

No verán de 1940

Crónica da película *O carro e o home*

Pepe Coira

*A Manolo e Carneiro, da Rúa e da Limia,
por estar aí cando veñen mal dadas.*

*A don Emilio e dona Amparo,
que mallaban mentres nós,
Amparo, Luichi, eu, Lilo, M^a Isabel, Carlos e Jorge,
mirabamos.*

Introducción

Un garda nun sitio especial da súa memoria de espectador aquela tarde en Santiago, poida que fose no ano 83 ou 84. No cineclub botaban *Monsieur Verdoux*, de Charles Chaplin, e antes, como complemento, *O carro e o home*, dirixida por Antonio Román. Xaquín Lorenzo, Xocas, o etnógrafo que presidía o Museo do Pobo Galego, subiu ó escenario para facer unha discreta presentación na que contou algo das circunstancias daquela pequena película na que traballara. Era, si, unha película breve, de a penas dez minutos, tan discreta coma o presentador. Vale que a película fose pequena, pero a pantalla era grande, e nela sentín estar vendo algo insólito

O carro e o home é un documental que Antonio Román rodou con Xocas e Carlos Serrano de Osma en terras de Lobeira, no verán de 1940. É un documental, por varias razóns, meritorio: conta unha historia –a vida do carro en Galicia- con claridade e emoción; é visualmente atractivo; é produto da harmonía entre os obxectivos que procura e os recursos de que dispón.

Pero aquela tarde a razón que me deixou atrapado foi que a película botaba unha mirada cómplice e sabia sobre o mundo campesiño galego. Amosaba cousas simples coma a malla, as vacas tirando dun carro que canta, o rostro do ancián que tira do carro. O insólito era que as imaxes de *O carro e o home* cadraban exactamente con imaxes gardadas na memoria durante a infancia e que non contabas con chegar a ver nunca así na pantalla grande (a verdade é que, entón, tampouco na pequena). quedei moi agradecido de velas, de comprobar que non era parvo atribuír fermosura e vigor á perigosa danza dos mallos no aire, ó andar poderoso e pousado das vacas, ás engurras no rostro de quen traballa a terra, a ese canto único do carro que é laio e aturuxo a un tempo. quedei agradecido de que alguén fixese cine de materiais tan nobres.

De maneira que este libro se concibiu vinte e pico anos atrás. Pescudei quén fora Antonio Román, o director de *O carro e o home*, e falei con el. “En uno de mis viajes por Orense, en 1939, me habló Joaquín Lorenzo de esta historia, que me hizo mucho efecto, de que en Galicia el carro tenía una vida muy similar a la del hombre, porque nacía y vivía al lado del hombre”. Falei tamén con Xocas. “Como coñecía moi ben o asunto díxenlle a Román: ‘Mira, sobre o carro, por exemplo, poderíase facer unha película en que o carro fose o protagonista: cómo nace o carro, cómo se fai, os traballos, cómo morre. Facer unha cousa seguida, coma se fose un actor que é o protagonista da película; os demais serán figuras secundarias, que axudan, pero o protagonista é o carro’. ‘Home, pois péreceme moi ben. Podémolo facer’, contestoume.”

Daquelas conversas naceu a necesidade de escribir isto. Parecéronme Román e Xocas dúas persoas moi diferentes, con xeitos de ser e mundos ben distintos. Pero tiñan algo en común: unha auténtica paixón polos seus respectivos oficios. Román vivía para o cine, para todo o cine; naqueles anos oitenta en que o entrevistei levaba lustros retirado, pero seguía pendente de coñecer os modos en que se facía o novo cine e seguro de que sería quen de facer películas así. Xocas vivía para coñecer e dar a coñecer a cultura popular; había sesenta anos que empezara a estudar cousas coma o carro e seguía considerándoo un caso aberto.

Creo que de aí nacen os méritos de *O carro e o home*, das paixóns complementarias de Román e Xocas, de que un soubese moito de cine e o outro soubese moito de carros. Non pode haber mellor premisa. As circunstancias, logo, contribuíron ó resultado.

¿Cales foron as circunstancias de *O carro e o home*? Coñecer a historia interna dunha película, das vidas polas que pasa, adoita ser un exercicio detectivesco máis ben incerto. A distancia -sideral ás veces- entre o que documentación oficial di que pasou e

o que realmente pasou, as vaidades en conflito, as fraquezas da memoria, o abuso da figura do autor –tantas veces inconveniente ó cine-, as pegadas esvaecidas polo tempo... son eivas frecuentes no camiño de saber cómo se fixo unha película. No caso de *O carro e o home* hai outra a maiores. Trátase dunha vella curtametraxe española documental, ou sexa, do parente pobre dunha familia humilde. Sábese ben pouco sobre a historia deste tipo de producións no cine español. En fin, nas páxinas que seguen móstrase o que demos sabido e algunhas hipóteses sobre o que non sabemos.

O gran cineasta Robert Bresson dicía que as películas teñen tres vidas: a da escritura do guión, a da rodaxe e a da montaxe; iremos unha por unha. Con todo e ser unha película pequena, imos ver que *O carro e o home* se complicou un chisco de máis a existencia, en concreto a terceira existencia da que falaba Bresson. Signo desa complicación é que existen dous títulos algo distintos –*O carro e o home*, *El hombre y el carro*- para unha mesma película. Máis ben, existen dúas películas algo distintas que veñen ser a mesma. Outro signo de que nos toca camiñar por zonas de sombra é que hai dúbidas, publicadas, en atribuír a Antonio Román a efectiva dirección da película.

Son cousas da vida, cousas que teñen bastante relación con que, para contar *O carro e o home*, debemos volver a vista a un tempo e un lugar perdidos, ó verán de 1940, cando tres amigos fixeron unha película en Lobeira.

A película dun tempo e dun lugar perdidos

O carro e o home é unha película dun tempo e dun lugar perdidos. Lobeira, no sur de Ourense, é un lugar ó que poucos van e polo que ninguén pasa, non leva a ningures. O verán de 1940 é un tempo tórrido nun país fóra de combate por unha guerra salvaxe que non fixo máis que acabar. A vida de moitos –entre eles, tres amigos, Xaquín Lorenzo, Antonio Román e Carlos Serrano de Osma, que están nese momento nese lugar- semella en suspenso. A guerra pechou violentamente un capítulo do seu periplo vital; vai empezar algo, pero aínda non se sabe qué. É un tempo tan fronteirizo coma o propio territorio de Lobeira, veciño á raia portuguesa. Como veremos, ese carácter marxinal e perdido empapa a película toda.

En agosto de 1940 só se estrearon cinco películas en España: *De una misma sangre*, *Peer Gynn*, *Baile del Metropol*, *La bandera amarilla* e *La voz del corazón*. A primeira é italiana e tan descoñecida coma as catro restantes, que son alemanas, do país que neses días comezaba a bombardear Londres. Os xornais dedicaban os seus titulares ó asunto dos bombardeos. Hai que ler entre liñas, nas noticias locais e nacionais, para albiscar o escenario de autoritarismo, medo e escaseza que é este país. España está mergullada nunha cruenta posguerra, coquetea coas potencias do Eixe e arremeda ó seu xeito a ética e estética fascistas. Nos xornais non se menciona, como é natural, que Román, Xocas e Serrano están a facer unha película.

O que fan en Lobeira non é máis ca unha curtametraxe documental, así que tampouco ha de resultar estraño que non esperte especialmente a atención. Naquel tempo aínda se estaban a facer bastantes documentais en Galicia, cando menos se atendemos ós datos que se recollen no *Índice cinematográfico de España 1941*. O

Índice inclúe os seguintes títulos, que non deixan lugar a dúbidas sobre a súa rodaxe en Galicia: *Mariñeiros*, *Ría baja*, *Rías bajas gallegas (Volando sobre España)*, *Las rías gallegas*, *Santiago de Compostela*, *Santiago y el camino de los peregrinos* e *Vigo*, ós que se engade *El hombre y el carro* e, probablemente, *Playas del norte de España*, de Arturo Ruiz Castillo, por ser este o director de varios dos documentais citados.

Diciamos máis atrás do pouco que se sabe sobre a historia da curtametraxe nesta época. O máis probable é que as máis das películas da lista non se conserven, estean mal datadas (ambas cousas ocorren con *Mariñeiros*, que Xosé Suárez rodou antes da guerra e que Cifesa distribuíu logo sen mencionar ó fotógrafo e cineasta exiliado) ou mesmo non existan (¿fixéronse tantos documentais simultaneamente sobre as rías?). O contexto cinematográfico en que se produce *O carro e o home* é ben confuso.

A industria española é raquítica, hai escaseza de material virxe, o Estado non establece incentivos para a produción de curtametraxes. Ata decembro de 1941 non se fai obrigatoria a exhibición de curtametraxes, ou “complementos”, nas salas de cine; e o bo que puidese resultar desta medida desaparece xusto un ano despois, cando se crea o noticiosario oficial NO-DO e se fai obrigatoria a súa exhibición. Con todo, estanse a producir moitas películas curtas. Julio Pérez Perucha describe así este panorama desconcertante para o historiador: “El verdadero problema, no obstante, es que teniendo empírica certeza de que el complemento en general, y el cortometraje de ficción en particular, gozan de buena salud durante los primeros años del franquismo, es prácticamente imposible caracterizar ese movimiento de manera mínimamente satisfactoria. Los cortometrajes no están catalogados ni inventariados, las revistas cinematográficas de la época sólo se ocuparon de ellos muy tangencialmente y los censos que proponen los anuarios del Servicio de Estadística del Sindicato Nacional del Espectáculo son imprecisos y abundan en ellos las omisiones, pese a lo cual tales

anuarios son los únicos instrumentos de que disponemos para iluminar, siquiera tenuemente, un vasto territorio oculto por la niebla”¹.

O territorio é vasto. E Lobeira non é máis ca un curruncho, un lugar ignorado para case todos e o centro do mundo para moi poucos. “É un sitio moi interesante pola súa situación. Queda ó sudoeste da provincia de Ourense. É un ángulo da provincia de Ourense que se mete en Portugal e, claro, queda moi illado. Hai sitios como Carballiño, Ribadavia, ... que se pasa por eles para ir *a*. Por Lobeira non se vai a sitio ningún. Vaise *a* Lobeira. Pero non se vai *por* Lobeira. Toda aquela comarca está na mesma condición. Por iso se conservan moi ben aínda unha serie de tradicións, porque estivo moi illada”². Así, cunha certa asepsia de etnógrafo falando do territorio que é escenario de moitas das súas pescudas, describe Xaquín Lorenzo unha terra que significaba para el bastante máis ca iso³.

A avoa materna de Xocas tiña casa nunha aldea de Lobeira, en Facós. A “casa do Outeiro” e as terras que a rodean eran unha base sentimental e vital para Xocas, a máis pegada á terra das tres localizacións principais da súa biografía: o seu Ourense natal, Vigo e Lobeira. A aquela casa –“ampla solaina orientada ó abrente, dende a que se divisa o monte sobre o que se ergue a capela da Nosa Señora do Viso, protexida con varanda de balaústres de madeira torneados, agás a da escaleira que é de ferro”⁴- volve

¹ Julio Pérez Perucha, “El ocaso del complemento”, en *Historia del cortometraje español*, Festival de Cine de Alcalá de Henares, 1996 (páxs. 102-103).

² Da entrevista realizada a Xocas polo autor. De non se indicar cousa distinta, as declaracións de Xocas no resto do libro proceden daquela conversa inédita.

³ Os datos biográficos de Xaquín Lorenzo que manexo proceden do libro de Clodio González Pérez *Xaquín Lorenzo Fernández “Xocas 1907-1989. Unha vida dedicada á Nosa Cultura*, Ed. Toxosoutos, 2003.

⁴ Clodio González Pérez, op. cit., páx. 65.

Xocas sempre que as circunstancias llo permiten. Naquela casa se refuxiara o cineasta Carlos Velo buscando fuxir da represión franquista ó inicio da guerra⁵ e antes, en ocasión máis propicia, a visitara para rodar algunhas secuencias do seu documental *Galicia*, filmado en 1935. “Velo coñecía Lobeira por min. Fora pasar uns días alí comigo. E, claro, aproveitou. Viña facer ese documental sobre Galicia e aproveitou a ocasión para facer cousas de Lobeira”.

Desde aquela visita de Velo á casa de Xaquín Lorenzo en Facós só pasaran cinco anos, tempo de máis para que tantas cousas mudasen. Pero no verán de 1940 había algo que permanecía: Lobeira como lugar de rodaxe dun documental, Xocas como anfitrión, e a “casa do Outeiro” como acubillo de cineastas amigos. Alí estaban Serrano e Román, cunha cámara de 35 mm. propiedade deste último, uns metros de película virxe e uns días para filmar. Ou sexa, poucos recursos técnicos e un equipo humano mínimo, pero suficiente, porque reunía a quen sabía qué contar con quen sabía cómo facelo. Eran tres amigos aínda novos, cada un cunha experiencia profesional e vital que explicaba a súa presenza alí, que os conducira a aquel tempo e a aquel lugar perdidos, para facer unha película sobre a vida do carro.

⁵ Miguel Anxo Fernández. *Carlos Velo. Cine e exilio*. Ed. A nosa terra, 1996, páx. 21.

Tres amigos

Quen sabía do asunto do carro era o máis vello dos tres amigos, o ourensán Xaquín Lorenzo. Tiña trinta e tres anos e amor pola etnografía, por saber e contar as cousas da xente da que se sentía parte. O máis novo, Carlos Serrano de Osma, madrileño, a penas contaba vintecatro anos e a súa paixón era o cine. O vínculo entre ambos era un ourensán de vintenove anos afincado en Madrid, Antonio Román.

Román, que tomara a Serrano de axudante na realización das súas primeiras películas curtas, coñecía desde a infancia de Xaquín Lorenzo. Ambos naceran en Ourense, Xocas en 1907, e Román catro anos máis tarde, naquela pequena cidade de provincias que por un tempo se chamou Atenas. Román naceu no seo dunha familia acomodada; seu pai, Modesto Fernández Román, rexentaba unha das principais boticas da cidade e casara cunha García de Quevedo, das familias máis ricas de Ourense, con casa na Praza Maior. A uns pasos de alí, na máis estreita rúa da Paz, naceu Xocas, fillo de José Lorenzo Álvarez –caricaturista, escritor, político- e de Joaquina Fernández Barcia. O pai de Xocas era un home de esquerdas, republicano, obreiro; o pai de Román era conservador, seguidor primeiro de Maura e logo de Calvo Sotelo.

Pero iso non evitaba que, conforme lembra Xocas, entre eles houbera unha relación de amizade que os fillos habían de herdar. “Xa o pai de Antonio Román, Modesto Román, era moi amigo do meu pai por unha razón moi sinxela, porque estaba casado cunha parenta do meu pai. Ademais, alí na farmacia de Román tiñan o que había denantes, o que chamaban a rebotica. Alí á tardiña xuntábanse uns cantos e estaban de charla. E un deles era meu pai. Modesto Román e el tiñan moita amizade e ía alí moito. Claro, o rapaz, como é natural, era amigo noso tamén. Era un rapaz moi bo. Meu pai,

que tiña grandes calidades de pedagogo, facilitoulle o traballo ó rapaz mentres estudiou o bacharelato. O pai mercáballe os libros de texto por duplicado, e un deles traíao meu pai para a casa e nun caderno íalle facendo un resume de cada unha das materias, que era o que o rapaz estudiaba”.

