

RASSEGNA IBERISTICA

97
XXX 2012

Edizione a cura di René Leonaruzzi e Ludovica Paladini

GIUSEPPE BELLINI <i>Introduzione</i>	p. 3
ENRIC BOU 54045. <i>Atzar i tramvies en la modernitat</i>	p. 7
MARGHERITA CANNIVACCIUOLO <i>Sistema mítico y proyecto revolucionario: Quetzalcoatl de Ernesto Cardenal</i>	p. 27
FLAVIO FIORANI <i>Borges: il centro e i margini</i>	p. 43
RENÉ J. LENARUZZI <i>El operador ahí en el sistema de la lengua y en el discurso</i>	p. 51
ELIDE PITTARELLO <i>Con gli occhi di Lorca, Buñuel e Dalí</i>	p. 63
MARCO PRESOTTO <i>Ovillejos cervantini nella tradizione teatrale di La ilustre Fregona</i>	p. 83
SUSANNA REGAZZONI <i>La diáspora de los italianos en el viaje a Argentina. El mar que nos trajo de Griselda Gambaro</i>	p. 91
PATRIZIO RIGOBON <i>Federalismo e letteratura in Francisco María Tubino</i>	p. 103
FEDERICA ROCCO <i>Viaggio tra le solitudini cartaceo-virtuali: il romanzo in forma di diario nella narrativa argentina femminile del XXI secolo</i>	p. 113

BULZONI EDITORE

EUGENIA SAINZ <i>Partículas discursivas, significado metalingüístico y foco contrastivo: análisis de la locución nunca mejor dicho</i>	p. 131
ALESSANDRO SCARSELLA <i>Immaginazioni umide e secche. Note sull'uso metalinguistico del fantastico in Unamuno</i>	p. 147
SILVANA SERAFIN <i>Méndez Capote: un viaggio tra i ricordi dell'infanzia</i>	p. 155
RENÉ MANUEL SIMOES <i>Os "romances" na poesia do neo-realismo português</i>	p. 171
ELISA VIAN <i>"Entre temores y esperanzas" Villa Miseria también es América de Bernardo Vertbitsky</i>	p. 179

ENRIC BOU

54045. ATZAR I TRAMVIES EN LA MODERNITAT

En un film de 1944 –“Double Indemnity” de Billy Wilder– un investigador molt eficient, interpretat per Edward G. Robinson, comenta el cas d'un parell d'amants que han assassinat el marit de la dona. L'investigador comenta a un company:

Han comès un assassinat i això no és com viatjar plegats amb tramvia, on cadascun pot baixar a parades diferents. Han d'anar junts tota l'estona i han de viatjar fins al final del trajecte. És un viatge sense retorn i l'última parada és el cementiri.¹

El comentari té més d'un sentit per a nosaltres espectadors, perquè sabem que aquest company de l'investigador és justament un dels assassins. A l'escena següent, la parella d'assassins es cita en secret en un supermercat, on esperen que ningú no els vegi. Tots dos parlen mentre caminen pels passadissos de l'establiment. L'home intenta trencar el tracte que ha fet amb la dona, i ella, que durant tota l'escena du posades les ulleres de sol, li contesta de manera abrupta: “Ningú no es tira enrere. Ens hem ficat junts en això i en sortirem junts al final”². Naturalment, a l'escena següent, l'assassí, el company del personatge interpretat per Robinson, recorda la frase en la qual aquest relacionava la situació de dos assassins com la d'uns passatgers en un viatge recorregut amb tramvia.

A les escenes inicials d'una altra pel·lícula, “Orfeu negro” de Marcel Camus, Orfeu i Eurídice es coneixen en un tramvia que creua el centre de la ciutat de Rio de Janeiro, una ciutat en ebullició amb els preparatius del Carna-

¹ “They've committed a murder and it's not like taking a trolley ride together where they can get off at different stops. They're stuck with each other and they've got to ride all the way to the end of the line, and it's a one-way trip, and the last stop is the cemetery.”

² “Nobody is pulling out. We went into this together and we're coming out at the end together. It's straight down the line for both of us. Remember.”

val. Orfeu és el conductor del tramvia, Eurídice és una dona jove i pobre que acaba d'arribar des de pagès a la ciutat i es troba perduda i marejada per tantes sensacions noves que li imposa la gran ciutat. Al final del film ella serà assassinada al bell mig de la cotxera dels tramvies.

En aquestes dues mostres del cinema nord-americà i francès hi ha dues coses que em criden poderosament l'atenció: primer, que el tramvia pugui ser utilitzat com a metàfora per expressar una situació humana difícil. Això ens fa adonar de la importància que té el transport en la imaginació humana, en especial els mitjans de transport de la Modernitat. Les ciutats modernes ofereixen tot un conjunt de situacions i objectes que poden utilitzar-se per expressar el xoc de la novetat, en especial els tramvies. Però aquesta novetat no viu aïllada sinó que ha de coexistir amb altres elements que corresponen a un món antic, atàvic, com, per exemple, les esglésies. En segon lloc, és notable el fet que una relació amorosa pugui iniciar-se en un tramvia. Això és possible en les ciutats modernes, les quals ofereixen espais que faciliten enormement la barreja de classes socials i de sexes. També és notable que una conversa sobre un assassinat es pugui produir en un supermercat. És prou eloqüent de la pluralitat d'usos dels espais de la Modernitat.

Artistes i escriptors han tractat d'expressar l'experiència de la ciutat moderna, els seus espais, el xoc de la simultaneïtat, l'anonimat que proporcionen els espais públics. M'agradaria discutir aquí amb una mica de detall els següents problemes: l'ús dels tramvies com a llocs i objectes amb un significat simbòlic, basat en la juxtaposició del vell i el nou (les figures mitològiques clàssiques d'Orfeu i Eurídice pujant a un tramvia); els tramvies com a vehicles per a la discussió metafòrica de problemes i situacions que sorgeixen en la Modernitat; les sensacions i experiències provocades en aquest món modern, que van des de la por al mareig, les actituds negatives, de rebuig visceral, o l'acceptació innocent i cànvida de l'experiència urbana; el tramvia com a element que sintetitza la contradicció entre allò atzarós (*random*) i sistemàtic que és característic de la vida a ciutat.

