

## 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.

Telèfon i Fax: 971 720 763.

## Web:

http://www.eltemps.cat

**Correu electrònic:** eltemps@eltemps.net

**Subscripcions:** 902 131 025.

subscripcions@eltemps.net

**Edita:** Edicions del País Valencià, SA.

**Editor:** Eliseu Climent.

**Assessor editorial:** Salvador Cot.

**Director de continguts:** Àlex Milián.

**Coordinadora:** Sumpsi Palau

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

**Redacció de Barcelona:** Gemma Aguilera, Lluís  
Bonada, Xevi Campubí i Enric Rimbau

**Redacció de Palma:** Miquel Payeras.

**Producció:** Jordi Badia (correcció lingüística), Ana  
Vanesa Prieto (maquetació i gràfics).

**Rúbriques:** Francesc-Marc Álvaro, Sebastià Alzamora,  
Oriol Amat, Joan-Anton Benach, Xavier Bru de Sala,  
Toni Canyís, Muriel Casals, Agustí Colomines, Salvador  
Cot, Martí Domínguez, Fabià Estapé, Jaume Fàbrega,  
Llibert Ferri, Josep Gifreu, Àlex Gorina, Manuel S.  
Jardi, Alfons Llorenç, Glòria Marcos, Ricard Mas,  
Andreu Mas-Colell, Joan F. Mira, Joan Nebot, Roger  
Palà, Marta Pessarrodona, Josep Ramoneda, Jordi Riba,  
Ferran Sáez Mateu, Josep Maria Terricabras, Ramon  
Tremosa, Vicenç Villatoro, Xavier Vinader.

**Corresponsals:** Pau Bori (Belgrad), Natàlia Boronat  
(Moscou), Erena Calvo (Rabat), Macià Claramunt  
(Castelló), Raquel Correa (Brussel·les), Míriam Diez  
(Roma), Joan Lluís Ferrer (Eivissa), Carla Fibla  
(Amman), Ricard González (Washington), Victòria  
Jiménez (Londres), Juli Martí (París), Federico Rivas  
(Buenos Aires), A. V. Santamaria (Alacant), Gemma C.  
Serra (Berlin), Maria Josep Siscar (Ciutat de Mèxic),  
Miquel Toran (Pequín).

**Col·laboradors:** Albert Aguilera, Laura de Andrés,  
Violeta Camarasa, Alexandre Carbó, Roser Carol, Borja  
Català, Antoni Castel, Alfons Cervera, Eliseu T. Climent,  
Joan Colomer, Joan Corbera, Oriol Cortacans, Martí  
Crespo, Miquel Àngel Díaz, Daniel Diez Esculies, Júlia  
Esbert, Enric Faura, Laia Fernández, Carles Gàmez,  
David Garrido, Roser Gasol, Salva Giménez, Dani  
Gómez (País Basc), Andreu Gomila, Gani Jakupi, Josep  
Enric Llebot, Roger Mateos, Rossanna Melià, Joan M.  
Oleaque, Roger Padrós, Pelai Pagès, Óscar Palau, Cèsar  
Palazuelos, Juli Peretó, Carles Pont, Cristina Simón,  
Lluc Soler, Eva Tarragona, Jordi Tejel, Àlvar Valls, Sergi  
Vicente.

**Traductors:** Carme Geronès, Mercè Ardiaca, Blanca  
Juan, Sara Roca i Beatriu Vallès.

**Col·laboradors gràfics:** Agència Efe, Tina Bagué, Fer,  
José Luis Iniesta, Salvador Llosà, Toni Payà, Jordi Play  
i Prats i Camps.

**Disseny:** Vanesa Prieto.

**Disseny de la capçalera:** Enric Satué.

**Disseny de la portada:** Toni Payà.

**Publicitat i promoció:** Salva Martínez (València).

Tel.: 963 535 100. Gemma Garrido (Barcelona). Tel.:  
932 384 262.

**Subscripcions:** Susanna Alacreu

**Administració:** Pilar Martí i Quica Sena.

**Fotomecànica i impressió:** Guada Impressors S.L.

Aldaia (Horta).

**Dipòsit legal:** V-853-1984.

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

# Tren nou, idea vella

**A**viat farà tres segles de l'entrada a Barcelona de les tropes de Felip IV (V d'Espanya). Amb aquelles tropes, com se sap, va arribar un projecte nacional, de matriu castellana, basat en les lleis i en la llengua veïnes. En aquell moment, la nació catalana es va considerar derrotada, definitivament, pels dos poderosos aliats que confluen des del nord i des de l'occident peninsular.

El cas és que, quan enfilem el segon decenni del segle XXI, els catalans no han pas desaparegut políticament, tot i que la intenció renacionalitzadora d'Espanya i França es manté intacta. Per això, el projecte francès del tren de gran velocitat (TGV, rebatejat com a AVE per l'estat espanyol) ha estat adoptat –i adaptat– amb entusiasme per totes les administracions espanyoles. El TGV va ser símbol de l'Espanya de Felipe González, amb un peculiaríssim trajecte que va enllaçar, fora de tota la xarxa europea, les ciutats de Madrid i Sevilla. Però també va ser un dels emblemes principals dels governs de José María Aznar, amb aquell regust neoimperial, i, finalment, ha estat una prioritat de José Luis Rodríguez Zapatero, que n'ha fet un recurs de lluentor per a una gestió més que qüestionable. En definitiva, tres presidents, molt diferents entre si, amb un únic interès estratègic. Dit d'una altra manera, el TGV ha estat sempre una qüestió d'estat per a Espanya, més enllà de la lògica de la inversió en infraestructures de transport.

A partir d'aquesta convicció, el tren de gran velocitat ha anat estenent les seves vies radials, amb epicentre a Madrid i extensió fins a la màxima quantitat possible de capitals de província. En aquest sentit, la capital espanyola ha reforçat contundentment la condició –simbòlica i pràctica– de quilòmetre zero de les infraestructures de l'estat. El TGV enllaça, de manera exclusiva, Madrid amb tots els altres punts. Aquest disseny fa que, a hores d'ara, es pugui viatjar, per exemple, de Barcelona a Sevilla en gran velocitat ferroviària sempre que es passi per Madrid. I això val per a la totalitat d'aquesta xarxa.

Ara s'ha inaugurat el tram Madrid-València. Es tracta d'un graó més en aquesta política d'estat que acosta Madrid amb tots els altres punts i, en paral·lel, allunya la resta de destinacions entre si. En el cas de València i Barcelona, a més, resulta que la comunicació entre ambdues capitals queda tallada per un forat de ben pocs quilòmetres entre Tarragona i Castelló.

## Als nostres lectors



Aquesta setmana girem la mirada cap a una novetat cabdal en el sistema de transports del País Valencià. El TGV connecta, a hores d'ara, els dos cap i casals dels Països Catalans... amb Madrid. Tot plegat, una línia més en la xarxa concèntrica de les comunicacions de l'estat espanyol, a imatge i semblança del disseny de la navegació aèria. Com diu Germà Bel, en una entrevista que trobareu d'aquí a unes pàgines, "l'AVE és un projecte de construcció nacional, no una inversió econòmica". Tot plegat, una qüestió que determinarà, en bona part, el futur del corredor de la Mediterrània i, en conseqüència, les possibilitats d'un futur econòmic de creixement per a Catalunya i el País Valencià. Un dossier que us podem oferir gràcies a la recerca periodística de Violeta Tena i Víctor Maceda.

Salvador Cot