Polo que narra Clodio González Pérez na súa biografía de Xocas, as calidades de pedagogo de José Lorenzo tamén as demostrou na casa. Tomara ó seu cargo a formación dos seus fillos, de Xaquín e de Xurxo –o irmán e cómplice perfecto de Xocas, tres anos máis novo e prematuramente finado en 1934, con talento para a música, o debuxo, a investigación e a escrita, co mesmo sentimento galeguista do irmán-. Á vista dos resultados, da súa capacidade para cultivar o talento dos fillos, a súa curiosidade e a paixón polo seu contorno, era un bo mestre.

Pero, para Román, a grande escola da súa vida foi outra. “Recuerdo aún hoy con toda viveza, como si se tratase de un acontecimiento reciente, la fuerte impresión recibida al presenciar, a los tres años de edad, la primera sesión cinematográfica a la que fui llevado por mi padre. Mi encuentro con lo que iba a marcarme para el resto de mi vida se realizó en el Teatro Principal”⁶. Román non esaxera. O seu é un caso extremo de cinefilia. O cine foi a súa vida. Desde cativo. Argallaba na casa sesións de cine ou de cousa parecida, conforme o seu equipamento llo ía permitindo: primeiro coa lanterna máxica, logo montando espectáculos con monicreques ou con fotos de películas que recortaba de *Blanco y negro*, cun proxector de Pathé-Baby a continuación e, finalmente, filmando as súas propias películas cunha cámara de 9,5 mm. que seu pai lle regalou cando xa tiña trece anos.

Román non era o único afeccionado ó cine que corríaba por Ourense. Outros rapaces, un chisco máis vellos, andaban coa mesma teima; entre eles, Xaquín e Xurxo

⁶ Texto autobiográfico que Antonio Román escribiu para o Círculo de Escritores Cinematográficos e que conservaba no seu arquivo persoal.

Lorenzo, Augusto Pacheco, da saga dos fotógrafos, e o que había acabar sendo o gran documentalista Carlos Velo. Xocas lembra así: “Antonio Román era algo máis novo, aínda que eu para eso das datas son unha calamidade. Eu e meu irmán marchamos para a universidade e houbo esa división que hai cando, rematado o bacharelato, cada un marcha polo seu lado. No intre de remate do Bacharelato e comezo da universidade houbo un par de anos en que empezou a xurdir en plan de rapaces, en plan de enredo, a cuestión das películas, a cuestión do cine. Meu pai era tamén moi amigo –Ourense tería entón uns doce mil habitantes, de maneira que se coñecía todo o mundo- do fotógrafo Pacheco. Pacheco tiña varios fillos, dous fillos e unha filla. Un dos fillos, que foi o que despois quedou coa fotografía, tiña unha máquina Pathé-Baby, moi enxeñosa, moi simple. E con aquilo xurdiu a cousa das películas. Xuntámonos aquí tres, mellor dito xuntáronse, porque o resto eramos como a comitiva deles, que eran os informados, que eran Antonio Román, Carlos Velo e Augusto Pacheco”.

A coincidencia de Velo e Román no Ourense da súa infancia e xuventude, primeiro, e logo no Madrid republicano, onde os dous figuraron entre os máis esperanzadores cineastas de vangarda, fixo acuñar a idea dunha “escola documentalista ourensá” que os agrupase a ambos. Sen embargo, todo apunta a que as relacións entre eles foron máis ben frías. “Nos reuníamos y hablábamos de nuestros proyectos de cine; hacíamos nuestros ensayos, pero cada uno por su lado”, contaba Román⁷. Así foron as cousas desde o inicio. Augusto Pacheco, a quen Román facía insistentes preguntas técnicas, pola rúa ou nas reunións na Fotografía Pacheco ás que se refería Xocas, lembraba que Román non participara na rodaxe das películas de afeccionados que entón realizaban. Buscaban emular os seriais de acción que tanto lles gustaban en fitas como

⁷ Da entrevista realizada a Antonio Román polo autor. De non se indicar cousa distinta, as declaracións de Román no resto do libro proceden daquela conversa.

Las aventuras de Pokronski, que debeu de ser toda unha aventura, polos testemuños que nos deixaron.

“A cámara”, lembra Xocas, “era de Pacheco. Román tiña outra, pero non sei se era igual ou era distinta. Era unha película especial para esas cámaras, moi estreita, coas perforacións no medio da película, entre cadro e cadro. A cámara aquela era de foco fixo, pero tiña unha lente de aproximación, e despois outra para os letreiros⁸. Faciamos as películas entre amigos. Empezamos a facer unha con Pacheco, cun pequeno argumento, que xa non recordo, e paréceme que non a rematamos. Lembro que na película esa había dúas escenas –son as únicas que lembro- en que un de nós ía fuxindo de outros. As cousas facíamolas alá en Oira, onda a beira do tren. Aparecía o tipo correndo e cruzaba a vía do tren. E despois parabamos, esperando a que viñese un tren. Efectivamente, no momento en que pasaba o tren volvía outra vez coa película, chegaban os outros e atopábanse co tren pasando”.

Outra referencia a aquela accidentada rodaxe, vívida e graciosa, pódese atopar na *Memoria erótica* de Carlos Velo⁹, un conxunto de relatos autobiográficos no que inclúe aquelas primeiras peripecias cinematográficas. Velo lembra a película con outro título, *A locomotora asasina*, a Augusto Pacheco como camarógrafo e director, e a Xurxo Lorenzo, o irmán de Xaquín, como autor da serie de debuxos que funcionaban coma *story-board*. Non foi a única práctica na que se meteron, ó dicir de Xocas: “Despois fixemos outra, tamén coa cámara de Pacheco, unha partida de cartas en que había un trampón que levaba escondido un naipe e se lle vía meter a man e sacar a carta. E fixemos –aquelo tivo moita gracia- un intento de debuxos animados, moito máis simples que os debuxos animados que fan hoxe. O que fixen foi recortar a silueta dun

⁸ Xocas fala da cámara Pathé-Baby, que usaba película de 9,5mm e unha peculiar perforación entre fotograma e fotograma. Popularizada naqueles anos como formato de cine doméstico, logo había deixar o seu lugar ás cámaras e película de 8 e S-8 mm.

⁹ Ed. A nosa terra, 1998, páxs. 47-48.

submarino e logo un peixe, e todo sobre un fondo negro. Aparecía o submarino, abría a boca -todo esto cadro por cadro-, aparecía o peixe, entraba no submarino e o submarino pechaba a boca. Eran intentos de facer cousas”.

A habilidade manual de Xocas –que lle permitiría recoller en debuxos moitas das súas observacións de campo como etnógrafo e arqueólogo, ou que aplicaba a facer un carro de xoguete- estendíase tamén a outra das súas afeccións, a fotografía. Unha proba desta habelencia tivo lugar no paso da adolescencia á xuventude, cando cada un dos rapaces que soñaran cine nas rúas de Ourense tiña que escoller o seu camiño: “Carlos Velo comezou en plan científico. Como estudiaba Ciencias Naturais, el pensaba en aplicar a cinematografía á cousa das Ciencias Naturais. Isto tiña un antecedente. Ás veces as cousas non se ven claras se non se coñecen os antecedentes. Carlos Velo e eu empezamos a estudar aquí en Ourense, nesta casa, o primeiro ano de Ciencias Naturais. Unha das cousas que faciamos para as prácticas era ir ó laboratorio do Instituto, o laboratorio de Historia Natural, onde había unha gran colección de animais. Eu regaláralle unha colección de cunchas. Había material de tubos de ensaio, probetas, todas esas cousas, e alí traballabamos nós facendo prácticas. Entre outras cousas, había dous microscopios, un biolóxico e outro petrográfico. Co biolóxico unha das cousas que fixemos foi recoller auga do río Miño nunha riada, colala para recoller os organismos que había nela e poñelos nunha platina para velos polo microscopio. E ocorrúseme facer unha microfotografía. Unha máquina pequeniña que tiña eu, de 4’5 x 6, coincidía co obxectivo do microscopio. Monteina alí e fixemos unha serie de microfotografías, logo positivámolas e quedaron moi ben, dentro, claro, do aumento que daba o microscopio. Posiblemente aí empezoulle a Carlos Velo a idea de aplicar a

cinematografía ó mesmo que fixeramos aquí coa fotografía; é dicir, a traballar a través do microscopio”¹⁰.

“Antonio Román”, continúa Xocas, “dedicouse exclusivamente ó cine, marchou a Madrid, fixo películas... Carlos Velo marchou a estudar Bioloxía. Eu empezara tamén a estudar Bioloxía, o que se chamaba entón Ciencias Naturais, porque estaba todo englobado. Despois, por non ir a Madrid –só había a carreira en Madrid-, non a seguí e funme a Filosofía e Letras. Cada un marchou polo seu lado”.

Dos tres, Xocas é o que queda en Galicia. Naqueles anos de formación, mergúllase na vida cultural e política galega, guiado por mestres coma Ramón Otero Pedrayo, Vicente Risco e Florentino Cuevillas. En paralelo ós seus estudos, inicia unha intensa e temperá actividade. Participa desde axiña no Seminario de Estudos Galegos, nas áreas de Arqueoloxía e Etnografía (en 1932 faise cargo do Museo Etnográfico do Seminario), colabora na revista *Nós*, é un dos fundadores do Partido Galeguista. Xocas vive intensamente os anos da República, cunha vocación que puido recibir o pulo definitivo un día de 1923:

“Un vran, na aldea, tendo eu dezaséis anos, fixen, por enredo, un carriño de bois aporveitando uns anacos de táboas vellas; logo, sen un fito determinado, anotéi nun papel os nomes que alí daban ás pezas que o forman.

“Ó comezalo curso tornéi a Ourense e un meu parente faloulle a Cuevillas, non sei con que motivo, do carriño que eu figuera. Cuevillas quíxome coñecer e unha noite fun ó Club, onde il ía á serán, co meu enredo na bolsa. Mostreillo; ollouno de vagar, leu

¹⁰ Refírese Xocas ó singular episodio polo que Velo incorporou á súa tese de doutouramento, dedicada ás abellas, unha filmación dos insectos, toda unha novidade na universidade española e a primeira realización na filmografía de Velo.

as notas que eu esquirbira e mandou procurar uns libros que tiña no gabán. Cando llos trougueron, deumos e díxome:

-Tome. Co que vostede tén e co estes libros, faga un estudo encol do carro”¹¹.

Aquel estudio que Cuevillas lle encargou a Xocas acabou por ser o relatorio co que este sería admitido como socio activo do Seminario de Estudos Galegos, en 1926. A identificación de Xocas co carro reborda o propio interese profesional que o etnógrafo puxo no seu coñecemento –e que foi moito, como o demostra a longa relación de traballos sobre o carro que Xocas publicou: “A arte popular nos xugos de Galiza” (1935), “Die Bremse am Galizischen Wagen” (1939), “Nomenclatura del carro gallego” (1956), “El carro en el folklore gallego” (1957), *Etnografía. Cultura material* (1962, pp. 762-735), “Distribución dos xugos en Galicia” (1967), “Una rueda fósil de Catoira (Galicia)” (1971), “El carrito en la Limia Baixa” (1974)-. Poida que entre as razóns da particular querencia de Xocas polo carro se encontre o trato especial que o campesiño lle concede. É un singular respecto que se demostra cando o carro deixa de ser útil –“a súa morte non é coma a morte dos outros trebellos do campo”, dicía Xocas- e que, á fin, fala dunha sensibilidade do home do campo que Xocas admiraba. Na súa principal obra, o segundo volume da *Historia de Galiza*, que levou por título *Etnografía. Cultura material*, Xocas conta así o carro: “O análisis do carro actual deixa ver que somentes il pode rubir e baixar polas nosas encostas, brincar polas corredoiras, avanzar polos tremesiños e leval-a súa carga por montes sen camiño, con toda seguranza, agarrándose ó chan, costeando quebradas ou marchando pola areia das nosas praias, sempre de vagar mais coa serenidade do que é rexo e ben axeitado á misión que lle compre.”

¹¹ Xaquín Lorenzo Fernández, “Cuevillas, etnógrafo”, en *Homaxe a Cuevillas*. Ed. Galaxia, 1957. Citado en Clodio González Pérez, op. cit., pág. 76.

Otero Pedrayo, cando o salvaxe tempo de 1936 arrastrou consigo, entre moitas outras cousas, o Seminario de Estudos Galegos, escribiu un poema no que retrataba ós seus compañeiros do Seminario coma parte dunha santa compañía, e no tocante a Xocas dicía: “...forma baixo o sol cos mutilados / e desfila con aire miliciario / e por a noite seguindo outros fados / discute o carro envolto no sudario...”

Similar paixón á que Xocas depositou no coñecemento da terra e da súa xente empregaba Román no territorio que sentía como propio, o do cine. En 1930 marcha a estudar a Madrid. Teoricamente, vai á capital para acabar o bacharelato e facer Farmacia. Na práctica, os seus estudos consisten en ler, pensar, ver e facer cine. En Madrid mergúllase de contado no ambiente cineclubista. É un ambiente febril polos aires de liberdade que veñen coa inmediata República e porque cadran cun tempo en que de Francia, Alemania, a Unión Soviética ou Estados Unidos están chegando revolucionarios xeitos de entender o cine, fascinantes demostracións de que unha cámara e unha moviola permiten explorar xeitos insospeitados de representación da realidade e do home. A Román interésanlle todos. Ese é o trazo principal de Román como cineasta, o seu eclecticismo, no que opera a partir dun fondo coñecemento dos diferentes estilos polos que transite. E este é o momento das vangardas.

Antonio Román colabora como crítico cinematográfico en diversas revistas especializadas, como *Popular Films*, *Films Selectos* ou *Cinegramas*. E inicia axiña, gracias á súa desafoxada situación económica, a carreira de director, primeiro con dúas curtametraxes afeccionadas, *Sandra* –de xénero policial- e *Ensueño* -unha abstracción musical a partir do *Reverie* de Schumann-, ambas de 1931. Os tres anos seguintes Román vains dedicar á súa primeira película profesional, un “poema visual sobre motivos galegos” titulado *Canto de emigración*, no que recollía o aprendido no cine

soviético para contar a amarga historia dun emigrante galego. A película, inspirada nun debuxo de Castelao, explicábaa así o propio Román nunha alocución radiofónica co gallo da estrea da película en Ourense, en 1935: “‘Canto de emigración’ se aparta un pouco del concepto del cine que por lo general en los países capitalistas se produce. En él no hay ‘estrellas’ ni decorados lujosos, porque sus personajes son verdaderos hombres y mujeres del campo; habitantes de una aldea de Galicia desenvolviéndose dentro de su marco apropiado y natural. (...) ‘Canto de emigración’ es por lo tanto un film amargo y si se quiere desagradable. Pero es esto precisamente lo que yo he intentado hacer. Una queja de Galicia al resto de España; una queja en la que se diga que aquí los hombres emigran porque hay trabajo rudo y desorganizado, hambre y miseria, debido a que España no se preocupa de su Galicia a la que tiene por completo abandonada. No sé si habré logrado dar a ‘Canto de emigración’ todo el carácter social que me animaba. Acaso, por tratarse de mi primer film profesional, la preocupación de hacer cinema ahogase un poco en mí a la otra preocupación de hacer pueblo. De todos modos quede así sentada mi intención.”

