

Direcció, administració, publicitat i vendes:
Av. del Baró de Càrcer, 40, 13. 46001-València.
Telèfon: 963 535 100. Fax: 963 534 569.
Redacció de Barcelona: Rambla de Catalunya, 121,
1-2, esc. esquerra. 08008-Barcelona.
Telèfon: 932 384 262. Fax: 932 384 263.
Redacció de Palma: Almudaina, 8 entresol-dreta.
07001-Palma de Mallorca.
Telèfon i Fax: 971 720 763.
Adreça Internet:
<http://www.eltemps.net>
Correu electrònic: eltemps@eltemps.net
Subscripcions: 902 131 025.

Edita: Edicions del País Valencià, SA.
Editor: Eliseu Climent.

Coordinació: Juli Capilla.
Redacció de València: Núria Cadenas, Miquel Calvet,
Víctor Maceda, Rosanna Melià, Joan M. Oleaque i
Xelo Tortosa (*Secretària de redacció*).
Redacció de Barcelona: Bàrbara Amorós, Lluís
Bonada, Oriol Cortacans (*Món*), Àlex Milian, Enric
Rimbau i Gemma Morales (*Secretària de redacció*).
Redacció de Palma: Miquel Payeras.
Producció: Josep Agustí i Laia Carreras (*Correcció
lingüística*), Miquel Benítez (*Escàner i imatge*),
Vanessa Prieto (*Maquetació i gràfics*).
Rúbriques: Francesc Bayarri, Toni Canís, Albert
Closas, Salvador Cot, Martí Domínguez, Fàbia
Estapé, Jaume Fàbrega, Llibert Ferri, Pere Gimferrer,
Manuel S. Jardí, Glòria Marcos, Joan Marí, Pere
Martí, Joan F. Mira, Joan Nebot, J. J. Pérez Benlloch,
Miquel Ramon, Pau Viciano, Xavier Vinader.
Corresponsals: Pere Codonyan (Catalunya Nord),
Guillem Chacón (Franja de Ponent), Joan Lluís Ferrer
(Eivissa), Carles Marqués (Menorca), Anna Sáez
(Lleida), Àlvar Valls (Andorra).
Col·laboradors: Gemma Aguilera, Antoni Albalat,
Esther Aleu, Toni Pau Antic, Albert Balanzà, Arantxa
Bea, Vicent Bello, Xavier Bru de Sala, Bea Cabezas,
Marc Candela, Josep-Lluís Carod-Rovira, Ferran
Cases, Antoni Castel, Alfons Cervera, Jordi Cervera,
Laia Climent, Eliseu T. Climent, Agustí Colomines,
Joan Corbera, Martí Crespo, Joan Esculies, Jordi
Finestres, Manuel García, Josep Gifreu, Xavier
Graset, Josep Guia, Josep Iborra, Maite Insa, Gani
Jakupi, Salah Jamal, Miquel A. Limón, Jordi Llavina,
Iban L. Llop, Josep Maria López Llaví, Josep-Vicent
Marqués, J. M. Martínez Polo, Jaume Masdéu,
Montserrat Minobis, Alexandre Muns, Gustau
Munoz, Joan Nebot, Ricard Peris, Carles Pont, Joan
Roura, Xavier Rubert de Ventós, Ferran Sáez Mateu,
Eduard Sanjuán, Jordi Sebastià, Màrius Serra, Rosa
Solbes, Marc Soler, Antoni Strubell, Jordi Tejel,
Josep-Maria Terricabras, Felip Tobar, Alcía Toledo,
Lourdes Toledo, Matthew Tree, Xulio Ricardo Trigo,
Manuel Valencia, Sergi Verger, Vicenç Villatoro,
Jordi Zamora.
Col·laboradors gràfics: Tina Bagué, Pere Bota, Gina
Calvet, Joan Celià, Rafa Gil, Xavier Gómez, Vicente
A. Jiménez, Salvador Llosà, Glòria Matamala, Jordi
Play, Marc Vila.
Disseny: Enric Satué.
Foto portada: Efe.

Arxiu: Jesús Prats (*Fotografia*), Rosa Serrano
(*Documentació*).
Publicitat i promoció: Salva Martínez i Pepa
Alòs (València). Tel.: 963 535 100. Gemma Garrido,
Pere Ribalta i Cristina Torras (Barcelona). Tel.: 932
384 262.
Subscripcions: Quica Sena.
Administració: Susanna Alacreu, Pilar Martí
i Assumpció Palau.

