmació d'André Bazin segons la qual "el western constituye el encuentro de una mitología con un medio de expresión" per concloure que la crònica de la conquesta de l'oest americà —sempre un oest més enllà de l'oest: esdeveniment èpic per excel·lència, mític i històric alhora— es produeix en gairebé simultani encavallament amb el temps de la invenció del cinematògraf mateix, fet que equival a dir que la *imago mundi* que el gènere ens transmet té a veure, a parts iguals, tant amb la "mitificació de la Història" com amb la "historització del mite", en just paral·lelisme amb l'evolució mateixa del mitjà cinematogràfic.

Les paraules de Bazin explicarien el fet que una de les primeres mostres d'aquest nou mitjà d'expressió amb què s'inaugura el segle XX fos, al costat de *La salida de los obreros de la fábrica* dels germans Lumière i el *Viaje a la Luna* de Mèlies, *El asalto y robo de un tren*, realitzada per Edwin S. Porter el 1903.





*El hombre que mató a Liberty Valance.*

Si se'm permet baixar la cita de Bazin del panteó de les frases cèlebres i parafrasejar-la, també jo puc afirmar, amb no menor convicció, que el meu descobriment del cinema va sorgir (com supòs que els ha passat a tants altres membres de la meua generació) com a resultat de la fusió de dues mitologies agermanades: la de la meua infantesa —perpètuament perduda i recobrada, i tornada a perdre de bell nou— i la de les pel·lícules de l'oest.

En aquest sentit, són in comptables les ocasions en les quals els meus amics se n'han afartat, de sentir-me repetir que els records més antics a què ret incansable tribut la meua memòria són inseparables de les imatges de *Shane* (*Raíces profundas*), que vaig veure als sis o set anys. De tot plegat, és fàcil deduir que no té res d'estrany el fet que la meua immoderada passió pel *western* tenguí inequívocques arrels subconscients, aquestes mateixes que posarien la cara llarga de satisfacció anticipada a qualsevol psicoanalista de mala mort.

Pens, a més, que la meua altra gran passió, la de lector de poesia, té també aquí el seu origen, ja que, des d'aquell dia, totes i cadascuna de les imatges del film de Georges Stevens varen significar per a mi, i això ho vaig descobrir més tard, "el pulso, la cadència, el ritmo lento y pausado de unos versos bien rimados", en encertada expressió que un dia vaig llegir a Julián Marías.

Segurament per tot això m'he venut repetint a mi mateix, des de sempre, que el *western* és, més que un gènere, un "estat d'ànim": una íntima

palpitació evocadora/reevocadora d'espais inconquistats, d'horitzons llunyans, de paisatges que assacien els ulls amb la seva incandescent traspallesc, de fronteres coratjosament traspasades, de personatges crepuscularment fronterers enxampats entre l'inesquívole devenir històric i la perennitat de la llegenda. Espais, horitzons, paisatges i fronteres que, reflexats en el marc especular de la pantalla, no són —admetem-ho encara que ens coigui— altra cosa que fantasmes o espectres (però, ¡ah, quina grandesa no posseeixen!) gomboldats —parapetats— dins el fortí de la memòria.

La llarga, llarguíssima, senda recorreguda a través de les múltiples dreceres del *western* en la meua condició d'espectador, des d'aquella inoblidable tarda de la meua infantesa en què vaig veure per primera vegada el film d'Stevens fins arribar a aquesta última "resplendor en el crepuscle" que va ser *Sin perdón* de Clint Eastwood, em reafirma en la idea, d'altra banda, gens ni mica original, que el *western* no ha estat només, tot i ser-ho, ¡i molt!, l'expressió més pura i complexa de l'"èpica" cinematogràfica (l'equivalent per a la cultura nord-americana al que varen representar les epopeies clàssiques per a la civilització grecollatina; els cantars de gesta per a la cultura medieval; els llibres i novel·les de cavalleria per a aquesta cruïlla històrica que va ser la fi del món feudal i l'adveniment de l'Edat Moderna), sinó molt més: una completíssima "carta de navegació" sobre la condició humana, dins la qual hi tenen cabuda tots els arquetipus, que no es-

tereotips, oscil·lant entre la mirada ingènua dels cineastes primitius (¿"l'edat de innocència"? de la futura societat nord-americana: Cecil B. De Mille, Allan Dwan) a la de cineastes crepusculars (el final de la frontera: Sam Peckinpah), passant pels grans mestres, els quals varen atorgar la verdadera carta de noblesa, amb tota la profunditat psicològica pertinent, al gènere: John Ford, Howard Hawks, Raoul Walsh, Delmer Daves, Anthony Mann, autor d'una sèrie admirable de *westerns* amb James Stewart com a protagonista. Una altra de les característiques del *western* és la constant oscil·lació, resolta, en el cas de les millors obres, amb un perfecte encaix, entre l'èpica i la tragèdia, de què en forneixen exemplar testimoniatge films com *Johnny Guitar* de Nicholas Ray, *Duelo al sol* de King Vidor i *El árbol del ahorcado*, entre molts d'altres. Tragicitat que, en les millors mostres del *western* crepuscular (pensem en *Duelo en la Alta Sierra* i *Grupo Salvaje* de Peckinpah) es tenyeix d'un desesperat lirisme per l'ocàs d'una època definitivament clausurada.

En aquest sentit, resulta d'allò més oportuna la referència a les paraules de Jack Kerouac a la novel·la *En el camino*: "Era aquel hombre un tipo épico y viajero, que cruzaba todos los años los Estados Unidos en varios sentidos, únicamente porque no tenía dónde ir, como no fuera a todas partes, únicamente porque tenía que mantenerse en movimiento bajo las estrellas, generalmente las estrellas del Oeste." Paraules, aquestes, que s'ajusten com l'anell al dit als protagonistes (protagonitzats els dos



¿I com no retre també homenatge a un de les més intenses i pudoroses escenes d'amor mai filmades: la que podem contemplar al començament d'El tren de las 3'10 de Delmer Daves entre el facinerós interpretat per Glenn Ford i la cambrera, a la qual posa inoblidable rostre Felicia Farr...



El tren de las 3,10

per un esplèndid Kirk Douglas) de *La pradera sin ley* de King Vidor i *Los valientes andan solos* de David Miller.

No menys pertinents són les afirmacions d'André Gluksmann a *Las aventuras de la tragedia*: "La grandeza del western procede de que sus héroes viven el instante que sus decisiones responden a la escisión de la historia; ese instante en que, con la limpieza de un experimento de laboratorio, una civilización pone a prueba sus fundamentos: el instante de la instauración de la ley." Aquest és el cas d'*El hombre que mató a Liberty Valance* de John Ford.

Ja el 1916 un dels pioners del western, William S. Hart, afirmava: "Jo no sé el que el cinema de l'oest significa per als europeus, però, per a nosaltres, suposa l'essència mateixa de la

nostra vida nacional. Em referesc a l'última frontera. L'esperit de la frontera és inseparable de la ciutadania nord-americana."

El western s'ocupa, doncs, del que hi ha a l'interior de l'estreta demarcació d'una frontera temporal, el temps fugaçment detingut entre la fi d'una època i l'inici d'una altra.

Dins d'aquesta recomposició d'allò meravellós en un món dominat per allò indiferenciat, que és el que defineix l'aventura cinematogràfica de l'oest, m'agradaria homenatjar ara i aquí, com a modest reconeixement personal al gènere i a la meua mateixa memòria de cinèfag, no els grans i indiscutibles "classics", sobre els quals tantes i tan exquisides pàgines s'han escrit, sinó algunes obres menors o, en tot cas, així considerades, qualificades moltes vegades, injustament, com a "pel·lícules del munt" (jo preferisc definir-les com a exemples d'"art termita", en encertada terminologia del crític nord-americà Manny Farber), però que, tanmateix, romanen per sempre, brillant en la retina de l'espectador com a cuques de llum en la nit del record. Recapitem, doncs.

Mai no he vist uns cels tan blaus, d'un cromatisme tan nítidament transparent com els que record haver contemplat, d'al·lot, en una oblidada pel·lícula (mai no citada en cap antologia) d'un director pràcticament desconegut i interpretada per Tyrone Power, *La última flecha* de Joseph Newmann. Record haver llegit a Pere Gimferrer, a

les pàgines del seu notable *Dietari*, que ell havia experimentat idèntica sensació en contemplar *La reina de Montana* d'Allan Dwann. De la mateixa manera, no record tampoc una més memorable interacció entre personatges i naturalesa, agresta i muntanyosa, com la filmada per Delmer Davis a l'esplèndida *La ley del talión*, protagonitzada per un extraordinari Richard Widmark. La fisicitat tel·lúrica que desprenen les imatges d'aquest western serien només equiparables a les d'alguns altres pocs, mereixedors de ser rescatats de l'oblit, com són ara *Más allá del Missouri* de William Wellman i *Colorado Jim* d'Anthony Mann.

