

El TGV que volem

Direcció, administració, publicitat i vendes:

Octubre Centre de Cultura Contemporània.
Carrer de Sant Ferran, 12. 46001 València.
Telèfon: 963 535 100. Fax: 963 155 165.

Redacció de Barcelona: Rambla de Catalunya, 121,
1-2, esc. esquerra. 08008-Barcelona.

Telèfon: 932 384 262. Fax: 932 384 263.

Redacció de Palma: Carrer de l'Almudaina, 8 entresòl-
dreta. 07001-Palma de Mallorca.

Telèfon i Fax: 971 720 763.

Adreça d'Internet:

http://www.eltemps.cat

Correu electrònic: eltemps@eltemps.net

Subscripcions: 902 131 025.

subscripcions@eltemps.net

Edita: Edicions del País Valencià, SA.

Editor: Elisuc Climent.

Director: Àlex Milian.

Coordenador: Jaume Monzó.

Redacció de València: Núria Cadenes, Víctor Maceda,
Violeta Tena, Jesús Prats (*documentació*) i Rosa Serrano
(*fotografia*).

Redacció de Barcelona: Enric Rimbau (*cap de redac-
ció*), Gemma Aguilera, Lluís Bonada, Xevi Camprubí i
Gemma Morales (*secretària de redacció*).

Redacció de Palma: Miquel Payeras.

Producció: Jordi Badia (*correcció lingüística*), Toni
Payà (*escàner i portada*), Vanessa Prieto (*maquetació
i gràfics*).

Rúbriques: Francesc-Marc Álvaro, Sebastià Alzamora,
Oriol Amat, Joan-Anton Benach, Xavier Bru de Sala,
Toni Canyis, Muriel Casals, Josep M. Colomer, Agustí
Colomines, Martí Domínguez, Fabià Estapé, Jaume
Fàbrega, Llibert Ferri, Josep Gifreu, Àlex Gorina,
Manuel S. Jordi, Alfons Llorenç, Julio A. Manez, Glòria
Marcos, Joan Mari, Pere Martí, Ricard Mas, Andreu
Mas-Colell, Joan F. Mira, Joan Nebot, J. J. Pérez
Benlloch, Roger Palà, Marta Pessarrodona, Pilar Rahola,
Josep Ramoneda, Jordi Riba, Ferran Sàez Mateu, Joan
de Sagarra, Francesc Sanuy, Jordi Solà, Josep Maria
Terricabras, Ramon Tremosa, Vicenç Villatoro, Xavier
Vinader.

Corresponsals: Tomàs Alcoverro (*Beirut*), Mònica Bernabé
(*Kabul*), Pau Borí (*Belgrad*), Natàlia Boronat (*Moscou*),
Jordi Carreras (*Nova York*), Ferran Casas (*Madrid*), Mució
Claramunt (*Castelló*), Míriam Díez (*Ciutat del Vaticà*),
Joan Lluís Ferrer (*Eivissa*), Caria Fibla (*Rabat*), Ricard
González (*Washington*), Joan Antoni Guerrero (*Andorra*),
Pere Habet (*Catalunya Nord*), Victòria Jiménez (*Londres*),
Carles Marqués (*Menorca*), Octavi Martí (*París*), Iris Mir
(*Pequin*), Jordi Miró (*Brussel·les*), Jordi Mumbú (*Roma*),
Federico Rivas (*Buenos Aires*), Anna Sàez (*Lleida*), A. V.
Santamaria (*Alacant*), Gemma C. Serra (*Berlin*).

Col·laboradors: Albert Aguilera, Laura de Andrés,
Albert Balanzà, Oriol Bohigas, Miquel Calvet, Violenta
Camarasa, Joan Canela, Alexandre Carbó, Borja Català,
Antoni Castel, Alfons Cervera, Elisuc T. Climent, Joan
Colomer, Joan Corbera, Oriol Cortacans, Martí Crespo,
Miquel Àngel Díaz, Daniel Díez Esculies, Júlia Esbert,
Enric Faura, Laia Fernández, Carles Gàmez, David
Garrido, Roser Gasol, Salva Giménez, Pere Gimferrer,
Dani Gómez (*Pais Basc*), Andreu Gomila, Gani Jakupi,
Maite Insa, Josep Enric Llebot, Roger Muñoz, Rosanna
Melià, Joan M. Oleaque, Pelayo Pagès, Óscar Palau, Cèsar
Palazuelos, Juli Peretó, Carles Pont, Cristina Simon,
Lluç Soler, Eva Tarragona, Jordi Tejel, Sergi Vicente.

Assessor editorial: Salvador Cot.

Traductors: Guillem Soler (*alemany, anglès i francès*).

