

JORDI GALLI

LA RUTA INVISIBLE

BARCELONA 2024



QUADERNS CREMA

Publicat per
QUADERNS CREMA
Muntaner, 462 - 08006 Barcelona
Tel. 934 144 906
correu@quadernscrema.com
www.quadernscrema.com

© 2024 by Jordi Galli Regàs
© d'aquesta edició, 2024 by Quaderns Crema, S.A.

Drets exclusius d'edició:
Quaderns Crema, S.A.

A la coberta, *Cadillac Ranch* (1974), de Chip Lord,
Hudson Marquez i Doug Michels

ISBN: 978-84-7727-687-6
DIPÒSIT LEGAL: B. 6449-2024

AIGUADEVIDRE *Gràfica*
QUADERNS CREMA *Composició*
ROMANYÀ-VALLS *Impressió i relligat*

PRIMERA EDICIÓ *maig de 2024*

Sota les sancions establertes per les lleis,
queden rigorosament prohibides, sense l'autorització
per escrit dels titulars del copyright, la reproducció total o
parcial d'aquesta obra per qualsevol mitjà o procediment mecànic
o electrònic, actual o futur—inclouent-hi les fotocòpies i la difusió
a través d'Internet—, i la distribució d'exemplars d'aquesta
edició mitjançant lloguer o préstec públics.

TAULA

| | |
|----------------------------------|-----|
| 0. Temps mort | 7 |
| 1. Nòries i estrelles | 11 |
| 2. A la frontera | 21 |
| 3. Senyals | 31 |
| 4. Creus | 35 |
| 5. Heli | 39 |
| 6. Natures mortes | 45 |
| 7. A la meitat del camí... | 55 |
| 8. Ciutat fantasma | 63 |
| 9. Bob Esponja | 65 |
| 10. Cavalls i pistoles | 69 |
| 11. El camí de la fe | 79 |
| 12. « <i>You are beautiful</i> » | 87 |
| 13. La gran pintura americana | 91 |
| 14. Incendis | 105 |
| 15. Neu i cuques de llum | 109 |
| 16. Buffalo Bill no va venir | 119 |
| 17. Compte amb els esquiroles | 125 |
| 18. Little Germany | 137 |
| 19. Vides paral·leles | 145 |
| 20. Travessies | 161 |
| 21. Vorerer | 169 |
| 22. « <i>Ends here</i> » | 181 |
| | |
| <i>Textos citats</i> | 185 |

El viatge comença quan torno, quan
començo a llegir sobre el lloc on he
estat i descobreixo que no he vist res.

ENRIQUE VILA-MATAS

*Ése es para mí el máximo halago que
se le puede hacer a la realidad: conver-
tirla en una ficción.*

RODRIGO FRESÁN

Nothing is less real than realism.

GEORGIA O'KEEFFE

0. TEMPS MORT

El primer matí ens desperta la mica de sol que les cortines no acaben de tapar mai del tot. La llum fa reaparèixer els quadres, les butaques, el minibar, l'escriptori; tot el que sempre hi ha a les habitacions dels hotels. Aquí no hi ha res deixat a l'atzar. Abans d'entrar ja sabíem que el bany seria en una banda i l'armari mirall a l'altra; i al fons, l'espai principal. Les habitacions s'assemblen totes, fins i tot quan volen ser diferents. Els llençols fan sempre la mateixa olor d'aprest, i per un moment, mig adormits encara, és ben bé que podríem ser en qualsevol ciutat. Un cop llevats, doncs, ens afanyem a descórrer les cortines com si realment ens calgués comprovar que allà baix hi ha l'avinguda Michigan i ens aboquem a la finestra per veure els cotxes, les furgonetes de repartiment i la gent que omple els carrers per on passejarem d'aquí una estona.