Un estudiós francès, Pierre Sansot, a *Poétique de la ville* va parar atenció a "Les transports de la ville"(199-206). Segons ell els mitjans de transport són gairebé personatges. En els transports públics notem un èmfasi en la solitud, en els períodes d'espera, i en els d'anticipació de la ciutat. El revisor, com veurem en el cas de Salvat-Papasseit, té un paper misteriós. Els trams i autobusos són una estructura dins la ciutat, però que té una condició d'espai aïllat. És un interior ambulant, la plataforma del qual és com una terrassa, un punt d'observació: barrejats entre la massa, observem la massa de vianants. És, a més, un volum que sobresurt en el paisatge urbà, sense arribar a l'alçada de les cases i dels edificis públics. El tramvia, els primers tramvies, eren una baluerna perillosa. Ens ho recorda un article de Santiago Rusiñol, el qual va es-

criure una sarcàstica opinió sobre els canvis que la modernitat introduïa en el paisatge barceloní. I ho féu, utilitzant el tramvia com a mesura d'aquests canvis. A "El progrés i les criatures" evocà un desgraciat accident en el qual un tramvia va matar un nen. Després d'haver vist la gent enrabiada cremant l'objecte assassí, el seu comentari desvetlla una nota pedagògica alternativa: "Potser no és excés de motors i remolcs, el que hi ha, sinó excés de criatures. Potser en comptes de maleir els frens i les vies, el que hauríem de procurar és posar *freno* a l'espècie per *vies* malthusianes" (217)³. D'altra banda, els tramvies creen una unitat diferent de la ciutat (a la dels barris, i les urbanitzacions) pels mapes de transport, plens colors i circuits que no tenen res a veure amb els plànols de la ciutat. El tram és un signe de la modernitat urbana, una rèplica urbana del trens i implica una ampliació de la ciutat, no la limita, introdueix noves obertures.

La presència dels tramvies ens recorda l'arribada de noves formes de transport, i l'impacte que aquestes van tenir en la formació d'un nou model de societat en proveir no tan sols una nova forma de comunicació i transport sinó també un espai mòbil per què la gent compartís un temps sense fer res, forçats a estar en contacte amb gent desconeguda. Els tramvies van ser inventats el 1880 i van ser un mitjà de transport molt popular a les ciutats europees i americanes fins els anys seixanta. A l'Europa Oriental mai no van arribar a desaparèixer. Actualment amb la preocupació per la contaminació ambiental i la velocitat del transport en àrees congestionades dels centres urbans, ha sorgit un nou interès en els tramvies. A Barcelona van deixar de circular l'any 1973 i tan sols n'ha quedat, el "Tramvia blau", per a diversió de nens i de turistes. Els tramvies, d'altra banda, també ofereixen una connexió inequívoca entre allò vell i allò nou, ja que les seves primeres versions eren una barreja de natura i enginyeria mecànica. Fins a inicis de segle, quan van esdevenir elèctrics, els tramvies eren una baluerna construïda amb fusta i metall que circulava damunt d'unes vies, estirada per cavalls o mules.

Un episodi il·lustra la presència dels tramvies. Quan Antoni Gaudí fou criticat per la reforma que havia fet del Presbiteri de la catedral de Palma va contestar, segons la llegenda popular, en el més pur estil gaudinià: un tramvia també és una obra d'art (Carner *Bonhomies*, 69). No deixa de ser irònic el fet que Gaudí morís, l'any 1926, envestit per un tramvia mentre anava a peu cap a la Sagrada Família.

Els tramvies tendeixen a envair l'espai urbà i també estableixen una correlació entre el centre i la perifèria. A més, la presència massiva de mitjans de transport de tracció industrial, introdueix un referent temporal.

³ Vegeu l'article coetani: "Apedrean un tranvía por haber atropellado a un niño", *La Vanguardia*, 4/IX/1901.

Els tramvies, amb la seva aparença pesant i l'aparat elèctric que els envoltava, tendien a monopolitzar els carrers per on passaven i eren considerats com molt perillosos. Pujar al tramvia és una manera especial de contemplar la ciutat i, certament, una altra manera de mirar botigues, ja que la ciutat es converteix ella mateixa en espectacle. Els passatgers veuen la gent i el moviment dels cotxes des d'una tribuna privilegiada. La ciutat en moviment sembla un aparador mòbil davant del passatger. Ho podem relacionar amb una variant del *flâneur* de Baudelaire, el qual veu els carrers com un paisatge o una habitació i troba refugi en la multitud de la gran ciutat (Benjamin *Reflections*, 156-158).

Els tramvies expressen el triomf de la màquina i l'arribada de noves formes de transport que van permetre el desenvolupament de la societat industrial. Aquestes formes de transport (l'autobús, el tramvia o el metro) formen part d'aquell conjunt de noves situacions que proporciona la ciutat de la modernitat i que han estat estudiades amb detall per sociòlegs com Georg Simmel i historiadors de la cultura com Walter Benjamin. L'impacte de les masses sobre l'individu, el fet de ser un desconegut entre els seus conciutadans és un tipus d'experiència que es desenvolupa amb una potencialitat màxima en la modernitat. Per a aquells que han viscut una gran part de llurs vides en pobles petits i van decidir de (o es van veure obligats a) anar a viure a la gran ciutat, aquesta va ser una experiència traumàtica que els van canviar la vida de manera significativa i que va alterar de manera substancial la relació amb el món exterior: van viure des de llavors sota un constant estímul psicològic. Per raó d'aquestes noves situacions urbanes sorgiren nous temes literaris i artístics: la solitud de l'individu, el *flâneur*-curiós, o el "badoc" en els termes de Josep Carner; els encontres amb gent desconeguda (la mirada, el flirteig visual); nous espais com els tramvies esdevenen importants; la marginalitat d'artistes i escriptors (Simmel, Benjamin).

Segons Stephen Kern, els tramvies van tenir dos papers importants en la ciutat moderna: van ajudar a augmentar les dimensions de la ciutat, i els suburbis i els pobles de les rodalies van ser connectats amb el centre, contribuint a la barreja de classes socials. (191-93). Dos escriptors, Joan Salvat-Papasseit i Josep Carner, incorporaren alguns d'aquests nous temes i situacions en els seus treballs literaris, des de diferents perspectives estètiques. Ambdós s'interessaren per la possibilitat que oferien els nous mitjans de transport per passar llargs períodes de temps prop d'una dama desconeguda.

El paisatge de la poesia de Salvat és un paisatge urbà, per militància i convenciment. En una carta escriví: "sóc un envenenat de la ciutat" (*Epistolari* 177). O en una altra, quan vivia en un sanatori vora Madrid, a la serra del Guadarrama: "Em falta un troç de mar de Catalunya, i el nostre Port magnífic, i fins els vells carrers de cada dia." (161-62). Però Salvat, en el fons, a més de

practicar un maquinisme futurista, es dedicà a “contemplar” el paisatge –el seu– del proletariat urbà: grues, tramvies, el port i els carrers, sorgeixen automàticament, sense haver d’aturar-se a teoritzar gaire. Això es pot llegir als seus llibres *Poemes en ondes hertzianes* (1919) o *L’irradiador del port i les gavines* (1921).

