

**FROM SOCIALIST REALISM TO POST-INDUSTRIAL DYSTOPIA IN EAST
EUROPEAN POETRY**

Alexandru Funieru, PhD Student, "Transilvania" University of Braşov

Abstract: The paper explores the ideological implications of Nâzim Hikmet's and Alexandru Muşina's poetry and the handling of the technological myths of the socialism in the poems "Memleketimden İnsan Manzaraları (Paysages Humains de mon Pays)" and "Budila Express". Although the train is the main motif of both texts, in Hikmet's socialist realist view it represents the symbol of the objective necessity of socialism, while Alexandru Muşina's poem, starting from the same symbol, illustrates the post-industrial dystopia in the 80s Romania and the de facto failure of the socialism.

Keywords: socialist realism, communism, ideology, dystopia, comparative literature

Studiul de față urmărește să construiască o comparație între epopeea „Peisaje umane”¹ a lui Nazim Hikmet și „Budila-Express” de Alexandru Muşina, având ca element coagulant modul de reprezentare al motivului trenului în cele două opere. Din punct de vedere metodologic, demersul meu se înscrie în direcția concepției comparatiste a lui Marcel Detienne², care subliniază importanța punerii în contact a unor spații culturale separate spațial și temporal și dechiderea unor noi trasee ale cunoașterii prin sincronizarea temporală a operelor în scopul relevării diferențelor și nu a omologiilor rezultate din contactul direct sau mediat. Prin umare, nu constituie o miză pentru studiul de față analiza surselor poeziei lui Alexandru Muşina și cu atât mai puțin identificarea similitudinilor cu epopeea lui Nâzim Hikmet, ci felul în care cei doi poeți prelucrează motivul literar amintit în cele două texte alese.

În analiza sa asupra impactului produs de avansul tehnologic asupra imaginarului colectiv și în mod special asupra rețelei complexe de reprezentări literare ale transportului feroviar, Remo Ceserani³ insistă asupra faptului că percepția polarizată, specifică secolului al XIX-lea, e stimulată, pe de o parte de angoasa romantică a modificării regimului spațiului – descoperirea naturii tranzitorii, instabile a peisajului – iar pe de altă parte de optimismul progresist exaltat al burgheziei emergente, interesată de schimbarea raporturilor de putere.

Această dialectică a reprezentărilor sugerează mai mult decât o simplă investire cu capital simbolic al unui mijloc de transport. Trenul devine pretextul și argumentul principal în înfruntarea între două paradigme ideologice și funcția de mediere a literaturii (în special a literaturii pentru copii, cu strategiile sale specifice de familiarizare – miniaturizare, personificare etc.) a fost esențială în atenuarea șocului produs de inovația tehnologică, ajutând la reducerea extremelor percepției și, în egală măsură, la dezinvestirea simbolică a unui

¹ Am utilizat în prezentul studiu versiunea franceză, întrucât e cea mai cuprinzătoare, știut fiind faptul că proiectul poetului nu a fost definitivat Nâzim Hikmet – „Paysages humains”, trad. de Munevver Andac, pref. Abidine Dino

² Cf. Marcel Detienne – „Constructing comparables”, în Marcel Detienne – „Comparing the incomparable” trad. Janet Lloyd, Stanford University Press, Stanford, 2008, pp 22-39

³ Remo Ceserani – The impact of the train on modern literary imagination – web.stanford.edu/group/SHR/7-1/html consultat 9.10.2015, 12:34

element care încetează, la un moment dat, să mai aibă o poziție centrală în experiența cotidiană.

Ceserani își sprijină observațiile pe un mare număr de exemplificări literare extrase în special din spațiul literar francez, englez, german, american și, în mod firesc, italian. Această geografie restrânsă și relativ omogenă nu exclude o temporalitate diferită. Familiarizarea societății engleze cu avansul tehnologic nu e simultană cu cea a societății italiene, dar acest decalaj temporal nu a produs mutații importante la nivelul mecanismelor percepției, aceleași polarități, aceleași mecanisme de reducere a polarităților și aceleași tactici ale compromisului și ambiguității specifice literaturii s-au repetat întocmai.