El que passa des del moment que sortim de casa fins que ens despertem al llit de l'hotel és un preàmbul que ens podríem haver estalviat, unes hores que simplement som en trànsit. Anem del vestíbul de la terminal a les escales mecàniques, de l'arc de seguretat al control de passaports, de la cafeteria a les botigues, de la sala d'espera a la porta d'embarcament, de la passarel·la a la cabina de l'avió. Tots aquests espais existeixen per a nosaltres només durant la poca estona que hi som i, l'un darrere l'altre, desapareixen quan passem a l'etapa següent. Són llocs que només tenen vida mentre hi ha algú que els dona sentit. Tot i els edificis, un aeroport buit no existeix com a tal perquè ningú no el justifica, igual que passa amb una gasolinera que ha que-

dat en una carretera abandonada o una urbanització que només és un entramat de carrers que delimiten parcel·les buides perquè no s'hi ha arribat a fer cap casa.

Si els llocs per on anem passant tenen res en comú és que són espais tancats que ens aïllen del món. En conjunt formen una gran càpsula climatitzada amb una il·luminació regular que fa que qualsevol moment del dia o de la nit ens sembli l'hora estàndard universal, la mateixa per a tots els viatgers amb independència del que diguin els rellotges dels punts d'origen o destinació. Fins i tot quan ens deixa veure l'exterior, l'aeroport sembla que es replegui sobre si mateix, perquè com a molt veiem un panorama de pistes d'aterratge i d'enlairament, una bateria de passarel·les o les zones d'aparcament dels avions.

Quan érem petits esperàvem que arribaria el dia que ens teletransportaríem per viatjar a altres llocs. Ben mirat, no és gaire diferent del que passa ara: arribem a la terminal i només cal que ens deixem portar, com si haguéssim caigut en un forat de cuc que ens traslladés en el temps i l'espai i ens fes aparèixer tot d'una a l'altra punta del món. Entrem a l'aeroport per la porta de sortides i en sortim per la d'arribades; entre l'una i l'altra hi ha tot just un espai transitori que s'encongeix fins que només fa l'amplada d'un llindar, el gruix del mirall a través del qual ens veiem traslladats a altres latituds.

Mentre la distància es comprimeix a la velocitat de creuer de l'avió, a la cabina les hores i els minuts perden bona part del sentit. El temps només transcorre si el podem mesurar, així que durant el vol queda en suspens perquè ens falten els punts de referència. El rellotge es continua movent al ritme habitual, però ha quedat reduït a un simple mecanisme que no sap respondre la pregunta més senzilla: ¿quina hora és? La pantalla del seient ens diu que al Prat,

d'on hem sortit fa una hora, és migdia i que a Newark, on arribarem d'aquí vuit, són les sis del matí; però després tenim la connexió amb Chicago i allà encara són les cinc. ¿Quina hora és? Els viatgers es reparteixen entre aquells que de seguida ajusten l'hora a la de la ciutat de destinació—i se sotmeten ells mateixos a un joc de persuasió psicològica d'efectivitat dubtosa, com qui s'avança el rellotge uns minuts per no fer tard a les cites—i els que se'n despreocupen fins que aterren. Al marge de quina estratègia s'adopti, l'avió recorre un fus horari aproximadament cada set-cents cinquanta milles o noranta minuts, de manera que cada hora i mitja n'hauríem d'endarrerir una el rellotge. Quan tornem, les hores avançaran per desfer el camí, però llavors correran més de pressa i el viatge durarà una hora menys. Fins i tot si tingués cap sentit voler mantenir el control de les hores—la d'origen, la de destinació o la del punt de l'Atlàntic que sobrevolem en cada moment—, el ritual dels dinars, els sopars i els esmorzars o les pautes d'il·luminació de la cabina conspirarien igualment per desorientar-nos en una programació que costa saber si respon a un càlcul precís o al caprici del sobrecàrrec.

