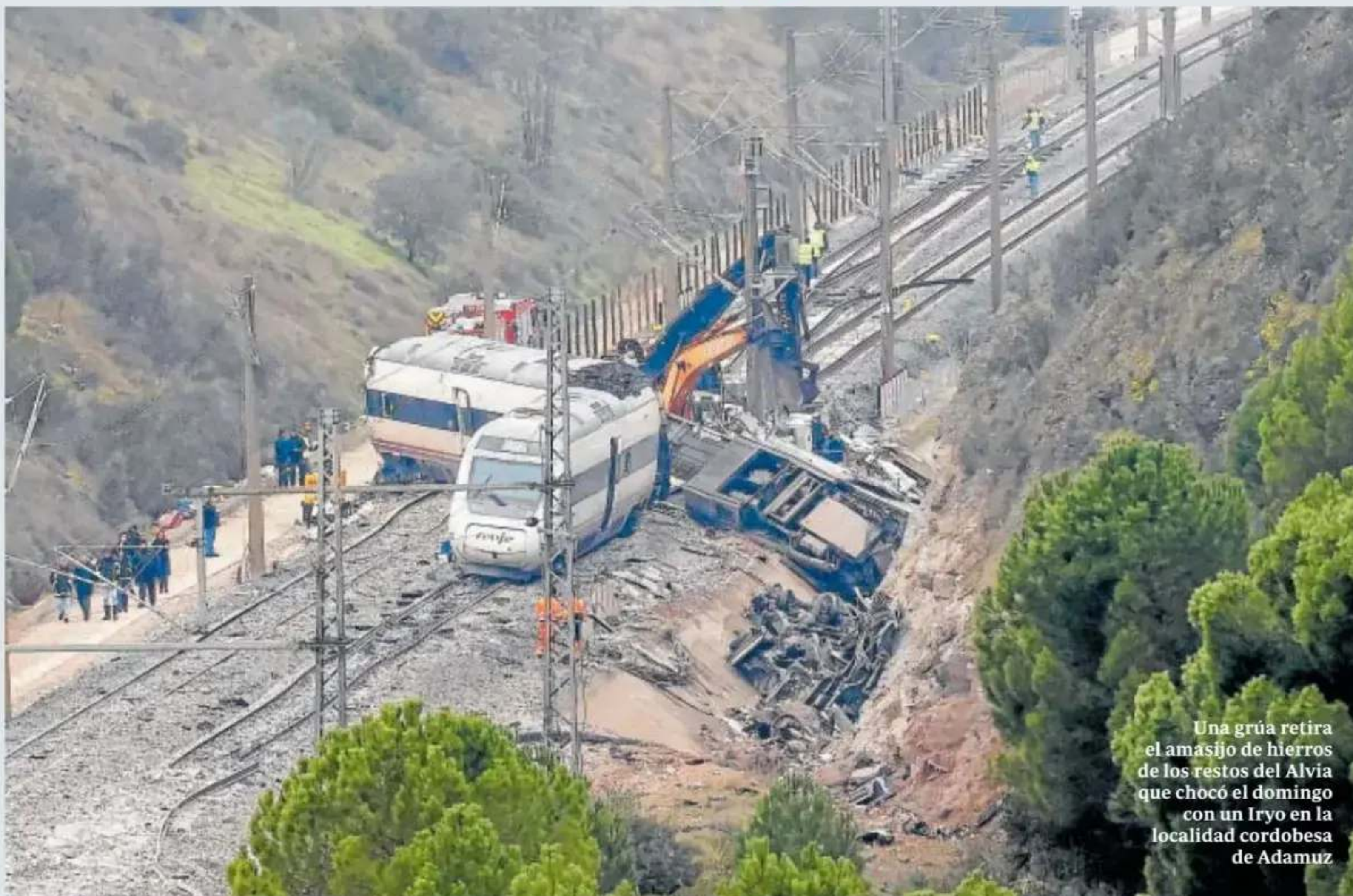


Puente es incapaz de aclarar datos clave del descarrilamiento en más de dos horas de comparecencia

Desconoce el número de pasajeros que iban en los trenes, si las cámaras de Adif grabaron el accidente y si la causa es del Iryo o de la infraestructura

JOAN GUIRADO - PÁGINAS 12 A 25



Una grúa retira el amasijo de hierros de los restos del Alvia que chocó el domingo con un Iryo en la localidad cordobesa de Adamuz

FOTO: J. J. GUILLEN / EFE

Grupo Retiro
Viva su jubilación con tranquilidad, gracias a su vivienda
Rentabilice su vivienda y siga disfrutando de ella



+30 años www.GrupoRetiro.com 91 577 42 40

EL DESMONTAJE DE LOS ÚLTIMOS COCHES EN ADAMUZ ELEVA A 43 LA CIFRA DE FALLECIDOS

EL CAOS EN LA RED LLEVA A LOS MAQUINISTAS A CONVOCAR UN PARO GENERAL DE TRES DÍAS

RODALIES: SERVICIO AL LÍMITE, DÉCADAS DE DESINVERSIÓN Y DESTINO A EVITAR



Morante anuncia que vuelve a los ruedos tres meses después de arrancarse la coleta

CULTURA

La Eurocámara bloquea el acuerdo con Mercosur y va al choque con la Comisión

En una reñida decisión, los legisladores de Estrasburgo emitieron 334 votos a favor y 324 en contra del pacto

El resultado representa una desautorización para Von der Leyen y los países que lo han respaldado con fuerza

La decisión de consultar al Tribunal de Luxemburgo puede retrasar la firma dos años **ENRIQUE SERBETO - ECONOMÍA**

Trump renuncia a quedarse Groenlandia por la fuerza y habla de un «futuro pacto» con la OTAN

Tras reunirse con Rutte, afirma haber «creado el marco» de un entendimiento con la Alianza que incluye desistir de la imposición de aranceles relacionados con la isla danesa **INTERNACIONAL**



Rutte, Trump y Rubio, ayer en la reunión que mantuvieron en Davos // REUTERS

Igualdad pagará 30 millones más para evitar nuevos fallos en las pulseras antimaltrato

SOCIEDAD

Un estudio pone fin al debate del omeprazol: no aumenta el riesgo de cáncer de estómago

SOCIEDAD

El parque automovilístico europeo sigue envejeciendo: la edad media ya es de 12,7 años

MOTOR

Triunfos del Barça y del Athletic, y empate del Atlético, que se complica el top 8 en la Champions

DEPORTES

El Tribunal de Cuentas investiga 1.400 pagos sin justificar en Turespaña

El órgano fiscalizador rechaza la petición de archivo tanto del instituto público como de la Fiscalía y nombra una instructora

ESPAÑA

Koldo recupera munición al entregarle el juez los móviles incautados

La defensa del exasesor de Ábalos cuenta ahora con un mes para hacer una copia de todas las grabaciones y entregarla a un notario

ESPAÑA

MAÑANA CON ABC

VIAJAR ESPECIAL FITUR



FUNDADO EN 1903 POR DON TORCUATO LUCA DE TENA

Los pasajeros del Plus Ultra

POR SERGI DORIA

«El fatalismo de las dos Españas sumió a los pasajeros del Plus Ultra en el vórtice de la violencia. Ruiz de Alda acabó tiroteado el 23 de agosto de 1936 por la turba que asaltó e incendió la cárcel Modelo. El 28 de octubre de 1938, en un vuelo para bombardear Valencia con mal tiempo, Ramón Franco se precipitó al mar. Al mecánico Rada su militancia republicana le deparó treinta años de exilio en Francia, Colombia y Venezuela hasta su retorno en 1969, con el permiso del otro Franco»

ERAN aquellos aviones frágiles, casi quebradizos. Al encender el motor tremolaba la carcasa... Y el aviador se sentía el rey del universo. No más rutas sinuosas ¡viva la línea recta! El 22 de enero de 1926, hace un siglo, un hidro Dornier Do J 'Ballena' despega de Palos de la Frontera, junto al monasterio de la Rábida. De allí partieron las carabelas de Colón. La 'ballena' voladora, bautizada Plus Ultra, tiene como destino Buenos Aires en siete etapas: Palos, Las Palmas, Porto Praia, Noronha, Pernambuco, Río de Janeiro, Montevideo. Cuatro pasajeros. Ramón Franco al mando con el capitán Julio Ruiz de Alda, el teniente Juan Manuel Durán y el mecánico Pablo Rada. No eran los primeros, pero sí los más ambiciosos. Los años veinte enmarcaron la conquista de los cielos por italianos, franceses, ingleses, portugueses y norteamericanos. Los españoles desplegaron las alas en 1923: un Breguet vuela de Cádiz a Las Palmas. Lo escolta el Dornier que pilota Franco hasta Casablanca; más de ochocientos kilómetros; la marca de distancia con hidroavión. Después de volar cuarenta y cinco horas en el desembarco de Alhucemas hasta que su hidro fue derribado, Franco se gana la autorización para su 'Proyecto de raid a la Argentina en hidroavión'. En el mes de diciembre de 1925 planea tres vuelos con Ruiz de Alda: Buenos Aires, Filipinas y Guinea Ecuatorial. El 'raid' del Plus Ultra se anticipó un año a la travesía atlántica, esta sin escalas, de Charles Lindbergh y su Spirit of St. Louis.

España vivía bajo la dictadura de Miguel Primo de Rivera: la prohibición de las opiniones políticas contrastaba con la feracidad de las manifestaciones culturales. Tiempos de preparación de las exposiciones de Barcelona y Sevilla, de las vanguardias artísticas que Ortega diseccionó en 'La deshumanización del arte'. De aquel Tricentenario de Góngora que dio a luz la Generación del 27. Si Marinetti ensalzó la belleza del automóvil sobre la Victoria de Samotracia, la vanguardia poetiza los coches de carreras y los aeródromos con biplanos en despegue. El avión, «sahúma la tarde con el incienso de su bencina», escribirá Ernesto Giménez Caballero, padre de 'La Gaceta Literaria'.

Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada. No pasaban de los treinta. Cuatro héroes condenados por un destino trágico: diez años después, los españoles decidieron matarse unos a otros. Durán tuvo poco tiempo para disfrutar de su proeza atlántica. Incorporado a la Escuela Aeronáutica Naval, el 19 de julio de 1926 participa en unas maniobras aeronavales en Barcelona. En uno de los movimien-



tos, dos aviones chocan y se desploman sobre el mar: uno de ellos, el Martynside que tripula Durán. Su cadáver será inhumado en el Panteón de Marinos Ilustres de Avanzadilla.

Ramón Franco, el hermano rebelde de Francisco. El hablador frente al lacónico. El mujeriego frente al pacato. El muslo de la corista frente al brazo incorrupto de Santa Teresa. Su gloria se torció un 29 de junio de 1929: el avión capotando sobre el mar hasta que la tripulación es rescatada por el portaviones Eagle.

El suceso ocupó portadas de los semanarios gráficos, pero arruinó la carrera militar de Franco: se le dio de baja en la Aviación y expidió por su libro 'Águilas y garras', secuestrado por la autoridad. El aviador mutó en conspirador: contactos con la CNT que le llevan a la prisión de la que se evade; sublevación de Cuatro Vientos con el intento, no consumado, de bombardeo del Palacio Real y exilio; su nombre en las listas de la Esquerra de Macià. La incierta gloria de abril que trajo la República: un 'jabalí' de la izquierda en los escaños. A su gran amigo, el me-

cánico Pablo Rada, las malas lenguas le atribúan ese ascendente revolucionario sobre Franco; fue Rada quien le ayudó a huir de la cárcel, lo acompañó en Cuatro Vientos y al exilio en Portugal y Bélgica.

Julio Ruiz de Alda fue el agrimensor aéreo que en 1933 cambió el azul de los cielos por los luceros del 'Cara al sol'. Aquella foto del triunvirato de Falange. Acto fundacional en el teatro de la Comedia. El aviador flanqueado por José Antonio Primo de Rivera y Alfonso García Valdecasas. Ruiz de Alda dio nombre al movimiento que encarnaría, con las JONS de Ramiro Ledesma Ramos, el fascismo español.

El fatalismo de las dos Españas sumió a los pasajeros del Plus Ultra en el vórtice de la violencia. Ruiz de Alda acabó tiroteado el 23 de agosto de 1936 por la turba que asaltó e incendió la cárcel Modelo. Fue tal la masacre que Indalecio Prieto clamó: «¡Hoy hemos perdido la guerra!». El asesinato de su compañero del Plus Ultra conmovió a Ramón Franco. Renunció al cargo de agregado de la República en la Embajada española de Washington y tomó un barco para Lisboa. Desde allí se desplazó a Salamanca para reencontrarse con sus hermanos Francisco y Nicolás. El 28 de octubre de 1938, en un vuelo para bombardear Valencia con mal tiempo, el aviador Franco se precipitó al mar. Al mecánico Rada su militancia republicana le deparó treinta años de exilio en Francia, Colombia y Venezuela hasta su retorno en 1969, con el permiso del otro Franco. Volvió muy enfermo para morir en el sanatorio madrileño de Los Molinos.

Tal vez Durán, en la postrera cabriola de su exhibición aérea, Ruiz de Alda, acribillado en la Modelo o Franco al desplomarse su hidro aquel otoño bélico vieron pasar por su mente la felicidad aventurera del Plus Ultra. Los cuatro en el Dornier, aquel tramo, emocionante y decisivo, de Porto Praia a Pernambuco sobrevolando la isla de Noronha. Los silencios cuando el hidro no despegaba. Las copas de coñac chocando al escuchar la señal de radio. Aquel crepúsculo a doscientos por hora compitiendo con el sol en poniente: «Los más hermosos y emocionantes que pasaremos en la vida», aseguraban Franco y Ruiz de Alda en su libro 'De Palos al Plata'. Y luego la hélice trasera rota, el grito de Franco para que lanzaran al mar toda la carga del avión, el mar rizado, la pérdida de altura casi rozando las copas de los árboles. Y los pescadores de Pernambuco que saludan al Plus Ultra al aterrizar sobre el mar. El agua salada, mezclada con el aceite de los motores, inundando el hidro.

«Azotada por el viento de la hélice, la hierba hasta veinte metros hacia atrás parece fluir. El piloto, con un movimiento de su muñeca, desencadena o retiene la tormenta», escribió Antoine de Saint-Exupéry en 'El aviador', su primer relato de 1926. Franco, Ruiz de Alda y Rada ganaron aquel año el universo, pero no pudieron retener la tormenta.

Sergi Doria
es escritor y periodista

ABC

DIRECTOR

Julián Quirós

abc.es

Carlos Caneiro

(Director adjunto de producto)

Mesa de información

Agustín Pery

(Director adjunto de contenidos)

Elena de Miguel

(Subdirectora digital)

Alfonso R. Aldeyturriaga

(Subdirector de noticias)

Fernando Rojo

(Jefe de continuidad)

Adjuntos a la Dirección

Yolanda Gómez

(Subdirectora de Economía)

Jesús G. Calero

(ABC Cultural)

José A. Pérez

(España)

Ana Sánchez

(Investigación política)

Secciones

María Jesús Pérez (Corresponsal económica)

Paloma Esteban (Corresponsal política)

Álvaro Martínez (Opinión)

Pablo M. Díez (Internacional)

Nuria Ramírez (Sociedad)

José Miguélez (Deportes)

Marta R. Domingo (Madrid)

Laura Pintos (Estilo y Especiales)

Txema Rodríguez (Editor gráfico)

Federico Ayala (Archivo)

Digital

Esther Blanco (Coordinador)

David Yagüe (España)

Javier Nadales (Audiovisual)

Luis Miguel Muñoz (SEO)

Axel Guerra (Producto)

Hugo Garrido (Narrativas)

Delegaciones

Fernando Franco (C. La Mancha)

José Luis Jiménez (Galicia)

Alex Gubern (Cataluña)

Toni Jiménez (C. Valenciana)

Montse Serrador (Castilla y León)

Directora General

Ana Delgado Galán

Control de Gestión y RR.HH.