En el poema “54045”, el número capicua del títol correspon a un bitllet de tramvia, amb la qual cosa introdueix un fons supersticiós, el tramvia, el qual a més, és relacionat amb una imatge fàl·lica: “La dinamo turgent mou els príaps de foc/ en CIRCUMVAL·LACIO”. Al mateix temps reproduceix a la perfecció la sensació d’aïllament en la multitud:

És que jo sóc igual per cadascú
en el passatge
Fa fàstic que tothom sap estranger
i és segur que aquest vell coneix el meu nom

I en els versos finals el passatger té por:

M’he palpat bàrbarament
si m’han pres la cartera
A fe que no en portava amic

També descriu amb paraules, construint un petit cal·ligrama, un monument molt conegut d’una de les places de Barcelona, l’“Arc de Triomf” construït per a l’Exposició Universal del 1888. La primera edició dels *Poemes en Ondes Hertzianes* (1918), el llibre en el qual es publicà aquest poema, fou il·lustrada per Joaquín Torres García, amb una gran profusió d’imatges de tramvies i referències a l’electricitat. No cal dir que la posició de Salvat i Torres García era molt favorable a la modernitat i a un dels seus símbols més característics, el tramvia.

En altres poemes com el “Bitllet de quinze” o a “Encara el tram”, desenvolupa un motiu literari, l’encontre amb una dama en el tramvia, un motiu tractat també per Josep Carner. Allò que és destacable en el cas de Salvat és que ell dedica molta atenció a descriure l’acció mateixa, el moment, sense fixar-se en els detalls d’allò que passa realment, com si és el cas dels poemes de Carner. A “Encara el tram” el poeta es fa preguntes entorn de la mirada d’una dona jove que llegeix un llibre. Després de concentrar-se en diverses parts del seu cos, ell decideix de baixar i emportar-se amb ell, sense resoldre, el misteri d’aquells ulls.

Una situació similar malgrat que amb un final molt diferent és retratada per Josep Carner en alguns dels seus poemes, principalment a “La bella dama del tramvia”. Una bona part dels poemes d’*Auques i ventalls* (1914) o dels seus articles a *Les planetes del verdum* i *Bonhomies*, són comentaris sobre

experiències de la vida urbana que ell vol modificar o que li serveixen d'excusa per plantejar una petita reflexió moral. Carner dibuixa un mapa real i precís del lleure urbà a mesura que escriu sobre canvis en la ciutat a "L'anunci lluminós", la manera com la gent passa les nits d'estiu, petites llegendes a propòsit de Gaudí.

Com he indicat abans, els tramvies esdevenen elements del paisatge urbà. La sorpresa d'allò nou (combinada amb l'agitació social) fou resolta per Maragall a través de metàfores inspirades en la naturalesa. Altres escriptors i artistes es van entusiasmar més vigorosament amb la modernitat i els nous objectes. Torres García i Rafael Barradas, dos artistes uruguaiencs, van viure uns anys a Barcelona a inicis del segle XX i van pintar molts paisatges de la ciutat plens de tramvies i posant l'èmfasi en d'altres objectes de la metròpolis industrial: anuncis lluminosos, cafès, un mar de cares, l'experiència de la simultaneïtat. Aquesta va ser la seva manera d'expressar el "Vibracionismo", una personal reinterpretació del Cubisme.⁴ Joan Salvat-Papasseit, per militància, i Josep Carner, per raons diferents, incorporaren alguns d'aquests nous temes i situacions en els seus treballs literaris, des de diferents perspectives estètiques. Ambdós s'interessaren per la possibilitat que oferien els nous mitjans de transport per passar llargs períodes de temps prop d'una dama desconeguda.

El Carner d'*Auques i ventalls* (1914) es distingia de l'amorosívol de *La paraula en el vent* (1914). Potser perquè, com ha recordat amb encert Joan Ferraté, el tema estricte "és el país català (...) presentat pel poeta com l'àmbit social que el fonamenta humanament i que ell accepta sense cap altra reserva que les que no pot deixar d'introduir-hi el seu esforç de recreació imaginativa." I afegeix: "És, en tot cas, la cara de la seva experiència més objectivada en estils de vida que no li pertanyen com a bé personal exclusiu, però que no deixen de formar part del seu ésser efímer, allò que el poeta ha rescatat en aquestes dues seccions ["Lloc" i "Auques i ventalls"] per tal de donar-ho al lector com a possessió comuna, i potser com a testimoniatge de la solidaritat original entre els dos, que roman a la base de tota divergència ulterior en el procés de personalització que serà el curs vital de cadascun d'ells." Aquestes seccions tenen la funció "d'introduir-nos en el món humà heretat i assumit per Carner i que és alhora també en bona part un món tot nostre" (Ferraté 20).

Aquest Carner ha estat qualificat d'humorístic (Manent, 168). "És un llibre –escriu Manent– que va anar naixent tot naturalment, de l'escreix de barcelonisme, de civilisme ciutadà del poeta, que com a observador no perdia els detalls, tendres, còmics, lleument entristidors, de la vida quotidiana, de les passejades sense rumb o a la percaça d'una influència per obtenir una Flor

⁴ Vegeu, per exemple, quadres de Torres García com "Escena de calle", 1919; "Composición vibracionista", 1918; i "Portal de l'Angel", 1919. De Rafael Barradas, "Estudio", 1918, i "Barcelona" 1918.

Natural, tant a Sant Gervasi, a Sants, com a la *city* barcelonina.” (165) Amb la precisió, però, que li fa Ferraté: “I irònica i tendra és, al capdavant, tota la poesia de Carner. Això vol dir que no és el seu humorisme allò que caracteritza aquest llibre de Carner, sinó més aviat la gamma de pretextos que hi preval, que pertanyen tots a la rutina possible i a l'ordre de curiositats normals en un home de vida ciutadana (...) no pas gens diferent del que devia ser el Carner que el va escriure en el temps que el va escriure. És la ciutat i els seus habitants i els seus apèndixs i els habitants dels seus apèndixs allò que, juntament amb el cicle de les estacions al qual obeeix l'ordenació dels seus poemes, determina i qualifica més que res l'humor propi d'*Auques i ventalls*, que en ell mateix no és gens diferent de l'humor característic de la poesia de Carner de cap a cap de la seva obra (Ferraté 20-21). Aquesta opinió –si la llegeixo bé– és més propera d'una frase lapidària de Jordi Llovet en referir-se a la “indefugible passió de Carner –clau de la seva poètica– pels elements més universalment discrets de la Catalunya antropològica” (5).