Tot el que fem a bord té com a únic propòsit alterar la percepció temporal, potser per contrarestar la incomoditat de no poder moure'ns gaire de la butaca mentre viatgem a nou-cents quilòmetres per hora: quan dormim, llegim, mirem una pel·lícula o conversem, el temps passa a estones més de pressa i a estones més a poc a poc, però també sembla que s'aturi. ¿Matar el temps? En realitat desitgem tant que voli per arribar ben aviat com que quedi en suspens de manera indefinida per continuar gaudint d'aquest plaer tan infreqüent que és estar sols. En la penombra de la cabina se'ns barreja el record del que hem deixat enrere amb els pensaments i les lectures del moment i amb l'anticipa-

ció del que viurem d'aquí ben poc. Passat, present i futur, tot es comprimeix en una juxtaposició que no difereix gaire de la dels minuts que triguem a adormir-nos o despertar-nos, quan la son i la consciència se solapen i no acabem d'estar ni prou desperts per imposar-nos ni prou adormits per deixar-nos portar.

La llum que es filtra entre les cortines ens desperta abans que no hauríem volgut i a poc a poc va esbandint la penombra, que en part és l'habitual de quan comença el dia i en part és producte del trastorn horari. En aquests moments de l'entreson som alhora a la cabina de l'avió i a l'habitació de l'Allerton, sobre l'Atlàntic i a la vora del llac Michigan. Només sortirem de dubtes d'aquí una estona, ja ben desperts, i llavors obrirem la finestra per sentir el brogit de la ciutat.

1. NÒRIES I ESTRELLES

Sobre el llac Michigan, el Navy Pier és ben bé un passeig marítim, perquè de fet Chicago, tot i ser a l'interior, és una ciutat de costa. Tret del Michigan, que més enllà de l'estat amb què comparteix nom també s'estén per Wisconsin, Indiana i, és clar, Illinois, la resta dels Grans Llacs tenen les aigües dividides per la línia de frontera entre els Estats Units i el Canadà, i una part de la riba a cada país. Són la superfície d'aigua dolça més gran del planeta i, tot i no ser salats, es poden considerar un mar interior. Com la resta dels mars, tenen platges de sorra amb un horitzó d'aigua, corrents i onatge, i de tant en tant també hi ha tempestes. Un llarg registre de naufragis mostra que no sempre són el mar en calma que hem trobat aquest matí de juliol.

Aquest mar que veiem ara comunica Chicago amb l'Atlàntic per una xarxa de canals que permeten navegar fins a la badia de Hudson, al nord, i fins a Nova York, a l'est; i al sud, si se segueix el curs dels rius Illinois i Mississipi, fins a Saint Louis, Memphis i Nova Orleans, a tocar del golf de Mèxic. Si les franges costaneres són les més poblades perquè és més fàcil comunicar-se amb altres llocs, no ha de sorprendre que la connexió fluvial amb Nova York fes créixer ben aviat totes dues ciutats, cadascuna alimentada per l'altra, i les convertís en les més importants del país. Amb el canal d'Erie, que va entrar en funcionament el 1825, el transport de viatgers i mercaderies va augmentar en capacitat i va reduir els costos de manera dràstica en una època en què els subministraments es movien amb la lentitud i les limitacions de les caravanes. Les embarcacions, que

avançaven a la sirga tirades per cavalls i mules, feien el trajecte en la meitat de temps i duien a Nova York els productes de l'Oest Mitjà per tornar després cap a Chicago carregades amb eines i maquinària. Ben aviat, el tren va prendre el relleu de les barcasses per continuar més enllà cap a l'oest, i el 1859 es va inaugurar la que havia de ser la línia ferroviària més llarga del país, l'Atchinson, Topeka & Santa Fe Railway. Quan es va traçar la Ruta 66, un segle després que s'obrís el canal, l'origen natural va ser Chicago, i així la nova carretera es va convertir en una connexió de costa a costa passant pel Navy Pier, que cal considerar doncs el moll de ponent del port de Nova York, una avançada de l'Atlàntic.