Însă această reglaj al raporturilor între imaginarul colectiv și imaginarul literar își pierde valoarea explicativă la extrema estică a continentului, unde elementele de discontinuitate economică, socială și politică precum și mozaicul ideologic complică și multiplică rețeaua de reprezentări dar și miza acestora, cu atât mai mult cu cât analiza de față vizează analiza a două opere care provin din spații culturale aflate în proximitate geografică dar la distanță temporală apreciabilă și în care modul de raportare la prezentul istoric urmează traiectorii cu grad de specificitate ridicat.

Între Turcia post-kemalistă și România ultimului deceniu socialist nu există similitudini evidente, la fel cum, așa cum am menționat mai sus, poziția și notorietatea celor doi scriitori în canonul literar național sunt complet distincte iar vizibilitatea lor în cultura europeană (cel puțin) este la fel de dificil de măsurat. Nâzim Hikmet este un poet angajat, care și-a asumat un scop al artei situat în afara acesteia și pe care convențe biografice l-au impus în centrul atenției stângii culturale franceze, beneficiind, în anii 50 de aceeași atenție, în privința circulației operei sale prin intermediul traducerilor, și în țările blocului comunist. Notorietatea poetului turc în literatura mondială se justifică prin girul simbolic al unei culturi europene dominante, în speță cea franceză. Sanja Bahun explică, în studiul „The Politics of the world literature”⁴, felul în care marii scriitori din culturi dominante sunt agenții periferiei, căreia îi oferă gir și respectabilitate anulându-i însă autonomia, întrucât, prin traducere se produce și o inevitabilă apropiere. Așa se explică situația de față, în care comparăm un exilat cu o poziție privilegiată într-un alt canon cultural decât cel național și, dacă ne referim strict la anii '80 ai secolului trecut, cu un marginal în propriul său spațiu cultural.

Sub influența lui Maiakovski, pe care îl citește în timpul vizitei în Uniunea Sovietică în anii '20, Nazim Hikmet abandonează turca otomană în favoarea limbii vorbite și probabil că tot în aceeași perioadă începe lucrul la vasta epopee a „Peisajelor umane”.

Opțiunea pentru limba vorbită, repudierea metaforei – pe care o percepe ca pe o formă de înșelătorie- renunțarea la formele fixe ale poeziei clasice reprezintă, în istoria literaturii turce postbelice, o răsturnare importantă de paradigmă, însă fără îndoială că nu aspectele formale îl interesează în primul rând pe poet ci adaptarea mecanismului poeziei la scopul propus, acela de a oferi o frescă monumentală a Turciei contemporane. Pe de altă parte, un astfel de proiect avea nevoie de libertatea formală a epopeii⁵, pe fondul resurecției poeziei epice în secolul al XX-lea. Nu liniaritatea epică asigură însă coerența textului ci tehnica montajului prin care poetul controlează dinamica secvențelor. În acest sens, trenul lui Hikmet funcționează și ca metaforă structurală.

Pentru Hikmet limba vorbită este singura capabilă să redea țesătura complexă a societății, contestând incapacitatea poeziei de a face vizibil realul și de a reda experiența

⁴ Sanja Bahun – “The politics of world literature”, în Theo D’haen, David Damrosch, Djelal Kadir (coord.) „The Routledge Companion to World Literature”, ed. Routledge, London and New York, 2011, pp. 377

⁵ Cf. Juliette Vion-Dury – „Permanence de la poésie épique au XXe siècle, ed. Sedes, Paris, 2010, p. 11

cotidiană. Concepția lui Hikmet despre poezie rămâne însă una schematică, în care se aglomerează multe locuri comune dar și multe clișee ideologice. Fără îndoială că eticheta de poet-militant care i se atribuie lui Hikmet poate explica și modul în care militantul ajunge să devoreze poetul, livrându-i soluții facile – orientate ideologic - la probleme de ordin estetic. Deși respinge tezele jdanoviste⁶, susținând că practica trebuie să îmbogățească teoria și să aibă întâietate, Hikmet cade în capcana schematizărilor, generalizând și nivelând tipologic personajele (în jur de 300) care forfotesc în acest proiect epic neîncheiat.