Canto de emigración é hoxe unha película desaparecida. O mesmo ocorre con outros filmes que naqueles derradeiros anos da Segunda República cobizaban levar unha imaxe expresiva de Galicia á pantalla. É o caso de *Por unha Galiza nova*, realizada polos irmáns Barreiro dentro da campaña do Partido Galeguista a prol do Estatuto de Autonomía; ou o de *Mariñeiros*, de Xosé Suárez; ou, por último, da xa citada *Galicia*, de Carlos Velo, da que só se conserva a primeira parte. En certo sentido, cabe considerar *O carro e o home* coma un epígono daquel feixe de filmes que constitúen un fito soterrado do cine galego, coma a única perla que queda dun colar rachado.

Volvendo ó noso, logo de *Canto de emigración*, Román rodou *Ciudad encantada*, que si se conserva, aínda que sen banda sonora. *Ciudad encantada* é unha

película de cuidada estética, que ilustra a distancia entre o mundo urbano e o rural, a dificultade do entendemento entre ambos mundos. O tema da película ben podería estar en relación coa dúbida autocrítica que Román, de sensibilidade netamente urbana, expresaba logo de facer *Canto de emigración*: “Acaso (...) la preocupación de hacer cinema ahogase un poco en mí a la otra preocupación de hacer pueblo”. *Ciudad encantada* foi ben acollida na súa estrea, en xaneiro de 1936, situando a Antonio Román entre os máis inquietos creadores cinematográficos do seu tempo. Naquel ambiente de fervura cinematográfica madrileña, Antonio Román coñeceu a Carlos Serrano de Osma.

Serrano era máis novo que Román. Nacera en Madrid, en 1916. Entre ambos había cousas importantes en común. O cine como prioridade era unha delas. Serrano iniciara estudos de Medicina, pero abandonounos para se dedicar integramente ó cine. Foi colaborador en revistas como *Popular Films*, *Cinegramas* –en ambas coincidiu con Román- ou *Nuestro cinema*. O decidido interese de Serrano polo cine vangardista, que había marcar a súa carreira toda, era un segundo lugar de encontro con Román, a quen, como crítico, eloxiou en varias ocasións. Nunha ocasión escribiu: "Exigimos la vuelta al Cine de las imágenes tipo *Moana* y *Hombres de Arán*, documentales sin truco, ejemplos permanentes de Cinema verdadero, como en España *Canto de emigración*, del camarada Antonio Román, el más bello poema de la lluvia y las 'saudades'. Exigimos la vuelta al Cine de lo simple y de lo humano"¹².

A posterior experiencia de traballar como colaborador de Román non había modificar o seu aprecio polo director. En 1946, ó pouco de concluída a peripecia de *El hombre y el carro*, Serrano escribía así sobre Román: “Si todos los que hacen ‘cine’ en

¹² "Nuevo elogio del film documental", *Radiocinema*, nº 47, 29 de febreiro de 1940.

España sintiesen el imperativo creador de Román (...), su angustia cinematográfica ante la pantalla, incubada durante años y más años de estudio y fervor; su inquietud frente a la técnica y las obras de los grandes maestros; su desvelo limpio, literario y filosófico por cuanto al ‘cine’ se refiere; si todos cuantos hacen ‘cine’ en España estuviesen dotados de un mínimo de la honradez fílmica de estos hombres entregados a su arte desde niños, con renuncia a todo, con olvido de todo cuanto no encierre un exacto sentido cinematográfico, el ‘cinema’ español entraría en seguras rutas de superación y de optimismo”¹³.

“Nuestros puntos de vista”, lembra Román, “eran totalmente comunes. Además éramos de lo que podríamos llamar la generación de *Popular Film* y de *Nuestro cinema*, porque escribíamos en esas dos revistas, tanto él como yo, como Antonio del Amo, Rafael Gil..., en fin, todos los de aquella época”.

“Teníamos entonces”, decía Serrano, “una tertulia de cine en ‘La Mezquita’, el desaparecido café de la plaza de Alonso Martínez. Allí estaban González Vezques, Perico Sánchez Diana, el que luego fue doctor Fernández Armayor y Tony Román, entre otros. Tony Román había fundado su propia productora gracias a una [cámara] Parvo L que compró con el dinero de su padre, que era farmacéutico en Orense. Realizó *Ciudad encantada*. Me incorporé a su equipo -Cecilio Paniagua era el operador- y le ayudé en la dirección de un documental, ‘Madrid’, que no llegó a terminarse porque empezó la guerra civil”¹⁴.

¹³ Carlos Serrano de Osma, “El cine español, vocación y servicio”, *Cine experimental*, n7, marzo de 1946. Citado en Julio Pérez Perucha, *El cinema de Carlos Serrano de Osma*. Semana Internacional de Cine de Valladolid, 1983, pág. 143.

¹⁴ Entrevista realizada por Antonio Castro e recollida en *El cine español en el banquillo*, Fernando Torres Editor, Valencia, 1981, pág. 404.

A Guerra Civil interrompeuno todo. Román regresara a Ourense, por estar enfermo, no derradeiro tren que completou o traxecto entre Madrid e Galicia. O seu contorno familiar era ben visto polo réxime que tomou o poder o 18 de xullo, pero seica Román figuraba nalgunhas listas como *rojo*, posiblemente polas efusións mostradas cando *Canto de emigración* ou polo seu paso por La Barraca, o grupo de teatro de García Lorca, onde Román ocupara cargos de relevo. A cousa non pasou a maiores e ata o mes de novembro daquel ano 1936 agardou na casa familiar a chamada a quintas.

Peor o tiña Xocas. Con el non había dúbidas sobre a súa filiación política. Incorporárase de contado ó exército franquista e ós poucos días, o 12 de agosto, cae ferido en Villablino, León. “Mutilado de guerra”, non terá que reincorporarse ó exército, senón agardar en Ourense a que a guerra remate e empece a exercitarse no silencio e na espera.

Namentres, Román percorre as fronteas de Oviedo, Teruel, Ebro e Cataluña. O seu periplo bélico non lle impide colaborar nunha nova revista de cine, *Radiocinema*, que aparece na Coruña. Os seus artigos oscilan entre os panexíricos ós novos tempos e a reclamación dese cine vangardista polo que tanto aprecio tiña. Da irredenta cinefilia de Román dá boa mostra un artigo no que pondera a escasa fotoxenia das batallas reais, considerando moito máis lucidas as representadas en estudio.

Pola súa banda, Carlos Serrano de Osma queda en Madrid. Traballa na productora Film Popular, vinculada ó Partido Comunista, e colabora en documentais de Antonio del Amo. Polas súas declaracións, aquel traballo non lle provocou dificultades de consideración cando, trala caída de Madrid e o fin da guerra, toca empezar de novo. "Empecé haciendo crítica cinematográfica en Radio España, crítica que incluía tres minutos de publicidad que tenía que vender yo. Eso, unido a las presiones consiguientes de las distribuidoras, me llevaron a buscar de nuevo a Tony Román, a quien ayudé en la

realización de una serie de documentales con la típica estética de la época, como *Al borde del gran viaje*, *De la Alhambra al Albaicín* y *El hombre y el carro*.¹⁵

Antonio Román regresou a Madrid en outubro de 1939, emprazado polo pai a que estudiase Farmacia se nun prazo razoable non daba atopado unha saída laboral naquilo do cine. A súa colaboración con *Radiocinema* tornouse estable e deu conciliado a actividade de crítico coa filmación de curtametraxes documentais. Conservaba a cámara de 35 mm. que mercara antes da guerra. Instalouse nun ático de Gran Vía, cunha artesanal mesa de montaxe entre o seu mobiliario.

E Xocas, polas mesmas datas, conseguía un traballo que debeu de ter para el un sabor agridoce. Foi nomeado profesor interino de Historia no instituto de Ourense, para cubrir provisionalmente a vacante que deixara o seu mestre, Ramón Otero Pedrayo, desde que fora separado da súa cátedra por razóns políticas. O traballo deixábao regresar a Lobeira polo verán, como fixera toda a vida. No verán daquel ano 1939, Xocas recibiu a visita do seu amigo Antonio Román.

¹⁵ Antonio Castro, op. cit., páx. 405.

O verán en Lobeira

“En uno de mis viajes por Orense, en 1939, me habló Joaquín Lorenzo de esta historia, que me hizo mucho efecto, de que en Galicia el carro tenía una vida muy similar a la del hombre, porque nacía y vivía al lado del hombre. Había piezas que se iban rompiendo y entonces se las iba sustituyendo, pero cuando el eje, que es -como si dijéramos- el alma del carro, se rompía, ya el carro quedaba inservible, moría. Entonces, el campesino cogía el carro y lo colocaba en una pared de la cuadra, y allí quedaba como enterrado. La vida del carro iba un poco paralela a la del hombre. Esto me gustó, y le dije: ‘Cuando pueda, voy a hacer un documental sobre esto’”.

Así lembra Antonio Román a faísca que predeu *O carro e o home*. Xocas estendíase máis para contar o mesmo momento: “Antonio Román foi a Lobeira, onda min –eu teño casa en Lobeira-, e estivo uns días alí connosco, coa miña nai e comigo, que eramos os que estabamos alí, porque meu irmán xa morrera no ano 34 e meu pai no 25, de maneira que eramos miña nai e eu. E un día, falando, indiqueille a idea que tiña eu dunha cousa que se podía facer, que era facer películas de tipo documental, pero non ese tipo de documental que estamos vendo a tódalas horas, esas estupideces que nos poñen aí na televisión, feitas por xentes que non teñen nin idea do asunto que van tratar e resulta que, claro, saen uns disparates tremendos. Entón xa se estaban facendo cousas así, e lle chamaban película documental a que un señor viñese a Ourense e fixese unha fotografía da catedral, outra das Burgas, e outra das nenas que van polo Paseo, e eso é un documental sobre Ourense. O mesmo facían cos labores do campo, cos traballos dos campesiños, con todo. Eu tiña a idea de facer outro tipo de documental, e díxenllo a Antonio Román. O que me interesaba a min concretamente era o do campo, polo que

tiña de beneficio para a Etnografía. A miña idea era facer un documental, pero nun sentido distinto, collendo o tema e facendo do tema o protagonista da película. É dicir, a vida dun instrumento de traballo ou a vida dunha faena do campo, a vida de calquera cousa desas, pero a vida, desde que nace ata que morre, unha cousa seguida. Eu tiña moitos datos recollidos, e teño aínda, porque é un traballo que hai máis de cincuenta anos que ando con el, sobre o carro, o carro de aquí, do país. Como coñecía moi ben o asunto díxenlle: ‘Mira, sobre o carro, por exemplo, poderíase facer unha película en que o carro fose o protagonista: cómo nace o carro, cómo se fai, os traballos, cómo morre. Facer unha cousa seguida, coma se fose un actor que é o protagonista da película; os demais serán figuras secundarias, que axudan, pero o protagonista é o carro’. ‘Home, pois parece moi ben. Podémolo facer’, contestoume. Ademais, eu en Lobeira tiña todos os medios materiais para facelo”.

Así que ambos, Román e Xocas, coinciden en que a idea orixinal de *O carro e o home* se lle ocorreu a Xaquín Lorenzo. ¿Por que se lle ocorrería tal cousa? Á parte do valor da amizade entre el e Román, e de que as circunstancias cadrasen para facelo posible, un documental sobre o carro coma o que estaba ideando Xocas nacía de dúas cuestións claves, ambas recoñecibles na longa cita do parágrafo anterior: a súa vocación de divulgador da Etnografía e o seu coñecemento do cine. Vaíamos por partes.

“Xa desde os tempos do Seminario se rexistra nos seus traballos a preocupación constante de Xocas pola perda dos trazos materiais e sociais da identidade galega, de aí que o seu maior empeño vaia dedicado a deixar testemuños fidedignos deles”, di a páxina web do Museo do Pobo Galego. O propio Xocas explica, no limiar á súa *Etnografía. Cultura material*, os fundamentos do seu traballo: “A Galiza atópase hoxe nun intre de transformación e o conxunto da súa cultura que eiquí recollemos perderase axiña, substituído polos aparellos da nova técnica que xa fan acto de presenza antre nós e

que orixinarán unha transformación total na vida das nosas xentes, desvencellándoas da terra e xunguíndoas, en troques, á insensibilidade do artiluxio mecánico.”

Esa vontade conservacionista complementábase co afán por espallar o coñecemento do conservado. Coa volta da democracia, Xocas acepta presidir unha nova institución, o Museo do Pobo Galego, e expresa así as súas intencións: “... tampouco queremos que o Museo do Pobo Galego sexa unha obra morta. Non queremos que o Museo sexa un cuarto onde se meten en frascos con alcohol uns exemplares de cousas para que as xentes as vexan, non. Queremos algo vivo...”¹⁶.

Con esa mentalidade, ten sentido que Xocas considerase atractiva a posibilidade de fixar nunha película o principal dos seus coñecementos sobre o carro, sen caer nunha erudición pouco axeitada ó medio. Sabía do valor do cine como instrumento de difusión. E sabía dabondo, aínda que manifestase o contrario, aínda que se declarase un completo ignorante en cuestións cinematográficas, acerca do xeito de usar o cine. Cando menos, e é moito, tiña claro o que non había que facer. A referencia a aquelas películas tipo “que un señor viñese a Ourense e fixese unha fotografía da catedral, outra das Burgas, e outra das nenas que van polo Paseo” fala dun espectador sensato.

Como fala dun espectador sensato a súa reacción ó ver unha versión – descoñecida para os historiadores, lembren que nos movemos por unha paisaxe envolta en néboa mesta- do documental *Galicia*, de Carlos Velo: “El explicárame o que pensaba facer, cómo ía facer a cousa. Efectivamente, ía quedar moi ben, pero aí mesturáronlle unhas escenas con outras, sen saber o que facían. Fixeron coma eses documentais: ‘A porta de tal sitio’, ‘a rúa de tal’, ... Non, el tiña unha idea completamente distinta do asunto. Eu, despois, un día nun cine de aquí vina proxectada, despois da Guerra, pero

¹⁶ Vázquez-Monxardín Fernández, A. “Xoaquín Lorenzo, 1979”, *Raigame*, nº 9, 1999. Citado en Clodio González Pérez, op. cit., páx. 170.

sen o nome del nin nada. O nome del non figuraba para nada. E, desde logo, a película, polo que eu recordaba do que el me dixera e do que lle vira facer, era unha cousa completamente distinta. Non era aquilo. Non era aquilo. Eu explícome... Se a un señor lle dan unha película cortada en anacos e lle din ‘Toma, empalma eses anacos’, non pode facelo. Eso pódeolo facer o que fixo a película, o que sabe ónde debe ir cada plano. Se non, non é posible. E eso é o que fixeron co de Carlos Velo. Mesturaron todo aquilo de calquera xeito”. A sensatez de Xocas como espectador de cine, tinguida da humildade que o caracterizaba, foi clave para *O carro e o home*.

Ante a boa acollida que tivo a película cando se viu nos anos oitenta, dicía: “Para min foi unha sorpresa enorme, porque eu non entendo de cine, hai que partir de aí. A miña intervención nesa película foi, simplemente, unha cousa de sentido común e, sobre todo, a cuestión dun etnógrafo, dun home que se dedica a estudar os costumes populares e que ve o valor que pode ter o facer unha cousa nese sentido. A min ocrresemme facer un traballo, qué direi eu, sobre o centeo; loxicamente, empezo por cómo se sementa, cómo se traballa, qué se fai, e vouno seguindo dun xeito científico. E, nese aspecto, foi a idea que eu tiña deso. Agora, sorprendeume a reacción da xente ante esa película, francamente. Eu non lle daba valor, en absoluto. Era unha película, para min, coma outra calquera”.