Escoltar l'opinió del mateix autor, amb totes les prevencions que ens marca la “fal·làcia intencional”, tal com ens van advertir Wimsatt i Beardsley el 1946, ens pot ser útil, si més no, per completar la galeria d'opinions –que no hem de creure!– sobre el sentit del llibre: “L'autor d'aquest llibre té una convicció, que no gosaria dir a segons qui, i és que el present recull no deixarà d'oferir un interès arqueològic a les vinents tongades de la humanitat. Es de creure que els venidors tindran la gentilesa de considerar-hi dues senyalades característiques del nostre temps, que és possible que el datin.” La segona d'aquestes “característiques” era “un insistent civilisme, que no arriben a marcar del tot les seves modalitats facecioses o els seus jocs efimers i canviants. Creu l'autor, que l'humorisme és cosa altament civil, però és que, de més a més, aquest llibre ha estat escrit indolentment al marge de una amable vida ciutadana, amb una especial cordialitat per ses metamorfosis i fins amb una convicció indisputable de sos bells esdevenidors.” I reblava amb una pregunta retòrica: “Serà ben escaiguda la visió de la ciutat en trasmudança?” (Carner “Advertiments”, 119-120).

Però llegim el poema de Josep Carner, “La bella dama del tramvia” en la versió del 1957 d'*Auques i Ventalls*, malgrat que l'edició original és del 1914:

I	Si ran de la parada veieu el tram passar tot ple de smarts o gent de la pescateria, sota un gran feix de plomes eternament hi ha la bella dama del tramvia.	1
II	La nua el seu ermini, gelós com un serpent; sa gorja mal coberta la voluptat exhala; deurà parlar, quan parli, melodiosament; és de París o Guatemala.	5
III	Tot d'una que l'heu vista, s'allunya a l'infinit	

	dins el brogit del tròlei i de la baluerna, i es decandeix llavores la flama del sentit.	10
	Ah, si hi pugéssim, ¿fóra eterna?	
IV	Oh, no! La bella dama, de plomes sota un feix, val més que amb sa llegenda s'allunyi, gens copsada; si gaire l'escatiem no fóra tanmateix com la sobtà la llambregada.	15
V	Car ella cal que baixi quan arribem –ço és, que aquella maniobra subtil resulta vana– o resta, i és de Gràcia, i de segur diu pues, sollant la parla catalana.	20
VI	I no hi ha més manera: la dama se'ns ne va o bé un detall la minva i un mot la deshonora. Aneu a peu, poetes, cercant de somiar l'alta bellesa duradora.	
VII	Jovent, oh tu que cerques la joia o el renom!, no cuitis a adorar-los, que el dol et colpiria. Sovint les esperances que fan d'esquer són com la bella dama del tramvia.	25

El poema, a primer cop d'ull, és tot un *tour de force*. Escrit en set quartetes formades per tres versos alexandrins i un d'octosíl·lab, amb rima encadenada, contribueix així a crear un ritme lleuger. El vocabulari que tria el poeta, un lèxic culte, seleccionat, o amb neologismes forçats i arcaïsmes s'atansa a allò que Lausberg caracteritza com a “vetustas”. Ens situa, així, en un temps, una opció lingüística, molt específica. Aquest lèxic, malgrat el procés de depuració que sofrí en successives edicions (1914, 1935 i 1957), és encara molt fort en la versió definitiva, del 1957. Vege'm-ho⁵: 1 “tram”, 2 “*smarts*” (els elegants o distingits), 5 “nuar”, 10 “brogit”, 11 “decandeix”, “copsada”, 15 “l'escatiem”, 16 “llambregada”, (17 “beutat defall”, llegíem en la versió de 1914 i 1935), 20 “sollant”, 23 “defall”.

En la primera estrofa la dama és presentada dalt del tramvia, voltada d'homes d'extracció diversa (“*smarts* o gent de la pescateria” (2), per un observador anònim des de la parada del “tram”, la veu que diu el poema. La segona estrofa introdueix el caràcter voluptuós de la dama, altre cop mitjançant la sinècdoque a la qual afegeix una comparació (“La nua el seu ermini gelós com un serpent”) que introdueix una al·lusió bíblica (Eva), amb referències externes i internes concentrades en el coll de la dama: guarnit per un “ermini” o de parla melodiosa. Hi ha un doble joc: de bellesa misteriosa en el vestir i en el parlar. Conclou la segona estrofa introduint el topos de l'exotisme, ja que imagina l'anònim observador que la dama “és de París o Guatemala”, amb la

⁵ Els números es refereixen als versos del poema.

qual cosa exagera un procés d'idealització que ha estat introduït en imaginar la parla de la dama un verb en futur, "deurà parlar".

L'estrofa III i presenta dues possibilitats de solució a aquest situació. En els primers versos, la visió és un efecte passatger i la dama desapareix: "s'allunya a l'infinit/ dins el brogit del tròlei i la baluerna." Una imatge del vers 11, "la flama del sentit", introdueix la idea de l'enamorament a primer cop d'ull. El vers 12 planteja la segona possibilitat, de pujar al tramvia i atansar-se a la dama, que obre una pregunta retòrica: "Ah, si hi pugéssim, ¿fóra eterna?". L'estrofa IV presenta una primera resposta a aquesta negació. El vers 13 recupera la sinèdoque del vers 3 ("La bella dama, de plomes sota un feix,") i avisa sobre el perill d'atansar-se excessivament a la bellesa i la possibilitat que aquesta desaparegui.

Carner recupera aquí un tòpic que en català ja havia posat en joc Francesc Bartrina a poemes com "Davant de Portvendres", un poema en el qual, segon Joaquim Molas, "reprèn la idea de la il·lusió, de l'ideal, que hem de deixar lluny, perquè, si l'aproximem, se'ns quedarà a les mans (198)." En aquell cas el poeta és en un vaixell, contempla a distància el paisatge de Portvendres i el considera d'una gran bellesa. A mesura que s'hi atansa perd la bellesa, que recupera quan se n'allunya:

Camina lo vapor. Una muntanya
veig allà lluny que el sol amorós banya...
Ja la veig a prop meu. No és tan hermosa
com creia ma il·lusió sempre ambiciosa...
(...)
Camina lo vapor. Sembla que aquella
al allunyar-se es va tornant més bella.
Que bella és!... Vull gosar de sa hermosura...,
i lo vapor camina i no es detura.