A propòsit de la pel·lícula de Delmer Davis voldria retre un mínim homenatge a una de les seves meravelloses seqüències; aquella en què, autèntic recer de pau dins un film d'extrema violència, el protagonista masculí narra una antiga història a una admirada Felicia Farr, mentre contemplen tots dos la plàcida fluïdesa d'un riu, allà on les seves mirades es perden en la distància. Seqüència aquesta que, quan la vaig recuperar en una molt posterior reposició televisiva, em va suggerir aquests breus i gairebé epigramàtics versos: "¡Hermoso destino//El que el olvido les dispensara a nuestros huesos//Inmisericordemente calcinados por un sol de justicia,//y diseminados por el viento//Tras el último recodo del río de la Pólvora...!"

D'aquesta manera, cavalcant de pel·lícula en pel·lícula, galopant seqüència rere seqüència, se'ns fa imprescindible, si del cinema de l'oest parlem, retre un, no per mínim, menys sentit homenatge a aquest fidel, callat i indestructible company de fatigues del protagonista, com l'és el cavall, sense la presència del qual l'èpica del western seria molt menys èpica. Alç aquí la meua copa i brind no per *Babieca*, ni tan sols per *Rocinante*, sinó, molt més humilment, per la memòria de *Lágrimas*, la bística que el gran Robert Mitchum va cavalcar en el magnífic film de Robert Parrish *Más allá de Río Grande*. Un assassí a sou del govern mexicà fèr de mort l'animal, just abans de ser mort alhora per Martín Brady (Robert Mitchum); aquest pega el tret de gràcia a *Lágrimas* i, després, posa





...cada vegada que revisam un bon western és com si ens submergíssim en un somni que, remuntant temps amunt, ens torni a l'origen primigeni d'un mite: aquell que va començar vora el vel molí de Sutter



el seu ponxo i el cinturó vora l'animal, en un llarg i demorat primer pla, després del qual, en una presa llarga des de dalt, el veim avançar cap a Río Grande, amb l'objectiu de creuar-lo i fer-se nord-americà.

I vos convid a una altra ronda en memòria de *Whisky* i el seu genet, un no menys estupend Kirk Douglas, atropellats tots dos per un camió que transporta inodors —la crueltat del destí resulta a vegades particularment obscena— en intentar creuar un carretera fronterera enmig d'una pluja intensa, en un dels films més tristament negligits de la història del gènere, *Los valientes andan solos*, de David Miller. Un cowboy que es nega a ser ofegat rere les palissades de la civilització i de l'asfalt, un personatge del tot idèntic al Ryan Dempsey, Kirk Douglas de bell nou, que detestava els filferros de pues, *La pradera sin ley* de King Vidor, només troba en el Nuevo México dels nostres dies el fum dels reactors que tapa el cel, Boot Hill va ser reemplaçada per un cementeri d'automòbils i els camins de terra per les grans autopistes. Davall de les rodes d'un camió que transportava artefactes sanitaris, Jack Burns troba la mort en tractar d'arribar, a cavall, a la frontera de Mèxic. Quan una ambulància se'n du les restes del moribund vaquer, tot quant en queda, és el seu Stetson, il·luminat dins un bassió pels llums dels cotxes que passen.

Encara avui, després de tants d'anys, Jack Burns i Martin Brady se m'apareixen—genets del cel— cavalcant entre la boira del passat mentre “el viento del recuerdo sigue agitando las crines de humo de los caballos de los héroes”, Felipe Benítez Reyes *dixit*.

I, atès que en els records seguim entrampats, em ve ara a la memòria un western d'onírica atmosfera, estranyament fantasmagòric (igual que va ser-ho posteriorment l'esplèndida *La noche de los gigantes* de Robert Mulligan), *El jardín del diablo* de Henry Hataway, pel·lícula tal vegada no significativament destacable en la seva totalitat, però sí amb una seqüència absolutament memorable: la mort voluntària i anònimament heroica del tafur que protagonitza Richard Widmark, esperant l'arribada dels indis,

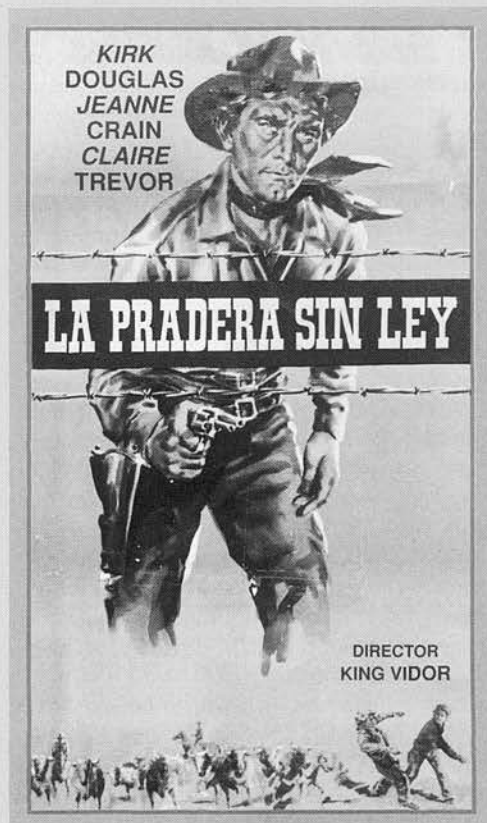
assetjat en un congost gairebé inaccessible, mentre llança al buit una rere l'altra les cartes de la seva baralla en assumir que la seva sort està definitivament tirada. (Gràcies a tan generós gest, els seus protagonistes Gary Cooper i Susan Hayward podran salvar la vida, escapant-se del setge dels pelloja).

Resulta impossible, en contemplar aquesta seqüència, no pensar en el meravellós relat de Bret Harte *Los desterrados de Póker Flatt*, que Borges considerava un dels millors relats que havia llegit.

¿I com no retre també homenatge a un de les més intenses i pudoroses escenes d'amor mai filmades: la que podem contemplar al començament d'*El tren de las 3'10* de Delmer Daves entre el facinerós interpretat per Glenn Ford i la cambra, a la qual posa inoblidable rostre Felicia Farr, encolzats els dos, l'un al costat de l'altra, a la barra del *saloon*, compartint uns moments que suposaran la detenció del bandit: moments que se situen a l'altre costat del temps, perquè per a tots dos, cambra i facinerós, el temps pareix que s'ha aturat?

“*Que reste-t-il de nos amours?*”, cantava Charles Trenet en la inoblidable *Besos robados* de François Truffaut. “Western: *Que reste-t-il de nos amours?*” és el títol d'un esplèndid monogràfic dedicat a l’“univers de l'oest” per la revista francesa *CinémaAction*, dirigida pel crític Guy Hennebelle. *Que reste-t-il* de la nostra indomable passió pel western, podem preguntar-nos nosaltres?

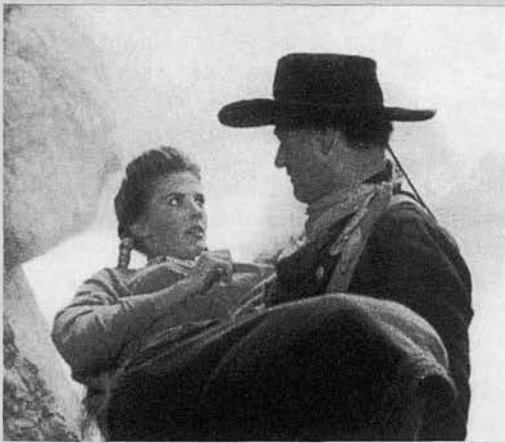
La resposta, com ja es va apuntar al començament del present article, és molt senzilla: són tantes i tantes imatges encadenant el seu fulgor a la nostra mirada; tants i tants diàlegs resonant en la nostra oïda a la llum d'una fogata els últims resplendors de la qual apagam gràcies al marro darrer cafè que hi tiram a damunt. Perquè “nunca debimos abandonar el Mississippi” és cert. Però, com a canvi, cada vegada que revisam un bon western és com si ens submergíssim en un somni que, remuntant temps amunt, ens torni a l'origen primigeni d'un mite: aquell que va començar vora el vell molí de Sutter. ■





De l'u al deu,  
western

## Ford, amic meu, i l'odi a *The Searchers*



Antoni Serra

John Ford és —ho és per a mi, en tot cas— la passió del cinema o, tal vegada, perquè l'ordre del factors és pura irrellevància, és el cinema apassionat i desenfrenat. El que ha fet Ford, al llarg de la seva filmografia, no pot ser repetit ni imitat. Perquè és la voluntat irrefrenable de la desmesura imaginable i inimaginable, és la superació —pel·lícula rere pel·lícula, des d'aquell primer *The Tornado* (1917) fins a, posem per cas, *Seven Women* (1966)— de la tècnica i, sobretot, de l'estètica i de l'ètica de la cinematografia. Ford és Ford i només Ford, així de senzill i, alhora, de complicat també. I és per això mateix que vaig elegir un dels seus més emblemàtics westerns, concretament *La diligència*, per iniciar aquesta sèrie de les meves preferències del cinema de l'oest.

