

**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](mailto:eltemps@eltemps.net)

**Subscripcions:** 902 131 025.

[subscripcions@eltemps.net](mailto:subscripcions@eltemps.net)

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

**Editor:** Eliseu Climent.

**Assessor editorial:** Salvador Cot.

**Director de continguts:** Àlex Milian.

**Coordinadora:** Sumpsi Palau.

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

**Redacció de Barcelona:** Gemma Aguilera i Lluís  
Bonada.

**Redacció de Palma:** Miquel Payeras.

**Producció:** Jordi Badia (*correcció lingüística*).

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

**Corresponsals:** Pau Bori (*Belgrad*), Natàlia Boronat  
(*Moscow*), Erena Calvo (*Rabat*), Macià Claramunt  
(*Castelló*), Raquel Correa (*Brussel·les*), Míriam Díez  
(*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 Díez 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 Simon,  
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:** Fer, José Luis Iniesta, Salvador  
Llosà, Toni Payà, Jordi Play i Prats i Camps.

**Disseny:** Ana 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, fotoquímic, electroòptic, magnètic, de fotocòpia, ni de cap altra mena, sense permís de l'editor.*

## De Madrid al tren

**E**l TGV, juntament amb les promocions immobiliàries, ha estat el símbol de la bombolla immobiliària espanyola. Un projecte mastodòntic que ha requerit –i requereix encara– unes inversions colossals que, de fet, no han estat a l'abast de cap altre estat europeu. Ni tan sols a França o Alemanya –els dos països que n'exporten la tecnologia– no han gosat proposar-se uns objectius tan ambiciosos.

Per tot plegat, la gran velocitat ferroviària no ha estat pensada com un objectiu de transport ni com una infraestructura vinculada al desenvolupament. El TGV (Alta Velocidad Española, n'és la marca comercial) ha estat concebut, des de bon començament, com una eina del nacionalisme espanyol, orientada al prestigi intern i extern de l'estat. A més, els trens de gran velocitat s'han dissenyat de manera que reforcessin la radialitat de les infraestructures espanyoles. El nou quilòmetre zero madrileny s'ha desplaçat uns quants carrers, de la Puerta del Sol fins a l'estació d'Atocha. De Madrid al tren.

La gran paradoxa que EL TEMPS descobreix aquesta setmana és que l'actual TGV va tenir un antecedent perfectament dissenyat i planificat. A les acaballes del franquisme, Renfe va planejar una xarxa de gran velocitat ferroviària que connectava, a la primera línia, les ciutats de Madrid i Barcelona amb Europa. Una segona fase havia de relligar la península amb el nord per la façana atlàntica, via País Basc.

El més significatiu d'aquest projecte –que no va tenir plasmació material– és que justificava l'aposta amb arguments d'eficiència en la inversió i viabilitat econòmica. De fet, l'única concessió al nacionalisme espanyol era el fet que tots dos ramals tenien origen a Madrid, per bé que la destinació era, invariablement, Europa. La intenció principal del projecte era, per tant, el desenvolupament econòmic a través de les zones més dinàmiques: Catalunya i el País Basc.

Aquesta descoberta, doncs, posa en evidència –per si calia– el disseny que finalment ha acabat tenint la gran velocitat ferroviària espanyola. Un conjunt de línies sense cap perspectiva d'equilibri, pagades per un estat inflat pels ingressos de la bombolla immobiliària i amb l'única intenció de refermar el centralisme madrileny, ni que sigui a costa d'una inversió desproporcionada i irrecuperable. En definitiva, el fet és que la democràcia espanyola, si més no en aquest camp, ha estat més nacionalista que no la dictadura. Lamentable.

## Als nostres lectors



### De Franco a Felipe

Heus aquí la portada d'EL TEMPS d'aquesta setmana, amb un reportatge de luxe. Hem descobert –al fons d'un arxiu madrileny– un projecte oblidat, però extraordinàriament significatiu. El fet és que, els darrers anys de la dictadura, Franco va encarregar que es dissenyés una xarxa de gran velocitat ferroviària. Els seus enginyers van dibuixar una primera línia que connectava la península amb Europa a través de Catalunya. La segona també tenia origen a Madrid, però arribava a l'estat francès pel País Basc. En cap cas no es van planejar unes altres possibilitats, que consideraven ineficients econòmicament. Dit d'una altra manera, el TGV de Franco era força menys centralista que no pas el que han acabat executant el PSOE i el PP. Un dossier de Gemma Aguilera.

**Salvador Cot**