De la mateixa manera que a l'est el canal havia ajudat a fer créixer Nova York, a l'oest la Ruta 66 va facilitar el desenvolupament de Los Angeles, fins al punt que el 1984 va desbancar Chicago com la segona ciutat més poblada. La *Second City* es va haver de conformar llavors a ser la *Windy City*—el vent, almenys, no se'l podia endur ningú—, tot i que hi ha qui assegura que el primer nom es refereix en realitat que la que veiem no és la ciutat original, sinó la que va renéixer després del gran incendi del 1871. Sigui com sigui, ni el bosc de gratacels que flanquegen el riu ni l'arquitectura de l'Escola de Chicago existrien com els coneixem avui sense el foc que el vespre del 8 d'octubre va començar, segons que se sol explicar, al magatzem dels O'Leary i que, atiat per un vent intens i només en tres dies, va reduir a cendres més de vuit-centes hectàrees de carrers i edificis. La Chicago actual és ben diferent de la de llavors, i amb ella es van transformar també la resta de les grans urbs del país, que van seguir la nova normativa d'edificació amb què es va reconstruir la ciutat durant la febre immobiliària de les primeres dècades del segle passat.

Chicago no és la capital de l'estat, ho és la més modesta Springfield, però n'és el centre neuràlgic i, entre moltes altres coses, és una de les capitals del jazz i la música negra. Sembla lògic que la ciutat més important entre Nova York i Los Angeles tingués un paper destacat i rebés els músics de les dues grans escenes, però la història mostra que el camí anava justament en sentit contrari i que aquest va ser el centre irradiador del jazz, des d'on es va estendre cap a totes dues costes, més que no pas un punt en què confluïssin les músiques d'aquells llocs. Si les barcasses i el tren transportaven passatgers i mercaderies, el riu Mississipi va ser la via natural perquè el primer jazz arribés a Chicago des de Nova Orleans amb les bandes que amenitzaven el trajecte dels vapors. Va ser des d'aquí que es va expandir per tot el continent fins a les costes, va travessar el mar i va arribar a París, a tot Europa i a la resta del món. El mateix Louis Armstrong es va incorporar a l'orquestra de Fate Marable a bord del *Sydney*, un dels vaixells dels Streckfus Steamers, el setembre de 1918, als inicis de la seva carrera; i uns anys després, havent passat per la banda de Kid Ory, es va instal·lar a Chicago, on va enregistrar alguns dels seus discos de més èxit. Tampoc no és per atzar que Chess Records, el segell històric del blues i el rhythm-and-blues, naixés a la ciutat el 1950, ni que la Motown, la discogràfica de referència del soul, es fundés nou anys després a la veïna Detroit, a la riba de l'Erie, i es mantingués a la *Motor City* fins que Berry Gordy la va traslladar a Los Angeles el 1972 per embarcar-se en l'aventura de la televisió. Seria justament en aquell ambient, el 1969, que Maurice White, bateria d'estudi de la Chess Records, i el seu germà Verdine, baixista, transformarien The Salty Peppers per crear Earth, Wind & Fire. El nom de la nova banda, que va enfilars la Ruta 66 fins a Califòrnia per signar per la Capitòli de Nat King Cole

i els Beach Boys, podria haver estat també un bon lema per a Chicago.

Més enllà de la música, el crim organitzat o la llei seca, la ciutat ha estat l'epicentre d'alguns dels canvis que han sacsejat el país al llarg de la història. El que succeeix a la riba del llac Michigan es reflecteix, repetit o deformat, a les aigües de l'Atlàntic i del Pacífic, que sembla que s'ondulin amb els mateixos cercles, com si algú hagués tirat una gran pedra al mig d'aquest mar interior. Així, doncs, quan mirem la nòria del Navy Pier, en el moviment de les cistelles veiem també el de les nòries de Coney Island i del Pacific Park, que giren sincronitzades sense saber-ho com els engranatges d'un mateix mecanisme.