Pentru a-și realiza vastul proiect descriptiv poetul turc apelează la motivul trenului. Este vorba despre trenul care face legătura între Haydarpaşa și Eskişehir și care-i permite poetului să investigheze și să repertorieze un număr mare de personaje, ale căror biografii se întretaie aparent haotic, unele pitorești, prezentate amănunțit, altele banale, redate lapidar. Îl avem așadar pe Galip (visătorul) Nourri Djemil, (scriitorul fără noroc) Alattine (mecanicul de locomotivă), Ismail (fochistul) Halil (condamnatul politic) Kiyazime, grecul Trastellis pentru care Fidias, Homer și Aristotel sunt mai puțin valoroși decât langustinele și caracatițele etc. Clasa a III-a, vagonul 510, concentrează așadar marginalii, declassații, deziluzionații. Relațiile dintre aceste personaje, discuțiile dar mai ales solilocviile lor sunt marcate puternic de stereotipurile realist socialiste iar personajele sunt înzestrate cu înaltă conștiință ideologică. Prin intermediul lui Galip se abordează problema șomajului. La cinci ani, Galip se gândea ce-ar fi dacă ar mânca în fiecare zi dulciuri, la zece ani dacă ar merge la școală, la cincisprezece și-ar fi dorit pantofi galbeni și să îl iubească fetele, apoi confruntarea deziluzionantă cu vârsta adultă : „« et si je n'ai pas de travail... » pensa-t-il/à vingt-deux ans/ « et si je n'ai pas de travail... » pensa-t-il/ à vingt-trois ans/ « et si je n'ai pas de travail... » pensa-t-il/ à vingt-quatre ans/ Et souvent chomeur, / jusqu'à l'age de cinquante ans,/ il se dit : « et si je ne trouve pas the travail... »”⁷ În alt loc Alaettine, mecanicul de locomotivă e întrebat de fochistul său, Ismail, mai tânăr și mai temător când se va termina războiul. Stimulat de răspunsurile încurajatoare ale lui Alaettine, Ismail visează cu ochii deschiși la o lume fără frontiere, în care căile ferate duc dintr-un capăt în altul al continentelor. Această reverie inocentă e proiectată pe fundalul unei lumi bântuite de război, a cărui soartă, în 1941, era încă incertă. În altă parte Halil, condamnatul se străduiește să citească o carte deși mâinile lui îi sunt legate cu cătușe. Jandarmului țăran i se face milă și îl dezleagă temporar, gândindu-se că destinul lor nu e diferit, că ambii sunt victime ale unei istorii necruțătoare. Între pasagerii aceleiași clase se stabilește o solidaritate ad-hoc, care stă sub semnul simpatiei și compătimirii pentru soarta celuilalt dar și conștiința comună a unei revanșe a exclușilor. Aceștia nu se intersectează cu ceilalți pasageri. La stația Pozanti, tânărul Memet, numai piele și os privește un german căruia nu îi mai este foame și îi aruncă macaroanele câinelui său rotofei. Memet se așează în mâini și fură mâncarea câinelui, aplaudat cinic pentru gestul său de nemții de la masă, reflectând apoi : „Pourquoi l'homme qui a faim devient-il loup ?”⁸ Pe tot parcursul poemului apar secvențe similare, în care distanțele dintre oameni sunt amplificate de ura de clasă și necesitatea unei răsturnări revoluționare a stării de fapt. Prezentarea în manieră naturalistă a unei societăți deziluzionate de lipsa de continuitate a reformelor kemaliste⁹ și de rezistența la

⁶ Abidine Dino – Préface în Nazâm Hikmet, op. cit. p.6

⁷ Nâzim Hikmet – op. cit. p. 128 [și dacă nu am de muncă...se gândea/ la douăzeci și doi de ani/ și dacă nu am de muncă...se gândea/la douăzeci și trei de ani/ și dacă nu am de muncă...se gândea/ la douăzeci și patru de ani/și adesea șomer/ până la 50 de ani/și spune: și dacă nu găsesc de lucru... – trad. n.]

