

MARTÍ MONTERDE, ANTONI: *Memòries d'un vagó de ferrocarril. Història sentimental del corredor mediterrani*, Alzira, Bromera, 2025, 422 pp., ISBN: 978-84-1358-797-4

«Tinc per norma no anar enlloc a on no es pugui arribar amb tren», afirma Antoni Martí Monterde en una de les pàgines del seu darrer assaig, *Memòries d'un vagó de ferrocarril. Història sentimental del corredor mediterrani*. Un títol que, malgrat l'homenatge a la novel·la d'Eduardo Zamacois, no és un llibre sobre literatura i trens. No del tot. En canvi, vol ser un retrat íntim d'una vida viscuda, en bona mesura, entre trens i estacions, alhora que una crònica social i política de les últimes dècades.

Aquest assaig, que va aparéixer en 2025 juntament amb *L'Estació del Nord. Confessions d'un assagista que se'n va*, del mateix autor, s'insereix en el conjunt de l'obra de Martí com una peça que hi encaixa perfectament i que, de fet, es podria veure com a inevitable. Antoni Martí Monterde és un valencià de Benimaclet, tot i que nascut a Torís, que als anys noranta va enfil·lar el camí corredor amunt fins a Barcelona i, posteriorment, a Girona, on s'ha establert com a professor de literatura i assagista prolífic. *Memòries d'un vagó de ferrocarril* recull entre les seues nombroses pàgines un amor i una passió pel tren, així com pels paisatges que l'autor hi ha recorregut; la seua pàtria, si es vol.

I si afirmem que el present volum era inevitable no és tan sols per aquesta biografia vinculada al ferrocarril, sinó també per com aquest mitjà de transport i tota la constel·lació de vies i estacions, de Cafès —en majúscula, tal com l'autor defensa—, de literatura i de política que s'hi teixeix al voltant, ha esdevingut sovint el centre de la seua escriptura assagística, sobretot en premsa. De fet, alguns dels escrits que s'inclouen en aquesta obra es van redactar amb la intenció de publicar-s'hi, ja que aborden qüestions concretes relacionades amb una actualitat ja passada, tal com en deixen constància les dates situades al peu d'aquests projectes

d'articles.

Dividides en nou parts, aquestes memòries revisiten totes les estacions que formen la geografia sentimental de l'autor, endreçades no tant de manera cronològica sinó, més aviat, temàtica o espacial. Així, comencen en l'antic trenet que connectava València amb les poblacions de la rodalia, fins a l'actual metro i les estacions que identifiquen la ciutat: el que és, el que ha estat i el que podria haver estat. Més endavant, Martí ens transporta a Barcelona, ciutat on aterrà com a estudiant de doctorat, i especialment a les estacions i biblioteques que li van fer de refugi; després, a Girona, i d'allà fins a la frontera: Canfranc, Portbou, Perpinyà...

El lector, per tant, esdevé testimoni de com l'autor fa memòria d'estacions grans i d'altres més modestes; d'estacions en majúscula i d'altres que són, més aviat, parades; estacions que són el centre neuràlgic d'una ciutat i d'altres que han quedat abandonades... Totes formen part de la constel·lació ferroviària a partir de la qual està construïda Europa, segons afirma Martí en una de les reivindicacions amb què clou el volum: «Dibuixeu un mapa ferroviari del continent i veureu que la veritable estructura europea és una xarxa de trens que no podem perdre. Mentre hi hagi trens, la idea d'Europa tindrà contingut».

Martí, a més, pretén deixar un testimoni històric de la transformació del sistema ferroviari, inclosa la maquinària, durant les darreres dècades del segle XX i les primeres del XXI, a través de descripcions exhaustives dels trens que ha agafat o que ha vist passar, tant quan era un xiquet embadalit com ja de gran, com un *flâneur* badoç. Així, des dels Portuguesos, els Wumag, els Bugies i els Fabiols, fins als Talgo, els Intercity, els TGV o l'Euromed, entre tantíssims altres, l'autor repassa les característiques i qualitats de cada model, així com els orígens i la manera en què van arribar a posar-se en marxa als rails del nostre tros de món. Unes descripcions, cal dir-ho, de vegades massa tècniques, que per a alguns lectors poden resultar més aviat denses.