La Ruta 66 comença a la cantonada del carrer Adams amb l'avinguda Michigan. Més enllà, només hi ha el temple neoclàssic de l'Art Institute, els parcs Grant i Millennium i el llac, així que es pot dir que el trajecte arrenca gairebé a l'aigua, ben a prop del Navy Pier. El punt inicial el marca, sense cap solemnitat, un senyal rectangular amb l'escut de la ruta històrica que comparteix el fanal que el sosté amb el semàfor del pas de vianants. Si traessem i seguim la voreira, un cop passat l'Starbucks de l'altra cantonada trobem l'Orchestra Hall, que des de 1904 és la seu de la Chicago Symphony Orchestra. Tot i que està flanquejat per edificis que li doblen l'alçària, la pedra i els maons destaquen prou entre les façanes de les construccions més modernes, que són de vidre o d'un color més clar. Des de la cornisa de la planta noble, en lletres romanes gravades sobre els cinc finestral, BACH, MOZART, BEETHOVEN, SCHUBERT i WAGNER saluden els LEONARDO, RAPHAEL, TITIAN, HOLBEIN o VELASQUEZ que coronen el museu que hi ha

a l'altra vorera de l'avinguda. Als plànols originals de l'edifici, Daniel Burnham, que després seria també l'arquitecte del Pla de Chicago, havia previst que Brahms adornés el darrer finestral, però es devia considerar que encara no era prou clàssic perquè només feia set anys que havia mort, i finalment el va substituir Schubert, que va empènyer Wagner a ocupar el seu lloc.

Som al cor dels Estats Units i per això no és casualitat que el 1960 es triés aquesta sala perquè Sviatoslav Richter inaugurés la seva gira nord-americana, la primera fora de la Unió Soviètica tret d'una breu sortida a Finlàndia. Tampoc el repertori es va deixar a l'atzar: com si volgués honorar els seus orígens familiars i restituir el nom del compositor alemany, la seva actuació va començar amb el segon concert per a piano de Johanness Brahms, una obra que fa brillar el talent del solista i que li assegurava una gran impressió en el públic. No cal sinó escoltar el diàleg que la trompa i el piano mantenen en els primers compassos, l'entrada de les fustes, les cordes que s'hi sumen, la cadència creixent del piano i la força desfermada de l'orquestra al complet, i posar-se en la pell d'uns espectadors que tot just tres minuts abans seien a l'expectativa en una sala en silenci, potser no prou conscients del que estava a punt de passar. La nit del 15 d'octubre, Amèrica va descobrir Richter en el que no va ser només un concert, sinó també un gran acte d'afirmació nacional.

En plena Guerra Freda, les dues potències competien en tots els àmbits possibles, més enllà del desplegament nuclear, amb les armes del poder tou: des de la carrera espacial, en què els cosmonautes estaven a punt de prendre avantatge amb el primer vol tripulat, fins a l'esport, amb el domini de l'URSS en els Jocs Olímpics de Melbourne i Roma; i també per mitjà de la música. El Departament d'Estat ha-

via posat en marxa quatre anys abans el programa Jazz Ambassadors, que va portar pel món Louis Armstrong, Duke Ellington, Dizzy Gillespie o Benny Goodman, a qui rebria a la plaça Roja un Nikita Khrusxov que detestava fins i tot les versions més blanques del jazz: «Quan el sento a la ràdio, sempre em sembla que hi ha interferències». La Unió Soviètica va respondre enviant a Occident els seus millors intèrprets, amb l'excepció notable del més cèlebre de tots, en part perquè els seus antecedents familiars i la seva personalitat poc gregària generaven alguns dubtes. Només la insistència al Comitè Central de Iekaterina Fúrtseva, ministra de Cultura, va fer autoritzar la gira en què Richter havia de recórrer els Estats Units durant deu setmanes, començant a Chicago i viatjant de costa a costa des de Los Angeles fins a Nova York, on acabaria amb una tanda de concerts al Carnegie Hall després d'haver actuat també en algunes ciutats del Canadà.

La gira va ser un gran èxit i va obtenir crítiques entusiastes, però Richter s'entestava a afirmar que no havia tocat bé. Ho justifica al documental que li va dedicar Bruno Monsiegeon amb un argument inesperat: «Si a Amèrica tot va anar tan malament és perquè al principi em van fer triar entre una dotzena de pianos. Per això vaig tocar malament. Sempre pensava: "No he triat bé". Mai no trio el piano, mai. Més val tocar amb el que hi hagi: és el que ha posat el destí. Psicològicament tot és més fàcil així. Triar un piano per a un concert és terrible per a un artista, és frustrant. Ho deixo als afinadors. Totes aquestes proves són inútils, absurdes. No, és la feina de l'afinador. Per caminar sobre les aigües cal creure, com sant Pere; si no, t'enfoneses. Una vegada, Igumnov em va dir: "No t'agraden els pianos". "¿Qui sap?", li vaig respondre, "però m'agrada més la música". Vaig decidir que no en tornaria a triar cap més. De vegades