Tornant al poema de Carner, l'estrofa V introdueix una doble explicació de la negació que llegíem a l'estrofa IV a través d'una frase disjuntiva: no apropar-se a la bellesa mantenint la idealització; o atansar-s'hi i comprovar la dura realitat: "o resta, i és de Gràcia i de segur diu *pues*,/ sollant la parla catalana." (15-16). La primera part de l'estrofa següent, la VI, rebla aquesta doble possibilitat de solució: "I no hi ha més manera: la dama se'ns ne va/ o bé un detall la minva i un mot la deshonora" (21-22). Val a dir que la versió del 1914-1935 era molt més directa en aquesta denúncia: "la dama corre avall/ o bé de desperera tot d'una pren la fila" (21-22). Però en la versió definitiva Carner ha preferit destacar la parla com a element que descobreix la condició social de la dama: la parla la deshonora. Les estrofes VI i VII són de conclusió i de consell, que van des del nivell literal al simbòlic. Els sis últims versos del poe-

ma introdueixen tres nivells de moralitat. Així l'admonició "Aneu a peu, poetes, cercant de somiar/l'alta bellesa duradora" (23-24), advertiment que fa més lleuger el de la versió del 1914 i 1935 ("Anem a peu, poetes, car la beutat defall/ en el topant on hom s'enfila ") pot ser llegida literalment com un "anar a peu", però també en un setit figurat: no pujar al tramvia implica viure en la bellesa, en la il·lusió, la idealització. L'estrofa final, la VII, conté una "moralitat", l'ampliació del consell adreçat només als poetes que anunciaven els dos versos finals de l'anterior estrofa. Ara ja no s'adreça només als "poetes", sinó que ho generalitza en el vocatiu "Jovent". Contra una vida viscuda en el somni i la idealització, la veu poètica aconsella de viure tocant de peus a terra. I les hàbils modificacions del grup nominal "la bella dama" (que, per cert, era el títol del poema en la primera edició, del 1914, que fou ampliat a "La bella dama del tramvia" a partir de la segona edició, la del 1935) confirmen i condensen aquest sentit en la comparació final: "Totes les esperances de l'avenir són com/ la bella dama del tramvia", la conclusió, que supera l'anècdota de "la bella dama del tramvia" i ens situa en el nivell de la categoria. Les variacions del grup nominal "bella dama" resulten una isotopia molt productiva: al vers 4 era "la bella dama en el tramvia", es redueix a "la bella dama" en el vers 13, i encara més en el vers 21, "la dama". En el vers final, el 28, llegim: "la bella dama del tramvia", que recupera el sintagma del títol. El canvi de preposició, "en" per "de", sintetitza aquest procés d'identificació simbòlica entre dama i tramvia, i, de fet, de conversió en símbol de la il·lusió (la joia, el renom, les esperances), reblat per l'ús d'un adverbi, "com", en posició de rima en el vers 27. Així, l'habilitat de Carner ens permet de llegir el poema en aquests diversos estadis: el procés d'associació entre dama i tramvia, a partir d'una escena –el pretext– del tot urbana, presenta la bellesa fugissera, l'ideal, la il·lusió el somni, o la lliçó de grandesa, la relativitat i l'escepticisme. Hi ha un moviment del particular al general (poetes > jovent; dama en > dama del).

Podem relacionar aquest poema amb la poesia de l'experiència (Langbaum). La poesia proposa de reproduir una experiència viscuda o imaginada, copsant el seu procés per derivar-ne, com a síntesi, un judici d'implicacions morals. Allò que Ferrater o Vinyoli efectuava amb molta més consciència, és ja en potència en aquest text de Carner. D'altra banda, el poema es pot relacionar amb una llarguíssima tradició, la dels enamoraments a primer cop d'ull (el *coup de foudre* o el *love at first sight*), tradició que ha estat estudiada en detall per l'imprescindible Jean Rousset a *Leurs yeux se rencontrèrent*. El poema sembla evocar intertextualment aquesta tradició en les rimes dels versos 14–16: "copsada" i "llambregada". Com és sabut el dia 6 d'abril del 1327 Petrarca conegué madona Laura ("*Era il giorno ch'al sol si scoloraro (...) Trovammo Amor del tutto disarmato, / ed aperta la via per gli occhi al core, / che di*

lagrime son fatti uscio e varco.”). Versos que ressonen en els del poema LXVI d'Ausiàs March:

Amor, Amor, lo jorn que l'Innocent
per bé de tots fou posat en lo pal
vós me ferís, car jo em guardava mal,
pensant que el jorn me fóra defenent.

I que arriben fins al Baudelaire de “*À une passante*”, possiblement, molt més proper a l'experiència i anècdota de Carner:

La rue assourdissante autour de moi hurlait.
Longue, mince, en grand deuil, douleur majestueuse,

Une femme passa, d'une main fastueuse
Soulevant, balançant le feston et l'ourlet;

Agile et noble, avec sa jambe de statue.
Moi, je buvais, crispé comme un extravagant,
Dans son oeil, ciel livide où germe l'ouragan,
La douceur qui fascine et le plaisir qui tue.

Un éclair... puis la nuit! – Fugitive beauté
Dont le regard m'a fait soudainement renaître,
Ne te verrai-je plus que dans l'éternité?

Ailleurs, bien loin d'ici! Trop tard! Jamais peut-être!
Car j'ignore où tu fuis, tu ne sais où je vais,
O toi que j'eusse aimée, ô toi qui le savais!

El poema de Carner remet també, per cert, a una minitradició personal. A *Les planetes del verdum* llegim una prosa, “La ciutat sense ara”, en la qual els tramvies li serveixen per representar la multiplicitat de la vida urbana barcelonina. És al centre de la vila on es produeixen encontres de les forces subversives, les de ruptura, les lúdiques. Josep Carner ho captà amb agudesa en aquesta prosa, en la qual descatacava el caràcter, unificador en la diferència, que té el centre de la ciutat:

A la Plaça de Catalunya van a raure tots els tramvies barcelonins: per allà passen les cubanes que van a Sant Josep de la Muntanya, els alemanys que van a Sarrià, les monges que van a les Corts, les gallinaires que van al Poble Sec, les dolces dames barcelonines que segueixen la via Gràcia-Rambles, les peripatètiques indígenes que van a la Ronda de

Sant Antoni, les franceses que van al Lyon d'Or, la gent que ve i va del port i les estacions: gent amb raquetes, gent amb paquets, gent llegint diaris, gent que té tard, gent que té mandra, gent mudada per al teatre; criatures que ploren o s'enfilen, criades, militars, senyors d'anell i de cigar. Tota aquesta gent tomba per la Plaça de Catalunya, centre estèril de Barcelona. (...) A la Plaça de Catalunya, la ciutat no hi té cap ara. (*Bombomies* 69-70)