Juan José Bonillo

Marketing y Negocio Digital

José María de la Guía

Distribución

Enrique Elvira

Comercial

Gemma Pérez

Editado por

Diario ABC, S. L. U.

Josefa Valcárcel, 40B

28027 Madrid

Teléfono de atención

Diario ABC 91 111 99 00

Centralita ABC 91 339 90 00

Precio ABC 2,00 euros

vocento

Diario ABC, S. L. U. Reservados todos los derechos. Queda prohibida la reproducción, distribución, comunicación pública y utilización, total o parcial, de los contenidos de esta publicación, en cualquier forma o modalidad, sin previa, expresa y escrita autorización, incluyendo, en particular, su mera reproducción y/o puesta a disposición como resúmenes, reseñas o revistas de prensa con fines comerciales o directa o indirectamente lucrativos, a la que se manifiesta oposición expresa. Número 40.201 D.L.I. M-13-58 Apartado de Correos 43, Madrid

EDITORIALES

TRUMP INSISTE CON GROENLANDIA

El presidente de EE.UU. celebra el primer año de su segundo mandato criticando a Europa y exigiendo el control de la isla helada, aunque descarta tomarla por la fuerza y dice haber llegado a un principio de acuerdo con la OTAN

EN su discurso en el Foro Económico Mundial de Davos, Donald Trump ha convertido la adquisición de Groenlandia en el centro de su visión geopolítica, sostenida por amenazas, reproches y una reinterpretación interesada de las alianzas históricas. Aunque garantizó que «no usará la fuerza» contra sus viejos aliados y después aseguró haber llegado a un principio de acuerdo con la OTAN para no imponer aranceles, repitió que lo único que pide es «ese pedazo de hielo» en el Ártico, propiedad de Dinamarca, al que considera vital para la seguridad de Estados Unidos. La retórica de Trump fue una mezcla de condescendencia y coacción: aseguró que «hemos pagado el cien por cien de la OTAN sin recibir nunca nada a cambio» y, por tanto, es hora de que Europa «pague la factura». Exigió más gasto militar, más lealtad y más alineamiento estratégico, al tiempo que despreciaba la legitimidad de las estructuras multilaterales y presentaba a su país como garante de la seguridad global... siempre que se cumplan sus condiciones.

La reacción europea ha sido dispersa, pero el equipo de Trump la ha percibido claramente. El ambiente en Davos ha marcado el punto más bajo de la relación transatlántica en décadas. Francia, Alemania e Italia han ignorado el llamado a sumarse al 'Gaza Board of Peace', percibido como un intento estadounidense de instrumentalizar el conflicto en Oriente Próximo al que Trump ha invitado a Putin y a Lukashenko. El Parlamento Europeo suspendió la implementación de un acuerdo comercial con EE.UU. y, lo que es más grave para los mercados, han comenzado movi-

mientos de desinversión en activos estadounidenses. El fondo sueco Alecta, gestor de las pensiones de casi tres millones de ciudadanos, ha vendido todos sus bonos del Tesoro estadounidense. Esta decisión ha provocado una visible irritación en el secretario del Tesoro, Scott Bessent, y en el influyente Howard Lutnick. Este pudo ver cómo la presidenta del BCE, Christine Lagarde, abandonaba una cena cuando elevó el tono para criticar la política energética de la Unión Europea.

Frente a este ambiente tóxico, surgió una voz que devolvió algo de esperanza al foro: la del primer ministro canadiense, Mark Carney. Con un discurso sereno pero valiente, Carney declaró que «ya no confiamos solo en la fuerza de nuestros valores, sino también en el valor de nuestra fuerza». Denunció la erosión del orden internacional basado en reglas y animó a los países intermedios a dejar de fingir que ese orden sigue existiendo. Carney ofreció un apoyo claro a la soberanía de Groenlandia y Dinamarca. Frente al chantaje disfrazado de diplomacia, Canadá propuso «una tercera vía con impacto», basada en la creación de un bloque entre la UE, Reino Unido, Japón, Australia, Canadá y la India que suma el 33 por ciento del PIB mundial.

En contraste, Trump ofreció una visión del mundo donde el poder se mide en capacidad coercitiva, y las alianzas son meras transacciones. Sus ataques a Macron, a los anfitriones de Suiza, a la prensa y a los líderes europeos presentes (a quienes acusó de «mirar al suelo») no son gajes del estilo trumpista, sino manifestaciones de una ruptura estratégica que ya es tangible.

Europa debe tomar nota. Trump, que ha completado el primer año de su segundo mandato, no está improvisando: está redibujando el rol de su país en el mundo. Y aunque por ahora descarta usar la fuerza, sus palabras son un ultimátum. Frente a eso, la respuesta no puede ser ni la nostalgia ni la pasividad. Como ha señalado Carney, es hora de actuar con honestidad porque «estamos en medio de una ruptura, no de una transición».

CHOQUE INSTITUCIONAL POR EL TRATADO CON MERCOSUR

El Parlamento Europeo ha aprobado por un estrecho margen (334 votos frente a 324) la remisión del acuerdo comercial entre la UE y Mercosur al Tribunal de Justicia de la UE. Esta maniobra parlamentaria no detiene el pacto, pero lo congela durante al menos dos años, lo que supone una bofetada directa a la Comisión Europea y, en particular, a Ursula von der Leyen, que ha hecho

del tratado una prioridad estratégica. El enfrentamiento institucional es inédito: mientras la Comisión busca la entrada acelerada en vigor del acuerdo, el Parlamento ha cuestionado su base legal y ha expuesto una profunda fractura entre los grupos políticos y los intereses nacionales. La votación ha unido a extremos ideológicos que coinciden en su oposición a un tratado defendido por Bruselas como escudo comercial frente al aislacionismo de Trump. La decisión ralentiza la diversificación económica europea, y envía una señal de inseguridad jurídica y de debilidad justo cuando más necesita proyectar fortaleza.

PUEBLA



LLÁMALO X

«La huelga de maquinistas tiene que ver con las circunstancias anímicas que en este momento atraviesa el colectivo»

Óscar Puente Ministro de Transportes

JM NIETO Fe de ratas



LA ALBERCA

ALBERTO GARCÍA REYES

Disculpen las mejoras

El lema de la campaña del Ministerio de Transportes da hoy grima

MIENTRAS los viajeros nos quedábamos tirados en algún punto de La Mancha o de la Sierra Morena durante horas, sin aire acondicionado, con los ordenadores cerrados desde la estación de salida porque los botes del tren impedían trabajar y sin poder avisar a nadie de que llegaríamos tarde en los casos en los que el parón se producía en un sitio sin cobertura, el ministro de Transportes contrató una campaña de publicidad con el siguiente eslogan: «Disculpen las mejoras». Los carteles siguen colgados en Santa Justa y Atocha 43 muertos después. Y es inevitable la maledicencia bisbiseada al pasar por delante de semejante impudicia. Cuando la ideología o el partidismo —más bien lo segundo porque para tener ideología primero hay que pensar— se anteponen a la gestión, lo normal es que te acabe pasando por encima el caos. Y cuando quien tiene una responsabilidad concreta se dedica a disparar de forma grosera contra sus adversarios, lo lógico es que nadie te perdona un fallo. Ahora Óscar Puente hace un papelón de telenovela para promulgar una unidad institucional que él se ha saltado con la dana, con los incendios del verano y con el cribado del cáncer de mama. Como cantaba Rocío Jurado, ahora es tarde,

señor. La unidad institucional se la debe al temple del presidente andaluz, que ha demostrado estar muy por encima y ha hecho su trabajo de forma impecable. Pero todo el mundo sabe que si los trenes dependiesen de Juanma Moreno, el ministro le habría puesto como chupa de dómine desde el minuto uno. Sus antecedentes le inculpan.

La tregua ofrecida por el PP ha sido fundamental para el respeto a las víctimas. Le ha cedido la brocha gorda a Abascal, que se ha quedado gritando en el desierto. Pero una vez que se han levantado los trenes de Adamuz y se han identificado todos los cuerpos, toca demostrar a Puente cómo se hace oposición. Con independencia de lo que determine la investigación del accidente, la degradación del sistema ferroviario español es un hecho palmario desde hace unos años. Primero se destruyó la puntualidad, que era un símbolo de la vanguardia tecnológica española. Después se demolió la fiabilidad: trenes averiados, viajes suspendidos... Finalmente se ha quebrado la seguridad. En un ministerio infestado de corrupción en la primera etapa del sanchismo y de arrogancia hoy, los accidentes de Adamuz y Gelida son el paroxismo. Apretar para que lo sepamos todo es una obligación de quienes no gobiernan y la mayor muestra de respeto a los muertos. Su dignidad exige la verdad. Y ya va a ser muy difícil que el Gobierno gane este relato ante una sociedad que ha probado el caos con sus propios labios y que ha visto los amasijos de la tragedia. Puente acabará reconociendo a los españoles lo que el Quijote a Sancho: «cada uno es artífice de su ventura, yo lo he sido de la mía, pero no con la prudencia necesaria, y, así, me han salido al gallarín mis presunciones».

Bajo la campaña publicitaria de Renfe y Adif, uno se pregunta cuántos votantes del PSOE llegarán a las urnas repitiendo ese eslogan: queridos gobernantes a los que voté, disculpen las mejoras. Y papeleta dentro.

UNA RAYA EN EL AGUA



IGNACIO CAMACHO

Desgaste orgánico

La crisis de confianza de la red ferroviaria es una metáfora del deterioro general de las estructuras democráticas

PARA que los demás sean prudentes hace falta que el Gobierno sea claro. No basta con pedir buen sentido y calma a la opinión pública y a los adversarios, que con Juanma Moreno al frente se han comportado con el ejercicio de responsabilidad y el espíritu de cooperación que requiere este momento dramático. Ahora es menester que la otra parte corresponda dando la cara de buena fe ante los ciudadanos con la transparencia y el rigor necesarios. Información honesta, sin escaqueos, sin encubrimientos, sin medias verdades, sin ambigüedad, sin secretismo táctico. Y sobre todo sin la voluntad oportunista de construir un relato que esconda la realidad o intente adaptarla a parámetros narrativos sesgados. Después de tantos y tan cercanos episodios de ocultación y engaño —pandemia, apagón, dana, negociaciones con delincuentes a cencerros tapados—, el crédito del presidente está agotado y su compromiso de «dar con la verdad» constituye un auténtico sarcasmo.

No parece, sin embargo, que ése sea por ahora el camino emprendido. A las dudas sobre las causas del siniestro de Adamuz, lógicas toda vez que la investigación técnica está aún en sus inicios, se han sumado las contradicciones de un ministro que tras insistir durante meses en el buen estado de las vías ha ordenado reducir la velocidad en la línea Madrid-Barcelona ante las advertencias de peligro lanzada por los maquinistas que hacen el recorrido. Ese mensaje de inseguridad es mucho más nítido que cualquier otra declaración del Ejecutivo, pero al reconocer el deterioro de la infraestructura revoca el empeño en demostrar que la catástrofe cordobesa es un «extraño» caso de azares sobrevenidos. El accidente de Gelida multiplica la sensación de caos en un sistema susceptible de sufrir dos descarrilamientos consecutivos. Y ya no es posible aplacar la razonable inquietud de la población con los eufemismos y vaguedades usuales en el lenguaje político.

La red ferroviaria padece una gravísima crisis de confianza. Una metáfora del problema general que la etapa sanchista ha provocado en el funcionamiento de las instituciones democráticas. El pregonado progreso del país es pura cháchara; salvo el aparato recaudador de la Agencia Tributaria no queda organismo oficial ni empresa pública —de la Fiscalía a la Seguridad Social, de Red Eléctrica a Correos, de RTVE a Renfe—, que no haya experimentado un retroceso de su fiabilidad o su eficacia. Las vigas del Estado están desgastadas por dejadez o incompetencia de una gobernanza centrada en la tarea (ésa sí muy profesional) de agitación y propaganda. Sobra colonización clientelar y corrupción, y falta esfuerzo inversor y estabilidad presupuestaria. Pero al menos la tragedia del domingo debería ser tratada con una seriedad a la altura de su importancia. En una sociedad desarrollada, el simple acto de viajar no puede convertirse en una aventura cotidiana.



TODO IRÁ BIEN

SALVADOR
SOSTRES

Son muertos políticos

PSOE y Sumar han hecho grandes alardes de sus despilfarros en memoria histórica, ambientalismo y género

TODOS sabemos que la alta velocidad ha generado en España. No somos expertos, ni ferroviarios, pero somos viajeros y lo que antes era puntualidad ahora son temblores y retrasos. Los mismos empleados de Renfe te explican lo que pasa cuando para matar el tiempo les preguntas en las largas y deplorables esperas: circulan muchos más trenes tras la liberalización y el mantenimiento de la infraestructura está descuidado. El AVE se ha vuelto inseguro e incierto. Y si tienes un almuerzo en Madrid y quieres ir en el día es mucho más prudente tomar un avión.

Supongo que no creías que gobernar sin presupuestos te iba a salir gratis, por no hablar del perfil de tus ministros de Transportes. Siempre hay un precio y cuando siembras ineptitud la muerte se anticipa y cobra en especie. Dios no hace que los trenes choquen y por supuesto que Adamuz es una tragedia política. No es que lo politicemos, es que ha habido unas decisiones que han propiciado unos hechos muy concretos y más de cuarenta muertos.



LENTE DE AUMENTO

AGUSTÍN
PERY

Antes el tren no daba miedo

Hemos asumido que volar es lo natural y viajar en tren una ruleta rusa. Recuperar la tranquilidad del traqueteo no es nostalgia: es una obligación, ministro

PERTENEZCO a una generación que se perignaba al arrancar los motores del avión. A una generación cuyas madres apretaban con fuerza la mano de los críos justo en ese impresionante acelerón del despegue; de padres que sonreían por fuera y temblaban por dentro. Una generación de viajeros que rompía a aplaudir cuando aquel engendro de metal conseguía tomar tierra sin otro sobresalto que un pequeño rebote y un frenazo. Volar era un acto de fe, casi de arrojo. Recuerdo que, de chico, se escuchaba con atención reverencial a las azafatas mientras explicaban las señales luminosas, lo de respirar con normalidad y, sobre todo, que bajo ningún concepto inflaras el chaleco salvavidas dentro del avión. Como para no santiguarse con semejantes prolegómenos antes de partir a bordo de una mole de miles de toneladas, panza mórbida y alas escuálidas.

Que de repente se haya limitado la velocidad entre Madrid y Barcelona, y no por una investigación de estos días, sino por lo que hace meses notamos y denunciábamos, da una idea de con qué frivolidad este Gobierno ha jugado con nuestras vidas. El maquinista de Cercanías que chocó el martes por la noche contra un muro desprendido en Gelida (Barcelona) es también un muerto político, aunque no de los actuales gobernantes, que son los únicos en décadas que han invertido en serio para renovar la red.

Es muy de agradecer que, a diferencia de lo que hizo el PSOE con el Prestige o Atocha, entre otros casos, ni Feijóo ni Abascal hayan llamado asesinos a Puente o a Sánchez, porque realmente no lo son, como tampoco lo fueron los presidentes Aznar y Rajoy. Es relevante que el tono de la derecha sea distinto, porque para tener legitimidad a la hora de reclamar un cambio hay que haber acreditado antes que no todos sois iguales.