“Cuando pueda, voy a hacer un documental sobre esto”, contestáralle Antonio Román a Xocas aquel día de 1939 en que este lle comentara a súa idea. Non tardou moito en poder. Como xa dixemos, concluída a guerra e a conversa con Xocas, Román regresou a Madrid e conciliou o traballo de crítico na revista *Radiocinema* con teóricos estudos de Farmacia –regaláballes entradas de cine ós profesores- e coa filmación de curtametraxes. A primeira foi *Barcelona, ritmo de un día*, que tiña concluída para outubro de 1939 e que é

das poucas curtametraxes de Román que se conservan. A película, xa desde o título, buscaba a inspiración nun clásico do documental de vangarda, aquel *Berlín, sinfonía de una ciudad*, de Walter Ruttmann, que segue a ser modelo de modernidade e de construción visual. Empeñouse inmediatamente a continuación a rodaxe dunha película, que non rematou, titulada *La canción del auga*. Con ela buscaba cultivar o xénero vangardista de película non argumental baseada no diálogo entre a plasticidade das imaxes e os valores rítmicos e melódicos da banda sonora musical, como xa fixera en *Ensueño*.

Entón, nos primeiros días de 1940, Román deu argallado unha mínima estrutura de produción que lle permitiu a realización consecutiva dunha serie de documentais que habían de seguir esa liña de aplicación ó xénero do aprendido nos grandes mestres. Entre eles estivo *O carro e o home*. Deses mínima estrutura –na que habería que incluír o equipamento que Antonio Román tiña de seu, unha cámara de 35mm. e unha mesa de montaxe- sabemos pouco máis có nome: P.A.C.E.. Román despachábaa así: “Un grupo de amigos me dijeron: ‘vamos a hacer cuatro documentales’. Y para hacer esos cuatro documentales me dieron veinticinco mil pesetas, que nunca se llegaron a recuperar”. Pero noutro lugar dixeran: “He alimentado mi afición exclusivamente a mis expensas, o, a decir verdad, a las de mi padre, hasta que dirigí *Escuadrilla* [a primeira longametraxe comercial de Román, que fixo en 1941]”¹⁷.

P.A.C.E. son as siglas da compañía Producción Asociada Cinematográfica Española, S.L., unha productora que só ten no seu haber os catro documentais dirixidos por Antonio Román en 1940: *Mérida*, *Al borde del gran viaje*, *De la Alhambra al Albaicín* e *O carro e o home*. Dos catro, este último é o único que se conserva. As restantes pegadas da actividade de P.A.C.E. atópanse na documentación administrativa derivada dos trámites que debía pasar quen quería facer cine en España daquel tempo. Basicamente, eran tres os

¹⁷ *Cámara*, nº 30, marzo de 1944

trámites: había que someter o guión á aprobación oficial; unha vez aprobado, obter o permiso de rodaxe; e, finalmente, coa película concluída, que se autorizase a súa exhibición, coa correspondente calificación de censura. A tiraxe de copias da película en laboratorio requiría tamén de autorización.

Nos arquivos da Administración consérvanse os expedientes das catro curtametraxes citadas, e dunha quinta que non se chegou a realizar, *Rías bajas*, da que logo habemos falar. Nos documentos do ano 1940 é o propio Antonio Román quen actúa en representación de P.A.C.E., figurando co cargo de director técnico da compañía. Cando, en 1945, a película volve aparecer polos despachos para obter a licencia de exhibición, o representante da productora é Carlos Serrano de Osma. E, por último, en sucesivas peticións de copias, entre os anos 1947 e 1949, aparece como presidente da empresa Ricardo Morana Cueto.

Descoñecendo quen pode ser este último, nin o seu vínculo con outras produtoras ou películas do cine español, quedamos coa idea de que P.A.C.E. foi unha empresa, se non unipersoal, si encabezada por Antonio Román durante aquel ano de 1940. Unha empresa que puido conseguir un mínimo capital para a produción daqueles documentais nos que Román sumaba ó labor de dirección o de operador de cámara e na que participaba o entón principal colaborador de Román, Carlos Serrano de Osma.

A primeira película da serie foi *Mérida*, “una cosa arqueológica sobre la huella romana en España”, en palabras de Román, e que se estreou no mes de maio de 1940 no cineclub do Sindicato Español Universitario. En agosto dese mesmo ano preséntanse, en sesión privada, *Al borde del gran viaje* e *De la Alhambra al Albaicín*, probablemente rodadas entre xuño e xullo nunha viaxe a Andalucía. Por cómo falaba dela, das tres películas a favorita de Antonio Román debeu de ser *Al borde del gran viaje*. “La hice aprovechando una carabela que estaba en Huelva, construida para la Exposición

Iberoamericana de 1929, que aún se conservaba y estaba anclada allí. En esa película hice, un poco idealmente, como si resurgieran los recuerdos de cómo fueron los prolegómenos del viaje de Colón, aprovechando las pinturas de Vázquez Díaz que están en La Rábida y un comentario de los hombres que habían hecho la heroicidad de atravesar el mar. Todo sobre esas pinturas, y luego, al final, aparecía la carabela; se iba describiendo cómo levaba anclas, se oían todos estos ruidos mientras se veían planos de la carabela hasta que ya, incluso a base de travellings, se le hacía como si empezara a navegar. Ahí terminaba”. Era, por cierto, unha carabela o anagrama da productora P.A.C.E.

Os tres documentais tiñan en común a nobreza dos asuntos que trataban, pezas maiores do patrimonio histórico ou artístico español. En comparación, *O carro e o home* atendía a unha cuestión ben máis prosaica. O orzamento oficial de cada un dos tres documentais ascendera a oito mil cincocentas pesetas. O que se presentou para *O carro e o home* foi un pouco máis baixo: oito mil pesetas. Este dato, coma os máis dos que aparecen na documentación oficial –unha ficha técnica escuálida-, informa en realidade pouco acerca da auténtica configuración da película, presentada baixo o título *El carro. Documental de costumbres*. O que si ten interese é o guión, que xa pasara censura o 31 de maio de 1940. As autoridades permitiron a rodaxe dun documental que debía contar a seguinte historia:

Comienza el film con una vista general de un pintoresco pueblo de Galicia.

Planos más próximos y definidores de las costumbres y tipos del pueblo.

Primer plano de un campesino que se dirige a casa de otro. Ambos hablan.

Los dos campesinos van a casa de un tercero.

Plano medio de los tres campesinos hablando. Deciden reunirse para construir un carro.

Plano general. Los campesinos van al bosque a escoger un árbol para hacer de él un carro.

Planos medios y primeros planos de los campesinos que miran varios árboles.

Plano general de los campesinos que ya han escogido el árbol.

Plano general. El árbol es cortado.

Varios planos medios encadenados que muestran las fases de la construcción del carro.

Plano medio del carro ya construido. Se le une la yunta de bueyes.

Varios planos de diferentes trabajos del campo en que este carro es empleado por sus dueños.

Varios planos en que el carro conduce a sus dueños a una fiesta típica con gaita y muiñeira.

Varios planos que nos demuestran cómo los campesinos envejecen.

Varios planos que nos demuestran cómo, asimismo, el carro envejece.

Plano general del carro ya viejo y con el eje roto. Ya no sirve para el trabajo.

Varios planos de sus dueños que lo conducen a la cuadra en donde servirá para apilar la hierba y la simiente.

Varios planos en que se ve cómo el carro se agrieta por todas partes y ya no sirve para nada.

Varios planos de los campesinos que deciden realizar el último rito que allí se acostumbra a hacer con los carros.

Varios planos: Por la madrugada es sacado el carro de la cuadra y conducido al campo. Allí se abre una fosa y se le entierra. Los campesinos, ya viejos y encorvados, ponen una marca en el lugar donde queda enterrado y regresan al pueblo. De camino hablan de que sus hijos irán mañana al

bosque a elegir un árbol. Se han reunido cuatro para construir un carro para la mejor yunta de bueyes de la comarca.

O guiión completábase cunha referencia xenérica ó que había de ser o texto que acompañase as imaxes: “El texto de la charla se adaptará a las imágenes e irá exponiendo con sencilla palabra el costumbrismo que encierra el film, y cómo el carro es en Galicia elemento casi humano fuertemente vinculado a la vida de sus poseedores.”

As diferencias entre o material finalmente filmado e o guiión que Román presentara—como era obrigatorio— para que a rodaxe fose autorizada son notables. Teñen que ver, por unha parte, co escaso dominio do propio Román sobre o asunto que tiña que contar. Pasara case un ano desde que Xocas lle relatara os detalles da vida do carro e a Román a memoria —que é unha forma de imaxinación— xogáballe algunha mala pasada na redacción dun texto que tiña máis de requisito que de ferramenta. Así, no guiión indicaba un inexistente rito de enterramento do carro, derivado do peculiar costume —non comparable co trato dado a outras ferramentas— de pendurar nunha parede, unha vez concluída a vida do carro, o seu chedeiro; é dicir, un enterramento en sentido metafórico, non literal.

Outras diferencias, ben máis substanciais, entre guiión e material rodado debéronse, por unha parte, ás limitacións da produción, e, por outra, a unha liña editorial que Román debeu de revisar con Xocas no momento da rodaxe. No tocante ás primeiras, o modesto da produción da película determinaba que fosen poucos os días de rodaxe e poucos os metros de película. Isto facía imposible atender ós labores que se desenvolven ó longo de todo o ano, como se pretendía (no “argumento”, tamén oficial, falábase de que “seguimos su vida a través de fiestas, sementeras y recolecciones, donde

el carro está siempre presente”), véndose na obriga de limitar a atención ós labores propios da época de estío en que se rodou, coma a malla ou a maza do liño.

O limitado dos recursos dificultaba tamén un aspecto que no guión está presente, que para Román era principal e para Xocas era secundario: o paralelismo entre o home e o carro. Neste punto crúzanse, probablemente, os compromisos derivados da escaseza de recursos coa decisión sobre o que era máis pertinente contar. Na película, finalmente, desaparecen as escenas previstas nas que o home é protagonista. Establecer para o espectador a identidade e o contexto social do propietario do carro, que o fai, o usa e avellenta con el, obrigaría a unha metraxa maior da que se dispoñía ou a reducir o relato sobre o carro.

Repasando o xeito en que Román e Xocas contaban a idea orixinal da película apréciase a diferenza de perspectiva entre un e outro. “En Galicia el carro tenía una vida muy similar a la del hombre, porque nacía y vivía al lado del hombre. (...) La vida del carro iba un poco paralela a la del hombre”; así lembraba Román a idea que Xocas lle dera. Este, pola súa parte, reproducía a idea matriz dun xeito algo distinto: “sobre o carro, por exemplo, poderíase facer unha película en que o carro fose o protagonista: cómo nace o carro, cómo se fai, os traballos, cómo morre. Facer unha cousa seguida, coma se fose un actor que é o protagonista da película; os demais serán figuras secundarias, que axudan, pero o protagonista é o carro”.

Desde esta perspectiva, cobra significado o sucinto debate que Xocas e Román mantiveron sobre o título que darlle á película que ían rodar: Segundo Xocas, “díxenlle ó principio que se lle podía titular *Biografía del carro*. Pero despois, cambiando impresións, Román dixo: ‘Non, mellor *El hombre y el carro*, para ligar unha cousa coa outra’. En último termo, tanto ten. E, efectivamente, púxose a facer a película”.

A diferenca, non substancial, entre as visións de un e outro acabaría por resolverse adoptando na película un recurso que evita a completa desaparición do paralelismo entre home e trebello: nas diversas secuencias o carro aparece conducido por un rapaz, por homes e mulleres e, finalmente, por un ancián.

Cuestións coma esta son as que con seguridade traballaron nos primeiros días daquel verán en Lobeira, antes de empezar a rodaxe, cando Román e Serrano de Osma chegaron e se instaláron na casa do Outeiro, en Facós. Deberon de establecer entón un plan de rodaxe que decidise os contidos que a película, finalmente, ía ter, a estrutura básica do relato e cada paso do camiño. Sería o momento de corrixir erros coma o que se apreciaba no rito funerario do carro, ou, presumiblemente, para limar referencias que a Xocas lle debían de resultar folclorizantes, como a idea escrita en guión de mostrar *una fiesta típica con gaita y muiñeira*.

Un dos atractivos do documental *O carro e o home* é que non ofrece nada dese estilo, non cae no que o historiador Rafael R. Tranche considera a liña principal das películas da época: “En estos años el documental se convertirá, salvo contadas excepciones, en un reflejo de la visión folclórica, pintoresca y popularista con la que el franquismo enmascaró la tradición popular, el arte y la cultura”¹⁸. Vendo o resultado final -unha película que é o relato, tan sucinto coma exacto, dos principais ritos de paso na vida do carro e, aproveitando, unha mostra dalgúns labores campesiños-, dá a sensación de que o deseño que aqueles tres amigos fixeron forma parte das “contadas excepcións” que contempla Rafael Tranche.

Non costa traballo imaxinar a Lorenzo, Román e Serrano, os tres sentados na casa do Outeiro, repasando a idea que un ano antes Xocas lle dera a Román e que agora

¹⁸ Rafael R. Tranche, “El cortometraje durante el franquismo (1939-1960...)”, en *Historia del cortometraje español*, Festival de Cine de Alcalá de Henares, 1996, (páxs. 83-84)

tocaba levar á práctica. “En el verano del año 1940 fuimos Carlos Serrano de Osma, que me ayudaba, y yo a Lobeira, que era donde Joaquín Lorenzo pasaba los veranos. Llevamos la cámara y filmamos toda la película. La hicimos en diez días. (...) Colaboramos, hicimos el guión juntos los tres, o sea, Lorenzo, Carlos y yo. Luego Carlos me ayudaba a llevar la cámara al hombro, que fue como lo hicimos: llevando la cámara al hombro, de la manera más primitiva. Es una lástima que la película no fuese en color. Yo mismo filmaba, yo era el operador; no llevábamos a nadie más”. “Eu non sei cántos días foron, pero cinco ou seis, polo menos”, contaba Xocas; “levaban a cámara e nada máis. A cámara e os rolos de película, e nada máis. A cámara co trípode e o manubrio. Hoxe eso faríase sonoro desde o principio, película en cor, con todo luxo de detalles.”

Pero, daquela, eses luxos que tanto Román coma Xocas botaban de menos quedaban moi lonxe. O equipo humano eran eles os tres, e dispoñían de poucos días para rodar, días, ademais, de tan forte calor que seguramente habían de evitar as horas de máis sol, coma os propios campesiños da zona. Non lles sobaban os medios, pero tiñan o necesario para facer unha boa película: unha historia que contar, o que achegaba Xocas, e un xeito de contala, que era a achega de Román.

Dito así, pode saber a pouco. En realidade, os vimbios que Xaquín Lorenzo aportaba eran extremadamente valiosos: coñecía o asunto, pero ademais coñecía o territorio e os protagonistas; era un guía extremadamente fiable. Con tales presupostos era posible aspirar a unha película que emulase traballos tan admirados e aprendidos por Antonio Román e Carlos Serrano de Osma coma os documentais soviéticos (Vertov, Dovjenko) e, sobre todo, os de Robert Flaherty, *Homes de Aran*, en particular. Eran películas vistas con ansia nos cineclubs do Madrid republicano e que marcaban unha

liña na que traballar para quen –Román entón e Serrano sempre- tiñan ese cine renovador como máxima aspiración.

