



Vist a la xarxa

Publicació lliure i independent, de periodicitat aleatòria: surt quan cal i quan convé !

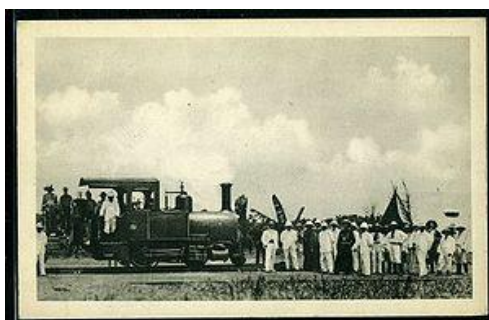
Furgant per la xarxa hem pogut veure una entrada, publicada el 14 de setembre passat, en un Bloc de VilaWeb que considerem molt interessant per a tots nosaltres. El Bloc porta el nom de "Propera parada..." i es defineix com un bloc de transports. El contingut,

Via Tintín (1: el tren de Matadi, suposo)

Després d'anys de no fer-ho, aquest estiu m'he llegit amb calma, un per un i en ordre cronològic (com cal fer les coses) tots els àlbums de Tintín. I llegint-los m'assaltà una idea: localitzar i estudiar els ferrocarrils que puntualment apareixen als còmics d'Hergé.



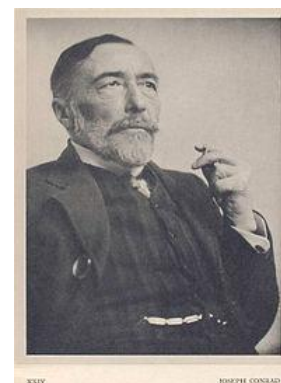
Aparicions puntuals, és cert, però a la primera vinyeta del primer àlbum Tintín al Congo (no dispo de Tintín al País dels Soviets) ja apareix un tren, el que portarà el cèlebre reporter a algun port europeu, rumb a l'antiga colònia belga. Un destartalat ferrocarril a vapor de tres vagons és, però, el protagonista d'un dels molts episodis del llibre, quan el vehicle de Tintín hi xoca i qui surt més malparat és el tren, en consonància amb tota l'obra que, com se sap, presenta una visió ingènua i paternalista de la societat autòctona, resultat del context colonialista en què es va concebre el relat.



No sabem si aquell ferrocarril com de joguina va existir de veritat, però és probable que sí. És sabut que Hergé era molt puntillós en aquesta qüestió i a l'hora de dibuixar vehicles, edificis, obres d'art o armes s'inspirava sempre en objectes reals que després traslladava fidelment al dibuix.

El trenet ben bé podria ser el ferrocarril de Matadi, o així ho afirma el filòsof belga Henry van Lier, en

un article sobre el Museu Imaginari de Tintín. Aquest ferrocarril, de 365 quilòmetres de longitud, uneix Matadi, el principal port del Congo (país que pràcticament no té més sortida al mar) i la capital, Kinshasa, antigament denominada Leopoldville en honor al rei dels belgues Leopold II, propietari (no rei, propietari) de la colònia. Construït entre 1890 i 1898, substituï la ruta per on els portadors transportaven les matèries primeres amb destinació a l'exterior (cafè, cocos, arròs, fusta, minerals...). La seva construcció suposà la mort de 1.932 persones i va haver de vèncer accidents naturals: les gorges del riu Congo, el canyó del riu M'pozo i els monts de Cristall. Aquestes dificultats foren evocades per l'escriptor Joseph Conrad (imatge) a Heart of Darkness (Al cor de les tenebres), que Coppola adaptaria al cinema canviant l'Àfrica pel Vietnam.





Vist a la xarxa

Publicació lliure i independent, de periodicitat aleatòria: surt quan cal i quan convé !

El 1932 es refè el traçat i es va canviar l'amplada, de 750 a 1.067 mil·límetres. L'àlbum de Tintín és d'un any abans i la via del trenet que apareix dibuixat també sembla ben estreta. Cal dir que les obres d'adaptació van ser encara més tràgica en vides humanes: 7.000, si les fonts que he consultat són correctes. Encara el 2003 un accident amb 10 morts s'afegiria a la història negra de la infraestructura.



Stanley (el de "Mister Livingston, I suppose"), que va treballar per al rei Leopold i que va explorar la ruta per on recorriria posteriorment el tren, va deixar dit: "Sense ferrocarril, el Congo no val un penic". Avui el país segueix tenint ferrocarril (totalitza 5.033 quilòmetres, repartits en quatre xarxes independents) i les seves matèries primeres valen no un penic sinó

milions, i estan en l'origen de les contínues convulsions d'aquest estat centreafricà. Però això és una altra història.

(continuarà)

[Imatges: foto autor, Wikipedia i kongo-central.org]

En farem seguiment i si, com es preveu, publica noves entrades ja us ho farem saber.

Tintín a casa d'en Superman?

En aquesta doble pàgina de *Superman/Wonder Woman* n° 4, de Charles Soule (escenari) i Paulo Siqueira (dibuix), Tintin (a la part mitjana/superior de l'extrem esquerra) menja i mira als dos superherois besant-se.