Però Ford és molt més —i ho dic sense cap sentiment de menyspreu, ans al contrari, som un devot heterodox (això sí) del director nat a Mai-

ne— que el *far west*, molt més que el mite, perquè no el podríem entendre, ni valorar, ni analitzar si ens oblidàssim —encara que l'oblit no és possible si no som cecs, sords i muts— de films tan essencials com *L'home tranquil*, *La taverna de l'irlandès* i *Homes intrèpids*. Fins i tot un actor encartonat, com un santet de guix d'Olot, i d'una inexpressivitat quasi malaltissa com John Wayne, sempre en surt molt ben parat en el films de Ford i sembla un actor de veritat. El que pot la genialitat d'un gran realitzador!

I he elegit un altre western de Ford, diferent al primer que vaig comentar i, a pesar de la diferència (no sols cromàtica, és clar: del blanc i negre al *technicolor*; sinó conceptual i estètica o sigui, intel·lectual), no hi ha dubte que sí és —com tota la seva obra— complementària i, en conseqüència, creadora del gran, sorprenent i magnífic món fordí. Vet aquí, idò, la meva segona preferència: *The Searchers* que traduirem com *Centaures del desert*, pel·lí-

cula realitzada l'any 1956. Per a molts comentaristes i aficionats al western —entre ells, l'amic i admirat Francesc Llinàs; i jo hiestic d'acord, encara que no amb tanta rotunditat— *Centaures del desert* és una obra mestra dins la filmografia de Ford. Una obra rodona, pensada amb rigor, materialitzada amb la seguretat estilística del Ford més madur.

És també el film de la plasmació de l'odi. De l'odi cerval —i carnal, per què no?— del personatge, interpretat per Wayne, vers l'indi. Però no m'interpretin erròniament: no hi ha altre director cinematogràfic com Ford que hagi "tractado con tanta dignidad al indio", com va escriure Llinàs amb lucidesa. Però *Centaures del desert* és l'odi, l'odi irrefrenable, absurd, dislocat, irreflexiu, atabalat i, fins i tot, imprudent. I és així, perquè Ford argumenta una crítica gens ni mica subtil a aquest mateix odi que té com

a destinatari l'indi, de l'actitud emocional i esquinçada o destructora de l'home blanc pel que fa al món i a la cultura dels antics sioux, apatxes, peus negres, etc. I és un film realitzat amb una gran, exquisida dignitat, com dignitat va tenir un posterior western, materialitzat l'any 1960, *El sergent negre*.

Quan et trobes amb films com *Centaures del desert* —o, des d'una dimensió distant al Far West, *Que verda que era la meua vall!*— aleshores queda més que justificada tota la trajectòria del director. O sigui, de John Ford. Un dels gran, un dels que han donat sentit i contingut al Setè Art.

Què hauria estat del cinema sense Ford?

És difícil de pronosticar, perquè no es pot fer anàlisi d'un present que no ha tengut passat.

Sense Ford, sempre ens queda Billy Wilder i aquella frase de Joe E. Brown, dirigida a Jack Lemmon: "Ningú no és perfecte". Malgrat que Ford, i el mateix Wilder, s'aproximen a la perfecció. ■



## “Què fa un home vagar?, Què fa un home gemegar?...”

Carles Sampol

Així és tal i com diu la lletra de la cançó amb la qual apareixen els títols de crèdit de la considerada, gairebé per tot-hom, com el millor *western* de la història del cinema, i no seré jo qui ho contradigui encara que consti que renuncio a manifestacions categòriques de semblant envergadura. Una vegada finalitzats els títols de crèdit, un rètol blanc sobre una pantalla negra ens indica que ens trobem a Texas, l'any 1868. Després, la imatge totalment fosca ens deixa veure com silenciosament i lenta s'obri una porta que permet que la llum vermellosa i directa del desert irrompi sobre la nostra mirada, mentre podem veure com una dona camina des de darrere de la càmera per quedar-se quieta per un instant i quedar retallada la seva figura en contrallum sobre el paisatge esplèndid i mitològic de Monument Valley. Llavors avança cap el porxo i nosaltres gràcies a la càmera la seguim a l'exterior. En la següent imatge podem veure el rostre d'aquesta dona i com es protegeix del sol amb la mà esquerra per tal de veure l'arribada d'algú. Des de la llunyania un genet s'acosta, entre les formacions rocoses, sota un cel blau i límpid, sobre la pols roja del desert. “Ethan?” pregunta sorprès un home que també ha sortit al porxo i s'ha avançat a la dona. En la següent imatge, des d'un altre angle, veim a una nena petita amb un gos al seus peus, una altra de més major i un al·lot que porta un munt de llenya. El genet arriba i desmunta, porta un capell que oculta la seva mirada, gairebé tot el seu rostre. Sí, efectivament, és Ethan. L'home el saluda fredament i posteriorment el genet fa un petó a la dona en el front. Tots junts entren, acollidorament a casa.

És aquest l'inici de *Centauros del desierto*, de John Ford i que sempre és cita obligada a l'hora de parlar d'aquesta pel·lícula i que esdevé en una de les obertures més admirades pels aficionats al cinema, tant per la seva meravellosa i exemplar narració com pel fet que sigui des de l'inici la marca definitiva que determini el caràcter de la història, el to del relat i la configuració del seu protagonista, Ethan Edwards, interpretat de manera precisa per John



Wayne. Però aquest inici no adquiriria tot el seu sentit sinó fos per la manera en què John Ford tanca la pel·lícula, mitjançant una escena que rima consonantment amb la primera. *Centauros del desierto* acaba amb el retorn d'Ethan i Martin a la casa dels Jorgensen, després d'haver trobat, passada una dècada, a la petita Debbie, ara ja adolescent, raptada pels indis quan aquests saquejaren la granja dels Edwards, assassinaren Aaron, el petit Ben, Martha i Lucy, també vilades. De manera harmoniosa, i tacant l'estructura circular del relat, els personatges entren a casa. Martin es retroba amb la seva promesa, Laurie Jorgensen, i Debbie sembla recuperar la llar que malgrat no ser el familiar pot servir com a transsumpte. Tots, menys Ethan Edwards qui roman defora, mentre la porta ara es tanca. Una seqüència, aquesta que li aporta el sentit definitiu a la història i defineix el seu protagonista, Ethan Edwards, qui mai no podrà formar part d'una família, que romandrà per sempre desarrelat i solitari.

Es tracta, en definitiva de dues seqüències antològiques i gairebé assimilades com si d'indiscutibles dogmes cinematogràfics es tractés. I per aquest mateix motiu, em va sorprendre, llegir l'opinió de Lindsay Anderson, qui abans de dedicar-se a la

direcció, sense gaire bona fortuna, exercí com a crític cinematogràfic i escriví un llibre titulat *Sobre John Ford*, en què reunia diversos escrits i entrevistes, algunes a Ford mateix, altres als seus col·laboradors. En aquest llibre, traduït al castellà i publicat fa un parell d'anys, l'autor qüestiona tot allò que sempre havia considerat irrefutable, com el fet de valorar *Centauros del desierto* com una pel·lícula que no formava part de la categoria d'obra mestra *fordiana* —i no negaré que en alguns dels seus arguments pot resultar d'allò més convincent—.

Però allò que més en va cridar l'atenció va ser el judici que feia de l'esmentada seqüència final, precisament la clau de la pel·lícula. Anderson explica: “[...]Es produeix el rescat. Debby troba una altra família i Martin s'uneix a la fi amb la seva promesa. Però Ethan s'allunya caminant, retornant al desert del qual va venir, mentre la càmera retrocedeix a través del mar de la porta, i aquesta gira i es tanca, en una repetició invertida del pla d'obertura del film. Es tracta d'un final memorable, però poèticament, resulta insatisfactori. La metàfora està forçada. La porta gira i tanca la història amb una simetria perfecta; però, òbviament, no és cap personatge qui la tanca (doncs, quines raons podria