Tot aquest relat històric sobre el ferrocarril a casa nostra esdevé, en el fons, tal com hem avançat més amunt, un relat sobre la història política més recent. De fet, un dels objectius de Martí és posar sobre la taula la desigualtat en la planificació i en la inversió de recursos per a crear una xarxa ferroviària

digna i moderna arreu de l'Estat espanyol; i assenyalar de quina manera la mentalitat centralista s'ha traduït en la creació i el manteniment del sistema radial, amb Madrid al centre, i el conseqüent abandonament d'altres eixos, com el corredor mediterrani. El resultat de tot això, que l'autor denuncia de manera explícita, és un territori desvertebrat, que ni tan sols compta amb una alta velocitat real entre les nostres ciutats principals. Martí ho deixa ben clar quan llança la pregunta: «A qui li fa por que València i Barcelona estiguin a prop, molt a prop, i en un tren que continua cap a Europa?».

Antoni Martí també esdevé cronista d'episodis clau de les darreres dècades, en els quals el ferrocarril és l'epicentre. Fets tan tràgics i traumàtics com l'accident de metro de València del 3 de juliol de 2006 —a les víctimes del qual, per cert, va dedicat el llibre—: no només els detalls del dia de l'accident i les qüestions tècniques pel que fa als trens, les vies i els túnels d'aquesta xarxa metropolitana, sinó el context polític i social valencià que va marcar la difusió que se'n va fer (de fet, la que no en va fer Canal 9) i la lluita dels supervivents i les famílies per esclarir la veritat.

Tanmateix, d'aquesta obra, de la qual s'ha dit que és una biografia íntima, un lector lletraferit, amb unes certes expectatives pel que fa a unes memòries d'un altre lletraferit, potser hi trobarà a faltar precisament un punt més d'intimitat, més oportunitats d'endinsar-nos en les vivències, els pensaments i els conflictes de qui escriu. Hi trobem, tanmateix, que, de vegades, els episodis de crònica personal queden diluïts entre la crònica de caire periodística i les descripcions meticuloses d'esdeveniments, projectes, sistemes i mecanismes —literatura contra l'oblit, tal com la qualifica el mateix autor.

Aquesta intimitat s'entreveu en passatges com aquells en què Martí relata una matinada d'any nou, d'adolescent, en què va agafar a l'Estació del Nord de València, amb una ressaca considerable, el primer tren que eixia cap a Xàtiva, com un viatge iniciàtic. Despunta en els escrits sobre la primera vegada que visita, com un deute pendent amb u mateix després de fregar la mort, l'estació abandonada de Canfranc, així com els successius retorns que hi ha fet. Es revela quan relata la peregrinació cap al lloc de naixement, Torís, en tornar de la qual conclou que, de fet, s'és del lloc on es veu passar el primer tren; en

el seu cas, Benimaclet. En definitiva, alguns lectors podrien trobar a faltar més episodis, com aquests, que toquen l'arrel de l'experiència personal i humana.

D'altra banda, tot i que Martí adverteix, ja en les primeres pàgines, que «no he volgut fer ara un llibre sobre ferrocarril i literatura; només he volgut fer un llibre literari sobre alguns trens i estacions», diversos dels noms i dels títols contemporanis més representatius pel que fa a aquesta temàtica també hi tenen cabuda. En són exemples Josep Pla, sobre el qual Martí tant ha escrit, i les seues cròniques de viatge a París, i Walter Benjamin, les últimes passes del qual l'autor va resseguir a Portbou —un periple al qual dedica un capítol del volum.

Al capdavant, la part en què el lector, de fet, es troba amb un índex d'assaig sobre ferrocarril i literatura és la introducció, en què Martí explica com aquest mitjà de transport va revolucionar Europa i com molts escriptors —Goethe, entre ells— no van poder estar-se d'enlluernar-s'hi i de veure-ho com una prova irrefutable del progrés. De més a més, tal com s'esperaria d'un professor de literatura, s'hi inclouen referències a textos que prenen com a motiu literari el tren i tot el que l'envolta: el viatge, l'espera, la solitud...

En definitiva, aquesta obra, guardonada amb el Premi d'Assaig Mancomunitat de la Ribera Alta, se'ns presenta com un llibre dens que és, de fet, un mosaic: sobre trens —urbans, de rodalies, de mitja i llarga distància, d'alta velocitat, clàssics i moderns—, sobre literatura, sobre política, sobre el País Valencià i Catalunya, sobre l'Estat espanyol i Europa, sobre el corredor mediterrani i sobre la memòria vinculada a les estacions i els seus cafés. Un llibre que enllaça amb la tradició literària contemporània en la qual el tren s'erigeix com el símbol per excel·lència de la modernitat a què haurien d'aspirar les societats europees. Un assaig, en paraules de Joan Borja, ple de «nobles reivindicacions de civilitat ferroviària» que desperta l'anhel de seure en un vagó i mirar per la finestra, la vista perduda en el paisatge, i el cap, potser, més lluny.

MARINA CORTÉS JORNET

Universitat de València

macorjor@alumni.uv.es

<https://orcid.org/0009-0003-3998-0181>