he tocat pianos terribles». Dos dies després va tornar a tocar el concert de Brahms, novament amb la Chicago Symphony Orchestra dirigida per Erich Leinsdorf, en un enregistrament per a RCA Victor que obtindria el Grammy a la millor interpretació i que ell, de manera incomprensible, consideraria «un dels meus pitjors discos, tot i que la gent el continua posant pels núvols. No el suporto!».

Com en tants altres aspectes, Richter semblava el negatiu de l'altre geni pianístic de l'època. Si ell preferia adaptar-se al piano que trobés a la sala de concerts, Glenn Gould només volia tocar el seu vell Steinway CD 318, que havia comprat de segona mà quan el jubilaven de l'Eaton Auditorium de Toronto i que es feia dur a qualsevol lloc on hagués d'enregistrar. El 1971, però, el piano va caure durant el transport per a una sessió a Cleveland i va quedar molt malmès; no hi va haver manera de recuperar-lo satisfactòriament. Anys més tard, després del darrer intent de reparació, Gould va tirar la tovallola: «No és el meu piano. Ja no el puc tocar». No va saber trobar un altre Steinway que li fes el pes, potser perquè el que buscava no existia: volia un instrument que sonés com un forte-piano. Finalment, el 1981 va decidir passar-se a un Yamaha CF II que havia fet ajustar especialment per enregistrar la segona versió de les *Variacions Goldberg*, amb el disgust de Verne Edquist, el seu afinador de sempre, que no era justament un enamorat de la marca japonesa. En aquest punt, ni que fos una mica a contracor, va acabar coincidint amb Richter: «¿Què li exigeix principalment a un piano?», li demana Monsaigneon. «M'exigeixo més jo mateix, però el que és essencial per a la qualitat del so (i això és el que tenen els Yamaha) és el pianissimo, un pianissimo extrem. És el que produeix un efecte més gran en el públic: no pas el fortissimo, sinó el pianissimo».

Sense arribar a aquella mateixa rivalitat, Richter i Gould ens recorden la dualitat que s'havia d'establir més endavant, encara en el marc de la Guerra Freda, entre Borís Spasski i Bobby Fischer, canviant però les caselles blanques i negres dels escacs per les tecles de les notes naturals i alterades del piano. Mentre que Richter toca amb una naturalitat que no sembla que li demani gaire esforç, amb una fluïdesa sorprenent, ben assegut fins i tot en els passatges més enèrgics, quan gairebé no s'inclina en la banqueta i cal mirar-li els llavis per apreciar la tensió, Gould s'altera de seguida encorbat sobre les tecles, gesticula, a estones sembla que dirigeixi els altres instruments amb el balanceig de la mà lliure, fins i tot quan toca sol, i no deixa de moure's ni de taral·lejar la melodia d'una manera sovint ben audible. Richter gaudia amb els concerts i detestava els enregistraments, mentre que Gould estava còmode a l'estudi i no suportava tocar en públic. Curiosament, el primer evitava les entrevistes mentre que el segon en gaudia. I, un cop més, la coincidència de dues personalitats úniques, en bona mesura autodidactes, que tot i el domini absolut sobre l'instrument es podien deixar vèncer pels capricis de la irracionalitat: en una etapa de la seva vida, Richter no podia tocar sense un llamàntol de plàstic rosa que li servia d'amulet i que havia de tenir en una capsula de cartró a prop de l'escenari, mentre que Gould, més enllà de necessitar el seu piano i la cadira que li havia fet el seu pare perquè estigués més baix i pogués tocar amb les mans planes, ens sorprèn en l'enregistrament del *Concert italià* de Bach amb un breu intercanvi amb Howard Scott, l'enginyer de so de Columbia Records: «Segon moviment, presa... ¿Ets supersticiós?». «Mmm, sí!». «Presa catorze». «Gràcies».