O carro e o home fai pensar en Flaherty, o gran mestre do documental etnográfico¹⁹, de quen Serrano se manifestaba admirador naquel artigo, xa mencionado, en que citaba a Román coma o documentalista que en España lle podía seguir os pasos. Os saberes que Flaherty, antes investigador que cineasta, reunía témolos aquí pola suma de Xocas e Román. A estratexia de filmación de Flaherty –dedicar moito tempo a familiarizarse co lugar e as persoas que vai filmar e a que estas se familiaricen co cineasta e o seu mínimo equipo de rodaxe- non estaba ó alcance dos nosos cineastas. Eles tiñan que marchar en poucos días e o que ían facer era unha curtametraxe, non unha película longa coma as de Flaherty que eles tanto admiraban.

Case está un por asegurar que aquela idea de Román de establecer o paralelismo entre o carro e o home, de traer a este ó primeiro plano, proviña da súa admiración por Flaherty. Nas películas do documentalista americano, o home é a peza central; a empatía con el é a clave para o espectador. A película que Román dirixe enfoca máis o carro cás xentes. Así e todo, *O carro e o home* dá conservado do seu modelo flahertiano esa admirable, por difícil e emocionante, sensación de proximidade ó obxecto que se quere contar. Existe complicidade entre o que hai diante e o que hai detrás da cámara. Con certeza, se Xocas non fose parte de Lobeira, se non fose querido polos seus veciños, tal proximidade sería imposible para aqueles que viñan de Madrid por uns días a rodar un documental.

¹⁹ Robert J. Flaherty (1884-1951). Minerólogo de formación, introduciuse no cine filmando as expedicións de que formaba parte. Desde a súa primeira longametraxe, *Nanuk, el esquimal* (1920-22), Flaherty amosou un excepcional talento para rexistrar a vida cotiá dos homes que retrataba. Entre as súas películas están tamén *Moana* (1923-25), *Tabú* (1930-31), codirixida por F.W. Murnau, ou *Lousiana Story* (1947-48), a máis de *Homes de Aran*, filmada en Irlanda en 1934.

“Lorenzo convocó a todo el pueblo de Lobeira para que trabajara con nosotros; la película se hizo con los carros de todos los hombres de la zona”, contaba Román. Son moitos os exemplos da capacidade de convocatoria de Xaquín Lorenzo na súa aldea natal. “A xente o que eu lles pedise facíanos. Ata o extremo de que chegou o momento en que xunguiron os carros tódolos veciños para facer unha secuencia. Xunguiron os bois só para iso. Como coincidiu en domingo, falei co párroco, porque esas cousas a xente alí respéctaa moito, os días santos non traballan. Pedinlle ó párroco e o párroco avisou na misa anterior que autorizaba que aquel domingo xunguisen os carros para facer a película que se estaba elaborando. E entón a xente fíxoo, sen inconveniente ningún. Vostede, se viu a película, terá observado que dos que interveñen alí non hai ningún actor, son os campesiños, que se limitaron a seguir as indicacións que eu lles fixera: ‘Vostede non mire para a máquina, fágao coma se non houber nada de diante. Vas xunguir o boi, vas saír co carro...’. E facíanos marabillosamente ben.”

Secuencia a secuencia, Xocas demostrou ser un excelente anfitrión, un guía que deixaba a Román o camiño expedito para que rodase a película como quería. Tiña moi claro cómo facelo. Aprendéao dun gran mestre: "En el formidable documental de Robert Flaherty *El hombre de Arán*, los intérpretes, gentes de la isla sin ninguna experiencia artística, se dejaban fotografiar en las actitudes que Flaherty indicaba; montando luego los planos tomados con el ritmo preconcebido por el realizador, dieron por resultado la más grande epopeya de la lucha entre el hombre y la Naturaleza", escribira Román a penas un ano antes en *Radiocinema*.

Esa montaxe preconcebida, a claridade de ideas coa que afrontar a rodaxe pensando no resultado final, déixase ver en *O carro e o home* en numerosas ocasións. Ocorre así no interior de varias secuencias, cando a cámara filma o traballo en equipo

conforme a un esquema simétrico: dous homes machetando ou serrando no carballo, dous grupos de malladores, dous serranchíns, ... O obxecto do traballo está no medio. O plano xeral enmarca a situación e planos progresivamente máis próximos compoñen un xogo de imaxes simétricas que se complementan ata chegar ó eixo da acción, o traballo sobre a materia. O principio fundamental é o de ir do xeral ó particular, con planos primeiros que establezan a verdade da situación para logo irse achegando ó detalle, cunha vocación de montaxe rítmica, que fala da harmonía do traballo en equipo, do preciso e depurado desa colaboración, da estética que gardan as angueiras do home campesiño. Cousa que, novamente, nos lembra a Flaherty.

Outro indicio da previsión coa que a película foi filmada está, xa non no interior das secuencias, senón nalgún dos seus extremos: a carga de palla que tupe a entrada do palleiro desemboca nun fundido a negro natural; a composición do plano que pecha a secuencia do tear é idéntica á que abre a secuencia seguinte, na que o carro avanza polo camiño, co que iso comporta de fluidez no paso dunha a outra... A película semella filmada cunha noción moi clara do que quere ser, o que abunda na idea de que aquel guión que presentara Román ás autoridades non foi máis ca un borrador sobre o que traballaron, xa en Lobeira e antes de rodala, os tres facedores de *O carro e o home*.

A segunda liña mestra da planificación do documental é o emprego dun amplo repertorio de angulacións da cámara, usando asiduamente do picado e do contrapicado, e en especial do plano inclinado. Román deixa ver a súa aprendizaxe das formas vangardistas. Por varios planos da película, o cineasta podería facer súas as palabras de Alexander Rodchenko en *Camiños da fotografía contemporánea* (1928): “Hay que mostrar al ojo humano los objetos cotidianos y familiares bajo perspectivas y ángulos

totalmente inesperados y en situaciones insólitas, fotografiados bajo diferentes ángulos, para ofrecer una representación completa del objeto”²⁰.

Nesa representación afánase *O carro e o home*. A película é un relato lineal da vida do carro, contada en catro capítulos: a tala da árbore, a fabricación do carro, a súa vida activa, e a vellez e morte, con dous parénteses nos que amosar angueiras do campo, a malla e os labores do liño.

O carro e o home empeza, pois, polo nacemento do seu protagonista. Un grupo de homes camiñan pola fraga na procura dunha árbore da que sacar a madeira con que se faga o carro. Escollen un carballo e córtano. “Era un carballo precioso, meu, pero tíveno que sacrificar para comezar a facer a cousa”, contaba Xocas. Escollido o carballo, con machados e tronzadores fano caer para logo despezalo. A maneira en que a secuencia está filmada, conforme ó xeito que antes comentamos, marca o estilo todo da película. A secuencia rodouse nas cortiñas do Groicio, a penas a dous quilómetros de Facós, a aldea onde tiña a casa Xocas e onde se localiza a maior parte da película²¹. A película ofrece tamén planos do carreto que transporta a madeira desde o bosque ata o taller do fragueiro, atravesando o pontillón do Groicio, sobre o río Fragoso, un lugar querido de Xocas e que anos máis tarde vai fotografar para incluír a ilustración no seu libro de referencia, o volume *Etnografía. Cultura material*.

Na seguinte secuencia da película asistimos ó traballo dos serranchíns e do fragueiro. “A película foise facendo aproveitando cousas xa feitas. O carpinteiro, por

²⁰ Citado en José Marín-Medina, “Rodchenko. Contra la representación inmutable”, *El cultural*, 4 de decembro de 2003.

²¹ Debo a Xosé Luís Carneiro –todo entusiasmo e xenerosidade- a exhaustiva pescuda dos lugares da película, en terras de Lobeira, tan cambiados ó cabo de sesenta anos, para o que contou coa colaboración das familias Baralló e Ficheiras, de Mani Moretón e máis de José Martínez Díaz, un dos “actores” recrutados por Xocas entre os seus veciños e que aparece en primeiro plano na secuencia da malla.

exemplo, tiña xa feitas unhas chedas para un carro, non as fixo exclusivamente para aquilo”. O labor do fragueiro deixa ver con fluidez as pezas que compoñen ó protagonista da película: traballa o cabezal, as chedas, a chumaceira, o soallo, o chedeiro todo; logo, as rodas, o encaixe destas co eixo e o reforzo da ferra; e remata na ensamblaxe das rodas co chedeiro, mentres un cativo ó seu carón enreda cun carro de xoguete.

Cando o home –o propietario, o que escolleu a árbore e vai conducir o carro na súa vida adulta- coloca os estadullos con que conclúe a fabricación do carro, o cativo bota a andar co seu enredo. Habíase de parecer aquel carro de xoguete, máis seguro, ó outro que dezasete anos antes Xocas lle amosara a Florentino Cuevillas.

A terceira secuencia da película conta o primeiro día na vida do carro, cando o home, xugo de mulida en man, baixa da súa vivenda na aldea de Facós e abre a corte para xunguir as bestas ó carro. É o primeiro día da súa vida activa. Cárgao logo con palla para levalo á eira. Chegado á “eira de todos”, tamén en Facós, o carro detén o seu andar, pero a cámara continúa a panorámica coa que o viña seguindo para se ocupar dun grupo de malladores. Ou sexa, unha eficaz posta en escena da idea de que o carro, a máis de protagonista da película, fose tamén fío conductor que nos levase por distintos traballos campesiños, “como de pasada, para ambientar”, que dicía Xocas.

A malla, semellante a aqueloutra que Carlos Velo rodara cinco anos e unha guerra atrás no mesmo lugar, está rodada conforme ó esquema xa empregado na tala da árbore. Desta vez non sos dous os que traballan, senón dous grupos, pero a idea da harmonía do traballo en común é a mesma. No remate da secuencia, un rapaz pasa por detrás dos malladores levando un carro. A cámara séguelo ata que se une a un carreto, aquel que o párroco autorizara en domingo e que discorre por un camiño que conducía de Facós ó monte do Viso.

A cámara agarda o retorno da ringleira de carros, que volven dos prados de Fradalvite, nos Chaus da Limia, ateigados da herba que vai ser descargada nun palleiro de Facós. O plano, rodado na ladeira sur do monte de Gaiás, co río Limia e os montes de Fontefría ó fondo, é un dos que o seu director recordaba con máis afecto; un plano que ben merecía un esforzo. “Houbo días”, conta Xocas, “de ternos que erguer moi cedo para aproveitar. Hai unha escena moi interesante porque hai unha gran cantidade de carros que van cargados de herba. E iso foi que nos avisaron: ‘Mire, mañá hai o carreto de fulano, que trae herba’. ‘Entón, ¿e a que hora van ir?’ . ‘Pois van ir cargar herba a tal hora, de maneira que a tal hora pasarán por aquí’. E, efectivamente, a aquela hora, que era moi cedo, ás sete da mañá ou unha cousa así, alá estábamos esperando a que viñesen os carros. Tódalas outras imaxes de carreto, non, porque nas outras ían os carros á hora que nós queríamos.”

A descarga posterior da herba ten o recendo do verán, coas faragullas voando polo aire ata cubrir a boca da palleira e levar o plano a negro.

Da dócil conducción do carro xa dera idea aquela imaxe do neno levándoo. Desta vez é unha muller quen guía o carro, xa vello. Pasa por diante dun grupo de mazadeiras que mazan o liño. Unha vez máis o documental detense a observar un labor campesiño, ou, máis ben, tres sucesivos: da enérxica percusión das mazadeiras ó traballo tranquilo da fiadora, e desta á tecelá no seu tear. “Estaban mazando o liño. Eran unhas veciñas que estaban precisamente para mazar o liño. Tiñan o liño alí e eu díxenlles. ‘Miren, empecen a mazar agora, que vai pasar o carro’. ‘Ai, si, señor’. Colleron as mazas e empezaron a mazar no momento en que viña o carro. E a vella que está fiando puxémola tamén alí. ‘Xa que estamos aquí co liño, está tamén a tía Evangelina...’. ‘Tía Evangelina, póñase aí, póñase a fiar’. Pero, vamos, fixémoslo así, aproveitando as ocasións que ían saíndo, pero como de pasada, para ambientar, non para

darlle carácter á cousa. Non é eso de ‘Ben, agora mirade cómo fían. E aquí hai outra que...’. Non. Están mazando e nada máis.”

Xocas, así como coas datas se enguedellaba, lembraba con sorprendente exactitude os detalles da filmación. “Para ligar a escena aquela do tear coa continuación do carro, Román fixo que a tecelá botase man a unha das varas do pé e sobre aquilo aparece o home collendo o estadullo do carro, para pasar con certa suavidade dunha escena a outra sen perder nunca de vista o carro.”

Os planos finais da película ilustran a vellez do carro, tan entrado en anos coma o campesiño que o leva. Racha o eixo, no que debeu de ser o plano de rodaxe máis complicada. “Eso houbo que preparalo. Aproveitamos un carro vello que había por alí. Tivemos que repetir a escena tres ou catro veces, porque o eixo non partía. Serramos a parte do eixo que roda ata deixala demasiado pequena, cargamos o carro e puxemos unha pedra no camiño para que o carro tropezase con ela e, ó caer, entón rompeu. Sorte que rompeu. Como estaba serrada, víaselle demasiado o truco e entón cunha pouquiña de terra disimulámolo por arriba.”

O fragueiro arranxa o carro demorando un fin inevitable: o do chedeiro pendurado dunha parede. *O carro e o home* non remata aí, no peculiar ritual de enterro, senón cun plano a xeito de epílogo, unha imaxe de alento épico, o paso a contraluz dunha ringleira de carros polo alto do monte.

As datas oficiais da rodaxe de *O carro e o home* van do 10 ó 31 de agosto de 1940. Deixando á marxe que houberon de ser menos os días de filmación –se houbo que aproveitar un domingo, coas dificultades que entón comportaba, é que as xornadas estaban contadas-, nada fai dúbida que naquel mes de agosto o traballo quedou rematado. Antonio Román, co seu colaborador Carlos Serrano de Osma, tiña previsto iniciar inmediatamente a continuación a rodaxe doutro documental, *Rías bajas*. Xocas

debía regresar a Ourense para iniciar o curso no Instituto. Empezaba o outono e aqueles tres homes nunca se volveron reunir.

A chegada do outono

O máis lóxico era que *O carro e o home* seguise, logo da súa rodaxe, unha sorte semellante á que antes correran os outros documentais filmados por Antonio Román coa colaboración de Serrano de Osma. É dicir, unha postproducción rápida e a estrea á marxe dos circuítos comerciais, como era habitual coas películas de curtametraxe. Pero o caso é que non o sabemos. Así como de Mérida, *Al borde del gran viaje* ou *De la Alhambra al Albaicín* hai noticias en prensa da súa presentación, a penas dous meses despois de iniciadas as respectivas rodaxes, do documental rodado en Lobeira non demos atopado noticia ningunha. Aínda que si aparece entre as curtametraxes realizadas no bienio 1940-41 segundo o *Índice cinematográfico de España*.

