



Pr: Diaria
Tirada: 23.816
Dif: 16.229

Un tast d'... Els Premis Literaris de Girona



Amor a l'art

Autora: Tània Juste
Editorial: Columna
Gènere: Novel·la Premi Prudenci Bertrana 2021
Pàgines: 416
Preu: 19,95 €
Barcelona, anys setanta. L'Olivia, una estudiant d'història de l'art neta d'un antiquari, troba durant el buidatge d'un pis l'autoretrat de Valèria Sans, una pintora d'avantguarda desconeguda que va viure al París dels anys vint. Descobrir la Valèria la marcarà per sempre.

Amor a l'art

En Boris Badia es va llevar d'un humor excel·lent. El dia acompanyava, és clar, amb aquells rajos de sol de principis de maig que inundaven Barcelona i anunciaven l'arribada del bon temps i de nou la vida al carrer, les passejades de cada migdia i algun vespre al cafè amb els amics, un cop abaixada la persiana del seu antiquari del carrer de la Palla. Sense pressa, perquè els dies s'allargassaven, començarien les partides de dòmino a la terrassa del bar. Quatre cadires sobre l'empedrat i les fitxes que perllavaven cada cop que els marrecs de la plaça del Pi els passaven a frec de la taula en el seu anar i venir enjogassat. A casa, l'abric ja havia quedat enterrat a l'armari fins al proper hivern; la manta, desada de feia dies al bagul de l'espona del llit i, ara sí, tornarien els sopars al menjador de casa, amb les portes del balcó obertes de bat a bat mentre l'Olivia i ell gaudien del reguizell de sons que els arribaven del carrer. La flaire calenta que ja s'ensumava els començaria a omplir els narius d'aquella primera porció de primavera del 1974. En Boris va pensar que pots ser al vespre ja podrien fer del sopar una petita celebració, avi i neta, com en les grans ocasions, perquè tenia la ferma intuïció que els havia caigut un bon negoci a les mans. És clar que calia ser prudent, com sempre, i no covar més expectatives del compte, però l'olfacte li deia que en el pis que havia d'anar a visitar aquell matí a la plaça Reial, un d'aquells pisos nobles, propietat d'un ric industrial i col·leccionista d'art recentment

traspasat, del contingut del qual ara els hereus se'n volien desfer, hi trobaria peces molt interessants i prometedores.

La trucada l'havien rebut a l'antiquari dos matins enrere, mentre ell era en una subhasta als Encants. La Teresa havia agafat l'encàrrec amb tota la cura i, tan bon punt en Boris va tornar-hi a mitja jornada, la bona dona se li havia apropat amb el paper a les mans:

—Senyor Hailer, al número 5 de la plaça Reial —va llegir-li en veu alta. El telèfon de contacte també hi era anotat.

La Teresa havia aixecat la vista del tros de paper i l'havia mirat amb uns ulls ben oberts que li deien: "Sembla important." No es buidava cada dia un pis com aquell, tots dos sabien la mena de famílies que hi vivien i tot el que podien contenir. A en Boris, el cognom del difunt no li era desconegut, ja que n'havia sentit a parlar als seus col·legues de professió. Coneixia la fàbrica de teixits que duia el seu nom, Tèxtils Hailer, una important empresa catalanoaustríaca, i sabia que era un gran col·leccionista d'art que de vegades cedia obres seves a algunes exposicions. No volia fer-se gaires il·lusions, el més probable era que els hereus volguessin conservar la major part de les obres bones, alguns mobles de valor, certs objectes i joies..., però ben segur que hi trobaria coses interessants. Mentre la Teresa li reproduïa la conversa telefònica mantinguda amb el fill del difunt, "un senyor que viu en una torre a Sarrià, una d'aquelles tan boniques", li deia

que no tenia cap intenció de mudar-se al pis del pare i que per això volien el pis buit per poder-lo llogar, per la imaginació d'en Boris van començar a desfilir peces que podria trobar-hi: qui sap si algun moble del segle XVIII o fins i tot del XVII, tan en alça en aquells moments; plata antiga, segur; ceràmica catalana, i, pots ser, porcellana de Sèvres. També alguna talla i obres que la família no s'hagués volgut emportar. Per descomptat una bona biblioteca, pots ser única, tenint en compte el perfil del seu propietari: primeres edicions, llibres rars de trobar... Però prou, Boris, no t'avancis, es va dir mentre la Teresa encara parlava.

Dit i fet, dos dies més tard havia arribat l'hora de visitar el pis i fer-ne una valoració ràpida. Tot seguit, una oferta, la millor, abans que un altre antiquari li passés al davant. Aquella barreja de nervis i alhora d'illusió determinava en Boris a no deixar mai l'ofici. "No em puc jubilar —els deia als amics i col·legues d'ofici—, no podria pas viure sense aquest cuquet".

—Olivia, són les set!