Pedro Sánchez es el presidente más político y menos institucional que hemos tenido en España desde la recuperación de la democracia; y la política es, fundamentalmente, decidir en qué gastas el dinero. Este Gobierno ha tenido una relación muy particular con su dispendio, muy ideológico, y del que ha presumido en su propaganda. PSOE y Sumar han hecho grandes alardes de sus despilfarros en memoria histórica, ambientalismo y género, y ahí están estos más de cuarenta muertos como el triste recuerdo de las inversiones que nunca se hicieron por andar jugando a soldaditos contra la extrema derecha y otros fantasmas que tampoco existen. Todo lo que importa es político. Siempre. Y los muertos, cuando más los niegas, más se revuelven, y aunque creas que los entierras, te sujetan y se te enredan cuerpo arriba hasta hundirte con ellos.

Esa misma generación, la mía, se subía al tren con una certeza distinta. El viaje hasta Cádiz era largo, sí, pero madre había preparado unos bocatas, dado algo de dinerillo para la cafetería y recordado que salieras al pasillo a estirar las piernas y si acaso a fumar, que nada de hacerlo en el vagón para no molestar al resto del pasaje. En ese caballo de hierro uno esperaba de niño el ataque de los pieles rojas y, ya en la adolescencia, fabulaba con una novia distinta en cada estación, de Viena hasta Croacia, en ese viaje iniciático del Interrail.

Del tren te bajabas con la lectura acabada, la siesta cumplida, la película vista y la tranquilidad de saber que llegarías puntual a casa. El tren era tiempo, paisaje, rutina. Era confianza. Pero eso era antes. Mucho antes.

Ahora, aunque Puente se chotee con su «disculpen las mejoras», que es poco menos que reírse del pasajero en la cara, lo mínimo es quedarse varado a la solana; lo máximo, Adamuz: la tragedia descarrilada, que irrumpe desbocada, desfigura vidas y obliga a rescatar la dignidad de entre un amasijo de hierros retorcidos. Es la muerte convertida en crónica de una tragedia anunciada.

Porque podrá ser injusto, pero no deja de ser humano ese murmullo incómodo de «se veía venir», «esto tenía que pasar». Por mucho que se rasguen las vestiduras los coros de la indignación sincronizada, llevamos años de chapuza ferroviaria, de abandono, de parches mal puestos y promesas a velocidad reducida. Años suficientes como para que ahora se rece justo al arrancar y no antes de despegar. Hemos llegado al absurdo de asumir que volar es lo natural y que viajar en tren es cosa de locos, una ruleta rusa con raíles, la muerte agazapada en cada curva. Y no. No puede ser. No debería ser. El tren no daba miedo, servía para unir, para llegar, para ir, para volver. Recuperar esa certeza no es nostalgia: es una obligación, ministro.



ARMA Y PADRINO

REBECA
ARGUDO

Filmin y el 'seny' separatista

Necesitan intimidar y llamar al boicot. Porque, si al nacionalismo no le gusta, no le debería gustar a nadie

FILMIN es mi plataforma de cine favorita. Tiene un catálogo tan extenso y completo que, incluso, me pongo nerviosa ante tanta oferta y acabo viendo lo mismo: 'Solo ante el peligro', 'Cuando pasan las cigüeñas', 'Manhattan' o 'Al final de la escalera' (soy de gustos eclécticos). Si me siento intrépida, y como me flipan los títulos de sus colecciones, soy capaz de dejarme sorprender, dependiendo de lo que me pida el cuerpo en cada momento: tortas y mamporros, taquillazos de toda la vida, pelis con títulos larguísimos que nos encantan, se nos rompió el amor, cine de tacitas. Hay cosas que me entusiasman y cosas que no vería ni bajo coacciones. Entre las cosas que tiene interesantes, tengo pendiente ver (esta noche cae) un documental, 'Ícaro': la semana en llamas, sobre esos días de 2019, tras la condena a los líderes sedicionistas catalanes, en la que Barcelona ardió (y no es una metáfora). Los separatistas, claro, con ese 'seny' que les caracteriza, se han golpeado el pecho y pedido las sales para, a continuación, vandalizar la fachada de la sede de Filmin con pintadas («Filmin: colaboracionistas amb la represió espanyola»). Porque no es suficiente para ellos pasar de verlo (como yo con el de Samantha Hudson) y elegir otra cosa de entre los más de 10.000 títulos que hay en catálogo. No. Necesitan señalar, intimidar y llamar al boicot. Porque, si al nacionalismo no le gusta, no le debería gustar a nadie. Es más, nadie debería verlo para que no pueda decidir por sí mismo. Desde Filmin emitieron un comunicado en el que se mostraban comprensivos con las emociones que puede despertar entre la sociedad catalana un documental como este, que muestra un punto de vista de aquellos días contrario al impuesto por el separatismo, al tiempo que afirma que su trabajo no es «censurar películas por su orientación política», que la pluralidad no se proclama sino que se demuestra. Y quizá ahí estaba el error: que el nacionalismo no pide pluralidad sino todo lo contrario. Firmaba la nota Jaume Ripoll, cofundador de Filmin. El mismo que poco después, en una entrevista en RAC1, afirmaba que «es un documental sesgado, malo como documental y fallido» y que, de haberlo visto antes, no se hubiese subido. Es decir, que sí censura por orientación, que no pretende demostrar ninguna pluralidad y que en Filmin hay una clara voluntad de filtrar ideológicamente. ¿Puede acusarse de sesgado a un documental, y decidir por ello que no es digno de ser programado, cuando esa afirmación responde a un claro sesgo ideológico? Obviamente, al tratarse de una empresa privada, tiene todo el derecho de elegir qué ofrece a sus suscriptores y qué no. Como esas librerías que deciden no tener a la venta o esconder ciertos títulos porque creen que sus ideas no deberían ser cuestionadas por nadie. Pero entonces, como me pasa también con esas librerías, debo reconocer que no soy yo su público, porque no quiero que nadie me haga de filtro editorial en nombre de ninguna ideología. Así que retiro la frase con la que empezaba esta columna y 100 euros que me ahorro al año.

Kosner

▶▶▶▶ Climatización eficiente

AEROTERMIA **AQUARIS**



CALDERA **XTREME**



AIRE ACONDICIONADO **ICONIK**

Soluciones de **climatización eficiente**

TECNOLOGÍA QUE REDUCE EL CONSUMO Y AUMENTA EL BIENESTAR

Descubre más en www.kosner.es





SIN PUNTO Y PELOTA

BERTA
G. DE VEGA

Terapia de choque

El Covid, la dana, el apagón y ahora la tragedia de Adamuz... No hace falta que nos pongan más a prueba, de verdad

SE puede filosofar, está bien, y se puede ser Julio. De vuelta de una tarde de pesca con su madre y un amigo, estribaciones de Sierra Morena. Las sirenas. La curiosidad. En un rato, entreteniendo a una niña herida para que no vea cómo se llevan a su padre desangrándose, antes de morir. Tratando de hablar de fútbol con un herido que decía que estaba en un sueño y él sabiendo que ojalá fuera una pesadilla, pero no. Tarde fría de enero en las afueras de su pueblo. Un chico de 16 años, de esos que se

nos están radicalizando, nos dicen. De esos que no tienen comprensión lectora apenas, nos dicen. De esos que casi no sabe relacionarse fuera de las pantallas, nos dicen. Le cuenta al día siguiente a Chapu Apao-laza que él quería morirse sin haber tenido que ver ningún muerto. Pero que, pese a los muertos, a los cadáveres desmembrados, cuando se vio allí, «continúas haciendo lo que crees que tienes que hacer». «Es una frase admirable. El filósofo que se pregunta ¿qué es el bien?, está muy por debajo del hombre normal y corriente que espontáneamente obra bien. Una sociedad tiene futuro mientras sus gentes normales y corrientes mantienen vigente el sentido de la decencia», me explica en las redes sobre la cita de Julio nuestro filósofo de cabecera, Gregorio Luri.

Lo que tenía que hacer era ayudar sin parar, él, de los primeros en llegar. Metiéndose en el bolsillo, escritos en papelitos, los números de teléfono que le daban los heridos, con los móviles rotos, como tantos huesos. Imaginen el alivio. «Que está vivo, soy Julio, sí, he estado con él». Haciendo lo que tenía que hacer. Con una misión.

Lo vimos con los jóvenes y con la dana también. Qué bárbaro, cómo se metieron en el barro, limpiaron, barrieron y consolaron. Esos mismos jóvenes que, según las estadísticas, están más tristes que nun-

ca. Más depres. Con ansiedad. Antes de saber de Julio, había leído al psicólogo Rob Henderson citar un artículo reciente de 'Nature' en el que se ve cómo los problemas de salud mental correlacionan con la riqueza de las naciones. «Problemas de primer mundo», decíamos sin necesidad de grupos placebo o de control. Como ese titular reciente en el que se explicaba cómo combatir el lumbago que producía un maratón de series navideño en el sofá.

Mantenerse inmune a la ansiedad provocada por chorradas inducidas por el ambiente es un reto en cualquier familia sensata. Lo que no sabíamos es que el Gobierno nos iba a tratar de ayudar con una terapia de choque. El Covid no fue suficiente, los encierros, la locura. No nos hizo figurarnos bien cómo era la vida en el tercer mundo porque estábamos encerrados pero con bailes en TikTok, con series, con reparto a domicilio. Fue otro mundo, pero no tercero.

Pero vino la dana. Los días sin recoger los cadáveres. Luego, el apagón. Ahora, descarrilamientos de trenes. No hace falta que nos pongan más a prueba, de verdad. No queremos que esta sea la manera en la que empezamos a apreciar el mundo que se nos va. La terapia de choque la necesitan otros. A ver si empiezan a saber lo que tienen que hacer. Como Julio.

CARTAS AL DIRECTOR

La lección de Adamuz

Hay tragedias que dejan heridas en el cuerpo y otras que hieren más hondo: en la conciencia, en la confianza, en la idea misma de seguridad. Pero, a veces, en mitad del desastre, ocurre algo que no se puede medir con informes ni ruedas de prensa: un pueblo que decide estar a la altura. Eso hizo Adamuz.

Mientras el país asombrado miraba, comentaba o esperaba explicaciones, Adamuz no esperó instrucciones. Adamuz hizo lo que hacen las comunidades verdaderamente vivas y valientes cuando la vida llama a la puerta: abrirla. Sin preguntar quién era el accidentado, de dónde venía o qué pensaba. Sin política, sin cálculo, sin demora. Solo humanidad.

En esas horas en que el miedo y la incertidumbre se instalan en la mirada de quienes lo han perdido todo en segundos, hubo algo que sostuvo de verdad: manos anónimas, puertas abiertas, mantas, agua, calor humano, gente corriente convirtiéndose en refugio. Vecinos dejando la mesa a medio poner, el trabajo aparcado, la prisa olvidada, para correr hacia el prójimo como se corre hacia un familiar. Porque lo urgente

no entiende de ideologías. Y la dignidad no necesita un micrófono.

Adamuz ha demostrado que, por encima de cualquier estructura, existe una fortaleza que no se decreta: la de un pueblo que se organiza sin mandar, que ayuda sin exhibirse y que protege sin preguntar. Cuando todo se discute y se sospecha, conviene recordar lo esencial: la patria más verdadera no es la del discurso, ni la que se reivindica detrás de una pancarta o colgando una bandera en el balcón, sino la del gesto sencillo: un plato que se comparte, una cama que se ofrece, una mano que levanta. Porque donde la Administración tarda, el pueblo llega. Donde el protocolo duda, la conciencia actúa. Donde el poder calcula, la gente ama.

Ahora se pedirán explicaciones, pero antes de que el ruido lo tape todo, merece dejar constancia de lo más limpio de esta historia: que

RAMÓN



El pueblo de Adamuz no fue espectador. Adamuz fue salvación.

DIONISIO MARTOS MEDINA
BEAS DE SEGURA (JAÉN)



Rafael Ángel Moreno, alcalde de Adamuz // EP

Bien sujetos, para no caer

Es muy triste tener que hacer alusión al choque de trenes en Adamuz, pero no me queda más remedio que recordar mi último viaje a Madrid desde Barcelona utilizando la alta velocidad ferroviaria. Estábamos en la cafetería del tren, próximos a Zaragoza, cuando empezamos a volar y a tener que sujetarnos fuertemente para no caer al suelo, donde terminaron vasos, platos y cubiertos. Al comentar con el camarero lo duro y violento que se movía el vagón, nos dijo que en la

zona de Aragón y con viento siempre fuerte aquello era normal...

Espero que esta anécdota sea, para aquellos que cuidan del ferrocarril, una señal más de las muchas que recibirán tras tan trágico y luctuoso accidente de tráfico ferroviario. Descansen en paz todos los fallecidos en Adamuz.

MARIANO PEDRERO
VALLDORÉIX (BARCELONA)

Pueden dirigir sus cartas y preguntas al Director por correo: C/ Josefa Valcárcel, 40B, 28027 Madrid o por correo electrónico: cartas@abc.es. ABC se reserva el derecho de extraer o reducir los textos de las cartas cuyas dimensiones sobrepasen el espacio destinado a ellas.



CICAR REAFIRMA SU COMPROMISO CON EL TURISMO SOSTENIBLE EN FITUR ENTRE EXPECTATIVAS POSITIVAS PARA CANARIAS Y EL LUTO POR EL ACCIDENTE FERROVIARIO DE CÓRDOBA

CICAR estrenó en FITUR-2025 su nueva aplicación de reservas, diseñada para simplificar el proceso de alquiler de vehículos

La compañía canaria de alquiler de vehículos CICAR participa un año más en la Feria Internacional de Turismo (FITUR) 2026, que se celebra en IFEMA (Madrid) hasta el 25 de enero. La compañía ratifica su apuesta por los valores culturales y naturales de las Islas Canarias y la innovación en la experiencia del viajero, al tiempo que el sector turístico español rinde homenaje a las víctimas del reciente accidente ferroviario ocurrido en Adamuz (Córdoba).

En esta edición, marcada por un ambiente de profundo respeto y solidaridad tras la tragedia ferroviaria que ha costado la vida a decenas de personas y que ha provocado luto oficial en España, así como la cancelación tanto de agendas institucio-

nales y como de actos de varias delegaciones participantes, FITUR avanza con el convencimiento de impulsar la recuperación y el futuro del turismo.

Como viene siendo habitual, las primeras autoridades regionales visitaron el stand de CICAR, una comitiva que estuvo encabezada por el presidente de Canarias, Fernando Clavijo, a quienes acompañaban el vicepresidente del Gobierno de Canarias, Manuel Domínguez, y la consejera de Turismo, Jéssica de León, siendo recibidos por el consejero delegado de CICAR, Mamerto Cabrera, y otros directivos del grupo Cabrera Medina.

CICAR estrenó en la edición de FITUR de 2025 su nueva aplicación de reservas, disponible en Apple Store y Google Play, diseñada para simplificar el proceso de alquiler de vehículos y mejorar la experiencia de sus clientes habituales y nuevos visitantes. Esta herramienta digital refuerza la vocación de la compañía por acompañar al viajero desde la planificación del viaje hasta la estancia en el archipiélago canario.

LA HERRAMIENTA DIGITAL DE CICAR REFUERZA LA VOCACIÓN DE LA COMPAÑÍA POR ACOMPAÑAR AL VIAJERO DESDE LA PLANIFICACIÓN DEL VIAJE HASTA LA ESTANCIA EN EL ARCHIPIÉLAGO CANARIO

Durante la jornada inaugural, el consejero delegado de CICAR, Mamerto Cabrera, destacó el papel de la compañía no solo como proveedor de servicios de movilidad, sino también como embajador de los valores isleños que conforman el carácter único del destino de las Islas Canarias.