Román lembraba que o proceso seguido pola película fora o normal. “Existió una copia que se estrenó, naturalmente. Lo que pasa es que esa película la distribuyó una productora que desapareció. Las copias desaparecieron, el negativo estaba en un laboratorio que ardió. En fin, todo se destruyó completamente. La gran suerte fue que cuando terminé el montaje, en uno de mis viajes a Orense, le dije a Joaquín: ‘Mira, como recuerdo te regalo el copión con el que he montado *El hombre y el carro*’. Y él lo conservó”.

O recordo de Xocas era moi semellante: “Feita a película, marchou a Madrid Román con ela. E un día mandoume un copión, un copión mudo, coa película montada igual. Recibín a película e un día, ó pouco de recibila, díxenlle ó pai de Antonio Román: ‘Mire, don Modesto, que me mandou Antonio o copión da película. Gustábame que a puidese ver’, que a puidesemos ver, porque eu non a vira tampouco. Entón el falou cos que tiñan o cine Mary e un día pola mañá pasaron o copión. O copión tiña nalgúns empalmes anacos negros, en fin non estaba montada en forma. Estaban as escenas

continuadas como debían de ser, pero sen coidado no paso dunha escena a outra. Collín aquilo e gardeino aquí na casa.”

O copión é un material de traballo. Faise unha copia en positivo, sen son, dos planos rodados e sobre ese material tómanse as decisións de montaxe, ónde vai ir cada plano, qué efectos se lle van engadir (que sería o que indicaban os anacos negros mencionados por Xocas), etc. O copión serve para proceder en laboratorio á montaxe do negativo. E dese negativo se obteñen as copias que logo vaian ser proxectadas. O copión, habitualmente, desaparece, como tantos outros materiais en bruto que interveñen nalgún punto do proceso de fabricación dunha película. Pero ese non foi o caso en *O carro e o home*. O agasallo que Román lle fixo a Xaquín Lorenzo propiciou, ó cabo, que a película seguise en diante dous rumbos diferentes, que se bifurcase, dando lugar, por un lado, á versión coñecida como *El hombre y el carro* e, por outro, á que chamamos *O carro e o home*.

Nas cábalas sobre os rumbos que a película tomou desde o outono de 1940, sobre a propia bifurcación que experimentou, importa, claro, a sorte que cada un dos tres amigos correu logo daquela paréntese de verán nas apartadas terras de Lobeira.

Xocas regresou a Ourense, para impartir clases como interino, por segundo ano consecutivo, no instituto de Ourense. Pero antes de que o curso rematase, en abril de 1941, recibiu notificación do Xulgado Instructor de Responsabilidades Políticas de Ourense. Seguíase contra el, e contra outros coma el, un expediente pola súa filiación galeguista. De 1942 en diante, gañouse a vida como profesor nun colexio privado. Seguiuse ocupando da investigación arqueolóxica e etnográfica, vinculado ó Museo Arqueolóxico Provincial de Ourense, que dirixía o seu amigo Xesús Ferro Couselo. Os froitos do seu traballo estendéronse en numerosas publicacións, entre as que sobresaen o

segundo volume da *Historia de Galiza* coordinada por Otero Oedrayo, o titulado *Etnografía. Cultura material*, no que empezou a traballar en 1950 e que vería a luz en 1962, en Arxentina. Como antes fixera no extinto Seminario de Estudos Galegos, Xocas vinculouse activamente ás institucións culturais galegas. Entre elas ocupa un lugar especial o Museo do Pobo Galego, que presidiu desde a súa inauguración, en 1977, ata a morte de Xocas, en 1989. Logo de *O carro e o home*, non volveu intervir en película ningunha.

Carlos Serrano de Osma volveu para a súa cidade natal, Madrid, aquel outono de 1940. A colaboración con Antonio Román non tivo continuidade. Pero non tardou en atopar o seu propio camiño. Conforme ó seu relato, seguido de *O carro e o home*, tivo “por fin, la primera oportunidad como director: *Estampas de luz*, un documental de media hora de duración para la Organización Nacional de Ciegos”²². A este seguirían outros documentais de curtametraxe ata que, en 1945, con *Abel Sánchez* inicia unha filmografía comercial tan breve como intensa, na que son notorias as súas raíces vangardistas. Julio Pérez Perucha definiuno como “cineasta radical, refractario sin contemplaciones y con un frenesí tan altanero como suicida al cinema dominante del momento”²³. En paralelo desenvolveu un importante labor teórico, primeiro coa creación da revista *Cine experimental* e logo como fundador e profesor do Instituto de Investigacións e Experiencias Cinematográficas, do que nacería a Escola Oficial de Cine.

Para Román, o regreso a Madrid trala rodaxe de *O carro e o home* coincidiu cun dos momentos claves da súa biografía. “En el mes de noviembre de 1940, se estrenó aquí *Sin novedad en el Alcázar*”²⁴. Claro, era una época heroica, una época en que España vibraba militarmente. Fue un éxito tremendo. Y en la reunión que teníamos después de

²² Antonio Castro, op. cit., páx. 405.

²³ Julio Pérez Perucha, op. cit.

²⁴ Dirixida por Augusto Genina en 1940, esta produción italiana foi das primeiras longametraxes en ensalzar o bando vencedor na guerra civil española.

comer en el café Gaviria, Adolfo Arenaza [productor, propietario da compañía Hércules Films], sabiendo que yo era documentalista, me preguntó: ‘¿Tú no tendrías un guión heroico?’”. Efectivamente, tiña un. E Román xogouse todo a unha carta para conseguir dirixilo. A aquela primeira longametraxe, *Escuadrilla*, seguíronlle outras axiña, nunha meteórica carreira que o levou a ser, en só catro anos, o principal director do cine español xunto con Rafael Gil e José Luis Sáenz de Heredia. A súa carreira como director continuou ata 1969, vinte anos antes de morrer, tempo no que desenvolveu unha filmografía tan plural coma a súa voraz cinefilia e o seu eclecticismo permitiron. Seguramente o éxito fulgurante de Román na primeira metade dos corenta, que o identificou como cineasta do réxime, explica a súa posterior vulnerabilidade diante de críticos e historiadores, así como o esquecemento no que caeu, que deixa en zona de sombra películas notables, como *Intriga*, *La casa de la lluvia*, *Fuenteovejuna*, *La fierecilla domada*, *Madrugada...*

Como se pode ver, partindo do mesmo lugar as carreiras de Román e Serrano tomaron derivas ben diferentes. Román, con tal de facer cine, afíxose de contado ós compromisos ós que obrigaba a industria cinematográfica española. No outono de 1940 Román deixou a un lado o xénero documental, as curtametraxes con vontade de estilo vangardista. Tiña a oportunidade de dirixir cine de longametraxe e non a ía deixar escapar. Se cadra, antes mesmo de que os efectos desta renuncia se deixasen sentir en *O carro e o home*, sentíronse drasticamente sobre un proxecto que Román ideara simultaneamente e para o que nunca houbo tempo.

Román pensaba facer en Galicia outro documental, do que tiña aprobado o guión e autorizada a rodaxe para o mes de setembro de 1940, que pasara os trámites oficiais nas mesmas datas en que o fixera a película do carro. Titulábase *Rías bajas*. *Documental turístico y de costumbres*. O único que sabemos do proxecto é o que consta

no expediente oficial. Nin a Román nin a Xocas –que podería estar implicado na idea, xa que tematicamente entraba no seu campo de acción como etnógrafo- sentimos falar do asunto. Á vista do que acabou sendo *O carro e o home*, á vista da querencia de Román por Flaherty e da probable inspiración que en *Homes de Aran* tiña este segundo documental, aínda máis có anterior, paga a pena repasar aquel guión e imaxinar unha película que Román non fixo:

Comienza el film con varias vistas generales de las rías bajas gallegas de Vigo, Villagarcía, Pontevedra, etc.

En planos cada vez más cercanos, la acción se sitúa en un pueblecito de pescadores.

Varios planos de las faenas preliminares de una salida al mar.

Planos generales de la barca que sale al mar. Las mujeres del pueblo y sus hijos despiden a los hombres.

Varios planos definidores de las faenas de la pesca.

Varios planos definidores de las costumbres del pueblo mientras los hombres están en el mar.

Varios planos generales de una tormenta que se avecina.

Varios planos de la barca que lucha con la tormenta.

Varios planos del pueblo durante la tormenta. Las mujeres bajan al muelle a ver si se divisa la barca.

Plano general. El cura del pueblo se dirige a la ermita.

Plano medio del cura que toca la campana.

Primer plano de la campana que suena.

Plano general desde el campanario. Se ve cómo la plaza desierta se va poblando de gentes que acuden a la iglesia a rezar.

Plano general en el interior de la iglesia. Suena un armonium que toca una Salve a la Virgen.

Primer plano de la Virgen.

Primeros planos de los fieles que rezan emocionados.

Plano general de la bahía. La tormenta se calma.

Plano general del mar. La barca regresa llena de pesca.

Plano general y planos medios de la barca que atraca en el muelle. Los campesinos reciben a los pescadores.

Plano general lejano y planos sucesivos cada vez más lejanos. Abandonamos el pueblo y seguimos el curso de las rías bajas.

Plano general. Aparece el faro de Finisterre.

Plano general cercano del faro y el mar embravecido. Hay un fundido en negro frente al faro, punto final de las Rías Bajas y comienzo del Mar Cantábrico.

A rodaxe de *Rías bajas*, segundo os documentos oficiais, estaba previsto que se iniciase o 1 de setembro de 1940; é dicir, ó día seguinte de que concluíse, tamén oficialmente, a filmación de *O carro e o home*. Os datos económicos e de equipo técnico de ambos proxectos eran idénticos. Semella razoable pensar que Antonio Román contaba con repetir a fórmula xa empregada meses atrás con *Al borde del gran viaje* e *De la Alhambra al Albaicín*: aproveitar a viaxe, a Andalucía ou a Galicia, para rodar dous documentais seguidos, que logo montaría e estrearía conxuntamente. ¿Por que non o fixo así por segunda vez?, ¿por que regresaron Román e Serrano a Madrid desde Lobeira?

Unha posible explicación, sen outro fundamento cá conxectura, é que o diñeiro se acabase, que non desen para máis aquelas vintecinco mil pesetas das que Román falaba e coas que se financiaran os catro únicos documentais que a compañía P.A.C.E. produciu. Naquel momento, en España non había apoio público ningún á produción de curtametraxes. Faltaban meses para que se promulgase a obrigatoriedade de exhibir películas “de complemento” nas salas de cine; e meses tamén para que o Sindicato Nacional do Espectáculo empezase a conceder premios con dotación económica ás curtametraxes que mellor lle parecían cada ano. É dicir, facer unha película coma *O carro e o home* ou *Rías baixas* en 1940 era, exclusivamente, cuestión de “arte pola arte”. Para cando houbo un posible financiamento público, Román xa non estaba por retomar proxectos daquela natureza.

O que non é conxectura é que *O carro e o home* reapareceu cinco anos despois de ser rodada. O 5 de setembro de 1945 a película é aprobada por censura, baixo o título *El hombre y el carro* (cando se autorizara a rodaxe, chamábase, simplemente, *El carro*). E ese mesmo ano 1945 obtén do Sindicato Nacional do Espectáculo un premio de dez mil pesetas, por considerala unha das curtametraxes máis salientables desa anualidade.

Este dato leva provocadas algunhas dúbidas na datación da película. Considerar que *El hombre y el carro* é unha produción de 1945 é válido se nos atemos ó criterio historiográfico de que unha película ha de datarse no ano en que obtén a súa licenza de exhibición. Fóra diso, pensar que a elaboración do documental ocupou cinco anos é, simplemente, absurdo, cando había de ser un traballo de semanas. Como é absurdo, ou polo menos confuso, situar esta película en data tan avanzada dentro da filmografía de Antonio Román ou Carlos Serrano de Osma. En 1945, ambos andaban en asuntos ben diferentes: Serrano dirixindo a súa primeira longametraxe, Román facendo o propio cun fito da súa carreira, *Los últimos de Filipinas*.

Daquela, ¿por que agardar a 1945 para o trámite de que a película fose vista por censura e autorizada a súa exhibición? En ausencia de noticias ó respecto, semella razoable que a clave puidese estar nas dez mil pesetas do premio do Sindicato Nacional do Espectáculo, unha fonte de ingresos que en 1940 non existía. Que os promotores dunha curtametraxe acomodasen a data oficial da película ó que lles puidese resultar máis conveniente é calquera cousa menos estraño. A pillería, a lasitude burocrática e/ou o trasapeleo máis ou menos involuntario non son atributos exclusivos dunha época concreta deste país. Se con *O carro e o home* ocorreu isto, o que en realidade estarían facendo sería repetir a fórmula ensaiada por Cifesa co documental *Maragatos*, rodado pola mesma época cá película de Román e que foi premiado polo Sindicato en 1944.

Outro dato que reforza a hipótese de que a data de 1945 é unha data de conveniencia, e que indica que os propietarios de *O carro e o home* non serían precisamente os únicos en pensar nesta fórmula, atopámolo no libro *Cine documental español*, de José López Clemente. O autor acode ós rexistros oficiais do Sindicato para facer unha relación das curtametraxes premiadas. No apartado correspondente á edición de 1945 inclúe a seguinte nota: “Este año se presentaron al Concurso Nacional 749 películas cortas, cifra nunca más alcanzada ni por aproximación”. É impensable que en España se producise tal número de curtametraxes nun ano. Se nos atemos ás cifras oficiais do Sindicato, nin sequera sumando as producidas entre 1939 e 1945 se chega a ese número.

Que *O carro e o home* formase parte desa gran mentira cadra dentro do razoable. E que fose un dos afortunados gañadores –premiáronse 16 das 749 curtametraxes presentadas- pode estar en relación co excelente, incomparable, trato que as instancias oficiais viñan dispensando ás películas dirixidas por Antonio Román desde *Escuadrilla*.

Para concluír, unha hipótese máis. Se, por motivos económicos, Román non puidera facer no seu día a película *Rías baixas*, é tamén posible que non chegase o diñeiro para pagar os traballos de laboratorio e sonorización con que conluír a produción do documental sobre o carro. E por tanto, o copión, que presumiblemente montou no seu ático de Gran Vía, sen desembolso ningún, nada máis regresar a Madrid, había de ser o único material que tiña a man ata que houberse financiamento para rematar a postproducción. Xocas, que coma el mesmo dicía era un desastre para as datas, tiña en cambio unha excelente memoria para os detalles. O seu relato do agasallo que Román lle fixera inclúe un dato que podería ser significativo. Contaba Xocas, e citabámolo máis atrás, que ó pouco de recibir o copión de *O carro e o home* falara co pai de Román para ver xuntos aquel material. “Entón el [o pai de Román] falou cos que tiñan o cine Mary e un día pola mañá pasaron o copión”. O cine Mary inaugurouse o 15 de febreiro de 1946.

É coherente, aínda que non seguro, que Román agardase tantos anos a mandar o copión porque tivese que esperar a usalo en laboratorio. O considerable lapso de tempo transcorrido entre unha cousa e outra axudaría a explicar as diferencias de montaxe que se observan, como veremos, entre a versión titulada *El hombre y el carro* e a que, xurdida do copión bastantes anos despois, se titulou *O carro e o home*.