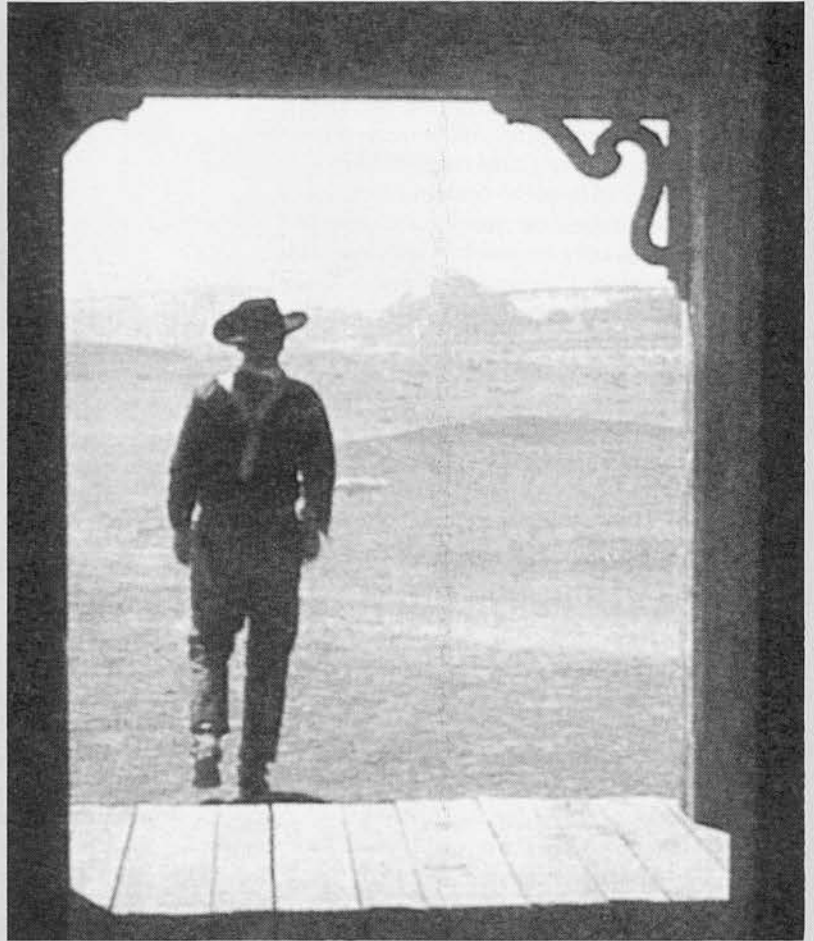
*John Ford falseja la naturalesa del seu propi cinema, es traeix a si mateix, per tal que la història adquireixi tota la seva dimensió, mitjançant aquesta metàfora que es complementa amb l'inici de la pel·lícula*

30

tenir algú per excloure Ethan?). ha de ser la mà d'un ajudant invisible la que, en nom de l'autor, produeixi el símbol. La idea és seductora però manca d'aquell sentit de l'orgànic, d'allò "natural", que caracteritza el millor del treball de John Ford.[...]

No negaré que l'observació em va semblar d'una gran agudesia i precisió i que mai no havia llegit o sentit discutir sobre el tema en qüestió, i tampoc negaré que, una vegada analitzades les paraules d'Anderson vaig donar-li la raó. Efectivament, aquest últim acte, aquest últim gest del cineasta funciona per clausurar la narració de manera magistral, però esdevé en artificial, trampós, i en definitiva, en una impostura. John Ford falseja la naturalesa del seu propi cinema, es traeix a si mateix, per tal que la història adquireixi tota la seva dimensió, mitjançant aquesta metàfora que es complementa amb l'inici de la pel·lícula. Però podria ser —em pregunto en el moment d'escriure aquestes línies— que la intenció de John Ford no era la de sortir de la pel·lícula i assolir una dimensió més ampla, no tan sols com un acte que fos extensible a l'univers cinematogràfic —allà està John Wayne i Harry Carey Jr., dos dels actors habituals de Ford— sinó que el fet adquirís un caire biogràfic —i John Wayne i Harry Carey siguin ells mateixos—. En aquest sentit, *Centauros del desierto* deixaria de ser una simple ficció i passaria a convertir-se en la pròpia vida dels seus actors i del seu director —“Hola sóc John Ford i faig westerns” es presentava—. Llavors les fronteres entre la realitat i la ficció s'esqueixarien en un acte autènticament sincer i ple de poesia.

Tal vegada, la cosa no hauria de ser tan complicada i, per tant, no requeria elucubracions tan complexes. Pas-



sades unes hores, encara em rondava pel cap el judici fet per Anderson, quan de sobte vaig caure en un oblit imperdonable. Revisada una vegada més la seqüència final, descobria que el detall estava en Ethan mateix i en la seva voluntat de romandre defora. D'aquesta manera, no tan sols es produïa la simetria narrativa, sinó que a més es configurava definitivament el caràcter del protagonista marcat per una vida errant, una existència desarrelada i una ànima solitària. Una última imatge que, a més

de tenir la correspondència amb l'inici de la pel·lícula, porta el ressò d'una imatge no menys esplèndida i suggerent: el moment en que Martha acaricia d'amagat la capa d'Ethan —en un gest que porta implícita una de les més belles històries d'amor mai no contades—. Efectivament, Ethan no entra, no pot i no vol perquè és conscient que la seva llar estava al costa de Martha, l'esposa del seu germà, a qui segurament no va saber estimar. I és que John Ford feia westerns, i alguna cosa més. ■



P.S.: Aquest article, al marge de plantejar un tema concret, evidencia el caràcter obert i múltiple d'una pel·lícula com *Centauros del desierto*, susceptible de molt diverses lectures, interpretacions, anàlisis i valoracions en qualsevol del seu més mínim detall. La qual cosa és un símptoma de la seva riquesa, de la seva inassolible dimensió i segurament sigui el motiu pel qual s'hagi de considerar-la una obra excepcional.



# Cavalls de ferro

Gabriel Genovart



M'encanta el cine i m'encanten els trens. En conseqüència, m'agraden moltíssim les pel·lícules amb trens. I com que, en matèria cinematogràfica, el *western* figura entre els meus gèneres predilectes, resulta perfectament lògic que m'agradin especialment els *westerns* amb ferrocarrils.

El trens han donat molt de si en el cinema en general i en el *western* en particular. Tant pel que fa a la creació de situacions purament visuals com pel que fa a la creació de situacions dramàtiques, els ferrocarrils han proporcionat un interessantíssim joc cinematogràfic. Hitchcock, que era un geni en aquestes dues coses (la visualitat i la dramatització) va fer un ús magistral del tren en un bon nombre de les seves pel·lícules: a 39 *esca-*

*lones*, *Alarma en el expreso*, *Sospecha*, *Sabotaje*, *La sombra de una duda*, *Extraños en un tren* i *Con la muerte en los talones*, principalment

Hitchcock a part, la història del cinema està plena de pel·lícules magnífiques i de seqüències meravelloses que tenen el tren com a referent principal o, si més no, destacat. Trens que arriben, trens que parteixen, trens que passen...; homes i dones que entaulen coneixença, o que s'acomien, o que es retroben després de llargues absències a les andanes de les estacions; il·lusions i esperances que neixen, que es trenquen, que reneixen o moren definitivament al compàs de les entrades i sortides dels ferrocarrils; vides humanes que, com els rails de les vies fèrries, se separen, convergeixen, s'entrecreuen fugaçment o s'allunyen cap al punt de fuga de l'horitzó; persones

que arriben tard i perden un tren que és tant com perdre el tren de la vida; altres que arriben just en el darrer moment, però encara són a temps d'agafar, per molt poc, un tren que ja se'ls escapava; cors enamorats que esperen sota la pluja, a la paleta d'un vagó, el ser estimat amb el qual havien de partir i que mai no compareixerà; trens que es detenen perquè en baixin, o hi pugin, personatges enigmàtics, inquietants, que porten no se sap molt bé quins secrets o quines intencions amagades; ferrocarrils que roden a velocitats vertiginoses i es persegueixen, descarrilen, xoquen o són escenari d'intrigues complicades i escenes d'alta tensió..., quan no de situacions de comèdia o de moments còmics i *gags* divertidíssims. Citarem només una mostra representativa de títols d'una relació que podria ser inacabable i que,



des del terror a l'*slapstick*, passa per una ampla diversitat de gèneres (drames, melodrames, cinema negre, pel·lícules bèl·liques, films d'aventures i comèdies de la més variada factura i estil): *El maquinista de la General* (Buster Keaton, 1926), *El expreso de Shanghai* (Joseph von Sternberg, 1932), *Los hermanos Marx en el Oeste* (Edward Buzzell, 1940), *Perdición* (Billy Wilder, 1944), *Breve encuentro* (David Lean, 1945), *El andén* (Eduardo Manzano, 1952), *Estación Termini* (Vittorio de Sica, 1953), *Los apuros de un pequeño tren* (Charles Crichton, 1953), *Desesperos humanos* (Fritz Lang, 1954), *Conspiración de silencio* (John Sturges, 1955), *El puente sobre el río Kwai* (David Lean, 1957), *Con faldas y a lo loco* (Billy Wilder, 1959), *La India en llamas* (J. Lee Thompson, 1959), *El tren* (John Frankenheimer, 1964), *Doctor Terror* (Freddie Francis, 1964), *El coronel Von Ryan* (Mark Robson, 1966), *Pánico en el Transiberiano* (Eugenio Martín, 1972), *El espíritu de la colmena* (Victor Erice, 1973), *El emperador del Norte* (Robert Aldrich, 1973), *Asesinato en el Oriente Express* (Sidney Lumet, 1974), *El tren de los espías* (Marck Robson, 1979), *El tren del terror* (Roger Epottiswoode, 1980), entre moltes altres més.