Más info:
www.cicar.com

Ana Botín

Presidenta del Santander

México, capital Santander

El Santander se convierte en gestor de la colección Gelman, que reúne algunas de las mejores piezas del arte mexicano del siglo pasado y que incluye dieciocho obras maestras de Frida Kahlo, una de las autoras preferidas por el gran público. La capital cántabra se prepara para acoger a partir de junio y como sede permanente uno de los tesoros más codiciados del circuito museístico internacional.

**Morante de la Puebla**

Matador de toros

El paseíllo más esperado

Domingo de Resurrección, como remate de un cartel de farolillos, y tres tardes más en la Maestranza. Morante vuelve a vestirse de luces, apenas seis meses después de cortarse la coleta en Las Ventas y de desafiar con su súbita retirada a los incondicionales de su obra itinerante. De momento es Sevilla la única plaza que se asegura la presencia de un torero abonado al desplante y el revuelo y que salda así la cuenta pendiente con el público que más fiel le ha sido y más lo ha consentido. No hay billetes, pondrá en la puerta de un coso ante el que no solo hacen ya cola virtual los aficionados sevillanos, sino quienes son conscientes de la imprevisibilidad de un profesional en el que todo, empezando por su arte, genio y figura, atiende a unas variables ajenas a las leyes del mercado.



EFE

► EL REY, EN BRUSELAS**Europa, por alusiones**

No citó de forma explícita a Donald Trump, pero sí pasó revista a las consecuencias del unilateralismo que practica el presidente de Estados Unidos en un mundo que atraviesa —dijo— tiempos oscuros y convulsos. El Rey intervino ayer en la Eurocámara para conmemorar el cuadragésimo aniversario de la adhesión formal de España y Portugal a la Unión Europea, efemérides que aprovechó para tratar de infundir ánimo en un continente sometido a la doble presión que ejercen Rusia y Estados Unidos. «La fuerza sin principios equivale a la barbarie», recordó Don Felipe, que a renglón seguido señaló que «los meros principios, sin acciones que los respalden, conducen a la frustración y al desencanto».



Nigel Farage

Líder británico de Reform UK

Cheques nominativos

Se le olvidó declarar una serie de pagos cuya suma asciende a 436.631 euros, «un error administrativo tanto mío como de mi equipo», dice Farage, cuyos olvidos tributarios lo ponen bajo el foco de una opinión pública que ahora sabe quién paga, y cuánto, al candidato promovido por Donald Trump para llevar las riendas del Reino Unido, entre ellos Elon Musk o Google. Casualidades.

**Miguel Sanz Castedo**

Director general de Turespaña

Hasta el último céntimo

El turismo, estos días de fiesta en Ifema, es un gran invento del que desde hace décadas se beneficia España y cuyas cifras lo confirman como primer motor de la economía nacional. No están tan claros, en cambio, los números de Turespaña, organismo público en cuyos libros el Tribunal de Cuentas ha localizado un agujero de 1.400 pagos sin justificar. La contabilidad también fue un gran invento.

**Asun Quintana**

Pastora evangélica

Otros rebaños, otros lobos

Junto a otros líderes evangélicos, Quintana comparece para hacer balance penitencial y reconocer agresiones sexuales en el seno de su organización religiosa. El hallazgo de esta «área ciega» —como lo califica la fiscal María Eugenia Prendes— coge por sorpresa a un Ministerio Público que como la Oficina del Defensor del Pueblo quizá estaba distraído con los abusos de la Iglesia católica.



REUTERS



INÉS BAUCELLS

▲ INSEGURIDAD Y DESCONFIANZA EN EL TREN**Cuando llueve sobre mojado**

Llueve sobre mojado en la red de Cercanías de Cataluña, sobre cuya inseguridad en caso de lluvia intensa ya habían advertido unos maquinistas que se preparan para la huelga, y llueve sobre embarrado en las infraestructuras ferroviarias que a escala nacional gestiona Adif, desde el pasado domingo teñidas de sangre. En Adamuz aún

se busca a dos desaparecidos mientras los vagones siniestrados permanecen en el lugar donde los arrojó el desastre y la Guardia Civil documenta las evidencias que, por centenares, «se están recopilando en el lugar», señala el ministro de Transportes. Los cadáveres identificados son entregados a sus familiares y la paz sellada el

pasado lunes entre las distintas administraciones da paso al fuego cruzado entre los frentes políticos, con Óscar Puente situado en la diana. No frecuenta el titular de Transportes sus redes sociales para verter sus habituales chanzas, ofensas y reproches. Se siente observado y señalado por un cúmulo de coincidencias, todas fatales, que exige algo más que disimulo. Llueve sobre mojado en muchas partes.

La Guardia Civil reclama a Adif las imágenes del accidente

- El administrador de las infraestructuras desconoce si las únicas cámaras que pudieron grabarlo estaban operativas
- Puente no aclaró nada en dos horas y media de comparecencia, ni siquiera el número de viajeros que iban en los trenes

JOAN GUIRADO
MADRID



Los cámaras de seguridad del puesto que tiene Adif en el apeadero de Adamuz, el punto exacto en el que se produjo el descarrilamiento del Iryo y el posterior accidente con el Alvia, pueden ser claves para esclarecer las causas del siniestro. La Guardia Civil, según confirmó ayer a preguntas de ABC el director de Tráfico de Adif, Ángel García de la Bandera, ha solicitado a la empresa pública las grabaciones que podrían aportar no solo los fotogramas del momento exacto del suceso si no también las horas concretas de todo.

Las cámaras están situadas en el entorno del edificio que alberga las instalaciones de Adif. No obstante su situación y la forma en la que están colocadas, teniendo en cuenta que se trata de una zona completamente despejada y en la que no hay nada más, podría haber captado a la perfección el momento -con las dificultades, eso sí, de la oscuridad que había a esa hora-. ABC interpeló directamente a los responsables de Transportes, Adif y Renfe por si habían podido ver las imágenes de esas cámaras y pese a que el ministro Óscar Puente las desconocía, García de la Bandera admitió su presencia pero manifestó que no sabía si estaban completamente operativas en el momento del accidente. Es decir, no pudo confirmar si estaban grabando permanentemente o si, por el contrario, únicamente se activaban cuando se advertía una intrusión no autorizada pese a que la zona es de muy difícil acceso y está vallada, por lo que no puede acceder cualquiera.

La aportación de este documento de vídeo, en el caso que la secuencia haya quedado grabada por completo, constituirá una prueba fundamental en la investigación policial y judicial que instruye el Juzgado de Instrucción número 2 de Montoro.

Los responsables del Ministerio de Transportes que comparecieron ayer tampoco aclararon el número de via-

jeros exactos que viajaban en el interior de los dos trenes accidentados. Si bien Puente sí confirmó que en el interior del Alvia que conectaba Madrid con Huelva iban 188 personas, 53 de las cuales en los coches 1 y 2, los que se llevaron la peor parte, el ministro afirmó que la operadora Iryo no ha aportado una cifra concreta, aunque se estima que transportaba alrededor de unos 300 pasajeros.

Eso significa que, en total, fueron alrededor de 490 las personas que sufrieron las consecuencias del siniestro y que, de una forma u otra, en función de las secuelas físicas o psicológicas que les hayan quedado, podrán optar a las indemnizaciones por responsabilidad civil que tendrán que abonar las aseguradoras. Unos pagos que están establecidos por ley y cuyos importes podrían verse aumentados en función de una futura condena judicial.

Respecto al número de pasajeros y víctimas, Puente sí admitió que, tal como relató este periódico el mismo lunes, el Gobierno se esperaba una cifra peor de víctimas, teniendo en cuenta que los datos de Renfe indican la presencia de 53 personas en los dos coches del Alvia que cayeron por un terraplén de cuatro metros. El ministro reconoció que «ha sido milagroso que en los coches 1 y 2 no se hayan producido más fallecidos, teniendo en cuenta que viajaban allí más de 50 viajeros». El responsable de Transportes puso de relieve que «42 víctimas es una cifra enorme, pero temíamos algo peor». Durante una extensa rueda de prensa de más de dos horas y media, en la que respondió decenas de pre-

El responsable de Transportes puso de relieve que «42 víctimas es una cifra enorme, pero temíamos algo peor»

«No me voy a esconder, nunca ha sido mi estilo», aseguró el ministro ante el aluvión de petición de explicaciones

guntas, expresó su voluntad de «seguir garantizando que las víctimas reciban atención y acompañamiento» y se comprometió a una «transparencia absoluta y dar las explicaciones que haga falta». «No me voy a esconder, nunca ha sido mi estilo», apostilló.

Pronto para las causas

El ministro insistió una vez más que «es pronto para sacar conclusiones» y reclamó a todos «cautela» y dejar trabajar a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios y la Guardia Civil. Transportes solo descarta por ahora el fallo humano como causa de lo que en la rueda de prensa catalogó como un «contratiempo muy grave», lo que incluiría un exceso de velocidad, dejando de nuevo la puerta abierta a un posible error del tren o de las vías, hipótesis que tal como avanzó este periódico cobra cada vez más fuerza.

El ministro de Transportes, Óscar Puente, ayer en su comparecencia // JOSÉ RAMÓN LADRA

Aseguró que tras las inspecciones en los trenes de Renfe que circularon por el mismo trazado minutos antes «se han detectado una especie de pequeños mordiscos de un milímetro de espesor en los 'bogies' de otros trenes» propiedad de la operadora española, que serían compatibles con un posible fallo en las vías, que habían sido revisadas en profundidad hasta en cuatro ocasiones desde el mes de octubre.

Los investigadores han encontrado «señales compatibles de salida de la vía» anteriores al descarrilamiento, lo que podría explicar esas muescas que han aparecido en las ruedas de los trenes que pasaron por allí inmediatamente antes del Iryo. Respecto al fallo de la soldadura, si es la causa del accidente, tuvo que producirse el mismo domingo, porque la noche anterior, como ocurre diariamente, un tren especializado revisó el estado de la vía y no encontró ningún defecto.

Sobre el 'bogie' que apareció en un arroyo a 270 metros del lugar del im-



pacto, que según el ministro corresponde al coche 8 del Iryo que quedó completamente de lado, afirma que lo localizó la Guardia Civil el mismo lunes por la mañana durante un reconocimiento con drones y que en ese mismo momento se hicieron todas las gestiones pertinentes a nivel policial, judicial y técnico. El aparato, de más de 10 toneladas, seguirá ahí bastantes semanas más ya que «aunque quisiéramos sacarlo no podríamos, porque está en una zona muy difícil para que una grúa pueda acceder a levantarlo y retirarlo».

Defensa de la red

Puente volvió a defender el sistema ferroviario español tras lo ocurrido en Adamuz, Gelida y Maçanet –los dos municipios catalanes donde se produjeron incidentes con Rodalies este martes–, afirmando que otros países

Transportes solo descarta por ahora el fallo humano como causa de lo que Puente calificó como «contratiempo muy grave»

El ministro insistió en que no podemos cuestionar el transporte público en España, que «no es perfecto pero es bueno»

se fijan en España para el desarrollo de la alta velocidad en sus territorios. El ministro insistió en que «tenemos uno de los mejores ferrocarriles del mundo» y aseveró que «no podemos poner en cuestión el sistema de transporte público de nuestro país que no es perfecto pero es bueno».

El ministro, que sí admitió que «podemos abrir el melón de aumentar la financiación del mantenimiento de las infraestructuras», hizo un llamamiento a «intentar contribuir todos a cuidar lo que tenemos, que es muy bueno y a intentar mejorarlo entre todos con diálogo y mano tendida». Esto último lo dijo en referencia a la convocatoria de la huelga de maquinistas para los días 9, 10 y 11 de febrero para reclamar mejoras en las infraestructuras por las que circulan a diario.

Reconoció que en los últimos días, tras el accidente, han aumentado los avisos por parte de los maquinistas sobre sus percepciones desde la cabina. El ministro anunció que Adif avanzará a este año la renovación completa de la línea Madrid-Calatayud, donde se concentran gran parte de esos «problemas de confort» para el viajero. En ningún caso, dijo, la infraestructura está obsoleta. Tampoco cree que, por ahora, se deba revisar la operativa de trenes que circulan por nuestro país, que aumentó de forma considerable tras la liberalización del sector.

Localización del bogie

Probablemente corresponde al coche 8 del tren Iryo



Fuente: Elaboración propia (foto: Guardia Civil / AFP)

ABC

El 'bogie' de uno de los trenes de Adamuz acabó en un arroyo

► Se desconoce de qué convoy es y su ubicación puede resultar reveladora en la investigación

JAVIER GÓMEZ POSTIGO
ADAMUZ (CÓRDOBA)

ABC ha podido acceder al 'bogie' de uno de los dos trenes implicados en el accidente de Adamuz entre un Iryo y un Alvia. La pieza (o una similar por determinar) está en el centro de las hipótesis sobre la casuística del accidente por su contacto directo con los raíles y su implicación en el descarrilamiento.

Tiene unas dimensiones de unos dos metros de altura por otros tres metros de anchura, casi con forma cuadrada. Dispone de dos o tres pares de ruedas que van articuladas en la plataforma de un vagón o locomotora para facilitar su adaptación a las curvas o al cambio de vías. Esta pieza está justo debajo de la zona de las vías de Adamuz donde se produjo el accidente el pasado domingo, como ha podido constatar este periódico. En concreto, y según su geolocalización, se sitúa en un punto entre la parte del Iryo siniestrado que aún queda, junto a la estación técnica de Adif, y la zona del talud donde acabó destrozado el Alvia impactado, unos 500 metros más abajo (dirección suroeste) aproximadamente del primer convoy. Sumergido en el arroyo Tamujosillo.

Hay que recordar que la secuencia fatídica se produjo en un lapso de 9 segundos según confirmó ayer el ministro de Transportes, Óscar Puente, aun-

que en un primer momento se habló de 20 segundos. Momentos en los que ambos trenes se cruzan con el descarrilamiento de los vagones 6, 7 y 8 del Iryo hacia la derecha invadiendo el otro sentido de la plataforma por donde pasaba el convoy de Renfe, en ambos casos a velocidades de entre 200 y 205 kilómetros por hora.

Esta es la zona cero que lleva peinando los investigadores de la Guardia Civil desde que ocurrieron los hechos para encontrar pistas que ayuden a arrojar luz en la investigación. La incidencia real sobre la misma tendrá que determinarse una vez que, de entrada, se sepa a qué tren pertenece. Las miradas están puestas sobre el Iryo, cuyo modelo es completamente nuevo y salió de revisión en el taller tres días antes del propio accidente.

Aunque la pieza ha sido difundida primero en un reportaje de 'The New York Times' hallada por un fotógrafo del mismo periódico norteamericano –estaba sin ningún tipo de protección–, la Guardia Civil ha confirmado que ya tenían localizada la misma a través de un sistema de infografía forense 3D gracias a la búsqueda aérea con drones.

Con todo hay ciertas dudas al respecto porque el diario neoyorquino asegura en su reportaje que dio a conocer el hallazgo al Instituto Armado que en un primer momento lo desestimó y luego reconoció que lo tenía bajo su radar y analizado, como se constata en imágenes que ha difundido ABC con agentes tomando fotografías del mismo. Todo a la espera de datos más precisos para saber a qué modelo pertenece la pieza con exactitud y qué implicación ha podido tener en todo lo acontecido.