Para que esta segunda versión existise foi determinante que Xocas non se desfíxese daquel agasallo que Román lle entregara. “Collín aquilo e gardeino aquí na casa. Pasou algún tempo e un día, buscando papeis e cousas desas, encontrei o copión. Entón díxenlle a Ferro Couselo, que era o director do museo arqueolóxico: ‘Mira, Xesús, teño esto na casa. Estas cousas non deben de estar así, nunha casa particular,

porque se poden extraviar. Voucha traer para aquí e gárdaa no museo'. Efectivamente, leveilla.”

Logo disto, e logo de que se realizasen cinco copias de *El hombre y el carro* entre 1947 e 1949 cun destino que descoñecemos, logo de que o negativo e as copias desaparecesen –por incendios de laboratorios ou por algunha das razóns usuais que fan do cine un material desgraciadamente funxible-, a película pasou trinta anos na escuridade e no silencio. Ata que un novo cineasta ourensán, Eloy Lozano, sentiu falar da súa existencia.

E despois

“Foi Conde Corbal, o pintor, quen me presentou a Xocas e quen me falou da película”, cóntanos Eloy Lozano²⁵. “Nunha ocasión en que lle fixen unha entrevista para *La Voz de Galicia* pregunteille a Xocas por ela. El calou, non dixo nada. Máis adiante, un día na súa casa, subiuse a unha escaleira para coller algo do andel e baixou cunha lata. ‘Apareceu isto. Dérallo a Ferro Couselo para que o gardase no museo’. Contoume que, cando Ferro Couselo morrera, a muller llo devolvera a Xocas. ‘Non sei o que hai aquí’, díxome, coa súa típica reserva.”

O que había naquela lata era o copión do documental sobre o carro que Román lle regalara a Xocas había máis de trinta anos. Ninguén lembraba a película, da que aparentemente non quedaba nin rastro. Ocupaba, como moito, un lugar minúsculo na filmografía dun director de cine, Antonio Román, que había anos que pasara de moda. Eloy Lozano tivo nas súas mans o copión de *O carro e o home* en torno ó ano 1978. Non había na época institución ningunha que en Galicia se ocupase do cine. En Galicia o cine era cuestión de francotiradores. E un deses francotiradores era Eloy Lozano.

Eloy realizara, en 1975, *Retorno a Tagen Ata*, unha curtametraxe sobre a novela de Ferrín filmada en 35 mm, que supuxo un fito no cine galego. Empezou a continuación a rodaxe de varios documentais, *Os oleiros*, *El castaño*, ..., cunha vocación semellante á que no seu día inspirara *O carro e o home*. “Eu andaba daquela co tema etnográfico. Tiña falado con Xocas para facer películas deste tipo. E, ó final, acabei recuperando, pouco a pouco, *O carro e o home*.” O traballo que Eloy fixo de devolver á luz aquela película que só se conservaba en copión formou parte do seu empeño de

²⁵ Entrevista con Eloy Lozano, realizada polo autor. De non se indicar cousa distinta, as declaracións de Eloy no resto do libro proceden daquela conversa inédita.

cineasta. *O carro e o home* era un vestixio do pasado, unha testemuña que podía facer pensar a Eloy Lozano, e a outros pioneiros coma el, que xa antes alguén andara polo camiño que querían abrir.

Para a recuperación do documental Eloy Lozano topou con certas dificultades. “Eu tiña un amigo proxeccionista. Comprobamos que aquel copión estaba case intacto, non fora proxectado máis ca unha ou dúas veces. Vimos que a película era inflamable e non a tocamos. Leveina a Madrid, a Fotofilm. Había que facer un internegativo de acetato normal. Pero eu non tiña cartos. Xocas dixo que o Museo do Pobo Galego asumiría o gasto. Fixen o internegativo –custou unhas cen mil pesetas- e no laboratorio destruíron o copión.”

A colaboración entre Eloy Lozano e o Museo do Pobo Galego –que buscou con esta iniciativa botar a andar un arquivo bautizado como Fílmoteca de Galicia- permitiu ver de novo en laboratorio as imaxes, mudas, dunha película que había anos que ninguén vía. Co que se encontrou Eloy foi con “la primera y quizás única película gallega de carácter etnográfico (...) el film desprende un profundo halo poético”²⁶. Pagaba a pena devolver a película ás pantallas.

Así que Eloy empezou a facer xestións. “O lóxico era poñer a película en mans de Antonio Román. Fun falar con el. Román lembraba a película con moito agarimo – ‘as cousas de Joaquín’-, pero non tiña interese en ocuparse dela: ‘Se Xocas cha deu, fai coa película o que queiras’. Contoume que o montador fora Carlos Serrano de Osma. Fun falar con el a Fílmoteca, que era onde traballaba. Pero Serrano de Osma tampouco tiña interese ningún. Díxome que el fora o montador e punto. Entón volvíndome a Xocas e díxenlle que a íamos acabar nós mesmos. E pedínlle que fixese un texto”.

²⁶ Artigo de Eloy Lozano en *La voz de Galicia*, 31 de xullo de 1980.

O criterio que Eloy Lozano seguiu para recuperar *O carro e o home* foi exquisito. “Non houbo edición de negativo. Non cortei nada. Eu non quería máis que recuperar a película. Por eso falei primeiro con Román e Serrano de Osma. E logo, cando me tiven que ocupar eu, non quixen cambiar nada. Quixen que a miña intervención fose mínima. Nin sequera quixen aparecer en créditos. Non me puxen a reler a película, senón que me limitei a sacala de novo á luz.”

O 31 de xullo de 1980 aparecía nos xornais a referencia a *O carro e o home* coma un vello documental galego recuperado. Durante os seguintes anos proxectouse en diversos lugares –entidades culturais, cineclubs, etc.-, o Museo do Pobo Galego incorporouno ós seus fondos, emitíuno a Televisión de Galicia, ó pouco de empezar, naquel espazo de Miguel Anxo Fernández dedicado ó cine galego, ...

E uns anos despois, xa entrados nos noventa, soubemos que Filmoteca Española localizara unha copia en relativo bo estado de *El hombre y el carro*, daquela versión que en 1945 fora premiada e distribuída. Ata o día de hoxe esta versión non foi restaurada, pero seica o Centro Galego de Artes da Imaxe –a filmoteca galega- está a traballar na súa recuperación. De ter aparecido uns anos antes, Eloy Lozano aforraríase o traballo, non existiría *O carro e o home*.

Así que hoxe é posible contrastar unha versión e a outra, comparar *El hombre y el carro* con *O carro e o home*. As maiores diferencias estriban, como é natural, na banda sonora, que Eloy Lozano houbo de elaborar desde cero. Pero hainas tamén de montaxe, o que significa que o traballo de edición que Román dera por concluído (é dicir, o copión) sufriu logo algunhas modificacións, aínda que menores. Estes cambios son máis explicables se, efectivamente, pasaran cinco anos desde que Román rematara o seu traballo no documental ata que Serrano de Osma o completou en 1945. A

comparación entre unha versión e outra permite valorar con máis referencias as decisións que en cada unha delas se tomaron, serve para coñecer mellor dúas versións da mesma película, dúas alternativas para unha mesma historia.

A diferenza máis notoria está no título. Un sempre pensara que a modificación na orde dos factores, poñendo o “carro” en primeiro lugar na versión recuperada por Eloy, respondía a aquela idea de Xocas de que o trebello era o protagonista da película. Sorprendentemente, conforme ó relato de Eloy, o cambio produciuse de xeito inconsciente, non se decataron de que estaban facendo algo máis que traducir ó galego o título *El hombre y el carro*. “Antonio Román chamábaa ‘a película do carro’. Puxémoslle o título sen pensar que o estabamos cambiando.” Semella un deses lapsus capaces de atinar máis do que o faría a expresión correcta. É un lapsus, tamén, que contribúe a dar identidade á versión recuperada por Eloy.

Antonio Román viu *O carro e o home* logo de que Eloy concluíse o seu traballo. E comentaba o seguinte: “Está muy bien, es lo máximo que se ha podido hacer de un copión. Lo único que falta es la calidad, las medias tintas, ese un poco de relieve que tenía el cine en blanco y negro, con una calidad fotográfica que desgraciadamente aquí se ha perdido. Pero sí tiene lo suficiente para que la película conserve lo que verdaderamente se intentó hacer con ella. El montaje es íntegro, porque cogió el copión, y el copión estaba montado tal y como iba a ir. Desde el principio al final, está tal y como yo lo había hecho.”

Poida que a Román lle traizoase a memoria e non se decatase das lixeiras diferenzas que existen entre esta montaxe e a de *El hombre y el carro*. E poida que non chegase a coñecer a versión que Serrano de Osma entregou en 1945. En calquera dos casos, estamos falando de dúas versións que coinciden en noventa e nove dos cen planos de que están feitas.

El hombre y el carro ten cortiniñas e fundidos para pasar dunha secuencia a outra (os efectos de laboratorio que se marcan en copión) dos que *O carro e o home* carece, e que fan máis nidio o armazón narrativo da película. Pero non é esa a diferenza máis substancial. A máis substancial consiste no diferente uso que cada versión fai dos planos do carroto, cando os carros atravesan o pontillón do Groicio cargados coa madeira cortada do carballo. *El hombre y el carro* opta por xerar unha secuencia prólogo, de introducción ó asunto da película, e que ilustra precisamente con estes planos. *O home e o carro* adopta o esquema lineal desde o inicio, de maneira que os planos van onde lles corresponde pola lóxica do relato: entre a secuencia da tala da árbore e a do traballo no taller do fragueiro.

E non hai máis diferenzas apreciables. Queda esa, xa mencionada, do plano entre cen que cambia dunha versión a outra. En *El hombre y el carro*, na secuencia da tala do carballo inclúese un plano detalle co golpe da machada contra o tronco. En *O carro e o home*, na secuencia do liño inclúese un plano detalle do golpe da maza contra o liño. Ambos planos entran na lóxica de rodaxe establecida por Román para contar os traballos campesiños. Non hai razón aparente para prescindir de ningún deles nunha versión ou noutra, á marxe de que a decisión resulta bastante inocua. Daquela, ¿por que esa diferenza? O único argumento que se nos vén á cabeza é que, por razóns económicas, por acordos co laboratorio, a película non debese superar o número xusto de cen planos, que son os que ambas versións teñen. Estaríamos, entón, ante un novo signo do humilde que foi a produción desta película e do extremadamente axustada que estaba a historia ós recursos que o cineasta tiña á súa disposición. De maneira que unha vez preferiuse sacrificar o plano da machada e, outra, o plano da maza.

O certo é que hai que fiar fino para observar as diferenzas de montaxe entre *El hombre y el carro* e *O carro e o home*. A distancia que separa ambas versións e que a

ninguén se lle escapa é a que procede da súa banda sonora. A película rodouse muda. Carece de diálogos. A banda sonora componse, pois, de música, ruídos e dunha voz en off que media entre as imaxes e o espectador. As diferencias aquí entre unha versión e a outra son máis ca notables.

En *El hombre y el carro* a voz en off é dun locutor profesional, Ignacio Mateos, que xa interviñera nos anteriores documentais de Antonio Román. En *O home e o carro* o locutor é o propio autor do texto, Xocas. O primeiro fala en español, cunha dicción clara e neutra. O segundo fala en galego, cun ton persoal, de alguén autenticamente identificado co que está a contar. Ambos comparten algo, unha elocuencia propia do pasado. Xocas grava a súa voz en 1980 para fundila con imaxes filmadas corenta anos atrás e hai harmonía entre unha cousa e a outra, coma se a voz de Xocas fose en branco e negro.

Eloy Lozano respectou escrupulosamente o estilo que Xocas lle quixo dar á voz en off do documental, sen dúbida distinta da que un cineasta, en condicións normais, empregaría en 1980. “Logo tiven problemas para sincronizalo, porque era moito texto”, lembraba. A locución gravouse en Radio Orense. “Como vin que Xocas tiña moito catarro e se sufocaba, procurei que non se tivese que mover de Ourense e localicei un estudio radiofónico para gravalo”.

O texto que Xocas escribiu para *O carro e o home* difire tanto do de *El hombre y el carro* coma a propia voz que o le. Por outra parte, non está claro quén redactou o texto de *El hombre y el carro*. Román lembraba que fora Xocas, pero este non chegara a ver a película montada como para axeitar o off á montaxe. Polo que el recordaba, cando rematara a rodaxe o texto do locutor “aínda non estaba pensado. Eso habería que facelo despois. Daquela todas estas elaboracións eran moi lentas porque non había magnetófonos para facelo”. Na documentación oficial figura que o “comentario” é obra de Serrano de Osma. O máis probable, se a película agardou a 1945 para completar os

traballos de laboratorio e sonorización, é que a redacción final a fíxese Serrano a partir das notas elaboradas en Lobeira e, obviamente, da documentación facilitada por Xocas.

O texto de *El hombre y el carro* é máis conciso, sobre todo nas partes que corresponden á explicación dos traballos que a película amosa. Así, por exemplo, na secuencia do fragueiro, na que se ve a fabricación do carro, a voz en off limítase a enunciar cada unha das operacións: “Horadado de una pieza. Se procede al ensamblado del chedeiro o esqueleto del carro. Fabricación de una rueda. Ajuste y medida del eje. Herrado de las ruedas”. Xocas, en *O carro e o home*, estende a súa voz sobre a secuencia toda, explicando o que se ve: “E comeza o fragueiro o seu traballo. Coas pezas máis longas do carballo fai as chedas, que, ligadas entre si por unhas travesas, formarán o chedeiro do carro. Este varía de feitío duns lugares a outros de Galicia, mais en liñas xerais está formado por dous largueiros laterais e un ...”.

Estilisticamente, a outra gran diferenza entre un texto e outro está na proximidade, no grao de implicación do narrador. Aínda que en *El hombre y el carro* non asoman ecos da ideoloxía franquista –e poderían, porque calquera escusa era boa²⁷–, hai unha retórica no achegamento ó asunto da película, ó seu territorio e á xente que o habita, que necesariamente distingue a versión completada en 1945 da de 1980.

“Esta es Galicia, nórdica y umbría, donde el hombre y el carro se conjugan para el trabajo”. Así comeza o texto en castelán, onde o galego di: “Velaquí a terra da Limia baixa, regada polo río do esquecemento, o noso río Limia, onde imos seguir a vida dun axudante do noso campesiño, case un familiar: o carro”. Outras referencias xenéricas

²⁷ De feito, pódense detectar nos documentais que Román acababa de facer, como *Mérida* ou *De la Alhambra al Albaicín*. En *Mérida*, unha película sobre os restos arqueolóxicos romanos, apreciábase o valor político de “ensalzar la hermandad hispano-italiana”; eran os tempos de Mussolini. En *De la Alhambra al Albaicín*, un documental sobre Granada, contrastábase a arquitectura da Alhambra, evocadora de “una civilización demasiado entregada a la molicie y al bienestar material”, coa do Palacio de Carlos V, “producto de una nueva cultura que vuelve los ojos a las antiguas y eternas normas”. En comparación, *El hombre y el carro* non cargou con equipaxes tan pesadas.

axudan a distinguir as distintas perspectivas dun texto e outro. En *El hombre y el carro* dise: “Difícilmente podrá ser substituído en Galicia este medio de transporte y locomoción, ya que su marcha lenta y segura se acomoda perfectamente al espíritu profundo y reflexivo de las gentes de esta tierra”. Xocas conclúe o seu parlamento, sobre a imaxe dos carros a contraluz no cumio dunha montaña, dicindo: “E o noso carro seguirá rolando as nosas congostras e polos nosos montes, dando ar á queixa da terra asoballada. É o canto de esperanzas dun mañá cecais lonxano, mais seguro, fito do noso pobo e da nosa cultura, fito do noso home, fito do noso campesiño. E segue rolando cara ó porvir.”