Richter i Gould, aparentment tan diferents, s'acaben assemblant sovint fins a extrems insospitats. A «The Pia-

nist and the Lobster», que explora amb un detall fascinant l'episodi del llamàntol, Errol Morris recull una anècdota de Bruno Monsaingeon que descriu un hàbil combat d'esgrima dialèctica que tots dos pianistes van lliurar per persona interposada: «Glenn Gould i jo enllestíem el muntatge de la nostra pel·lícula sobre les *Variacions Goldberg* en un estudi subterrani als afores de Toronto. Un cop acabada la feina, vam passar tota la nit veient-la, com a espectadors. Tot d'una, ja molt tard, Glenn em diu: “Ja coneixes Richter... Un músic com ell, tan bon pianista, i no sap fer un enregistrament. No té una filosofia d'enregistrament i deixa que s'editin discos que traeixen el seu talent i no li fan justícia. Hauria d'aprendre l'art d'enregistrar. M'agradaria fer un disc amb ell, ser-ne el productor”. “¿De debò, Glenn?”. “I tant! Podria tocar el repertori que volgués, fins i tot Rakhmàninov; amb el meu piano, si vol. Digue-l'hi”. Monsaingeon va coincidir amb Richter tres setmanes després i li va fer la proposta. Li va respondre: “No vaig mai a Amèrica...”. Es va quedar pensatiu un moment i va afegir: “Digues que accepto, però a condició que ell vingui a fer un recital al meu festival de Tours”. Ho va dir amb un somriure, sabent que Gould rebutjava actuar en públic. I aquí es va acabar la cosa». Eren, naturalment, dues posicions contraposades; però no ben bé contradictòries, perquè diferien més en la manera que tots dos tenien d'enfrontar-se amb un mateix problema que no pas en el problema en si. Per resoldre la insatisfacció que li produïen els enregistraments, Richter se'n desentenia i es refugiava en els concerts, mentre que Gould havia seguit el camí contrari: als trenta-un anys va renunciar a tocar en públic i es va endinsar en un laberint de preses alternatives per muntar després a l'estudi el puzzle dels fragments que més el convencien de cadascuna—totes iguals i totes diferents—i construir una

interpretació quasi platònica que ningú hauria pogut sentir en directe; ni tan sols el mateix Howard Scott, que havia estat atent a cada nota des de la cabina d'enregistrament.

Els dos pianistes s'havien conegut tres anys abans, el 1957, durant la primera gira europea de Gould, que li va valdre ser el primer músic nord-americà de la postguerra que actuava a la Unió Soviètica. La va iniciar el 7 de maig a la Sala Gran del Conservatori de Moscou, amb Richter entre el públic, fent un viatge en el temps que va començar amb una selecció de *L'art de la fuga* de Bach i va acabar amb la sonata d'Alban Berg, dos compositors que llavors era difícil escoltar al país. En una fotografia feta al final d'aquell concert se'ls veu a tots dos que parlen i somriuen, Richter amb una gavardina clara i Gould, de negre, amb un frac que contrasta amb la cara de criatura que encara gasta als vint-i-quatre anys. El dia 9, al mateix escenari, seria el torn de Richter, que va interpretar Schubert i Liszt amb Gould a la platea.

Que Richter iniciés a Chicago la seva gira—que l'havia de dur també al Massey Hall de Toronto, a l'altra riba dels Grans Llacs—va ser una manera afortunada de tornar-li la visita al pianista canadenc. Des de llavors no van deixar mai de dialogar, per mitjà de les seves declaracions—sempre amb un elogi, que en el cas de Gould solia ser una excusa per parlar de si mateix—o per mitjà de la música. Entre les figures que brillaven en l'univers pianístic del seu temps, Richter i Gould van ser un d'aquells sistemes binaris en què dues estrelles giren al voltant d'un mateix punt en un equilibri perfecte de forces contraposades.