⁸Ibid. p. 183 [De ce omul căruia îi e foame devine lup? – trad. n.]

⁹Cf. Monica Carbe – Le poète des paysages humains: chroniqueur d'une époque, trad. Aynur Sahin, în Bozdemir Michel, Muhidine Timur (cord.) – Nâzim Hikmet, héritage et modernité, ed. Pétra, Paris, 2010, pp. 89-109

schimbare a unei părți masive a poporului turc dar și caracterul anti-burghez al poemului constituie condiții declanșatoare ale schimbării. Deziluzia lasă deschide însă loc reveriei visării, proiecția unor utopii pseudo-personale (visul lui Ismail, de exemplu). Revoluția e așadar percepută ca o rezolvare necesară, impusă de o situație materială precară care închid personajele în lanțurile – mai abstracte decât cătușele lui Halil – necesității, din care acestea reușesc să se sustragă rareori.

Însă ceea ce trebuie remarcat aici este scoaterea în evidență a faptului că trenul, prin structura și funcționalitatea lui developează o societate profund divizată, în care clasele sociale nu numai că nu comunică dar rareori se întâlnesc în același spațiu. Hikmet își construiește poemul său uriaș pornind de la premisa că literatura este cel mai bun documentarist al realității iar trenul e mijlocul concret care face posibil un astfel de proiect de Însă, cum am văzut, trenul încetează să mai fie un agent al progresului și al democratizării accesului ci un simbol al înstrăinării și al antagonismelor sociale. Reveriiile personajelor (locuri de muncă, echitate socială, libertate de expresie în cazul deținuților politici), majoritatea consumate în interior și nemărturisite își găsesc rezolvarea ideologică în socialism, pe care poetul îl consideră o necesitate obiectivă.

În „Peisaje umane”, sărăcia, mizeria, deziluzia sunt catalizatori ideologici iar motivul trenului funcționează ambivalent, atât la nivel compozițional cât și ca simbol menit să pună în evidență cu pregnanță stratificarea socială extremă.

În poemul „Budila-Express” de Alexandru Mușina trenul apare ca simbol al prăbușirii inerente a comunismului. Paradisul la care visa, cu optimism revoluționar, Nâzim Hikmet constituie, de fapt, infernul vieții de zi cu zi în România anilor 80 și eșecul unui proiect care antrenează după sine eșecul individului. Societatea dorită de Hikmet e aceea trăită de Alexandru Mușina. Utopia poetului turc constituie distopia poetului român.

Dacă utopia clasică e alimentată de refuzul condiționărilor istorice, de convingerea că dezechilibrele societății nu sunt imuabile ci conjuncturale și că știința – ca manifestare deplină și exclusivă a rațiunii – nu se subordonează naturii și nici nu are menirea de a-i corecta neajunsurile ci de a o domina și de a reglementa până în cel mai mic detaliu relațiile dintre oameni, având, așadar, un caracter fundamental represiv.

Paradoxal însă, această orientare deliberată spre viitor și spre post-istorie a utopiei nu o împiedică să participe efectiv la remodelarea continuă a prezentului. Distopia, în schimb, își asumă participarea la prezent prin distanțare temporală, avertizând asupra pericolului utopiei și relevând natura ambiguă a acesteia. Prin urmare distopia nu e alimentată de denunțul caracterului irealizabil al utopiei ci, dimpotrivă, tocmai de convingerea că aceasta e perfect realizabilă.