La Guardia Civil y Centro de Investigación de Accidentes Ferroviarios tratan de explicar las razones por las que un Iryo descarriló en una recta y embistió a un Alvia causando 43 muertos

Adamuz: qué se sabe y qué no del accidente

J. J. MADUEÑO
MÁLAGA



Adamuz, un pequeño pueblo al norte de Córdoba, ha pasado a la historia trágica de España por un accidente ferroviario que ha acabado con 43 vidas y dejado más de un centenar de heridos. Un siniestro que la Policía Judicial de la Guardia Civil y el Centro de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF) del Gobierno tratan de aclarar. Inspecciones de la zona, mediciones, análisis de marcas, testificales, peritajes, informes... Desde el Juzgado de Instancia de Montoro se coordina una investigación que trata de aclarar qué ocurrió el pasado domingo sobre las 19.40 horas para que un Iryo que salió de Málaga hacia Madrid descarrilara cerca de ese municipio, antes de llegar a la Estación de Villanueva de Córdoba, y embistiera a un Alvia que bajaba de Madrid hacia Huelva. Dos de los vagones de este tren cayeron por un terraplén de cuatro metros. Una tragedia que está bajo investigación, sobre la que ya se conocen datos, pero que tiene todavía muchas zonas de sombra por descifrar.

Las ruedas del Iryo 6189 que descarriló el domingo por la tarde en Adamuz están marcadas con una muesca del tamaño de una moneda. Pequeños impactos o abolladuras que las deforman. Esa pequeña 'lesión' está presente en los cinco primeros vagones del tren, que no descarrilaron. Fue el sexto el que se salió de la vía ocasionando la tragedia. Ese coche fue el que se salió de los

raíles y golpeó al Alvia que pasaba, en ese momento, por la vía contigua. La investigación que se está ejecutando ha certificado que otros dos trenes que pasaron anteriormente por el punto del accidente tienen las ruedas igualmente marcadas con esas mismas 'heridas' del tamaño de una moneda. Óscar Puente desveló que el tren anterior al Iryo tiene las marcas en el lado opuesto a donde las tiene el tren siniestrado.

Muecas en el tren

Los investigadores han descubierto señales de salida del tren de la vía en varios puntos anteriores al lugar exacto en el que se produjo el descarrilamiento. Según los datos recopilados, esto podría explicar las muescas de las ruedas. Sin embargo, también se baraja que esa muesca se produjera con la soldadura del raíl que se rompió.

Por tanto, no se sabe hasta el momento como se hicieron esas muescas en las ruedas de los trenes que ya han sido analizados. Se investiga si pudo ser en el punto de la soldadura que saltó o en otro punto anterior que tuviera algún tipo defecto.

El raíl 23117 saltó por la soldadu-

Hasta el momento se sabe que saltó la soldadura del raíl 23117 en el kilómetro 318 del trazado entre Málaga y Madrid

Se desconocen los motivos por los que el raíl se abrió. «Es una rotura tremenda. El carril ha saltado por los aires», señaló Óscar Puente



Agentes especializados en la búsqueda de cadáveres junto a un perro // V. MERINO

ra, se abrió y rompió en el kilómetro 318,7. Un fragmento de acero macizo de 30 centímetros saltó en la vía L-10718. El corte fue limpio entre la soldadura y una zona maciza de la vía. La investigación ya ha acreditado que esta rotura del carril se produjo mientras pasaba el tren Iryo 6189. Además, señala que fue en ese punto exacto en el que descarrilaron los tres últimos coches del tren.

Hasta el momento, el informe oficial de la soldadura acredita que pasó todas las inspecciones. La obra finalizó el 24 de mayo de 2025. «La vía estaba nueva. Eso se veía», señalaron fuentes sobre el terreno a ABC durante las labores de rescate de fallecidos.

Por su parte, el ministro de Transportes reconoció que era «una rotura tremenda». «El carril ha saltado por los aires», dijo Óscar Puente.

A esta parte de la vía se le hizo la inspección con líquidos penetrantes el 4 de junio, que fue correcta. Por otro lado, el 6 de junio se hizo la inspección por ultrasonido, que acabó también con resultado favorable. Tres meses después volvieron a repetirse estas pruebas, como marca la normativa tras someter la obra al tráfico diario de trenes. En estas ocasiones también salieron positivas.

El cambio de aguja, que está antes del lugar del descarrilamiento, está destrozado. Los cambios de aguja permiten a los trenes y vagones

hacer bifurcaciones, integrarse a una vía o adelantar a otros trenes. La aguja es un elemento móvil que forma parte de la vía o del carril donde pasa un tren. Se mueve en dos posiciones, izquierda o derecha, para poder hacer que el tren vaya en alguna de esas direcciones.

En este punto, hasta ahora, se desconoce las razones por las que está destrozado el cambio de aguja. Los investigadores tendrá que aclarar si primero se rompió la vía y eso provocó la rotura del boggy desprendido o, por el contrario, primero se salió el boggy y fue el que rompió la vía. Sombras sobre los motivos de un siniestro que los ingenieros del CIAF tienen un año para tratar de aclarar en un informe pericial, que será público y se aportará a la investigación judicial. Ahí habrá que ver si la rotura se debió a un enganchón previo con el cambio de aguja que acabó haciendo palanca y haciendo saltar la soldadura del raíl 23117.

El boggy de uno de los coches descarrilados salió disparado del lugar del accidente. Los investigadores lo han hallado a 270 metros del lugar de la colisión entre el Iryo y el Alvia. Está completamente arrancado en un arroyo. Los investigadores tratan de confirmar si ya estaba suelto. El análisis de este elemento puede decir si es la pieza que provocó el accidente o si se soltó como consecuencia del impacto entre ambos trenes.



Esa pieza del tren tiene unas dimensiones de unos dos metros de altura por otros tres metros de anchura. Su forma es cuadrada y tiene un peso de unas diez toneladas. El bogie dispone de dos o tres pares de ruedas, que van articuladas

en la plataforma de un vagón para facilitar su adaptación a las curvas de trazado o a los cambios de vías que se tengan que hacer.

Es un misterio hasta el momento por qué el bogie está a 270 metros del punto donde se encuentra el Iryo

descarrilado. Por otro lado, los investigadores no han encontrado aún el fragmento de soldadura del rail roto, ni tampoco una de las ruedas del Iryo siniestrado.

El maquinista del Iryo llamó a la central de mando de Atocha (Madrid) a las 19.45 horas del domingo. En ese momento comunicó: «He tenido un enganchón». Desde Atocha le dicen que baje los pantógrafos. Son los dispositivos por los que se recoge la electricidad de la catenaria. El maquinista no conoce la dimensión del accidente y dice que el tren está «bloqueado».

A los pocos minutos, se hace una segunda llamada en la que comunica que ha «descarrilado». Avisa que está invadiendo la otra vía y pide que se pare tráfico. «Necesito que paren el tráfico de ambas vías urgentemente, por favor», insiste el maquinista, a quien le comunican desde el centro control de Atocha que «no hay ningún tren llegando».

En las primeras llamadas a Emergencias también se habla solo de un tren que ha volcado y que tiene gente atrapada. No se da información sobre el Alvia. Sin embargo, el Iryo ya había embestido al Alvia que tenía Huelva como destino. Entre los dos coches superaban los 500 viajeros, según el censo que hizo el Centro Integrado de Datos coordinado por el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía para esta emergencia.

La obra de renovación del desvío y escape de Adamuz la hizo la UTE formada por OHL, FCC, Ferrovial y Azvi. Fue adjudicada por 22 millones de euros. Es una parte de la renovación integral de trazado entre Madrid y Sevilla. En la reforma de actualización de la vía no se utilizó material de segundo uso, porque por normativa está prohibido en los tra-

mos de desvío que contienen cambios de agujas.

Adif revisó un tramo de cuatro kilómetros en Adamuz el pasado noviembre. Además de una inspección efectuaron a pie de los técnicos especializados se realizó la auscultación geométrica para comprobar la nivelación o que se cumplía el ancho. También se hicieron varias inspecciones con vehículos ferroviarios y con ultrasonidos para ver que la vía estaba en condiciones de ser usada para el tráfico de trenes.

Revisión del tren

Por otro lado, el Iryo siniestrado pasó la revisión técnica cuatro días antes del accidente. El modelo de tren de Frecciarossa (ETR 1000) salió de la fábrica en 2022 y había pasado su última revisión el jueves 15 de enero por parte de fabricante Hitachi Rail en sus talleres de Madrid. Fue señalado como apto para el servicio, por lo que se puso en funcionamiento. Hasta que cuatro días después, por causas que se investigan, protagonizó uno de los peores accidentes ferroviarios de la historia de España.

El ministro Óscar Puente ayer en su última comparecencia descartó el factor humano como causa del accidente. «El factor humano no ha tenido ninguna incidencia. De momento es la única causa que se ha podido descartar», añadió el ministro, que resaltó la seriedad y el rigor con el que se realizan este tipo de trabajos en España por parte de los profesionales del sector. Lo hizo a las puertas de una huelga de maquinistas para pedir más seguridad en su trabajo y con una petición sindical de comunicar la baja si los conductores no se ven con capacidad emocional para trabajar.

RALPHIE CHOO



MADRID, MOVISTAR ARENA, 20/02/2026

get in rusia

Entradas a la venta en movistararena.es



Grúas de gran tonelaje retiran, ayer, los vagones seis y siete del Iryo de las vías en Adamuz (Córdoba) // VALERIO MERINO

El desmontaje de los vagones acelera y destapa desaparecidos

► Los vagones siete y ocho del Iryo han sido retirados y los coches uno y dos del Alvia han sido ya troceados

JAVIER GÓMEZ
CÓRDOBA

La operativa para la retirada de los trenes del accidente ferroviario de Adamuz aceleró ayer, a pesar de que la lluvia y la niebla aparecieron al mediodía para aumentar un punto de dificultad a las labores de extracción de los vagones y el material del siniestro. A primera hora de la mañana ya era visible que durante la madrugada había sido retirado la cabecera del Iryo que circulaba de Málaga a Madrid y que descarriló en primer lugar. Además, las tareas se centraban también en trocear los coches del Alvia que viajaba desde la capital de España hasta Huelva y que se llevó la peor parte por el número de víctimas. Las labores destaparon el fallecido 43 y revelaron la denuncia de dos desaparecidos más.

Los protagonistas de la operación de retirada de los vagones de los trenes, de parte de la vía e incluso de los restos materiales del accidente (catenarias, señales o postes) son los gruistas de la empresa granadina Alhambra. Sus grúas y camiones de gran tonelaje están realizando las tareas desde primera hora del lunes. Llevan ya más 48 horas ininterrumpidas sin parar, salvo por



El vagón ocho del Iryo ya ha sido retirado en la zona cero // V.M.

43

personas fallecieron en Adamuz. La Guardia Civil explicó ayer que 41 cadáveres ya han sido identificados y anunció que hay todavía dos viajeros desaparecidos.

las visitas institucionales. Su trabajo es ahora es una prioridad. Reconocen Manuel y Enrique Pérez, en declaraciones a ABC, que «es peor a lo que nos hemos enfrentado en nuestro trabajo».

Y explican los motivos, a pie de grúa y en plena zona cero del accidente. Acaban de salir de trabajar en las mismas vías. Ahora esperan con los vehículos (dos remolques de gigantes dimensiones) arrancados para

cuando tengan que volver a entrar a retirar material del Iryo o el Alvia. O dar contrapeso a las grúas para hacer su trabajo de desmontaje de los coches siniestrados. «Estamos acostumbrados a trabajar con material y si se rompe, se pone otro, pero esto no es habitual».

Nada más pisar la zona cero del accidente ferroviario, en la vereda del Carpio a primera hora de la mañana, ya es visible que los operarios han retirado la cabecera motora (vagón ocho) del Iryo. La operación se realizó pasadas las 2.40 horas del miércoles, en plena madrugada. Las grúas trabajaron ayer a destajo para retirar también los vagones seis y siete del Iryo siniestrado. Durante el día se separaron por corte las dos unidades. A última hora

se retiró también el vagón siete. Queda el seis. Las grúas los colocan en góndolas de gran tonelaje para su transporte a la zona en la que se ya se encontraba el vagón ocho. Son los tres coches del Iryo que descarrilaron.

No correrán, en las próximas horas, la misma suerte los vagones del uno al cinco de la firma italiana. El objetivo, al estar dentro de las vías y en el sentido de la marcha hacia Madrid, es que se queden en la vía «a la espera de ser remolcados», asegura el 112.

La jornada también sirvió para ir preparando el terreno para realizar la extracción del Alvia y quitar los raíles de la vía. Era un trabajo fundamental para desmontaje final de la zona. El consejero de Presidencia y Sanidad de la Junta de Andalucía, Antonio Sanz, detalló que durante la madrugada se había troceado el vagón uno y parte del dos, mientras que el objetivo desde que salieron las primeras luces del alba fue trocear la otra parte del coche dos, que también hacía de cafetería. Lo consiguieron al mediodía. Por la tarde, comenzó a trocearse el vagón tres. Son los más afectados, al encontrarse embutidos en un talud de cuatro metros.

Pese a la lluvia y la niebla

La lluvia al mediodía y la niebla a primera hora de la tarde también aparecieron para complicar las labores de desmontaje y limpieza de las vías. El agente de la Guardia Civil Jorge Liñán, responsable de la unidad canina que trabaja para localizar a las víctimas en los trenes accidentados, reconoce que «la lluvia nos dificulta» las tareas, ya que es «un factor externo» que añadir «a la investigación».

Los gruistas de la empresa Alhambra explican al unísono que «no se sabe cuánto tiempo» tendrán que estar en la zona cero para completar la retirada y desescombro de los trenes siniestrados. Recuerdan que «dependerá de las circunstancias», pero que estarán «todo el tiempo que sea necesario». De hecho, aseguran que puede ser «cuestión de tres horas o que estemos dos semanas» en el peor de los supuestos.

Precisamente, el general de División jefe de la Cuarta Zona de la Guardia Civil (Andalucía), Luis Ortega, explicó ayer en la zona cero que restan «dos desaparecidos por recuperar» de entre los restos del tren Alvia. Ortega, en una comparecencia ante los medios comunicación en el lugar del accidente, junto a la vicepresidenta segunda del Gobierno, Yolanda Díaz, confirmó que hay ya 43 muertos y que el último cadáver fue localizado al mediodía en los restos del Alvia que circulaba entre Madrid y Huelva.

El general detalló que «por los datos que tenemos hasta el momento, tenemos 41 fallecidos que están identificados, y ya se están comunicando las últimas identificaciones a los familiares». En este punto, aclaró que los familiares de las víctimas del accidente ferroviario han presentado «45 denuncias por desaparición» de personas que iban en alguno de los dos trenes. Por tanto, quedarían dos desaparecidos por localizar.

«Tengo sangre en la cabeza, voy a intentar hablar con el maquinista»

► La interventora del Alvia buscó al maquinista fallecido tras comunicarse con Atocha

S. E.
MADRID

La caja negra de los trenes siniestrados en la localidad cordobesa de Adamuz revela el intercambio de llamadas de los trabajadores con el centro de mando de Puerta de Atocha en Madrid. El puesto de control trató de hablar sin éxito con el maquinista del Alvia que colisionó con el Iryo que había descarrilado. Fue una interventora que viajaba en el mismo tren la que alertó del accidente avisando de que estaba herida en la cabeza.

La primera de las llamadas del maquinista del Iryo a las 19 h 45 min 2 s, según reveló 'Cordópolis' al emitir la comunicación de este hombre con el centro de control. «He sufrido un enganchón a la altura de Adamuz», alertaba en la primera comunicación. Fueron dos. Desde Madrid le confirman que lo están viendo, le piden un teléfono de contacto y que bajé los pantógrafos, el mecanismo que une los va-

gones con las catenarias para obtener energía. «Más abajo no pueden estar», asegura el conductor, que es cuestionado de nuevo. «Está todo bajadísimo», reitera. «Tengo el tren bloqueado», añade en la grabación.

En la segunda comunicación, tres minutos después, es cuando el maquinista avisa de la gravedad de lo ocurrido, trasladando hasta en dos ocasiones que el tren ha descarrilado. «Comunicarles que es un descarrilamiento. Estoy invadiendo la vía contigua», alerta y pide que paren el tráfico en las vías «urgentemente».