A la prosa del mateix llibre, "La dama folrada", descriu una dama bellíssima que passa i provoca el següent efecte: "El celibatari és encara en adoració, i el somni passa inassolible" (*Bombomies* 45). A "Idil·li en tramvia", recollit a *La creació d'Eva i altres contes*, una prosa de Carner, de relatiu bon gust en diríem des d'una lectura en clau ginocrítica, aquest presenta una dama desconeguda dalt d'un tramvia, i després de tot un seguit de dubtes sobre la nacionalitat, bellesa, etc. de la dama, s'adona que "Era coixeta" (*La creació d'Eva* 83). Potser aquí Carner s'atansa a la Pardo Bazán del relat "En tranvía", esplèndid i truculent, en el qual presenta una dona que explica la desgràcia de la seva vida, abandonada pel marit i amb un fill:

–Tenga ánimo, mujer– le dije enérgicamente–. Si su marido es un mal hombre, usted por eso no se abata. Lleva usted un niño en brazos... para él debe usted trabajar y vivir. Por esa criaturita debe usted intentar lo que no intentaría por sí misma. Mañana el chico aprenderá un oficio y la servirá a usted de amparo. Las madres no tienen derecho a entregarse a la desesperación mientras sus hijos viven. De esta vez la mujer salió de su estupor; volvióse y clavó en mí sus ojos irritados y secos, de horrible párpado ensagrentado y colgante. Su mirada fija removía el alma. El niño, entretanto, se había despertado y estirado los bracitos, bostezando perezosamente. Y la mujer, agarrando a la criatura, la levantó en vilo y me la presentó. La luz del sol alumbraba de lleno su cara y sus pupilas, abiertas de par en par. Abiertas, pero blancas, cuajadas, inmóviles. El hijo de la abandonada era ciego. (204)

Eugeni d'Ors, en una glosa del 1909, al·ludeix a una dona-símbol, la que viatja a tots els *rippers*, símbol d'una Barcelona o Catalunya enemiga del seu pensament classicista: "a qualsevol temptativa d'ideal ens ha perseguit amb els mals mots de son argot, de sss xiulades, i arrossegants! "*Catalaniztas!*" "*Mudarniztas!*"... "*Zebas!*"... – és ella la gran nosa, la gran resistència, la fossa comuna dels nostres benvolers" (1180). En el fons, tant Carner com l'Ors, no fan sinó ampliar, en clau ideològica, ara ja no estrictament costumista, el que havia escrit Robert Robert mig segle abans:

L'animació del passeig de Gràcia, a l'estiu, comença amb el dia.

Abans que els òmnibus vagin i vinguen, ja hi transita gran munió de jornalers, que amb pas lleuger, àgils de cames i sans de color, s'encaminen a Barcelona, amb el gec al coll (si en porten) i l'esmorzar embolicat en un mocador de quadros blaus.

Al mateix temps baixa, amb ells, gent que vénen a vendre pollastres, forcs d'alls i cebes, pebrots i tomàquets, esbergínies i ous i fruites.

(...)

Aquest moviment dura fins a la força del calor, en què baixa un poc, mes no cessa, puix són moltes les persones que, per motius que deuen ser molt poderosos, se'n van amb el pic del sol a dinar a algun siti a on, per arribar-hi, per força es té d'atravessar el passeig de Gràcia; de modo que tot se torna òmnibus, *centrals*, cotxes, crits de calessers, xurriacades, pols i gatzara dels joves fermes, que se'n puguen a dalt, sota la vela, a on se torren baix el pretext de què allí hi corre millor l'aire. (17-18)

I sobre els badocs (els *flâneurs*) que miren el progrés de les obres al Passeig de Gràcia escriu:

No n'hi ha cap que tingui casa, mes tots estan enterats de la qualitat del morter i els jornalers que hi treballen: són els que fan córrer per Barcelona aquest eixam de notícies que, bones o dolentes, per tot circulen sobre els ventatges i desventatges de l'*ensanche* (hem de dir *ensanche!*). (Robert 20).

Un altre autor costumista, Joaquim Riera i Bertran escrivia el 1892 un relat ambientat en un tramvia l'encontre casual amb les seves antigues dispeseres, que acaba amb la intervenció d'un municipal.

La ciutat que dibuixen algunes de les proses poètiques de J.V. Foix, a *Gertrudis* (1927) i *KRTU* (1932), té poc a veure amb el model maquinista i futurista de Salvat. Per la pressió de l'onirisme de base dadaista el resultat és molt més violent i caòtic. En molts casos es concentren en un barri, el "Sarrià Vell", que és transfigurat pel somni. En d'altres casos són també els tramvies els que li serveixen per fixar una imatge original, perquè aquest element ciutadà li resulta adequat per a l'expressió d'aquest món de bambolines, plagat de mutacions ràpides i sobtades, poblat d'éssers grotescos, on s'hi troben objectes –sabates, paraigües–, que simbolitzen la inutilitat i l'absurd del món.

A *Gertrudis* (1927) i *KRTU* (1932), dues col·leccions de prosa poètica escrites en la línia del Breton i Souppault de *Les champs magnétiques*, els tramvies són molt útils per fixar la versió original d'un món on els sers humans viuen en els marges de la consciència. A "Plaça Catalunya-Pedralbes" l'encontre i recerca del personatge principal per part de l'inspector dels tramvies, serveix per mostrar un món de malson, ple de monstres, espais que canvien i objectes

surrealistes com el paraigües i la sabata. Aquesta és la seva manera d'expressar la incertesa i l'absurd de la realitat:

Acabava de llençar el meu bitllet quan l'inspector, bufat, em refusà l'excusa: calia abonar de nou el trajecte. Contra el costum fou ell mateix qui em lliurà rebut: un manyoc de bitllets multicolors em floria de sobte entre mans mentre l'inspector em befava amb cadència perquè distingís el meu. El seu esguard voraç em xuclava les rels del cabell i em sentia per moments esdevenir calb. Hauria aixecat el braç amenaçador, si la fúnebre sensació de tenir-lo amputat sota l'aixel·la no m'hagués aturat la voluntat i enterbolit el seny el qual s'obstinava a engrandir una llàntia groga que l'inspector lluïa arran mateix d'un botó amb imatgeria d'extot.

(...)

Allunyats de la parada, vaig mirar enrere i em vaig adonar que en aquell paratge no hi havia instal·lació tramviària. El tram, sense rodes, amb la carrosseria esbotzada i el tròlei malmès, tenia l'aspecte de fer anyades a desdir que es podria sobre l'arenys a l'embarcament del temps.