Si ens centram en el cinema de l'oest, és forçós citar en primer lloc la pel·lícula amb la qual va néixer el gènere: *Asalto y robo a un tren* d'Edwin S. Porter, l'any 1903. Si la història del setè art havia començat, com aquell qui diu, amb les imatges mòbils de trens filmats pels germans Lumière,

la història del *western*, que és un dels gèneres més purament cinematogràfics, també va començar amb el tràfec accidentat d'un comboi ferri. Tot just ara se'n compleix un segle, com molt bé ve recordant la revista *Temps Moderns* al llarg del present any de 2003. Després del film esmentat, els ferrocarrils no deixaren de ser una presència assídua a les pel·lícules del *far west*, fins al punt que hi ha hagut historiadors del cinema que han parlat de "*westerns de cavalls*" i de "*westerns de ferrocarril*" com a dos subgèneres del cine de l'oest (que, al capdavall, haurien començat a l'uníson amb la pel·lícula de Porter). Aquesta presència, que sovint ha assolit caràcters èpics i dramàtics, té fites tan importants com *El caballo de hierro* (tota una obra mestra de John Ford de l'any 1924) i, a continuació, ja dins l'època més clàssica del gènere, s'han de mencionar especialment pel·lícules com *Tierra de audaces* (Henry King, 1939), *Unión Pacífico* (Cecil B. de Mille, 1939), *Dodge, ciudad sin ley* (Michael Curtiz, 1939), *La venganza de Frank James* (Fritz Lang, 1940), *Solo ante el peligro* (Fred Zinneman, 1952), *El tren de las 3,10* (Delmer Daves, 1957) i *El último tren de Gun Hill* (John Sturges, 1958), sens oblidar l'extraordinari inici de *Río Lobo* (Howard Hawks, 1970) i les esplèndides i efectistes seqüències filmades per Georges Marshall a *La conquista del Oeste* (1963) que són tot un homenatge, no únicament als trens dels *westerns*, sinó també a les escenes més dinàmiques protagonitzades pels

combois ferroviaris al llarg de la història del cinema en general i de l'època muda molt particularment.

De totes aquestes pel·lícules, el més emblemàtic dels "*westerns ferroviaris*" és probablement *Unión Pacífico* de Cecil B. de Mille. Ara, que el tren a Mallorca torna estar a damunt fulla —escric aquestes línies a finals de maig de 2003, quan els ferrocarrils retornen, després de vint-i-cinc anys d'absència, a les terres del llevant de l'illa (de moment han arribat, i ja és molt, fins a Manacor)—, m'ha vingut al pensament, segurament perquè tant els trens com les pel·lícules formen part de la meua memòria sentimental, aquest vell film de la Paramount que, en el seu moment, va fer història.

El "senyor De Mille" (com li deia Norma Desmond) tal vegada no va ser mai el director de cap obra mestra rodona, però no hi ha dubte que fou el director de films notabilíssims i que, com molts dels vells realitzadors procedents de l'època silent del cinema, va ser un extraordinari creador de seqüències visuals, concebudes generalment amb una utilització magistral de les elipsis i un brillant sentit de l'espectacle. De tot això fa gala a *Unión Pacífico*, una pel·lícula de 1939 que revisitava un tema que ja havia tractat John Ford l'any 1924: la magna epopeia col·lectiva nacional de l'habilitació, entre 1863 i 1869, de les vies fèrries que possibilitaren, per part de les companyies "Central Pacific" i "Union Pacific" (una des de l'est i l'altre des de l'oest), el primer gran ferrocarril transcontinental de la histò-





¿Hi ha quelcom més romàntic que una vella estació on encara hi suren les emocions i les nostàlgies de tot quant va arribar, va partir, va tornar o se n'anà per a sempre amb els trens llunyans del record?

ria, enmig de tots els enormes obstacles i entrebancs que suposaren l'hostilitat permanent de les tribus índies, l'oposició dels grans ramaders, les maniobres subterrànies de polítics i financers sense escrúpols, la rivalitat entre les dues empreses implicades per avançar-se l'una a l'altra i les quasi insalvables dificultats orogràfiques del terreny, fins arribar al solemne moment històric en què els rails arribaren al punt d'encontre prefixat (a Promontory Point, prop de la ciutat d'Ogden, a l'estat de Utah, el 10 de maig de 1869).

Poc després d'aquella memorable gesta històrica (que, mesclada amb intrigues novel·lesques i notable abundància de recursos i mitjans cinematogràfics, havien narrat en imatges, molt lliurament, tan John Ford a l'època muda com Cecil B. de Mille en ple cinema sonor), el ferrocarril es va inaugurar també a Mallorca. Però des que s'establí la primera línia fèrria entre Palma i Inca l'any 1875, fins a creuar en un zig-zag diagonal quasi tota l'illa per venir al meu poble d'Artà l'any 1921, hagueren de passar, exactament, quaranta-sis anys! És a dir, quasi vuit vegades més del temps que s'havia tardat en posar en funcionament aquell trajecte transcontinental de mils de quilòmetres de llargària a la llunyana Amèrica de les pel·lícules. Veurem ara, per tornar de bell nou fins a l'extrem artanenc de l'antic traçat, quin temps hauran de menester.

Quan el restabliment d'aquest servei ferroviari és, ara com ara, per a mi com per a molts d'artanencs, tan sols una il·lusionant perspectiva de futur, emergeixen mentrestant de la memòria els records d'aquells trens de la infantesa que semblaven trets de les pel·lícules del *far west*. Aquelles velles locomotores a vapor de la "primera època", fabricades quasi totes en el darrer terç del segle XIX, amb pistons i bieles que s'accionaven per calderes de carbó, i aquells vagons de fusta encadellada i plataformes d'accés haurien pogut figurar perfectament, sense desentonar gens ni mica, a qualsevol *western* (a *Unión Pacifico* o a *Dodge, ciudad sin ley*, per exemple). Aquelles màquines i furgons es

mantingueren en funcionament regular fins a les darreries dels anys cinquanta, quan començaren a ser reemplaçats per les modernes locomotores Ferrostahl, amb tracció de motors dièsel, i per nous remolcs per a passatgers. Es guanyà en comoditat amb la substitució, però bona part d'una vella aurèola romàntica va morir amb la desaparició d'aquells ferrocarrils que eren ja quasi centenaris. (¿Hi ha quelcom més romàntic que una vella estació on encara hi suren les emocions i les nostàlgies de tot quant va arribar, va partir, va tornar o se n'anà per a sempre amb els trens llunyans del record?)

Veure partir un d'aquells trens de fumassa i carbonissa i de xiulo afilat i estrident —i no en parlem ja del fet de pujar-hi per anar fins a Manacor, Inca o Palma— era, per a un infant d'aquells temps, com a romandre captat per la seducció d'una aventura; un somieig en el qual els agraciats paisatges per on el ferrocarril transitava podien arribar a fusionar-se amb els espais imaginaris de les ficcions cinematogràfiques. Era gairebé com trescar amb la imaginació per parat-

ges de praderes verdes i planícies immenses amb estols de bisons, ramats ovins, indis salvatges i saltejadors de trens, encara que les vies només passassin, realment, pels termes de Son Servera, de Petra, de Sant Joan o de Sineu. El viatge Artà-Palma podia arribar a convertir-se així en una espècie d'*Unión Pacifico* de la fantasia.

Aquell *western* de De Mille, que era una producció, com hem dit, de 1939, es degué estrenar a Espanya poc després de la Guerra Civil. Però es va reestrenar amb tots els honors una dècada després, quan la Paramount, devers l'any 1953, va posar en circulació per les sales d'exhibició espanyoles una sèrie d'èxits memorables dels anys trenta i principis dels quaranta: *Fatalidad*, *Tres lanceros bengalís*, *Si no amaneciera*, *Siguiendo mi camino* i la magnífica *Cleopatra* del mateix Cecil B. de Mille formaven també part d'aquest lot extraordinari de pel·lícules inoblidables en reposició. Fou llavors quan els al·lots de la meua generació poguérem veure *Unión Pacifico*.