«No hay ningún tren llegando», responden desde el centro de mando porque, según sus datos, el tren Alvia 2384 que se dirigía a Huelva ya había sobrepasado la localidad cordobesa. «Y tengo incendio también. Necesito abandonar la cabina porque tengo que verificar, ¿vale?», añadió. «Pues voy a comunicarlo por aquí, ahora me pongo en contacto con usted», le contestaron desde Atocha.

Poco después, a las 19 h 49 min 33 s, el centro de mando de Atocha logró hablar con la interventora del Alvia. Al maquinista le llamaron dos veces, según los registros, pero no contestó porque, como se supo después, ya había muerto. Al no poder contactar con el conductor, un técnico llamó a la in-



Restos del Alvia siniestrado tras el choque con el tren Iryo // EFE

terventora. «Oye, te llamo aquí de puesto de mando de Atocha. Estoy intentando llamar al maquinista y no consigo hablar con él, mira a ver si te puedes pasarle», fue la petición.

«Tengo un golpe en la cabeza también. Tengo sangre en la cabeza», contestó la interventora, que añadió a continuación: «Que yo soy la interventora y también he tenido un golpe en la cabeza. Tengo sangre en la cabeza. No sé si voy a poder llegar hasta el maquinista. Voy a hablar al maquinista». En el audio de esta conversación, según 'El País', se escucha perfectamente la otra llamada que se produce en paralelo, con el otro convoy.

El ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, afirmó ayer que el descarrilamiento del Iryo -con el aviso del maquinista- y posterior choque del Alvia se produce en apenas nueve segundos, sin que

el maquinista del primer tren se percate del choque, razón por la cual no comunica al centro de control lo que realmente había pasado, porque lo desconocía.

Un billete salvador

La interventora salvó su vida gracias a que vendió un billete minutos antes de que ocurriese la tragedia. Eso la obligó a desplazarse hasta la parte de atrás del convoy para guardar las cosas, lo que le ayudó a permanecer viva.

«Estaba en la cabina de atrás porque había ido a dejar la impresora y el datáfono porque había vendido un billete. Me fui para atrás por eso», explica la interventora en un audio. «He salido despedida desde la cabina de atrás hasta la sala de viajeros. Abrí la puerta con la cabeza y perdí el conocimiento», asegura la mujer instantes antes de regresar con los bomberos.

45 años siendo tu agencia de viajes

azulmarino.com / 900 373 610

Que te lleven de viaje... pero poder dejarte llevar.

GRANDES VIAJES

es conocer culturas, probar cosas nuevas y vivir aventuras únicas.

7%
de descuento

Especial
Luna de Miel

10%
D^{TO}

Además, en Caribe, Zanzíbar, Mauricio y Colombia, acumula hasta **500€** de descuento por reserva.

Reservas hasta el 26 de enero.

azulmarino
new travel

Feijóo ordena contención contra el Gobierno pese a la presión

- Génova insiste en la máxima de 'no somos como ellos en las tragedias' mientras algunas voces del partido sí elevan el tono
- El PP registra hoy varias peticiones de información al Ejecutivo en el Congreso

PALOMA ESTEBAN
MADRID

El ejercicio de contención en Génova continúa a pesar de las dificultades. Es casi un mecanismo de autocontrol. El PP nacional intenta mantener cierta calma, siguiendo órdenes directas de Alberto Núñez Feijóo, que exige conservar un perfil institucional ante la tragedia ferroviaria de Adamuz (Córdoba), que ya ha dejado 43 muertos. Sobre todo, mientras no haya un balance definitivo de víctimas. Las operaciones continúan en los vagones despeñados y aún hay dos desaparecidos por recuperar. Familias que siguen en vilo. Es una línea roja que el líder del PP no quiere pasar y de ahí que haya insistido a sus dirigentes en la directriz de institucionalidad a pesar de la presión interna para ajustar cuentas con el Gobierno. Además, Vox, su rival por la derecha, ha ido mucho más lejos desde el principio.

A Feijóo le obsesiona demostrar que su partido y el PSOE «no son lo mismo» y que el comportamiento de ambos ante una desgracia nacional es muy distinto. «Ni somos el partido del pánico, ni vamos a llamar asesino a nadie como han hecho ellos tantas veces con nosotros», dicen en privado —también en público— cargos nacionales. La oposición, repiten en el núcleo duro del líder gallego, «también conlleva una responsabilidad» y es «el espejo de cómo nos comportaríamos si estuviéramos gobernando».

En su entorno más cercano no esconden que el accidente mortal de Angrois (cerca de Santiago de Compostela) de 2013 fue el punto más crítico que Feijóo afrontó como presidente de la Xunta y que, indudablemente, se ha hecho muy presente para él en estos días. También a la hora de fijar una postura como primer partido de la oposición. Además, su sintonía con el presidente andaluz Juanma Moreno, que apuesta con total claridad por mantener también la institucionalidad, influye mucho.

Esa contención, en todo caso, se ha hecho evidente en la cúpula nacional a pesar de que hay otros dirigentes que son partidarios de empezar a disparar políticamente. El PP ha pedido explicaciones formales al Ministerio de Transportes, pero a través de una carta y no por la tragedia en sí, sino por el vaivén de limitaciones de velocidad que Adif fue anunciando y rectificando en tramos del recorrido Madrid-Barcelona y también de la línea Madrid-Valencia. Esas decisiones, sin mayor justificación, 48 horas después del accidente mortal en Andalucía y cuando hace apenas dos meses Óscar Puente hablaba de incrementar incluso la velocidad entre las dos ciudades más grandes de España, es lo que desató los primeros movimientos. «Deben aclarar ya si está en riesgo la seguridad de los ciudadanos. ¿Por qué se decide limitar ahora la velocidad y no antes?», zanzan en Génova.

Fueron estas restricciones de la velocidad lo que realmente prendieron la primera mecha en el PP, que no ha culpado al Gobierno todavía de nada —Vox sí lo ha hecho— ni ha pedido dimisiones o responsabilidades concretas. Al menos todavía. Tampoco los populares se han lanzado a vincular lo ocurrido con las deficiencias que pudieron producirse en el Ministerio de Transportes —con José Luis Ábalos primero al frente— y otras perso-

Los populares evitan pedir dimisiones por ahora, pero insiste en «no confundir respeto con inmovilismo»

Algunos dirigentes admiten el «autocontrol» y reconocen que se hace difícil no cargar contra el Gobierno más claramente



Alberto Núñez Feijóo con Juanma Moreno en Adamuz (Córdoba) // VALERIO MERINO

nas imputadas en la trama como Isabel Pardo de Vera en la presidencia de Adif. Vox sí lo ha hecho. «No es el momento», vuelven a repetir en el equipo de Feijóo.

Es previsible que la portavoz en el Congreso, Ester Muñoz, eleve el tono este jueves —es una de las dirigentes del ala dura y que habla con mayor claridad— y mueva ficha en una rueda de prensa que tiene prevista en la Cámara Baja. Puente ha anunciado que solicitará comparecer a petición propia y lo previsible es que los populares exijan otras muchas comparecencias. Registrarán, confirman a ABC, una batería de acciones parlamentarias, incluyendo distintas peticiones de información sobre todo lo que tiene que ver con el deterioro del sistema ferroviario en España que el PP lleva denunciando meses, más allá de la tragedia en sí misma. El ministro de Transportes ha sido reprobado ya dos veces en el Congreso por las incidencias en los trenes y por el trato que recibieron los viajeros durante el apagón de abril del año pasado. También el Senado le ha reprobado con la mayoría absoluta del PP.

Las «trampas» del Gobierno

En la dirección nacional reiteran que no precipitarán la exigencia de asumir responsabilidades por la tragedia de Adamuz, pero sí insisten en que «no se debe confundir el respeto con el inmovilismo». El objetivo es que el marco se centre en todo momento en la gestión y sortear lo que algunos dirigentes ya llaman «trampas» del Go-

bierno. Se refieren al hecho de que Transportes esté apostando en todo momento por el relato de la fatalidad, de las múltiples causas que pudieron provocar el accidente, de «la extrañeza» del mismo e incluso del largo tiempo que puede pasar hasta conocerse los detalles. El propio Bravo, ayer en su comparecencia en Génova, ya deslizó una idea en esa línea: «La prioridad no puede ser establecer un relato exculpatorio. Debe ser ayudar a las víctimas y dar todas las explicaciones a los ciudadanos».

Otros dirigentes, también de algunas comunidades, apuntan a que el Gobierno «solo quiere fotos de unidad» y exige «altura de miras» cuando las tragedias o los accidentes afectan a las competencias nacionales. «Si son de las autonomías nos culpan a la primera, nos llaman asesinos. Y no importa politizar las desgracias porque todo es política», ironizan. Además de algunos diputados que ya han ido lanzando sus opiniones en redes sociales, el Gobierno de Isabel Díaz Ayuso ya señaló a Puente con claridad: «El caos en la gestión ha mostrado su peor cara y se ha llevado la vida de 42 personas». Faltaba otro fallecido por conocerse.

En Génova asumen que muchos de sus cargos quieren «ajustar cuentas ya». Y aseguran que eso llegará, pero más adelante. Puente lleva en la lupa del PP mucho tiempo. Desde 2022, coincidiendo con la liberalización del sector y la entrada de otros operadores en la alta velocidad, las incidencias se han disparado. Y en el último año el deterioro del sistema ferroviario se ha he-



El accidente rompe la estrategia electoral prevista por el PSOE

► La desconfianza en el sistema hunde el discurso de la Moncloa de confrontar modelos de gestión con el PP

AINHOA MARTÍNEZ
MADRID

Cuando España no se había recuperado del 'shock' por el accidente ferroviario de Adamuz y todavía no se habían podido conocer las causas y encontrar a los desaparecidos; un nuevo hecho traumático irrumpía en escena. Otro descarrilamiento, esta vez en un tren de cercanías catalán 48 horas después, también con resultado mortal y un abultado número de heridos. De fondo, una huelga de los maquinistas por lo que consideran un «deterioro inadmisibles» de las infraestructuras que compromete la seguridad y una gestión errática por parte de Adif subiendo y bajando los límites de velocidad a golpe de las incidencias que presentan los propios conductores que hacen el trayecto Madrid-Barcelona.

La tragedia, unida a la imagen de caos y la investigación apuntando a marcas por rotura de la vía en los primeros vagones del Iryo siniestrado y en otros convoyes que transitaban previamente por Adamuz, colocan al Gobierno en el punto de mira. En la Moncloa se habían enfocado desde las horas críticas en evitar, precisamente, acabar en la diana. Se promovió un cli-

ma de colaboración institucional entre administraciones, para cortocircuitar cualquier crítica por parte de la oposición; se buscó ocupar todo el espacio informativo con la versión oficial, con un ministro de Transportes multiplicándose en intervenciones públicas.

Sin embargo, a medida que el vacío de información se va completando, el discurso del Ejecutivo no solo va quedando más comprometido en esta concreta cuestión, sino que supone una enmienda a la totalidad de la estrategia que se lleva meses desplegando por parte de la Moncloa. Inmersos en un ciclo electoral, el Gobierno -con el PSOE en la oposición en todos los territorios que se someterán a las urnas- había diseñado una campaña orientada a confrontar su modelo de gestión con el del PP.

El propio Pedro Sánchez se identificó como «buen gestor» frente a las autonomías gobernadas por los populares en una intervención en el Congreso de los Diputados, en la que enhebró un discurso al ataque contra las privatizaciones del PP y su negligencia en la dana de la Comunidad Valenciana; las privatizaciones en la Comunidad de Madrid, incluyendo la guinda del grupo Quirón; los incendios en Galicia y Castilla y León del verano o los cribados del cáncer de mama en Andalucía. Sánchez criticó un modelo orientado a atentar contra el Estado del bienestar frente a un Gobierno central que riega a las regiones de recursos, que estas dilapidan. Esta defensa de la gestión queda en entredi-

cho ahora. La estrategia del Gobierno se rompe por uno de los ejes vertebradores del territorio y uno de los servicios más democráticos, el tren.

En Moncloa no ocultan su «preocupación» por el impacto que esto puede tener. Por un lado, en la medida de que pueda acabar instalándose un relato alternativo al oficial sobre las causas del accidente que les perjudique, pero también por que se vea afectado su principal baluarte: la gestión. El ministro de Transportes se vanagloriaba hace no mucho de que «el ferrocarril vive el mejor momento de su historia» y esto no se compadece con la realidad de unos viajeros que, a diario, sufren retrasos y que en un momento excepcional han sufrido un accidente de tanta gravedad.

Crisis de confianza

En el Ejecutivo preocupa que se genere una crisis de confianza en el Gobierno, cuando todavía colea la gestión del apagón, porque esta sensación es mucho más pegajosa que la de los escándalos de corrupción. De ahí, que el presidente saliera el primer día a asegurar que se sabría «toda la verdad» y anticipar que se trataría con total transparencia los datos que se fueran corroborando por la investigación.

En Moncloa están dispuestos a dar las explicaciones pertinentes también en sede parlamentaria. A Vox, que nunca participó de ninguna entente ni en lo peor de la tragedia, se suma ahora un potencial socio del Ejecutivo como es Junts para que Puente comparezca en el Congreso.

cho visible con casos y casos de retrasos, trenes que no llegaban a salir o se estropeaban a medio camino, fallos en catenarias y sinfín de problemas e incidentes que han llenado espacios en medios de comunicación mientras el ministro presumía en el Congreso de los Diputados, literalmente, de que era «el mejor momento del ferrocarril en la historia de España».



En un mundo dominado por algoritmos que amplifican la desinformación, la polarización, la propaganda y la manipulación, nace **Doubt and Debate**, el proyecto internacional de alfabetización digital y mediática del **Osservatorio for independent thinking**.

A través de contenidos y videos exclusivos de **alfabetización tecnológica y digital**, el proyecto ilustra el funcionamiento de la red, los algoritmos, la inteligencia artificial generativa, las cámaras de eco, la privacidad en línea y todo aquello que gobierna silenciosamente nuestra navegación, a menudo sin que seamos conscientes de ello. Gracias a los contenidos ofrecidos por las grandes marcas del periodismo de calidad, recopilados en lecciones originales de **alfabetización mediática**, las nuevas generaciones se entrenan para distinguir las noticias verdaderas de las falsas y los hechos de las opiniones. Así, se abren a los diversos puntos de vista con los que una misma noticia puede ser presentada por diferentes medios, desarrollando ese **pensamiento crítico que hace al ser humano más independiente y libre**. **Doubt and Debate** se ofrece **gratuitamente** a estudiantes y docentes de educación secundaria para dar a los jóvenes las herramientas necesarias que les permitan crecer y decidir quiénes quieren ser el día de mañana: **ciudadanos o súbditos**.

osservatorioonline.es

Osservatorio
for independent thinking

zampuchowski

Fundación "la Caixa"

En colaboración con

Fundación MAPFRE

Santander

ABC

CincoDías

EL PAÍS

SE2

LA VANGUARDIA

CORRIERE DELLA SERA

il Giornale

MEDIASET

Rai

la Repubblica

24 ORE

LA STAMPA

CNN

The New York Times

THE WALL STREET JOURNAL

The Washington Post

Adif vuelve a ralentizar el AVE y Puente insiste en su plan de 350 km/h

► El gestor retoma la limitación de velocidad en la línea Madrid-Barcelona tras otro aviso de los maquinistas pese a que por la mañana la había levantado

ANTONIO RAMÍREZ CEREZO
MADRID

Adif recuperó ayer las restricciones de velocidad de 160 kilómetros por hora en un tramo de la línea Madrid-Barcelona tras levantarlas parcialmente en las primeras horas del día. Según fuentes del gestor ferroviario, la decisión se tomó en la misma mañana para cumplir «con los protocolos de seguridad». Sin embargo, el ministro Óscar Puente volvió a insistir este miércoles en que su plan de elevar la velocidad en ese tramo a los 350 km/h sigue en pie.