Așa se explică faptul că ficțiunea distopică trebuie corelată, în opinia lui M. Keith Booker, cu tradiția gândirii critice și a scepticismului pe filiera Nietzsche, Freud, Foucault, Baudrillard, Adorno etc.¹⁰ Privilegiind caracterul reflexiv și centrându-se, în intenție, pe critica socială și politică, țintele distopiei sunt în primă instanță regimurile totalitare ale prezentului istoric și nu cele ale viitorului întrucât acestea epuizează (aparent) toate posibilitățile de manifestare a răului în istorie.

Desigur că literatura distopică modernă și-a construit deja o tradiție, un canon, și-a fixat miturile fondatoare extinzându-se în zona culturii populare pentru a satisface nevoia de consum. Forța genului stă însă în caracterul lui fundamental subversiv, contestatar și de aceea transferul acestuia în cultura populară, ca urmare a presiunii pieței, hipercodificat, standardizând subversiunea și normativizând scenariul distopic. Prin urmare, conceptul de

¹⁰ M. Keith-Booker – The dystopian impulse in modern literature, ed. Praeger, Westport and London, 1994, p. 21

distopie se răsfrânge parțial în practica literară, îngustându-și aria semantică și de aceea nu îl putem confunda și nici suprapune cu genul ficțional căruia îi corespunde.

Așadar Budila-Express nu este o distopie în sensul didactic al termenului – de conformitate la un anumit tip de rețetă – ci în componenta esențială a acesteia: caracterul subversiv, orientat împotriva unor rețele de simboluri pe care se sprijinea, la momentul respectiv, societatea comunistă.

În perioada comunistă rețeaua de transport feroviar asigura mobilitatea forței de muncă dinspre sat spre oraș și unificarea teritorială și economică. Mai mult, acesta reprezenta simbolul industrializării galopante a României socialiste, care nu ar fi fost posibilă fără o infrastructură feroviară importantă. Pus în slujba obiectivului independenței economice care a alimentat obsesiv propaganda ultimului deceniu comunist, transportul feroviar a fost investit cu o puternică valoare simbolică față de care poetul ia o distanță în egală măsură critică, îndepărtând vălul iluziei. Budila-Express deconstruiește acest mit propagandistic pentru că reprezintă imaginea unei modernități precare și întârziate, care nivelează și anonimizează individul, într-o societate represivă, (aparent) fără polarități sociale importante. Pe de altă parte, mitului oficial, apropiat de optimismul progresist specific secolului al XIX-lea, i se opune imaginea unui micro-univers al deziluziei și ratării. Poetul prelucrează aici, în special în secțiunile intitulate “4. Defulare”, “5. Filtru” și “6. Ilustrație” o geografie derizorie, periferică, reconstruită ironic-compensator: Teliu-Valey, Întorsura-City, Cité de Sarmache. Această reconstrucție topografică imaginată e legată, pe de o parte de capacitatea poeziei de a oferi soluții de existențiale. De-localizarea reprezintă în același timp o strategie critică specifică scenariilor distopice în care distanțarea amplifică impresia de derizoriu și simulacru: „Și noi am coborât la Hermansdorf, am văzut/ Bidonville-urile din marginea terasamentului, Nesfârțitele turme de capre râioase, și noi /Am văzut Teliu-Valey, și noi am auzit/ Graiurile amestecate ale triburilor de culegători de ciuperci/ Și noi am prăjit slănină la flacăra brichetelor, am croșetat Răbdători, în așteptarea minunii, și noi/ Am vizitat Întorsura-City, ba chiar ne-am întors /Cu prea-frumoase suvenire”¹¹. Spre deosebire de poemul lui Hikmet, care are ambiția de a reda identitate și biografie personajelor sale, aici subiectul liric reduce individualul la categorial. Nu există nume proprii în acest spațiu de tranzit în care individul se rezumat ironic la postura de navetist: „Și noi am călătorit cu Budila-Express/ Și noi am vădit fețele stoarse, ca niște cârpe ajunse/ La gradul zero al folosirii, ale junelor navetiste”¹².