*Unión Pacifico* era una d'aquestes pel·lícules que et deixava la retina impressionada per mil imatges colpido-





*Em contava un vell mestre rural, jubilat de fa anys, que podia endevinar perfectament quin tipus de pel·lícula havien projectat el diumenge anterior en el poble pels jocs dels seus alumnes en el temps dels esplais*



res i el cor tot ple d'emocions. I com que de l'abundor del cor en vessa la boca, no únicament parlàvem mitja setmana de la pel·lícula que havíem vist el diumenge, sinó que era també habitual que els recents records cinematogràfics estimulassin els nostres jocs infantils. Em contava un vell mestre rural, jubilat de fa anys, que podia endevinar perfectament quin tipus de pel·lícula havien projectat el diumenge anterior en el poble pels jocs dels seus alumnes en el temps dels esplais. Jugar entre setmana a la pel·lícula vista la tarda dominical era un entreteniment freqüent que venia a enriquir la ja de per si frondosa varietat dels jocs de carrer més antics i tradicionals. Va ser l'aportació que va fer el cinema a l'activitat lúdica infantil quan encara sobrevivien molts de jocs populars que avui, com tantes altres coses, tristament també han desaparegut. Jugàvem que érem pirates, vaquers, aviadors, soldats, espadatxins, policies, exploradors i un caramull de coses més... La setmana que havíem vist *Unión Pacifico* devia ser ja temps de primavera, perquè el sol encara era alt quan sortíem d'escola, aquells capvespres. En acabar la jornada lectiva, anàvem escapats a les nostres cases per cercar berenar i reunir-nos tot se-

guit a uns indrets determinats que eren els llocs habituals de concentració de les colles d'al·lotea. I allà desplegàvem tota la nostra capacitat de jugar fins que la fosca entrava i s'acabava el dia. Una de les tardes que seguiren la visió del *western* de De Mille, algú de la colla —degué ser un d'aquells companys més grans que normalment liderava el grup— va donar l'ordre d'anar a jugar a l'estació del tren: "Anem a veure les maniobres" —digué l'al·lot gran—. I, tots plegats, alguns a peu i altres en bicicleta, partírem alhora cap a l'indret indicat. Ningú no va mencionar *Unión Pacifico*, però jo juraria que, en el nostre fur intern, l'impuls que ens motivava a acudir a aquell lloc era el record recent d'unes imatges cinematogràfiques i el desig de recordar, de qualche manera, la tarda apassionant d'aventures ferroviàries d'una pel·lícula l'Oest.

D'altra banda, vull dir també que el tren i el seu entorn ja formaven part, de per si, dels nostres escenaris lúdics preferents. Quan s'acostaven les festes de Nadal, anàvem pels voltants de l'estació i de les vies per cercar *cagaferro* (una espècie d'escòria brescada i ferruginosa de carbó cremat que tiraven les locomotores i que ens servia per fer les muntanyes dels betlems). Altres vegades, aplicàvem l'orella sobre els rails per veure qui primer advertia la vibració produïda per un tren que s'aproximava (com els indis de les pel·lícules i dels tebeos posaven l'oïda sobre el terra per detectar a temps el galop de genets enemics que s'acostaven). En ocasions, deixàvem sobre un carril una moneda de cinc o deu cèntims—qualsevol altra d'un valor superior hagués suposat un dispendi prohibitiu en aquella època—perquè el tren li passés per damunt (resultava així una efígie deforme d'aquell general que era "caudillo de España por la gracia de Dios", una imatge aplanada i grotesca que expressava la realitat esperpèntica del país que ens havia tocat viure amb molta més propietat i exactitud que no pas la moneda en el seu estat normal). I, llavors, hi havia encara les *maniobres*, que, aleshores, vistes de tant en tant, constituïen tot un espectacle. Com

que Artà era final de línia, la disposició del comboi s'havia de capgirar per complet per tal que pogués tornar sortir cap a Palma; i tal cosa significava la reubicació dels vagons per a passatgers a la part davantera i els furgons de mercaderies a l'extrem posterior, amén d'haver de voltar la màquina sobre una plataforma giratòria i recol·locar-la després al davant de tot. Tota una complexa operació que et podia evocar perfectament escenes i moviments que havíem vist a les pel·lícules. A *Unión Pacifico*, per exemple.

Molt poques coses del darrer quart del segle XX m'han produït més tristesa que el fenomen progressiu de la mort (o supervivència agònica) dels antics cinemes de poble i la desaparició quasi simultània dels vells trens de la part forana fins a deixar reduïda la xarxa ferroviària mallorquina, altre temps tan estesa, a una expressió esquifada del que abans havia estat.. L'opulenta societat nascuda del desenvolupament econòmic (i concretament, a la nostra illa, del *boom* turístic) no va emmalaltir només de telemania, com diu Francisco Baena, sinó de *cotxemania*, també. Com que ja teníem un cotxet (o un cotxot) per als nostres desplaçaments, oblidàrem la importància i la necessitat del transport col·lectiu, amb tot el grau de civilitat que aquest servei representa. Com que ja teníem un "cine petit" dins ca nostra, ens anàrem oblidant del plaer compartit de les sales de teatre i de cinema i de l'insubstituïble goig estètic que aquests espectacles comporten quan es contempen en el seu lloc natural. I, en comptes de renovar i modernitzar una cosa i altra, ho deixàrem morir o desaparèixer quasi tot. Concretament, al Llevant de l'illa, mentre les estacions abandonades ploraven de pena, anaven tancant, o finien per diverses causes, locals tan entranyables com el *Teatre Principal*, la *Sala Imperial* i el *Cine Goya* de Manacor, el *Cine Ideal* de Sant Llorenç des Cardassar, el *Cine Unión* de Son Servera, el *Teatre Principal* de Capdepera i l'*Oasis Cinema* i el *Teatre Principal* d'Artà. Sortosament, en aquests darrers anys, una encertada política del Govern autonò-



*Sortosament, en aquests darrers anys, una encertada política del Govern autonòmic i la no menys laudable iniciativa de les corporacions locals han portat a terme una recuperació en aquests sectors, que esperem que ara no es torci. Però, entretant, quina desolació!*

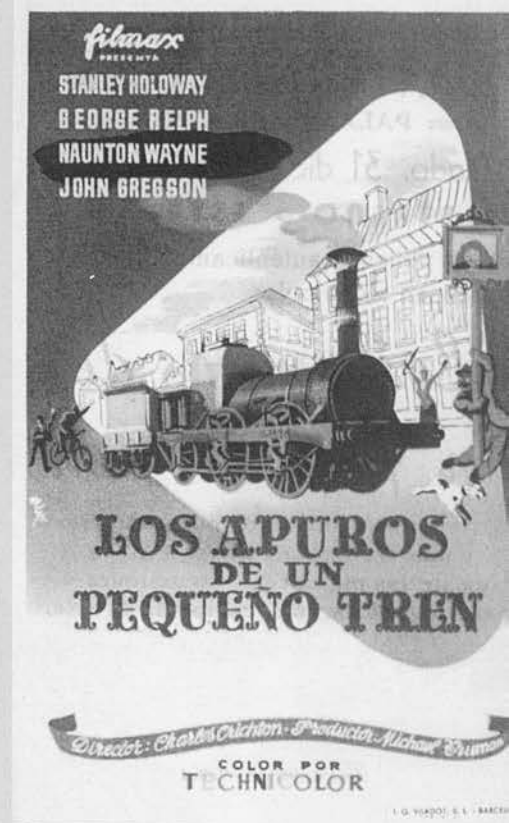
mic i la no menys laudable iniciativa de les corporacions locals han portat a terme una recuperació en aquests sectors, que esperem que ara no es torci. Però, entretant, quina desolació!

Quantes vegades he recordat, aquests anys passats, aquella divertida pel·liculeta anglesa de Charles Crichton (una d'aquestes comèdies delicioses dels estudis Ealing) que portava per títol *Los apuros de un pequeño tren* i contava les peripècies que eren capaces de passar les persones més humils i algunes de les "forces vives" de dues petites comunitats humanes per tal d'aconseguir la supervivència d'aquell trenet que les unia i de tot quant representava sentimentalment aquell mitjà de transport i comunicació. ¿Per què no férem aquí el mateix? Vaig veure aquesta pel·licula a l'*Oasis Cinema* del meu poble en un dels meus diumenges d'infància; i el seu record m'ha portat sempre a la memòria el dolor punyent dels trens i dels cines que han mort en aquests darrers anys i de la indiferència amb què els deixàrem perdre, perquè havíem progressat molt i tot això ja no importava.

I quantes vegades he recordat també aquella escena memorable de l'extraordinària pel·licula d'Orson Welles, *La magnificència dels Amberson*, a la qual Eugene Morgan (Joseph Cotten), coinventor de l'automòbil i fabricant d'aquests "cotxes sense cavalls", divaga filosòficament, en el curs d'una sobretaula, respecte del progrés i la civilització. A *The Magnificent Ambersons* (absurdament titulada a Espanya *El cuarto mandamiento*), un film de 1942 ambientat en els albors del segle XX, Orson Welles tracta amb una enorme sensibilitat un dels temes predilectes de la seva obra cinematogràfica: el regust amarg que comporta el pas dolorós del temps i el canvi inevitable de les coses velles per allò que les ve a reemplaçar. A l'escena referida, els membres de l'aristòcrata i decadent família Amberson conversen, després d'haver sopat, amb el seu convidat Eugene Morgan, pioner de la indústria automobilística i avançat d'una nova època que ja ha començat a entrar. A un moment donat, el jove i al-

tiu George Minafer Amberson (Tim Holt), l'hereu del clan familiar, li enfloca sense cap mirament la seva opinió personal al fabricant de cotxes: "Els automòbils —li diu— són una molèstia inútil i mai no s'haurien d'haver inventat". Els vells Amberson se senten incòmodes davant el que consideren una manca de delicadesa de l'insolent jove vers el comensal convidat, i li reproveu el comportament. Però, lluny de molestar-se, Eugene Morgan, que ha dedicat tota la seva vida al nou invent, desgrana amb serena malenconia la següent reflexió: "No estic gens segur que George s'equivoqui amb la seva opinió sobre els automòbils. A pesar de tota la seva velocitat, potser signifiquin una passa enrere en la civilització. És possible que no augmentin la bellesa del món ni la noblesa de l'ànima humana. No n'estic segur. Però l'automòbil ha arribat i totes les coses seran diferents per tot allò que ens porta. Per la seva causa canviaran les guerres i canviarà la pau, i crec que també és probable que la mentalitat de la gent canviï de manera subtil a causa de l'automòbil. I és possible que George tingui raó. I també és probable que dintre de deu o vint anys, si podem observar el canvi que s'ha produït aleshores a l'interior dels homes, jo no pugui defensar el motor de gasolina i hagi d'estar d'acord amb George en què l'automòbil mai no es degué d'inventar".