Do mesmo xeito, é simpático comparar a descrición que cada versión dá do “carreto”. En *El hombre y el carro* é unha “sociedade de carros formada por los de todos los vecinos del lugar, agrupados para el transporte de la hierba de uno solo que ha requerido la ayuda de la colectividad, de la misma manera que él la prestará cuando los demás la necesiten.”. En *O carro e o home* o que Xocas conta é que “os veciños, cos seus carros e as súas xugadas, acoden para carretar os toros da árbore e levalos ó taller do fragueiro, onde este se fará cargo del para dar comezo á súa angueira. O carreto, que é gratuíto, compénsase co xantar e cunha boa tarde que pasan os veciños naquel día, que é case unha festa”.

En realidade, Xocas aproveita todas as ocasións que a película lle dá para valorar o traballo comunitario, a ledicia das angueiras compartidas, cuestión esta de por si máis implícita ca explícita no documental. O mellor exemplo está na secuencia da malla, na que conta: “A malla, festa e traballo. A malla, tarefa comunitaria, unha das máis ledas, unha das máis agardadas polos nosos campesiños. Cada home axuda a seu veciño a mallar o grao. O grao que sae desa mes que levou o carro. Os campesiños, armados cos seus mallos, acoden á casa de quen os chame. En retribución, faise unha verdadeira

fiesta: o xantar, as cantigas, os contos. Xuntos na casa do dono da malla todos eles, afeitos de toda a súa vida ó manexo, perigoso por outra parte, do mallo, compiten entre si para anotar quén empina con máis xeito, quén bourea máis, para ver quén é o mellor mallador.”

Polo demais, no tocante á voz en off, *El hombre y el carro* é máis fiel á idea de Román de que a película xirase en torno ó paralelismo entre o trebello e quen o emprega. O binomio “hombre” e “carro” abre e pecha o texto da película. E no seu transcurso abunda na idea, aludindo ás idades do carro compasadas ás do home. No texto de Xocas para *O carro e o home*, a identificación entre campesiño e trebello non se centra tanto nese paralelismo biográfico coma na proximidade entre un e outro. Os dous traballan xuntos, fan o camiño da man. “Levado, non xa polas mans dun home afeito a este traballo, senón polas dun picariño, calquera pode conducir as vacas, que teñen a mansedume e a forza de todo o que é realmente grande. Un neno pode levalo e a xugada obedece dócil o seu mandado, sen que o meniño teña precisión dun gran esforzo para o conducir.”

Outro aspecto da banda da sonora é a música. “Ninguén me dixo nada de cómo era a música orixinal”, lembra Eloy Lozano. “O que fixen foi buscar música romántica, danzas populares europeas. Collín adrede discos de mala calidade, que tivesen ruído, para que encaixase mellor coa imaxe”. A idea de Eloy para a música de *O carro e o home* gustoulle a Xocas, xa que ía na liña de evitar o pintoresquismo que xa apuntaba no guiión orixinal e que quedara finalmente fóra do material filmado. “O que fixo foi suprimir a cousa esta de meter a gaita e a música popular. O rapaz preferiu meter un fondo musical discreto, que non fose música de sitio ningún, para non desvirtualo, para non facer deso unha cousa de..., qué sei eu, de trangallada. E a min pareceume ben”.

A opción en *El hombre y el carro* foi xustamente a contraria. A música é toda folclórica, de discos editados na época. Antonio Román era un gran melómano. Herdaba a afección do pai, un bo tenor, segundo as crónicas, vinculado ó coro Ruada. A memoria que Román conservaba da música de *El hombre y el carro* non era exacta. “En el original se hizo una mezcla de músicas, con músicas gallegas –había algunos trozos cantados por el coro de Ruada, de las grabaciones que yo tenía-, y también mucha música clásica, algunas cosas de los ‘Preludios’ de Lizst. En fin, una gran mezcla que había quedado muy bien, pero, claro, que se hacía con discos, como es lógico, porque el presupuesto no daba para más”. A cita fai pensar na posibilidade de que esta fose a idea de Román e que, finalmente, non se levou a termo, co cineasta xa desvinculado da postproducción da película. No tocante á música, aínda queda un detalle curioso. “Román contoume”, lembra Eloy Lozano, “que chegara a falar con Federico Mompou para a música, pero que non chegaran a nada. A Mompou impresionáralle o son do carro. Logo, a partir de aí, Mompou compuxo a *Suite compostelana*.”

Se fose certo, cousa que non demos pescudado, Mompou reparara nun dos signos de identidade máis peculiares do carro, o seu canto. Ese canto síntese dúas veces en *O carro e o home*, en dous dos momentos máis fermosos da película: cando regresan os carros ateigados de herba e no plano final do carreto a contraluz. Para facer os ruídos que a película precisaba, Eloy Lozano, axudado por Tucho Rodríguez, optou pola autenticidade. “Proxectei a película en Ourense e tomei nota do que facía falta. E fun a Lobeira, ós mesmos lugares da rodaxe, para reproducir os ruídos coa xente de alí. O que non sabía era cómo facer o son do carro”.

Quen sabía o xeito de facelo era Xocas. Xa non era a primeira vez. Conforme ó seu relato, en 1936 cadráralle estar en Madrid mentres Carlos Velo sonorizaba *Galicia*. Fixéralle gracia a elaboración dos efectos sala, os ruídos arremedados en estudio para

seren sincronizados coa imaxe. “Na película de Carlos Velo había un son de carro. Non sabían cómo facer o canto e fíxenllo eu cun violín, pasando moi a modiño o arco do violín sobre dúas cordas. E dá exactamente o son do carro”. En *O carro e o home* empregouse o mesmo método. Pola contra, en *El hombre y el carro* o canto do protagonista non se escoita.

Así as cousas, quedan un par de cuestións maiores que un non sabe ben cómo despexar. O habitual nunha película, cando existe máis dunha versión, é preguntarse cuál delas é a máis auténtica, cuál é a orixinal. Normalmente, este asunto vai ligado a discernir cuál é a versión que máis se axusta á vontade do seu autor, ou cuál é a máis temperá. No caso que nos ocupa, ningún dos dous criterios é claro dabondo. Cronoloxicamente, é indiscutible que *El hombre y el carro* apareceu antes, en 1945, que *O carro e o home*, estreada en 1980. Pero hai indicios de que a montaxe de *O carro e o home* é previa, coma os hai de que seguramente foi esta a montaxe que Antonio Román considerou como súa.

Ó cabo, ¿que importa? Afortunadamente, contamos con ambas versións. Unha delas, *El hombre y el carro*, é o que se puido facer no contexto do cine español dos anos corenta, cando parece que Serrano de Osma asumiu os labores finais dun documental que Román deixara atrás para se concentrar na súa meteórica carreira de director comercial. *O home e o carro* é o que se puido facer no contexto do cine galego dos anos setenta, cando Eloy Lozano asumiu unha recuperación o menos intervencionista posible e Xocas tivo oportunidade de dar voz de novo ó documental que ideara para facer co seu amigo de infancia Antonio Román.

A segunda cuestión pendente, relacionada en certa medida coa primeira, é a da autoría. Como xa dixemos nalgún momento máis atrás, hai dúbidas ó respecto. ¿Foi Antonio Román o autor de *O carro e o home*? Unha resposta razoable, en poucas palabras, sería: non, limitouse a ser o director.

En cine, o concepto de autoría é esvaradío. Quitando notables excepcións, o cine adoita ser unha obra colectiva na que se concita a creatividade de varios. Enténdese normalmente por autor ó director que é quen de conducir esas varias creatividadeas por un mesmo rego, que é o que el marca. Non semella razoable aplicar a figura de autor ó documental dirixido por Antonio Román. ¿Marcou el o rego ou marcouno Xocas? Un diría que ambos, que a película responde á suma dos criterios do un e do outro. O tópico di que o cine é unha arte en equipo. *O carro e o home* sería, entón, un admirable exemplo de que é posible. Eloy Lozano chegou a unha conclusión que ben se pode subscribir: “Creo que Antonio Román foi o executor plástico dunha idea de Xocas.”

Aínda coñecendo en certo detalle a historia interna dunha película, resulta ben complicado atribuír as distintas achegas a un membro ou outro do equipo, fóra da responsabilidade que a cadaquén lle compete por razón do seu cargo. No caso de *O carro e o home*, sendo só tres os que a fixeron, pensar nunha distribución de funcións é un tanto inútil, tiñan que facer de todo. Xocas sería o guionista, porque a historia que había que contar a sabía el. Pero tamén exerceu de produtor, conseguindo que as cousas que facían falta estivesen no seu sitio. Ou de axudante de dirección, dando instrucións ás xentes de Lobeira para que actuasen dun xeito ou doutro diante da cámara. ¿E Carlos Serrano de Osma?

Julio Pérez Perucha, en *El cinema de Carlos Serrano de Osma*, atribúelle a montaxe, a redacción do comentario e máis a sonorización, o que encaixa bastante ben co proceso de elaboración da película que demos reconstruído, sobre todo coa fase

posterior á rodaxe. Segundo José López Clemente, no seu libro *Cine documental español*, Serrano codirixiu *El hombre y el carro* con Román. De aí proceden, seguramente, as dúbidas respecto do labor de Román na película.

Nese sentido, pouco máis hai que contar logo do xa relatado, no que non albiscamos razón ningunha para poñer en cuestión o traballo de Román como director. Xocas falaba da rodaxe coma dun traballo no que Antonio Román levara a voz cantante. Román, preguntado acerca da responsabilidade que el ou Serrano tiveran sobre a montaxe, contestou: “El montaje lo hice con Carlos, que venía a casa. El montaje está hecho en una mesa de madera que yo tenía en Gran Vía, en una habitación que tenía alquilada. Carlos me ayudó, como me ayudó en todo, pero el peso de la realización y del montaje es mío”. Enténdese que Román falaba do traballo sobre o copión que logo enviou a Xocas e do que saíu *O carro e o home*. Convén tamén mencionar que por montaxe enténdense dúas cousas algo diferentes: a decisión sobre a orde que van levar os planos –que, por certo, neste caso viña en boa medida predeterminada pola propia rodaxe- e a execución material dese traballo.

¿Que tiña que dicir Serrano? Serrano morreu en 1984, cinco anos antes que Xocas e Román. Nos seus arquivos non quedou nada acerca desta película. O que si deixou foron declaracións, como aquela en que, logo de citar o seu traballo como axudante de Román, contaba que dera dirixido por primeira vez en *Estampas de luz*. Ou os datos que fixo constar na ficha técnica de *El hombre y el carro* presentada diante da Administración, na que se atribúen a Román os labores de argumento e guión, operador e director, mentres que a Serrano corresponden os de montaxe, secretaría de dirección e “colaborador en la dirección y autor del comentario”. Na ficha técnica non figura Xaquín Lorenzo, e si un tal Manuel Morana, en calidade de xefe de produción, unha competencia que non puido ir máis alá de organizar os traballos de montaxe definitiva e sonorización.

Nos títulos de crédito de *El hombre y el carro* dáse unha versión máis sintética, e diríamos que máis exacta; din así: “Realización y fotografía: Antonio Román. Colaborador: Carlos Serrano de Osma. Asesor: Joaquín Lorenzo Profesor del Seminario de Estudios Gallegos”.

“Colaborador” é un concepto vago, que non se adoita utilizar en títulos de crédito. Pero un diría que é o que mellor pode cadrar ó que Serrano fixo naquel documental sobre o carro, o máis axeitado ó reparto de funcións no breve equipo que fixo posible a película. O que semella claro é que, se houbo ou hai conflito de atribucións entre Román e Serrano para discernir quén fixo qué, ese é un conflito que afectou a investigadores, pero non a eles, que mantiveron un respecto mutuo non cuestionado, senón reforzado, polo traballo en común de *O carro e o home*.

Ten gracia lembrar o desinterese con que ambos recibiron a Eloy Lozano cando lles foi falar da restauración de *O carro e o home*. Aquela era unha vella historia, unha pequena batalla á que seguiran tantas outras. Unha batalla que afrontaran xuntos, eles os dous e máis Xocas. Unha batalla a penas gardada na memoria. O que ten a súa lóxica tratándose dunha película dun tempo e dun lugar perdidos.

Epílogo

Unha película é o resultado dun proceso longo, dun traballo en equipo, da mestura entre azar e vontade. Unha película é unha película e as súas circunstancias. Ata aquí chega o relato de cómo se fixo un pequeno documental sobre o carro que tres amigos rodaron en Lobeira no verán de 1940, e que acabou tendo dúas formas semellantes: *El hombre y el carro*, *O carro e o home*.

Cesare Zavattini, o gran guionista do neorrealismo italiano, dicía algo así coma que a realidade é un prado e que o seu traballo era escoller unha faragulla de herba, observala e contar cómo é, na certeza de que todas as faragullas de herba do prado, cada unha ó seu xeito, son fermosas. Abonda con observalas atentamente.

A historia de *O carro e o home* ten moito de parecido coa historia de tantas outras películas. E ten tamén o seu de singular. Vale tanto o que ten de raro coma o que ten de normal. Sería esaxerado dicir que a película é unha obra mestra. O que si se pode dicir dela é que é unha obra ben feita, feita co sentido común do que falaba Xocas e co sentido do cine que era propio de Román. E abofé que non é pouco.

É aínda máis se reparamos no seu contexto. Perdido aquel feixe de documentais feitos durante a República, esquecido o patrimonio do cine galego, que semella empezar de cero unha vez e outra, *O carro e o home* aparece como unha mostra de algo que puido ser e non foi. É curioso pensar que, gracias a que se perdeu *El hombre y el carro* durante anos, Xocas puido poñer voz ó documental que ideara. É fermoso pensar que nesta película, rodada nos negros tempos da posguerra, non hai signo ningún da traxedia. É divertido, é xusto, lembrar o despiste polo que Xocas figura nos créditos dunha película premiada polas autoridades franquistas en 1945 como profesor do Seminario de Estudos Galegos, cando xa esas mesmas autoridades arramplaran con

todo. E todo se explica porque é unha película pequena, feita á marxe do tempo que corría.

Un xornalista que asistiu á presentación do cinematógrafo dos irmáns Lumiere, os inventores deste enredo, escribiu entusiasmado que, gracias a aquel trebello, “a morte xa non era tan definitiva”. *O carro e o home* ten entre os seus atractivos algo común a calquera outra película, a calidade que lle dá ter rexistrado momentos para que reaparezan unha e outra vez sobre a pantalla. Cando lle preguntabas a Román sobre a película, víaselle orgulloso de que por ela se conservase testemuño fiel de cómo era o carro, xa desaparecido dos camiños. Xocas, en cambio, apreciaba máis ver os seus veciños, ós que sobrevivira.

Toda película, cos anos, adquire ese valor. No caso de *O carro e o home* cómpre reparar, ademais, en que a súa cámara foi a un lugar onde poucas foran. Que enfocou xentes, accións e cousas ós que moi escasas cámaras de cine prestaran atención. E que o fixo cun talento, cunha proximidade e cun amor que o tema merecía, pero do que a penas nunca fora obxecto. *O carro e o home* é unha película pola que dar as gracias.