Descrierea propriu-zisă a trenului funcționează aici ca un corelativ parodic la investiția mito-simbolică a regimului comunist – nu vom lua în calcul aici ecourile intertextuale – devenind metaforă a unei lumi în care precaritatea materială e reflexul unei curențe ideologice: „Budila-Express, garnitură cu bou-vagoane, Garnitură dublată, uneori, garnitură bondoacă, Iute și verde-murdară printre grămezile de cartofi Putrezind pe câmpuri pe lângă peroanele Pline de cioburi și capace de bere, Budila-Express ruginind nevăzut Precum tinerețea, la încheieturi”¹³.

În concluzie, construcția comparatistă pe care am realizat-o în acest articol pornind de la motivul trenului are scopul de a ilustra, dincolo de clivajul temporal, cultural și ideologic care despart cei doi autori, ambivalența structurală a reprezentării tehnologiei în spații geografice apropiate dar informate diferit din punct de vedere ideologic. În poemul lui Nâzim Hikmet trenul și spațiile corelative (gara, sala de așteptare) reproduc întocmai stereotipuri

¹¹ Alexandru Mușina – Budila-Express, în Romulus Bucur, Bogdan Ghiu, Ion Bogdan-Lefter, Alexandru Mușina „Cinci”, ed. Tracus Arte, București, 2011, p.90

¹² Ibid.

¹³ Ibid. p. 92

ideologice în timp ce „Budila Expres” pune în evidență, pornind de la același motiv, eșecul proiectului socialist și sfârșitul distopic al iluziei.

Acknowledgements

This paper is supported by the Sectoral Operational Programme Human Resources Development (SOP HRD), ID134378 financed from the European Social Fund and by the Romanian Government.

BIBLIOGRAPHY:

- Romulus Bucur, Bogdan Ghiu, Ion Bogdan-Lefter, Alexandru Mu – „Cinci”, ed. Tracus Arte, 2011
- Nazâm Hikmet – Anthologie Poétique, trad. H. Gureh, F. Adil, M.Kemal ed. Scandédition, Paris, 1993
- Nazâm Hikmet – „Paysages humains”, trad. Munevver Andac, ed. L’Aventurine, Paris, 2002
- Baroli, Marc - „Le train dans la littérature français”, ed. N.M., Paris, 1964
- Bodiu, Andrei – „Direcția 80 în poezia română”, ed. Paralela 45, Pitești, 2000
- Booker, Keith M. – „The dystopian impulse in modern literature, Praeger, Westport & London, 1994
- Bozdemir, Michel Muhidine, Timur (coord.) – „Nazâm Hikmet, Héritage et Modernité”, ed. Pétra, Paris, 2010
- Ceserani, Remo – „Treni di carta : L’immaginario in ferrovia : l’imruzione del treno nella letteratura moderna” ed. Marietti, Genova, 1993
- Damrosch, David – „World literature in theory”, ed. Wiley Blackwell, Oxford, 2014
- Delaperriere, Maria (coord.) – „(Post)modernisme en Europe Centrale. La crise des idéologies”, ed. l’Harmattan, Paris, 1999
- D’haen, Theo Damrosch, David Kadir, Djelal (coord.) – „The Routledge companion to world literature, ed. London&New York, 2011
- Murgescu, Bogdan – „România și Europa. Acumularea decalajelor economice (1500-2010), ed. Polirom, Iași, 2010
- Vion-Dury, Juliette (coord.) – „Permanence de la poésie épique au XXe siècle”, ed. Sedes, Paris 2010

Webografie

- Ceserani, Remo – The Impact of the train on modern literary imagination – web.stanford.edu/group/SHR/7-1/html/ceserani_html consultat 9.05. 2015, 12:34