«Adif ha procedido a establecer una nueva limitación temporal de velocidad (LTV) en el tramo comprendido entre Madrid y Zaragoza de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona, después de que el maquinista de un tren de Renfe haya denunciado el supuesto mal estado de varios puntos de la vía» es la justificación dada ayer para volver a restringir la velocidad. La limitación afecta al tramo entre los puntos kilométricos 100 y 178, y ralentizó los servicios durante la jornada de ayer.

Además, las limitaciones temporales de velocidad se extendieron a otras líneas. Sobre las 15.00, Adif comunicó la introducción de una LTV en un tramo de 1,8 km de la línea Madrid-Valencia, tras la denuncia del maquinista del tren 05890 (un AVE de Renfe) de «un golpe fuerte en el desvío 1 de Villarrubia, un bamboleo del tren del km

222+000 al 222+700 vía II Cuenca-Mon-teagudo, de un bache fuerte del 292+000 al 293+000 vía II Minglanilla-Caudete de las Fuentes y de otro bache con movimientos bruscos del 384+400 al 384+500 vía II Chiva-Bif. Xátiva», según la literalidad del comunicado. Al igual que con el tramo del Madrid-Barcelona, Adif iba a comprobar durante la pasada noche «dichos desperfectos para evaluar y ver si se puede retirar la LTV».

Adif extendió así las restricciones iniciadas el día anterior pese a señalar poco antes que estas habían sido eliminadas a excepción de cuatro puntos que permanecerían con límites de velocidad de 230 km/h donde antes se podía circular a 300 km/h. Según comunicó en ese momento la empresa dependiente del Ministerio de Transportes, la decisión fue tomada tras la revisión nocturna del tramo entre Madrid y Calatayud de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona.

Bandazos con la velocidad

Dichas limitaciones se aplicaron en la vía 1 en el punto kilométrico 27+160 y en el 138+600, mientras que en la vía 2 se limitó en el punto 50+840 y en el punto 143+760, en el tramo entre Madrid y Calatayud. Adif aseguró que estos cuatro puntos serían «revisados en la próxima banda de mantenimiento» durante

Trenes de alta velocidad en la estación Puerta de Atocha de Madrid // EP

te la noche, «con la previsión de que se pueda también levantar» el límite de velocidad.

El día anterior el gestor había rebajado a 160 km/h la velocidad máxima en varios puntos de la línea más tramitada del país, sobresaliendo un tramo de 150 kilómetros –del total de casi 700 de la línea–, que discurre entre Mejorada del Campo (Madrid) y Alhama de Aragón (Zaragoza). Adif justificó esta restricción en que los maquinistas ha-

bían reportado baches en los puntos intervenidos. Un aviso que el colectivo llevaba meses haciendo, pero no ha sido hasta ahora, tras el accidente de Adamuz (Córdoba), cuando el ente dependiente del Ministerio de Transportes ha decidido intervenir.

La limitación se comunicó a los maquinistas de Renfe, Ouigo e Iryo a través del sistema de telefonema, aunque igualmente el sistema ERTMS que se usa en esta línea emite la orden de fre-



ABC se sube al primer tren con destino a Barcelona desde Madrid **cuya velocidad ha recortado el Ministerio de Transportes tras los descarrilamientos**

Un viaje de alta velocidad a 59 km/h

JOAN GUIRADO MADRID

Puntual, a las 6.27, el tren 03063 partía ayer desde la vía 3 de la estación madrileña Puerta de Atocha. Su destino, con paradas previas en Calatayud y Zaragoza-Delicias, era Barcelona-Sants. Aunque este es un tren muy usado por profesionales que trabajan entre las dos ciudades que aprovechan el viaje para

despachar por teléfono con clientes o compañeros, ayer reinaba el silencio.

Uno a uno los viajeros fuimos accediendo al andén. Todo se hacía con miradas, incluso el «gracias» a los empleados de Renfe que revisaban los billetes 48 horas después del primer siniestro de la Alta Velocidad en España, y apenas diez horas después de

un segundo accidente mortal de tren, en este caso de Cercanías, casi todos los allí presentes admitían estar «porque no me queda otra, es trabajo».

Así lo relataba a este periodista –ayer también compañero de viaje ocasional– María Jesús, una madrileña de 53 años que trabaja para una conocida empresa farmacéutica cuya sede central está en la ciudad condal. Viaja a esas oficinas «cuatro o cinco veces al mes» y «aunque hoy no me apetecía coger el tren, tenía que hacerlo».

También hablaba con timidez la azafata que ayer ponía voz al habitual «Buenos días y bienvenidos a este tren AVE con destino Barcelona-Sants». Quien una hora más tarde contaba a los viajeros que «por motivos de limitación de la velocidad este tren circula con una demora de aproximadamente quince minutos». Al final ese retraso fue de 20 minutos entre la hora

prevista de llegada a Zaragoza-Delicias y la hora que acabamos bajando del tren.

El 03063 era el primer tren con destino a la capital aragonesa y la catalana que pasaba por las vías revisadas de madrugada entre Mejorada del Campo (Madrid) y Molina de Aragón (Castilla-La Mancha). Ante las quejas de algunos maquinistas que a diario circulan por la infraestructura con mayor carga de trabajo de la Alta Velocidad española, también la más rentable, Adif y el Ministerio de Transportes ordenaron que durante un tramo de 150 kilómetros la velocidad máxima fuera de 160 km/h.

Los pasajeros aguardaban su llegada a destino sin saber a qué hora llegarían y si esa limitación que hay en las vías les obligaría a modificar su rutina. Algunos pasajeros sabían lo que había y lo aceptaban: «Visto lo visto

nado al conductor cuando se acerca al punto restringido. Si el maquinista hace caso omiso, el propio sistema puede hacer frenar al tren.

Entre los maquinistas, que han convocado una huelga en protesta por el deterioro del servicio, existe malestar con la decisión de Adif porque se produce cinco meses después de que el colectivo transmitiera, mediante carta a Adif y a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, su «profunda preocupación» por el estado general de las líneas, remarcando los casos de las líneas 010 (Madrid-Sevilla), 030 (Madrid-Málaga), 040 (Madrid-Valencia) y 050 (Madrid-Barcelona). El colectivo pedía en esa misiva reducir la velocidad máxima a 250 kilómetros por hora en los corredores mencionados.

Pero el Ministerio de Transportes,

lejos de hacer caso, presentó en noviembre un plan para elevar de 300 a 350 kilómetros por hora la velocidad a la que pueden circular los trenes en la alta velocidad ferroviaria, con el compromiso de que en tres años eso fuera una realidad en la línea Madrid-Barcelona, precisamente donde estos días Adif aplica las restricciones de velocidad. El accidente en Adamuz y las quejas de los maquinistas en los grandes corredores de alta velocidad ponían en duda si Transportes seguirá adelante con el proyecto o lo aparcará temporalmente, pero el ministro mantiene que seguirá adelante.

Renovación de la línea

Óscar Puente aseguró ayer que la iniciativa sigue adelante. «Anunciamos hace poco que incrementaríamos la velocidad en la Madrid-Barcelona a 350 kilómetros por hora porque vamos a aprovechar la renovación de la línea para sustituir los elementos de vía que sean necesarios para poder con garantías llevar nuestros trenes a esa velocidad», remarcó ayer durante una rueda de prensa convocada en la sede del Ministerio de Transportes para tratar de esclarecer cuestiones relacionadas con el suceso ferroviario que por el momento deja más de 40 muertos.

Puente también cifró en 25 el número de incidencias comunicadas por los maquinistas en la jornada de ayer para la línea Madrid-Barcelona -Transportes atribuye 21 de esos avisos a un solo conductor-, «cuando la semana anterior hubo ocho denuncias de incidencias o reportes de incidencias al centro de control en esa línea por parte de los maquinistas», lo que a su juicio es fruto del momento que viven los maquinistas, «que están claramente afectados y están actuando, digamos, de esta manera», dijo el político vallisoletano en declaraciones a Telecinco. Las Limitaciones Temporales de Velocidad se aplican «cuando se hacen observaciones que afectan a tramos de vía muy grandes. Eso es lo que se está haciendo y se seguirá haciendo mientras esta situación se prolongue», sentenció.

hay que tomar medidas, la seguridad es lo que tiene que ir por delante de todo». Eso decía una viajera habitual. Otro que decía ser «casi accionista» -«ya tengo renovada la Renfe Platino de este año»-, criticaba que el servicio «ya no te aporta la seguridad que te daba antes de saber que llegabas a la reunión que tuvieras» y eso, añade, sumado a lo ocurrido en Adamuz, «le resta competitividad». A la llegada a Zaragoza-Delicias, a las 8.22, dos chicas muy jóvenes esperaban impacientes a bajar lo antes posible ya que tenían que coger otro transporte para ir a un viaje organizado a las pistas de esquí de Formigal. No tenían la seguridad de llegar a él y poder disfrutar de sus vacaciones.

En esa misma estación de Delicias finalizo mi viaje, a la espera de un nuevo tren que tenía que recogerme a las 10.26, que me devuelva de nuevo a Ma-

drid. A diferencia del de ida, este llegó con 16 minutos de retraso y, al sentarnos en el asiento, el tren se ha detenido y se ha vuelto a hacer el silencio, roto a los pocos minutos por la megafonía: «En breves minutos reanudaremos la marcha, disculpen las molestias». Transcurrieron dieciocho minutos hasta que iniciamos el retorno hacia la capital del Estado.

De nuevo con limitaciones, que Renfe había levantado sobre las ocho de la mañana y ha vuelto a instaurar alrededor de las 12 del mediodía, el tren 03092 circuló mucho más lento que de los 141 km/h mínimos que había marcado el velocímetro del 03062. Este convoy llegó a ir a 59 km/h y 86 km/h a su paso por Mejorada del Campo. Con 42 minutos de retraso, a las 12.34, aparcaba de nuevo en el andén 3 de una silenciosa estación de Atocha de Madrid. Final de viaje.

Paro general de los maquinistas contra el «deterioro» del ferrocarril

► El Semaf convoca la huelga para los días 9, 10 y 11 de febrero; UGT sopesa sumarse

ALEX GUBERN
BARCELONA

La tragedia de Adamuz y el accidente en Gelida (Barcelona) del pasado lunes llevaron ayer al sindicato de maquinistas ferroviarios Semaf a anunciar la convocatoria de una huelga general en todo el sector en protesta por el deterioro del servicio. La huelga aún no está solicitada formalmente pero ya tiene fecha: los próximos 9, 10 y 11 de febrero. Desde el sector ferroviario de UGT se añadía que contemplan sumarse al paro en un contexto de exigencia prioritaria de «garantizar la seguridad de trabajadores y usuarios», pero que una medida de estas características no podía adoptarse a la ligera ni de un día para otro y debe convocarse con todas las garantías.

En un sentimiento generalizado entre todo el colectivo de maquinistas españoles, desde Semaf se reconoció que están «devastados» tras los dos accidentes, a la vez que calificaban de «inadmisible» la situación de «deterioro constante del ferrocarril». «Han de implementarse diferentes medidas con urgencia en nuestra red que garanticen la integridad de profesionales y usuarios», añadía el sindicato en un comunicado.

Semaf anunció que el propósito de la convocatoria es «dar legalidad y amparo a las movilizaciones de las personas trabajadoras y usuarios, con el fin de demandar que se garantice la seguridad y fiabilidad de la red». De igual modo, el sindicato apuntó que exigirán «responsabili-

dad penal a las personas encargadas de garantizar la seguridad en la infraestructura ferroviaria».

Desde Semaf, y en el caso concreto de Cataluña se anunció que el servicio no se reemprenderá «sin las garantías de seguridad suficientes para la circulación». «Solicitaremos que se aplique el mismo procedimiento en toda la red en situaciones similares a Cataluña por causas meteorológicas adversas», apuntó el sindicato, que el mismo día del accidente de Gelida había enviado una carta a Renfe para advertir sobre las consecuencias del temporal y el peligro de que hubiese obstáculos en la vía, de manera particular en la línea R1, la misma donde la noche del lunes, coincidiendo con lo sucedido en Gelida, descarriló un tren en Maçanet tras chocar un tren contra una piedra, aunque sin consecuencias para el pasaje. Renfe, informa Elena Burés, afirmó ayer a este diario que trasladaron la queja a Adif y que la misma «no se quedó en un cajón».

«Hablar para evitar el paro»

En este sentido, desde Semaf se precisa que al inicio del servicio «los maquinistas de todas las empresas ferroviarias» requerirán al responsable que «se les garantice la seguridad en el trayecto a recorrer», y que cuando «cuando no se disponga de dichas garantías se adaptará la marcha del tren a las condiciones reales de explotación de la infraestructura». Ya desde el lunes por la noche, tras conocerse el accidente de Gelida, solapado con el descarrilamiento de la R1, los sindicatos ferroviarios comenzaron a movilizarse para reclamar la paralización inmediata del servicio, lo que la Generalitat ordenó casi de madrugada.

Por otra parte, y en relación precisamente a la huelga anunciada por Semaf, el Partido Popular cargó contra el ministro de Transportes, Óscar Puente, por atribuir el paro de maquinistas a su estado anímico tras los accidentes ferroviarios del domingo y el lunes y no a la «deficiente» situación de las vías. Los populares llegaron a hablar de «miseria moral» detrás de las declaraciones. En declaraciones a Telecinco recogidas por Ep, Puente afirmó que se sentará a dialogar con el colectivo de maquinistas para intentar evitar la huelga. «Vamos a ver si somos capaces de reconducir la situación y evitar esa convocatoria», señaló.

El PP carga contra el ministro de Transportes, al que acusa de «miseria moral» por atribuir el paro al estado anímico de los trabajadores

El sindicato de maquinistas exigirá «responsabilidad penal a los encargados de garantizar la seguridad»



Isabel Pardo de Vera, en la comisión de Investigación del caso Koldo en el Senado en mayo de 2024 // EP

La empresa pública de infraestructuras ferroviarias creó un puesto en Tragsa para la examante de José Luis Ábalos por el que está investigada la expresidenta Isabel Pardo de Vera

Adif, vías bajo la sombra de la corrupción

CARMEN LUCAS-TORRES
MADRID

La tragedia de Adamuz llega en un momento de profunda crisis reputacional para la empresa pública Adif, encargada de la gestión de las infraestructuras ferroviarias, que se arrastra desde hace más de un año sospechas de corrupción.

Tanto la Audiencia Nacional como el Tribunal Supremo investigan a la presidenta de Adif entre junio de 2018 y julio de 2021, Isabel Pardo de Vera, por irregularidades en la gestión de la empresa pública durante el tiempo en que José Luis Ábalos era ministro de Transportes y número tres del partido del Gobierno, donde fue relevado por Santos Cerdán. Un triángulo de cargos que, a juzgar por alguna de las conversaciones intervenidas al exasesor de Ábalos, Koldo García, y analizadas por los investigadores, no es baladí.

Uno de esos audios recabados por la Guardia Civil, de abril de 2019, sitúa a Pardo de Vera como conocedora de amaños de adjudicaciones de obra pública para que los políticos consiguieran comisiones ilegales de al menos

620.000 euros de parte de las empresas adjudicatarias.