Va trucar amb els artells a la porta de l'habitació de la seva neta i es va dirigir cap a la cuina a preparar l'esmorzar. Quan el cafè ja fumejava i la casa s'omplia de l'olor de les torrades, va aparèixer la noia amb la bata lligada a una cintura tan prima que gairebé no quedava cos.

—Bon dia, avi —va dir-li amb aquell somriure dolç que apuntava sota un serrell llarg que li tapava mig rostre. Va estampar un petó al cap de cabells blancs i abundants de l'avi que començaven a clarejar a la coroneta i va estirar les dues llesques de pa de la torradora abans de seure a taula amb ell. Mentre s'untava la primera llesca amb mantega i una mica de confitura de taronja, els ulls sota el serrell es van fer un lloc amb un simple moviment de cap i va demanar-li a l'avi els detalls del buidatge del dia.



La Via Augusta del segle XXI

Autor: Josep V. Boira
Editorial: Pòrtic
Gènere: Assaig.
Premi Carles Rahola d'Assaig 2021
Pàgines: 246
Preu: 18 €
Defensa del tren i del corredor mediterrani.

La Via Augusta del segle XXI

La construcció d'una xarxa integrada de ferrocarrils europeus és una aventura èpica que justifica els treballs de tota una generació. I el corredor mediterrani és l'instrument que tenim més a prop nostre per participar-hi. De la mateixa manera que el gènere operístic és més que una successió de compassos, recitatius i cants, el tren és molt més que un mitjà de transport que devora quilòmetres.

Joan Matabosch, exdirector artístic del Liceu i ara al Teatro Real de Madrid, no es cansa de repetir que l'òpera és un producte cultural eminentment europeu, amb arrels profundes en la construcció d'un espai cultural que va més

enllà de les fronteres nacionals i dels idiomes de cada comunitat. Hi estic d'acord. I agafé aquesta definició per caracteritzar el projecte engrescador d'una xarxa transeuropea de transports, en el qual el corredor mediterrani juga un paper essencial. El ferrocarril simbolitza el somni europeu d'un espai econòmic sense obstacles, obert a la mobilitat sense fronteres i permeable als moviments de tot tipus. Trobe que no hi ha una fascinació major que pujar en un mitjà de transport que, com a origen i destinació, llueix el nom de ciutats europees: evoca històries particulars, mites i fites, mapes mentals d'experiències de vida i aventures per a

gaudir. La seducció del ferrocarril rau en el fet que és un mitjà de transport evidentment col·lectiu o compartim l'experiència del viatge, sense trobar-nos reclosos en la soledat del nostre vehicle privat. Al seient del vagó o som, la successió de paisatges ens permet tant fixar-nos en els detalls de la geografia que travessem com tancar els ulls, ni que siga per uns instants, abandonats a la mà experta de la persona que ens guia. A més, el ferrocarril materialitza la nostra consciència ambiental creixent, l'aposta pel transport amb menor impacte sobre un ecosistema que, amb les nostres accions i inaccions, estem destruint cada dia.

La pandèmia del SARS-CoV-2 ha estat, per ara, la darrera de les variables de creuar-se en la idea d'un vector de comunicacions àgil i eficaç en la riba mediterrània, en vigor des de l'època dels romans, i que en cada moment ha anat transmutant-se en formes i tecnologies diferents. La covid-19 ha accelerat processos que ja intuïem des de fa dècenns i ha deixat palès, com ha escrit el filòsof Edgar Morin, que tot allò que semblava separat esdevé, a la fi, indestructible.

En aquest sentit, l'aposta per un corredor mediterrani ultrapassaria el simple debat de les infraestructures per a



Fragments dels llibres guanyadors de novel·la, assaig i poesia



'A spy in the house of love' (fragment), l'obra de Catherine Abel que il·lustra la portada ■ C.A.

Aviat faria cinc anys que l'Olivia ajudava l'avi en l'ofici d'antiquari, els mateixos que feia que havia deixat enrere el poble, els pares i els seus germans per traslladar-se a viure a Barcelona i cursar la carrera de filosofia i lletres en l'especialitat d'història de l'art. Qui li havia de dir, aleshores, que s'entendria tan bé amb l'avi. D'entrada, hi havia anat una mica espantada perquè només feia un mes que s'havia mort l'àvia i ella no havia conviscut mai amb el seu avi. "Les coses han anat així", va dir-li la mare,

resignada. Se la veia trista de perdre-la de vista i alhora alleujada pel fet que son pare no es quedaria sol a la ciutat. "Viureu el dol plegats", li va dir a l'Olivia el dia que la va acompanyar a Barcelona, i poc després es van acomiadar. I així va ser. De fet, allò els va unir. Avi i neta van haver de buidar plegats els calaixos de l'àvia, treure la roba dels armaris i fer tot allò que ara acostumen a fer en els pisos dels qui morien i ells es dedicaven a netejar. Com ho farien avui, si en Boris feia un bon tracte.



Tània Juste

Barcelona, 1972.
Escriptora,
traductora i
licenciada en
història de l'art,
Tània Juste va
debutar en la
novel·la el 2009
amb 'A flor de pell' i
el 2015 va rebre el
premi Néstor
Luján per 'Temps
de família'. 'Amor a
l'art' és la seva
sisena novel·la.