No es tracta ara d'entrar a discutir sobre quines són les innovacions que, tot i significar més progrés tecnològic, comporten una grau major o menor de civilització, ni es tracta tampoc de sustentar la convicció, decididament reaccionària, que "qualsevol temps passat fou millor". Les innovacions, simplement, arriben, i les coses passen a ser diferents. Però, dit això, cal afegir tot seguit que aquesta illa nostra, avui congestionada de ciment i d'automòbils, fa cinquanta anys era molt més bella; i, malgrat totes les pobreses, fosques i mancances d'aquells temps de dictadura, era també, en multitud d'aspectes, infinitament més *civilitzada*. Compaginar el progrés amb la civilització és avui i serà més de cada dia un repte permanent. Mentres-



tant, conec algun amic que, trenta anys després, ha volgut fer de bell nou el trajecte ferroviari i sentimental que separa Manacor de Palma. Els nous trens —benvinguts siguin— són més còmodes, ràpids i puntuals i suposen la recuperació racional d'un transport col·lectiu que mai no s'havia d'haver deixat de banda. Però la visió de la Mallorca interior que han pogut contemplar des de les finestrelles dels vagons de passatgers ha estat, a molts de punts del recorregut, desoladora: terres abandonades, sementers sense conrar, arbres envellits, un camp rururbanitzat amb casetons *cutres* i una proliferació absurda de murs de formigó sense gairebé un pam de superfície que no es trobi empastifat de *grafittis* horribles.

A vegades, fa ganes de tancar els ulls i somniar com fèiem de nins quan havíem vist pel·licules com *Tierra de audaces*, *Unión Pacifico* o *Dodge, ciudad sin ley*. Somniar en praderes verdes, en pasturatges abundosos, en manades de bisons i en les tribus índies indòmites, i resistents, de les terres verges. ■

# Fort Bravo



WILLIAM  
HOLDEN

ELEANOR  
PARKER

JOHN  
FORSYTHE



## Fort Bravo

Director: John Sturges

*Gun Hill* o *El sexto fugitivo*; en la periferia però clarament encara dins el terme municipal del gènere també és més que necessari remetre'ns a *Conspiración de silencio* i, ja fora de la nostra jurisdicció, *La gran evasión*. A partir del nivell qualitatiu d'aquests exemples, molts convindran amb mi que John Sturges havia de ser un altre dels convidats d'honor a la nostra festa.

*Fort Bravo* compta amb William Holden en el principal paper masculí i amb Eleanor Parker en el femení, dues garanties sobrades pel que fa a presència i passió, respectivament, que donen cos (mai més ben dit) a dos personatges que, com la resta de secundaris, es veuen implicats en un seguit de circumstàncies geogràfiques, històriques i personals que acaben conduint a una seqüència que m'atreveiria a col·locar entre les millors de la profitosa història del *western* (sempre des d'un punt de vista molt personal i gens dogmàtic, òbviament): la del setge indi, en la qual Sturges fa tota una exhibició de capacitat narrativa a l'hora de moure la càmera i de muntar les accions-reaccions no sols entre els assetjats i els assetjants, sinó també entre cada un dels personatges. El virtuosisme narratiu està perfectament barrejat amb el dramatism extrem de la situació, assolint el seu punt més àlgid en els instants en els quals els indis decideixen llançar la plaga de les fletxes, que el nostre convidat d'honor segueix amb l'objectiu mentre es desplacen amenaçadorament per l'aire cap al seu objectiu. Tragèdia, sentiment, angoixa i espectacle són els protagonistes d'aquesta seqüència, barreja no gens fàcil de combinar amb èxit. Però *Fort Bravo* no seria el que és sense la tasca del seu guionista Frank Fenton, artífex d'una obra farcida de diàlegs de doble lectura i plens d'astúcia i sinceritat. Com a mostra, el que hagin vist aquesta pel·lícula recordaran l'escena en què Eleanor Parker s'està insinuant subtilment a Holden mentre li ofereix un llumí per al seu cigar, i el militar li apaga dient "Se iba a quemar". Clar i efectiu, no? Doncs això només és un gra d'arena, un petit avenç del que es poden trobar tots aquells que no coneixen encara el film i del que poden reviuire tots aquells que ja n'hagin gaudit alguna vegada. ■

Guillem Fiol Pons

No voldria deixar passar l'opunitat que ofereix la celebració del centenari del *western* i oblidar-me d'un dels seus directors més destacats i, paradoxalment, menys estudiats: John Sturges. Segurament, molts d'aquells que segueixen cada

mes aquest especial de *Temps Moderns* per devoció al *far west* sí que saben qui era o què va realitzar, però crec que tampoc estaria fora de lloc omplir-nos la boca recordant alguns dels seus films. A més del que ens ocupa, *Escape from Ford Bravo*, també podríem citar *Duelo de titanes*, *El último tren de*



# Jonny Cash, músic (!) i actor (?)

Pere Estelrich i Massuti

Aquestes darreres setmanes el nom de Johnny Cash sona molt: primer perquè la seva parella, la també cantant i actriu June Carter, malauradament ens ha deixat fa poc, però també perquè ha estat guardonat amb un premi Grammy com a autor i intèrpret del millor disc *country* (2002) i perquè diversos artistes (cantants i grups musicals) li dediquen homenatges i recordances. S'ho mereix: Cash és un dels noms mítics del *country*. Les seves pròpies cançons i els arranjaments que féu de temes d'altres autors han esdevingut, amb el temps, de referència. Però també són importants algunes de les versions de temes de Cash fetes per artistes com Barbra Streisand, Michael Jackson, David Bowie, The Supremes, Elton John, Billy Joel, Kenny Rogers, Art Garfunkel, Paul Simon, Martin Gaye, B.B. King, Roy Orbison, Kool & The Gang, Linda Ronstadt, Diana Ross, Jerry Lee Lewis o Lionel Richie.

Cash és, en efecte un músic de primera. Un d'aquells a qui tots hem admirat durant alguna època. ¿No hem estat tots una mica fan del disc *Johnny Cash At San Quentin* (de 1969)? ¿No hem entonat tots la cançó que dona nom a l'àlbum i que fou reconeguda com la cançó de l'any en la seva època?

I a més, Cash és un músic molt prolífic, la seva discografia és molt extensa. Des d'aquell primer disc *Johnny Cash and His Hot and Blue Guitar* de 1957 fins el darrer *American IV: The Man Comes Around* de 2002 podem comptar més de cent enregistraments (en solitari, al costat d'altres solistes, en directe, reedicions, música de pel·lícules).

Però Cash també és conegut (menys, és clar) per la seva vessant d'actor, sobretot en el camp del *western*. Un actor la feina del qual es pot posar en entredit, amb títols poc interessants, encara que alguns d'ells certament famosos, com *A Gunfight* (*El gran duel*), amb protagonisme compartit amb Kirk Douglas o *The Last Days of Frank and Jesse James* al costat de Kris Kristofferson i Willie Nelson (artistes que, com Cash, tam-



bé han treballat el món de la música i del cinema amb desigual fortuna).