(Foix, 26-27)

Els amenaçadors inspectors de tramvies són comparats amb figures humanes gegantines que apareixen en altres textos. La desaparició de les vies accentua una realitat o l'estatus de malson de la realitat.

“Fear, revulsion, and horror were the emotions which the big city crowd aroused in those who first observed it” va escriure Walter Benjamin. I afegí alguns comentaris importants sobre la gran ciutat: “Moving through this traffic involves the individual in a series of shocks and collisions. At dangerous intersections, nervous impulses flow through him in rapid succession, like the energy from a battery. Baudelaire speaks of a man who plunges into the crowd as into a reservoir of electric energy. Circumscribing the experience of the shock, he call this man ‘a kaleidoscope equipped with consciousness’” (*Illuminations* 174-175). Aquesta és, literalment, una de les experiències de Colometa, el personatge principal de *La plaça del diamant* de Mercè Rodoreda. A la novel·la el Carrer Gran és allò que separa els pobres dels rics i allò que divideix en dos períodes la vida de Colometa-Natàlia. En diverses ocasions Colometa topa amb tramvies que la posen en perill de mort. I això sempre succeeix en el Carrer Gran. En el moment més desesperat de la novel·la, quan Colometa és a punt de matar els seus fills i de suïcidar-se, un tramvia és a punt de matar-la. Ella veu llums blaus, com una referència a la guerra i a les dificultats associades amb aquell període:

Vaig respirar com si el món fos meu. I vaig anar-me'n. Havia de mirar de no caure, de no fer-me atropellar, d'anar amb compte amb els tramvies, sobretot amb els que baixaven, de conservar el cap damunt del coll i anar ben dret cap a casa: sense veure els llums blaus. Sobretot sense veure els llums blaus. (Rodoreda, 1962, 192)

La seva reacció adversa a l'ambient urbà s'intensifica abans que no millora. Tots els símbols de la vida moderna la terroritzen:

Vivia tancada a casa. El carrer em feia por. Així que treia el nas a fora, m'esverava la gent, els automòbils, els autobusos, les motos. ... Tenia el cor petit. Només estava bé a casa. (217)

En un altre episodi, un dels més emotius de la novel·la, Colometa surt de casa seva a la matinada, després del casament de la seva filla, i camina a través del barri on havia passat la joventut i havia passat la difícil convivència amb Quimet. Finalment, s'atreveix a creuar el Carrer Gran, un carrer que ha estat sempre massa imponent per a ella. Aquesta vegada se'n surt i pot controlar la situació; finalment domina la seva vida i Rodoreda ens presenta el personatge de Colometa travessant el carrer com si creués un riu:

I quan vaig arribar al carrer Gran vaig caminar per l'acera de rajola a rajola, fins arribar a la pedra llarga del cantell i allí em vaig quedar com una fusta per fora, amb tota una puja de coses que del cor m'anaven al cap. (248)

Llavors, majestuós, arriba un tramvia i el fet de poder observar-lo sense por significa que ha superat la por irracional als espais oberts, i allò més important, al seu passat:

Va passar un tramvia, devia ser el primer que havia sortit de les cotxeres, un tramvia, com sempre, com tots, descolorit i vell –i aquell tramvia, potser m'havia vist córrer amb en Quimet al darrera, quan vam sortir com rates boges venint de la plaça del Diamant. I se'm va posar una nosa al coll, com un cigró clavat a la campaneta. Em va venir mareig i vaig tancar els ulls i el vent que va fer el tramvia em va ajudar a arrencar endavant com si m'hi anés la vida. I a la primera passa que vaig fer encara veia el tramvia deixat anar aixecant espurnes vermelles i blaves entre les rodes i els raïls. Era com si anés damunt del buit, amb els ulls sense mirar, pensant a cada segon que m'enfonsaria, i vaig travessar agafant fort el ganivet i sense veure els llums blaus... I a l'altra banda em vaig girar i vaig mirar amb els ulls i amb l'ànima i em semblava que no podia ser de cap de les maneres. Havia travessat. I em vaig posar a

caminar per la meua vida vella fins que vaig arribar davant de la paret de casa, sota de la tribuna... (248)

El tramvia és vist no només com un objecte que ha estat testimoni del seu passat, i que, per tant, li serveix per relacionar passat i present, ja que és un objecte significatiu del “mobiliari” urbà, sinó, que al mateix temps, la seva aparença fantàstica (“veia el tramvia deixat anar aixecant espurnes vermelles i blaves entre les rodes i els rails”) li permet a Colometa d’expressar la superació de la por vers la incertesa del futur i la relació complexa amb el passat. El tramvia, que ha estat a punt d’atropellar-la en diverses ocasions, simbolitza la presa de control de la seva vida, ja que aquests deixen de ser objectes amenaçadors.

Anys després, Pere Gimferrer s’havia de referir a un altre transport urbà, el metro, en termes molt més positius. En una prosa del *Dietari*, “La vida subterrània”, evoca el metro, el soroll i l’empresonament, com un instant de tranquil·litat en el viure apressat de la ciutat:

És ací, verament, la caverna orba i remota, el ventrell fosc de la ciutat, els pulmons que esbufeguen en la negror soterrada. Lloc de passadissos immensos, on la gernació, espessa, flueix en silenci, sense cridòria, a un ritme igual, només amb una fressa constant de passos que bressen l’oïda. (...) Però ja som en un vagó i hi ha un brunziment rítmic de pistons i carrils, èmbols i rodes; el metall, fent espurnes, colpeja, ràpid, el metall, i ens atueix els sentits aquest ressò fondíssim. Perdem, talment en un avió, la mesura del temps i de l’espai; cada cop ens serà, després, una sorpresa la claror sobtada del carrer. El viatge –com si haguéssim davallat al domini de Proserpina, o tal vegada a la caverna de Plató– hauria hagut de purificar-nos. En el silenci individual –silència de la vida personal de cadascú, suspensió momentània, en un parèntesi– aquests minuts, amb la vastedat del brogit de les locomotores subterrànies colpint, velocíssimes, la foscor del túnel, ens donen el que la vida diària ens estalvia sovint: un lleure per meditar sobr el lloc de l’home en el cicle còsmic, que alhora l’enclou, l’envolta i li és extern. (329)

L’arquitectura i la planificació urbana van crear nous espais. I l’art i la literatura, seguint el lideratge dels habitants de la ciutat, il·lustraren una gran gamma de problemes: coexistència del passat en el present, emergència de nous personatges i situacions, *flâneurs*, flirteig en els tramvies, la por davant dels tramvies, convertits en monstres mitològics, atàvics. El títol del poema de Salvat Papasseit, “54045”, expressa la importància de l’atzar i de la fortuna en els encontres en el tramvia que Carner elevà a categoria moral. Els tramvies representen la modernitat. Són excel·lents exemples de la relació amb el passat i de les portes obertes al futur. De fet, si reprenem la citació del film de

Billy Wilder, "Double Indemnity", podem reescriure i afirmar que la coexistència d'aquest doble sentit atribuït als tramvies ha de ser llegida, no com un viatge sense retorn, sinó d'anada i tornada. No és un recorregut de via simple, sinó de doble via, de doble direcció. Actuen com a símbols poderosos de les moltes unions amb el passat i obren les portes a un futur (post)industrial. Aquesta coexistència es converteix, en els termes de Jean Starobinski, en un símbol de la Modernitat: dels èxits i dels fracassos.