D'una sola branca

Quin pes té la vida d'un home
sota les branques d'un arbre?
T'he dut al ventre, fill de la mort,
pare amantíssim.
Quan cau la tarda, torno a abraçar-lo,
el buit que van deixar les teves cendres.

Tems la fosc
Que camina dins teu.

Avança cada dia
com un petit falcó
devorant
la seva primera presa

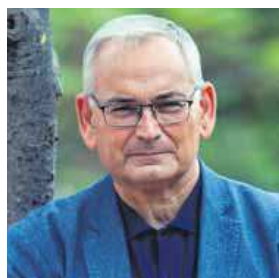
Ara voldries escriure
en l'arc d'una altra llum.



D'una sola branca

Autora: Susanna Rafart (Ripoll, 1962).
Editorial: Proa
Gènere: Poesia
Premi: Miquel de Palol 2021
Pàgines: 72
Preu: 15,00 €

endinsar-se amb força en la resposta a la megacrisi resultat de la combinació –segueix Morin– de crisi política, econòmica, social, ecològica, estatal i planetària. Aquest afer del corredor és com agafar unes cireres d'un basquet ple. En agafar-ne una, molt probablement, darrere en vindran unes altres... L'últim metre cúbic de formigó que es vesse en el projecte del corredor mediterrani obrirà les portes a canvis substancials: amb la via nova –o adaptada a l'ample internacional–, caldrà comprar vagons aptes per a circular-hi i locomotores capaces de viatjar amb diferents tensions de voltatge. Com més fronteres travessem, més respostes digitals necessitarem. I l'existència d'una línia segura i eficaç farà que importants carregadors privats mobilitzen els seus recursos per a adaptar-se a un nou escenari de transport. En conseqüència, les empreses ferroviàries privades començaran a planificar estratègies específiques per a disposar de material rodant adaptat a les necessitats del contractant. Els productors, delerosos de reduir la petjada de carboni i que els seus productes es presenten davant el consumidor amb el segell verd, reorientaran la seua logística per a pujar, mai millor dit, a aquest tren sostenible. Els centenars i milers de camions que diàriament assetgen els nostres



Josep Vicent Boira

València, 1963. Professor de geografia (Universitat de València), va exercir tasques de govern a la Generalitat Valenciana i ara és el coordinador del corredor mediterrani per encàrrec del govern estatal. Ha publicat una dotzena de llibres.

ports no necessitaran fer tants viatges, i els xofers nodriran altres sectors del transport més necessitats de capital humà. Les carreteres estaran més lliures i l'aire de les ciutats serà més pur. Nous serveis es posaran a disposició del viatger i podrem tornar a gaudir del temps en trajectes ferroviaris de fins a 1.500 km, que podrem fer en menys de cinc hores o en més temps, però dormint, quan Europa recupere els fantàstics trens nocturns. La propera generació d'uropeus podrà moure's per la Unió com fan ara els habitants de ciutats dotades de xarxa de metro: identificant línies ferroviàries pel seu color (corredors) i calculant les estacions (els nodes o ciutats) on caldrà fer transbord, si escau. Acompanyant tots aquests canvis, un formidable desplegament tecnològic permetrà a les màquines dialogar entre elles –de manera independent al seu origen i la seua situació–, amb un nou llenguatge universal per a assegurar un viatge segur i fiable, mentre la digitalització farà més senzill i eficaç el moviment de persones i de mercaderies. Els governs incentivaran, amb els diners públics, el transport sostenible i penalitzaran aquells altres que emeten gasos d'efecte d'hivernacle o facen servir combustibles d'origen fòssil.

L'assagista i columnista de *The New*

York Times Ross Douhat ens adverteix contra les proeses tècniques que no transformen el món. No serà el nostre cas. Douhat diferencia les gestes tecnològiques que enlluernen la gent però no són capaces de fer un món millor d'aquelles altres que, junt amb un notable desenvolupament tècnic, introdueixen canvis positius de paradigma en la vida de les persones. En aquest epíleg, puc dir que crec i confie que aquest darrer serà el cas del corredor mediterrani. Si la noció de paradigma significa –tornant a Morin– un "principi d'organització del pensament, de l'acció i de la societat", a Espanya i a Europa, estem a les portes de protagonitzar un canvi d'aquesta magnitud. O és que modificar el mapa tradicional d'inversions radials a Espanya no és un canvi substancial del principi d'organització del pensament estatal? O és que modificar el criteri de repartiment territorial i modal d'inversions no és un canvi substancial de l'acció del govern? O és que modificar el predomini del transport per carretera a Espanya no és un canvi substancial de la societat? Edgar Morin ens adverteix de la dificultat intrínseca al fet: qualsevol canvi de paradigma és un procés "llarg, difícil i caòtic que topa amb enormes resistències de les estructures establides i de les mentalitats". I té tota la raó. No serà fàcil.