Cash és, sí, un músic en majúscules però un actor realment poc ca-

rismàtic. La seva talla en ambdós aspectes no és, ni de lluny, comparable. D'ell, en recordarem la veu i l'estil, no les imatges. ■



# Les pel·lícules del mes de setembre

*A les 18.00 hores*

*Homenatge a Katharine Hepburn (1907-2003)*



## 24 DE SETEMBRE

### LA REINA DE AFRICA (1951-VOSE) DE JOHN HUSTON

Nacionalitat i any de producció: EUA, 1951

Títol original: *The African Queen*

Producció: IFD-Romulus- Horizon. Sam Spiegel

Direcció: John Huston

Guió: James Agee

Fotografia: Jack Cardiff

Música: Allan Gray

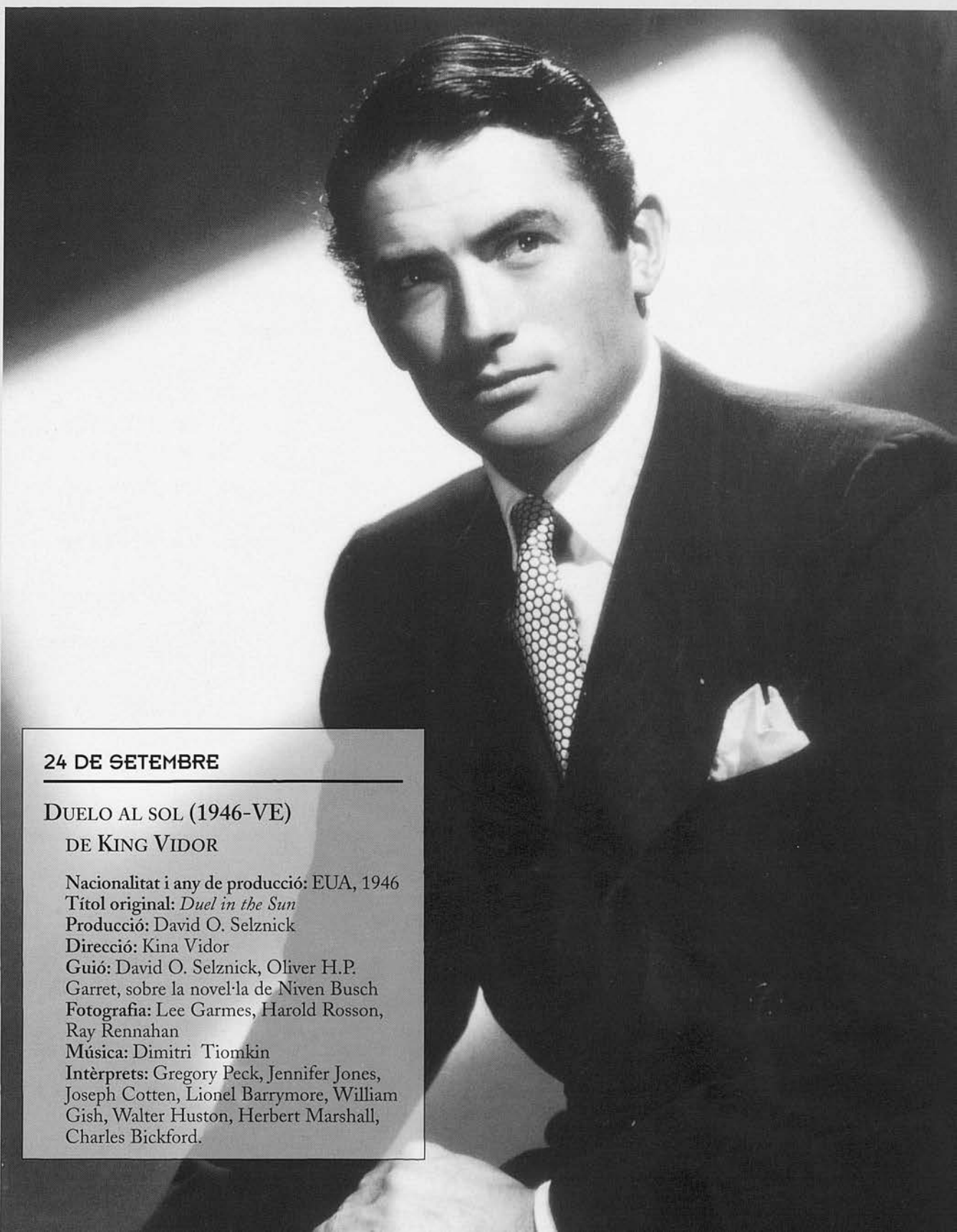
Intèrprets: Humphrey Bogart, Katharine Hepburn, Robert Morley, Peter Bull, Theodore Bikel.



# Les pel·lícules del mes de setembre

*A les 20.00 hores*

*Any Centenari del Western. Homenatge a Gregory Peck (1916-2003)*



## 24 DE SETEMBRE

**DUELO AL SOL (1946-VE)**

DE KING VIDOR

Nacionalitat i any de producció: EUA, 1946

Títol original: *Duel in the Sun*

Producció: David O. Selznick

Direcció: King Vidor

Guió: David O. Selznick, Oliver H.P.

Garret, sobre la novel·la de Niven Busch

Fotografia: Lee Garmes, Harold Rosson,

Ray Rennahan

Música: Dimitri Tiomkin

Intèrprets: Gregory Peck, Jennifer Jones,

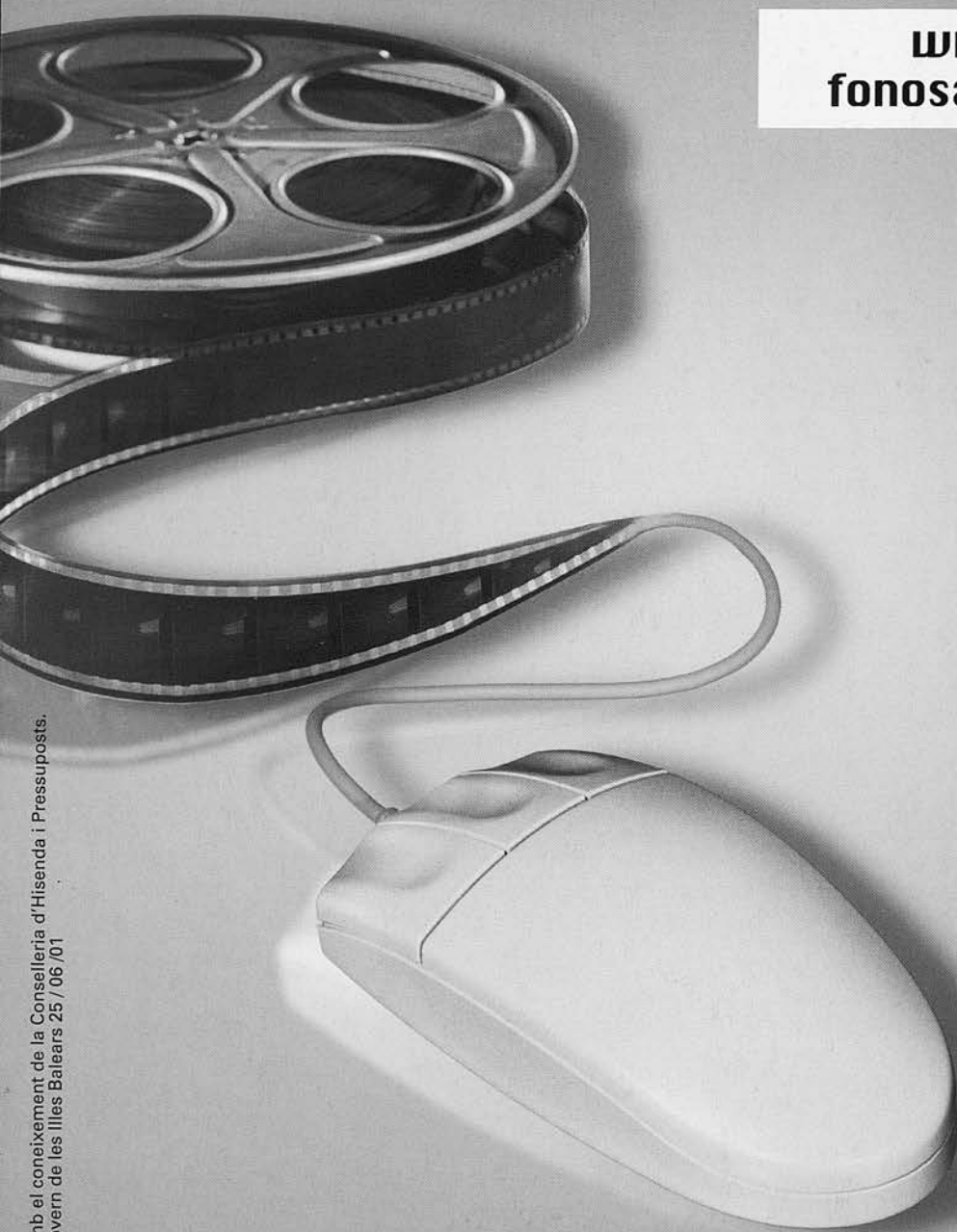
Joseph Cotten, Lionel Barrymore, William

Gish, Walter Huston, Herbert Marshall,

Charles Bickford.

# Compra les teves entrades de cinema a internet o per telèfon

[www.sanostra.es](http://www.sanostra.es)  
fonosanostra 971 757 242



- ⇒ Club Cine Hispania \_\_\_\_\_
- ⇒ Multicines Manacor \_\_\_\_\_
- ⇒ Porto Pi \_\_\_\_\_
- ⇒ Porto Pi Terrazas \_\_\_\_\_
- ⇒ Multicines Eivissa \_\_\_\_\_
- ⇒ Sala Augusta \_\_\_\_\_
- ⇒ Rívoli \_\_\_\_\_
- ⇒ Metropolitan \_\_\_\_\_
- ⇒ Rialto \_\_\_\_\_



**Internet:** 24 hores, 365 dies

**Fonosanostra:** de 8'00 a 22'00 hores, de dilluns a dissabte

**"SA  
NOS  
TRA"**

CAIXA DE BALEARS