Col·laboradors gràfics: ACN, Agència Efe, Tina Bagué,
Joan Celià, Fer, Rafà Gil, José Luis Iniesta, Vicente A.
Jiménez, Salvador Llosà, Glòria Matamala, Jordi Play.

Disseny: Vanessa Prieto.

Disseny de la capçalera: Enric Satué.

Foto de la portada: Jordi Play.

Publicitat i promoció: Salva Martínez (València).

Tel.: 963 535 100. Gemma Garrido i Eva Hernández
(Barcelona). Tel.: 932 384 262. Margalida Mateu
(Palma). Tel.: 971 720 763

Subscripcions: Susanna Alacreu

Administració: Pilar Martí, Assumpció Palau i Quica
Sena.

Fotomecànica i impressió: Signo Gráfico S.L.

Alborata (Horta).

Dipòsit legal: V-853-1984.

Cap part d'aquesta publicació no pot ser reproduïda per cap
mitjà: mecànic, fotoquímico, electroòptic, magnètic, de fotocòpia,
ni de cap altra mena, sense permís de l'editor.

Finalment, el TGV, tren de gran velocitat (o AVE, com l'ha batejat comercialment Renfe), uneix Barcelona i Madrid de manera regular, comercial i –esperem– eficient. Cal dir, després de dotze anys d'obres, que ja era hora, i només resta esperar que els problemes, ensurts i errors que s'han trobat i s'han comès durant aquesta etapa hagen estat una lliçó profitosa per a acabar amb èxit la línia fins a Girona i la frontera de l'estat francès. Tenint en compte que França –i no Espanya– és l'estat on la gran velocitat és més estesa, la lògica manava connectar primer Barcelona i Perpinyà. Però la lògica de l'estat és sempre centralista i radial. Per aquesta mateixa raó il·lògica, la línia de més trànsit de l'estat espanyol –que, com hem dit diverses vegades, és la Barcelona-València– encara no ha estat ni projectada. Una irracionalitat absoluta que només podria tenir una sortida positiva: en compte de ser els darrers de tenir TGV podríem ser els primers de tenir un altre tipus de tren encara més ràpid i més eficient, com ara la nova versió del tren bala japonès, coneguda per Maglev (acrònim de *magnetic levitation*), que pretén assolir els 500 km/h en trajectes comercials.

De fet, França ha estès el TGV perquè pot reaprofitar estacions convencionals –i rodar sobre vies convencionals, tot i que a no tanta velocitat. Al contrari que a l'estat espanyol, a l'estat francès el TGV i els trens convencionals comparteixen el mateix ample de via, cosa que permet la interconnexió de totes dues xarxes. A casa nostra, de Portbou cap al sud es fa servir un altre ample i per això les màquines de TGV no són útils per a les nostres vies (tret que siguin adaptades especialment, com és el cas de les màquines de l'Euromed, que són màquines de TGV *adaptades irreversiblement* a l'ample de via espanyol per atènyer *velocitat alta*, uns 220 o 240 km/h).

Per tant, fer una nova línia de TGV entre Barcelona i València pot acabar eixint tan car com dissenyar una nova línia d'una infraestructura més ràpida, més moderna, més silenciosa i més barata (pel que fa a consum energètic). Actualment, el tren bala japonès connecta els 550 km que separen Tòquio i Osaka a només 300 km/h, perquè el traçat conserva alguns revolts del seu disseny original, que data del 1964. Però és previst que abans del 2025 la nova generació, amb tecnologia Maglev, pugui circular a 500 km/h (ha arribat a 581 km/h en proves) i conservar la fama de seguretat del seu antecessor (zero víctimes en 44 anys de funcionament).

Al pas que anem, aquesta opció –per molt futurista i innocent que sembla– pot ser l'única manera de garantir que la nova infraestructura de connexió Barcelona-València no serà obsoleta el mateix dia que quede inaugurada.



Als nostres lectors

Els diaris britànics *The Financial Times* i *The Daily Telegraph* insisteixen des de fa dues setmanes que l'economia espanyola –i sobretot el seu sistema financer– seran els primers de patir la grip econòmica que ve dels Estats Units. L'Associació Espanyola de la Banca ho nega i la premsa de Madrid i l'agència EFE ho desmenteixen, alhora que denuncien una “campanya contra el sistema bancari espanyol”. Però els periodistes anglesos defensen la seua independència: més que amb ningú, han estat *brutals* amb les seues autoritats. El nostre corresponsal a Londres, Victòria Jiménez, ha aconseguit l'informe que ningú no vol publicar i fa una anàlisi detallada de l'abast de la crisi que s'acosta –i alguns remeis per a evitar-la.

Àlex Milian
amilian@eltemps.net