OBRES CITADES

- Barradas. Exposició Antològica. 1890-1929.* L'Hospitalet del Llobregat Madrid Zaragoza: Generalitat de Catalunya - Gobierno de Aragón - Comunidad de Madrid, 1992.
- BAUDELAIRE, CHARLES. *Oeuvres complètes, I.* Paris: Gallimard, 1975.
- BENJAMIN, WALTER. "Paris, Capital of the Nineteenth Century." *Reflections, Essays, Aphorisms, Autobiographical Writings.* Ed. edited and with an introduction by Peter Demetz. New York: Schocken Books, 1986. 146-62.
- BENJAMIN, WALTER. "On some Motifs in Baudelaire." *Illuminations. Essays and Reflections.* New York: Schocken Books, 1969. 155-200.
- CARNER, JOSEP. "Advertiments de l'autor." *Auques i ventalls.* Ed. Joan Ferraté. Barcelona: Edicions 62, 1977. 119-21.
- CARNER, JOSEP. *Poesia.* Barcelona: Editorial Selecta, 1957.
- CARNER, JOSEP. *La creació d'Eva i altres contes.* Albert Manent, ed. Barcelona: Editorial Laia, 1980.
- CARNER, JOSEP. *Les bonhomies i altres proses.* Barcelona: Edicions 62, 1981.
- Double Indemnity.* Dir. Billy Wilder. Perf. Fred MacMurray, Barbara Stanwyck, Edward G. Robinson. 1944.
- FERRATÉ, JOAN. "Poesia, de Josep Carner.: ressenya i vindicació." *Els Marges.* 8 (1976): 15-32.
- FOIX, J.V. *Diari 1918.* Barcelona: Edicions 62, 1981.
- GIMFERRER, PERE. *Obra Catalana Completa / 2. Dietari Complet, 1 (1979-1980).* Pròleg de Josep M. Castellet. Barcelona: Edicions 62, 1995.
- KERN, STEPHEN. *The culture of Time and Space. 1880-1918.* Cambridge, Mass.: Harvard U. P., 1983.
- LANGBAUM, ROBERT. *The Poetry of Experience. The Dramatic Monologue in Modern Literary Tradition.* London: Chatto & Windus 1957.
- LAUSBERG, HEINRICH. *Elementos de retórica literaria.* Madrid: Gredos, 1993.
- LLOVET, JORDI. "Literatura i ciutat." *Saber.* 15 (Hivern 1987/1988): 5-13.
- MANENT, ALBERT. *Josep Carner i el Noucentisme.* Barcelona: Edicions 62, 1969.
- MARCH, AUSIÀS. *Poesies.* Ed. Pere Bohigas. Revisada per Amadeu-J. Soberanas i Noemí Espinàs. Barcelona: Barcino, 2000.
- MOLAS, JOAQUIM. "Un poeta en temps de crisi." *Joaquim M. Bartrina. Entre les raons poètiques i les científiques.* Reus: Publicacions de l'Arxiu Municipal de Reus, 2002. 189-200.
- Orfeu Negro.* Dir. Marcel Camus. Perf. Breno Mello, Marpessa Dawn, Lourdes de Oliveira, Jorge dos Santos, Lea Garcia, Ademar da Silva Breno Mello, Marpessa Dawn, Lourdes de Oliveira, Jorge dos Santos, Lea Garcia, Ademar da Silva. 1959
- ORS, EUGENI D'. *Obra catalana completa. Glosari 1906-1910.* Barcelona: Editorial Selecta, 1950
- PARDO BAZÁN, EMILIA. "En tranvía." *Cuentos completos.* Ed. Juan Paredes Núñez. Vol. II. La Coruña: Fundación Pedro Barrié de la Maza Conde de Fenosa, 1990. 97-204.

- PETRARCA, FRANCESCO. *Canzoniere*. Ed. Gianfranco Contini. Con note di Daniele Ponchiroli. Torino: Einaudi, 1975.
- RIERA I BERTRAN, JOAQUIM. "De Barcelona a Gràcia. Viatge en tramvia." Ed. Enric Cassany. *El Garbell*, 23. Quadres costumistes urbans del vuit-cents Barcelona: Edicions 62, 1987. 171-84.
- ROBERT, ROBERT, "El passeig de Gràcia", *Un tros de paper I*, Barcelona: Editorial Catalana, 1920, 15-22
- RODOREDA, MERCÈ. *La plaça del diamant*. Barcelona: Club Editor, 1962.
- ROUSSET, JEAN. *Leurs yeux se rencontrèrent*. Paris: J. Corti, 1981.
- RUSIÑOL, SANTIAGO. "Coses viscudes." *Obres Completes*. Barcelona: Editorial Selecta, 1956. 211-43.
- SALVAT-PAPASSEIT, JOAN. "Poesies completes." Ed. Joaquim Molas. Barcelona: Ariel, 1978.
- SALVAT-PAPASSEIT, JOAN. "Epistolari de Joan Salvat-Papasseit." Ed. Amadeu-J. Soberanas i Lleó. Barcelona: Ed. 62, 1984.
- SANSOT, PIERRE. *Poétique de la ville*. Paris: Armand Colin, 1996.
- SIMMEL, GEORG. "The Metropolis and Mental Life." *On Individuality and Social. Selected Writings*. Ed. Donald N. Levine. Chicago: The University of Chicago Press, 1971. 324-39.
- STAROBINSKI, JEAN. "Les cheminés et les clochers." *Magazine littéraire*. 280 (1990): 26-27. *Torres García*. Madrid: MNCARS, 1991.
- WIMSATT, W.K. i MONROE C. BEARDSLEY. "The Intentional Phallacy." *The Sewanee Review* LIV.(Summer) (1946).