Fotomecànica i impressió: Rivadeneyra, SA.
Dipòsit legal: V-853-1984.
Preu a la Catalunya Nord: 3,04 euros.
(S'hi inclouen les despeses de transport)

*Cap part d'aquesta publicació pot ser reproduïda per cap
mitjà, ja siga mecànic, fotogràfic, electroòptic, magnètic,
de fotocòpia, o qualsevol altre, sense permís de l'editor.*

A bans de final d'any s'han d'adjudicar les obres del TGV Figueres-Perpinyà, segons van anunciar, a principis de juliol, el ministre de Foment espanyol, Francisco Álvarez-Cascos, i el ministre francès de Transports, Gilles de Robien, reunits a París. L'anunci hauria de ser una bona notícia, generar expectatives i engrescar els coprotagonistes, els catalans del nord i del sud, que podran viatjar de Barcelona a Perpinyà –i viceversa– en tres quarts d'hora (ja ara se n'han de passar tres): els perpinyanesos podran anar al Camp Nou el diumenge; els barcelonins, escapar-se a una ciutat plena d'encants turístics; els vinyers rossellonesos, vendre els seus tresors al sud; o els pagesos lleidatans, visitar el Mercat de Sant Carles. Per desgràcia, però, l'anunci de Cascos i De Robien aixeca més escepticisme que esperances, després del vodevil sense gràcia en què s'ha convertit la construcció de la línia Madrid-Lleida, el primer i teòricament més senzill dels trams, ja que no travessa cap ciutat gran –no tan gran com Barcelona– ni passa cap frontera estatal.

Per no ser massa optimista, Álvarez-Cascos ja ha advertit que “cal la col·laboració del candidat preseleccionat”, un candidat que encara no s'ha designat. Sembla més aviat que els ministeris estiguen demanant un favor a una empresa que no anunciant una adjudicació de milions i milions d'euros.

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Felip Puig, ha qualificat aquestes previsions com “impossibles”, perquè encara s'han de definir alguns aspectes del traçat i Cascos va respondre que, si no es compleixen els terminis, serà per culpa del Govern català. Tots els responsables polítics, sobretot els espanyols, s'espolsen les responsabilitats i semblen incapaçs de posar fil a l'agulla per resoldre una qüestió que comença a fer tuf. Una anècdota del 2001 és molt indicativa dels dubtes i la desconfiança que suscita aquesta infraestructura en el Govern espanyol: en una passejada per Perpinyà, el president espanyol, José María Aznar, potser astorat per la profusió de símbols catalans, preguntà al francès, Jacques Chirac, si no tenien por que, amb el TGV, la Catalunya Nord demanara la independència. Què potser pensava en la Catalunya sud també? Té res a veure amb la lentitud de les obres, aquest prejudici?

Una conseqüència real i manifesta que tots els sectors polítics i econòmiques, del nord i del sud, destaquen del TGV és la consolidació de les relacions econòmiques a una banda i l'altra dels Pirineus i, lògicament, un més fàcil transvasament de productes entre tots dos mercats. Però és possible que una millora de l'economia del Principat també espante el president Aznar, tot i que la marxa de l'economia espanyola depenga, en bona part, de la bona marxa dels negocis catalans.

Cada dia que passa, els endarreriments en la construcció de la línia del TGV són menys excusables. Els governs dels Països Catalans, els de dalt i els de baix, tenen el dret –paguen impostos de sobres– i l'obligació –els ho han promès als votants i els votants els ho demanen– d'exigir una infraestructura bàsica per al seu futur.

Als nostres lectors

El 1659, després de vora vint anys de l'anomenada Guerra dels Segadors, Felip IV signava la Pau dels Pirineus amb França, i cedia –sense l'aprovació de les Corts Catalanes– el Rosselló, el Vallespir, el Conflent, el Capcir i la meitat de la Cerdanya a l'estat veí. Des de llavors, el que ara en diem Catalunya Nord ha estat sotmesa a un rigorós i calculadíssim procés de “francesització” i “francofonització” implacables –bastant més efectius que l'espanyolització de què han estat objecte els territoris situats al sud de les Alberes–. Tot i això, els catalans de Catalunya Nord continuen sentint-se –i se'n diuen– catalans. El tema de portada d'aquesta setmana analitza els pilars –econòmic, polític, social i cultural– sobre els quals es basteix la tímida, però irrenunciable, embranzida del catalanisme en aquesta “porció” de país, un reviscolament que troba en el context de la Unió Europea uns indicis d'esperança.

Juli Capilla, coordinador