Según dicho audio, al que ABC tuvo acceso cuando se incorporó al sumario de la causa del Alto Tribunal por el que Santos Cerdán estuvo casi cinco meses en prisión preventiva, Koldo García informó a Ábalos del reparto a dedo de proyectos de obra pública que previamente habría acordado con Pardo de Vera. El ministro se aseguró en dicha conversación de que Santos Cerdán también estaba al tanto. «Habla con Santos», dijo Ábalos. «No, si ya he hablado con él», le garantizó Koldo García. «¿Estas cinco, vale? Hay que hacer una a Acciona, otra a Sacyr, y me dice ella [por Pardo de Vera], tengo que darle una a Ferrovial, ¿vale? Y yo le digo. Yo le he dicho, mira, dame estas dos, ¿vale? Y lo que hagas, bien hecho está, ¿te parece bien?», trasladó Koldo García a Ábalos, a lo que él contestó que no dejase fuera de la ecuación a Santos Cerdán.

Pardo de Vera está investigada en la Audiencia Nacional por hasta cinco delitos –organización criminal, malversación, tráfico de influencias, cohecho y prevaricación– por la vincula-

ción que pudiera tener con la presunta trama corrupta de adjudicaciones de obra pública liderada por Cerdán e investigada en el Tribunal Supremo.

En julio, el magistrado Ismael Moreno ordenó el registro del domicilio de la expresidenta de Adif en Santiago de Compostela tras recibir un informe de la Unidad Central Operativa (UCO) de la Guardia Civil en el que apuntaban tanto a ella como al ex director general de Carreteras en el mismo periodo, Javier Herrero, también investigado, como quienes habrían «permitido la manipulación de los procesos de contratación» y que Koldo García «se valía» de ellos para sus fines presuntamente ilegales.

Al tiempo que se analizan los motivos por los que ocurrió el fatal accidente de Adamuz, ya con 43 víctimas

Los audios recabados por la Guardia Civil sitúan a Pardo de Vera como conocedora de amaños de adjudicaciones de obra

mortales, un equipo de la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE) rastrea hasta seis expedientes de los contratos adjudicados por Adif y la Dirección General de Carreteras a Acciona en Unión Temporal de Empresas (UTE) con Servinabar, compañía del empresario vasco Antxon Alonso compartida con el propio Cerdán –aunque lo niega– poseyendo el 45% de participaciones.

Se trata de seis adjudicaciones de obras ferroviarias o de ampliación de carreteras por un valor de casi 90 millones de euros que los técnicos estudiarán al detalle para ver si hubo incumplimientos de la ley de contratos. Un trabajo que se sumará al ya realizado por la Guardia Civil tras intervenir comunicaciones y documentación a todos los implicados en los registros de sus domicilios y empresas. Además de Cerdán, hay tres exdirectivos de Acciona investigados por esta trama en la que Pardo de Vera también pudo tener un papel clave, según los investigadores.

Contratación de Jélica

Previamente, la expresidenta de Adif ya estaba investigada, por indicación del magistrado del Tribunal Supremo Leopoldo Puente, por la contratación de la examante de José Luis Ábalos, Jélica Rodríguez, en las empresas públicas Ineco (dependiente de Transportes) y Tragsa (de Agricultura) aunque en el segundo caso para que prestara servicio en un proyecto de Adif.

La joven reconoció en sede judicial que estuvo contratada entre marzo de 2019 y septiembre de 2021 en ambas compañías, cobrando un salario mensual de algo más de 1.000 euros, sin desempeñar ninguna labor ni acudir ni un día a la oficina. El magistrado instructor del caso Mascarillas consideró que Pardo de Vera intercedió en ambos casos para enchufarla.

La joven reconoció en sede judicial que estuvo contratada entre marzo de 2019 y septiembre de 2021 en ambas compañías, cobrando un salario mensual de algo más de 1.000 euros, sin desempeñar ninguna labor ni acudir ni un día a la oficina.

Tanto el ex número dos de Pardo de Vera en Adif, el exdirector de Gestión Administrativa, Ignacio Zaldívar, como la jefa directa de Jélica Rodríguez en Tragsatec, Virginia Barbancho, afirmaron, el primero en la comisión de investigación del caso Koldo en el Senado y la segunda ante el juez de la Audiencia Nacional, que fueron advertidos de que no «molestaran o acosaran» a la mujer, a pesar de que no hacía su trabajo, porque su contratación vino ordenada. Barbancho incluso llegó a advertir a la entonces pareja de Ábalos de que si no fichaba, no tendría derecho a usar los tiques restaurante previstos para los trabajadores de la compañía.

El diario 'La Razón' publicó un email intercambiado en abril de 2021 entre trabajadores de Tragsatec en el que se dejaba constancia de que Pardo de Vera sabía quién era Jélica Rodríguez y que debía mantener su trabajo en la compañía pública sólo por ser pareja de Ábalos.

Los Mossos investigan si el muro se derrumbó antes o después del paso del convoy

► El ministro Puente asegura que lo hizo «al paso» del tren, lo que impidió margen de maniobra al maquinista

ELENA BURÉS
BARCELONA

¿Cayó el muro de contención sobre la vía y eso provocó el descarrilamiento del tren en Barcelona, o el derrumbe del talud fue posterior? Esta es la incógnita que tratan de despejar los Mossos d'Esquadra para esclarecer las causas del accidente de un convoy de la línea R4 de Rodalies que el martes por la noche se saldó con un fallecido, un maquinista en prácticas de 27 años, y cinco heridos de gravedad.

La hipótesis más plausible, detallaba ayer el jefe del Cuerpo en San Sadurní de Noya, Eduard Barca, es que «las causas meteorológicas» hiciesen ceder la pared, pero tendrán que ser «los investigadores quienes lo determinen». Para ello, tomarán declaración a todas las víctimas, incluidos los otros tres ocupantes de la cabina del tren siniestrado, que ahora se recuperan en sendos hospitales del territorio, ya fuera de peligro. «Son los primeros que pueden indicar si cuando pasó el convoy la pared ya había caído o no, pero de momento eso no lo podemos acreditar», atajó el mando.

La Policía catalana, tras realizar la inspección ocular durante la mañana, recuperó la caja negra del convoy, que ya analiza, para poder certificar qué ocasionó el accidente. Por ello, desde el Cuerpo piden prudencia, para poder trabajar de forma rigurosa y «no dar valoraciones que quizá luego haya que cambiar, por no ser correctas». Y es que tanto desde la Generalitat, como el propio ministro de Transportes, Óscar Puente, apuntaron a un desprendimiento previo como causa del siniestro. Es más, Puente precisó por la tarde que, «dentro de la terrible mala suerte, al menos hubo una mínima fortuna», porque el convoy circulaba a menor velocidad de la permitida, a 60 kilómetros por hora, cuando podría haber circulado a 140 km/h.

Señaló además, que el maquinista no tuvo margen de maniobra porque el muro cayó «al paso» del tren. También los bomberos aludieron a una «cesión del terreno», a expensas de lo que determinen las pesquisas, que tutela un juzgado de Villanueva y

Geltrú, municipio de Barcelona.

Una de las principales preocupaciones del Cuerpo de emergencias es la «posible inestabilidad» de la autopista AP-7, tras el colapso del muro que se desprendió sobre las vías -del que aún se desconoce la titularidad, según precisó Puente-, y por ello ayer solicitaron un informe a Transportes para determinar si era seguro reabrir la al tráfico, tras las primeras restricciones acordadas por el accidente ferroviario. Así, el subinspector de los bomberos Guillem Amorós detalló que tendrían que «estar alerta» durante las labores de extracción del tren, para ver «cómo ese muro puede actuar sobre el terreno, ante esos indicios de inestabilidad». En principio, la previsión era que los trabajos para liberar las vías comenzasen esta pasada noche, según detallo la consejera de Interior, Núria Parlon, tras la primera reunión del comité de coordinación de emergencias (Cecat), que se celebró en la sede de su departamento.

Rodalies retomará el servicio

Fue allí también desde donde compareció ayer por la mañana la titular de Territorio, Sílvia Paneque, para detallar que se mantenía la suspensión del servicio de Rodalies hasta certificar que se podía retomar la circulación de los trenes con seguridad. Un servicio que transporta a más de 400.000 pasajeros cada día en Cataluña, y que quedó interrumpido el martes por la noche, tras el siniestro. Algunos viajeros habituales no fueron conscientes de dicha decisión hasta que, a primera hora del día, se desplazaron hasta su estación habitual, como la de Sants, en la capital catalana, siempre concurrida.

Tras el desconcierto inicial, por el que decenas de personas acabaron reclamando un justificante por no contar con transporte alternativo para llegar hasta sus puestos de trabajo, con el paso de las horas, no se han producido aglomeraciones. Finalmente, la misma Paneque anunció que este jueves, a partir de las seis de la mañana, se retomaría el servicio, advirtiendo que pueden producirse incidencias, tras más de 24 horas interrumpido. Por ese motivo, el consejero Albert Dalmau, que sustituye al 'presidente' Illa mientras permanece hospitalizado, pidió ayer a los usuarios que, siempre que fuese posible, recurriesen al teletrabajo para evitar desplazamientos.

Respecto a las denominadas «mar-



Varios bomberos, junto al convoy de Rodalies que se estrelló // INÉS BAUCELLS

chas blancas» que comenzaron de madrugada tras el siniestro del convoy de la R4 en Gelida -obligatorias después de cualquier incidencia-, por las que los técnicos revisan si la infraestructura ferroviaria ha sufrido algún tipo de percance debido a las incle-

Dos denuncias de un sindicato ferroviario

Un sindicato ferroviario, Alferro, anunció ayer que interpondrá sendas denuncias ante la Fiscalía y la Inspección de Trabajo por los «gravísimos accidentes» de Adamuz y Gelida. Así lo indicaron a través de un comunicado en el que tildaron de «inaceptable» que el sistema ferroviario español continúe operando en condiciones que ponen en riesgo la vida de trabajadores y usuarios; al considerar que estos dos siniestros no fueron «aislados ni imprevisibles» sino la consecuencia «del mal estado de las vías, la ausencia de un mantenimiento preventivo adecuado, así como la presión operativa constante sobre los trabajadores, han sido denunciados reiteradamente por este sindicato, sin que se hayan adoptado las medidas necesarias».

mencias meteorológicas -cabe recordar que Cataluña había activado la alerta por las fuertes lluvias este martes en la provincia de Gerona-, los propios maquinistas han cuestionado el proceder de Renfe por no haber tomado medidas previas al accidente. De hecho, sólo unos horas antes, el Sindicato Español de Maquinistas Ferroviarios (Semaf) envió una carta al gerente de Recursos Humanos de Rodalies de Cataluña, advirtiéndolo de la caída de árboles en las vías.

«No quedó en un cajón»

Al respecto, desde el operador aseguraron a este diario que, efectivamente recibieron la misiva, que «rápidamente» transmitieron a Adif, por lo que el documento «no quedó en un cajón», sino que fue remitido al administrador de la infraestructura. No aclaran, eso sí, si se tomó alguna medida al respecto, que es lo que reprochan los profesionales del sector, tras lo ocurrido.

Por su parte, tras la segunda reunión del Cecat, Paneque aclaró que Rodalies descartó suspender el tráfico -antes del accidente- porque no había una alerta meteorológica que afectase a dicha zona. En cuanto a la convocatoria de huelga de los maquinistas, -prevista para los próximos 9, 10 y 11 de febrero-, desde la Generalitat han subrayado, primero, la labor «imprescindible» de estos profesionales, y que aún «quedan días» para poder alcanzar una «resolución al conflicto», en palabras del 'conseller' Albert Dalmau.

Cercanías catalanas: servicio al límite, décadas de desinversión y destino a evitar por los maquinistas

► La plantilla del núcleo de Barcelona denuncia en chats internos las pésimas condiciones de la red

ÀLEX GUBERN / JORDI MARTÍNEZ
BARCELONA

Conmoción, incredulidad e indignación. A medida que la noticia de la muerte de un joven maquinista en prácticas en el accidente de Rodalies en Gelida (Barcelona) se extendía entre los grupos de WhatsApp de trabajadores ferroviarios, el estado de ánimo pasaba de la total desolación al convencimiento de que las cosas no pueden seguir así. «Ya estaban siendo unos días muy difíciles a raíz del accidente del AVE en Adamuz y ahora vuelve a pasar esto», explicaban trabajadores de Renfe a ABC la madrugada de ayer.

Aunque la indignación es compartida en el conjunto de España, el conocimiento directo y personal del joven fallecido y las peculiares características del núcleo de Cercanías en Cataluña (desde el traspaso a la Generalitat, Rodalies) hacen que en esta comunidad el impacto por la muerte del maquinista en prácticas esté siendo enorme.

La noche del martes, en Gelida, al lado del convoy siniestrado, compañeros del joven fallecido trasladaban a ABC su desolación, un sentimiento al que se añadía la indignación. Los mismos maquinistas recuerdan que tras décadas de falta de inversiones y sus propias características hacen de las Cercanías catalanas una malla, gestionada por Adif, mucho más problemática y con posibilidad de más accidentes si se compara por ejemplo con el núcleo de Madrid, con más usuarios y líneas, pero más compacto, orografía más fácil y muchos más tramos urbanos: 467 kilómetros en Cataluña y 400.000 usuarios diarios frente a los 392 kilómetros de Madrid y 820.000 usuarios al día.

«La infraestructura deja mucho que desear y este tipo de incidentes son mucho más comunes en Cataluña», señala a este diario un conductor de Rodalies joven pero ya con años de experiencia, que recuerda que una cosa son las incidencias y otra accidentes mortales como el de Gelida.

Una explicación a las numerosas incidencias, además de a la falta de inversiones, apunta al trazado de la red, muy extenso y que en gran parte discurre por zonas no urbanas, lo que hace que, en la práctica, la red de Cercanías catalana no deje de ser también una red de regionales solapada. «Rodalies es muchísimo más peligrosa: siempre esta-

mos pasando por medio de bosques, por tramos con pendientes muy marcadas o incluso por vías únicas, lo que dificulta enormemente nuestro trabajo». Desprendimientos, caídas de árboles o pequeños descarrilamientos son incidencias habituales en una red que en los últimos años, para desesperación de los usuarios, es un gran punto negro, más cuando se añade un episodio de lluvias como el vivido en Cataluña desde el lunes, lo que en la noche del martes generó un reguero de incidencias en el servicio. Un ejemplo clásico es la línea R3, que llega hasta Puigcerdá, alta montaña, en la Cerdaña, que atraviesa núcleos montañosos y en gran parte es en línea única, aunque ahora mismo, tras el último arreo inversor del Gobierno y coincidiendo con el traspaso a la Generalitat está en un profundo proceso de transformación, empezando por el doblamiento en los tramos con mayor demanda de los usuarios.

Otro línea muy tensionada es la R1, la que discurre por la costa al norte de Barcelona, muy expuesta a los temporales de levante, y que de hecho, a tocar de las playas, sigue en buena parte el mismo trazado de la primera línea de ferrocarril que se inauguró en la península ibérica, la Barcelona-Mataró, en 1848. Fue en esta línea donde en la noche del martes, en Massanet, una roca en la vía provocó el descarrilamiento de un convoy, en este caso sin heridos.

Como la lluvia que provocó anoche

la caída del muro de contención en el origen del accidente de Gelida, las quejas de maquinistas y usuarios caen sobre tierra mojada. De hecho, el de Gelida no ha sido el único accidente con víctimas mortales causado por un desprendimiento de tierras.

Fue también en la R4 de Rodalies cuando el 20 de noviembre de 2018, en Vacarisses, un convoy sufría el impacto de un desprendimiento de tierra que causó una víctima mortal y 44 heridos de diversa consideración. Cuatro de los seis vagones se salieron de la vía al ser golpeados por un alud de piedras, arena y barro como consecuencia de las fuertes precipitaciones. Seis años después, en marzo de 2024, otro tren de Cercanías descarriló también por un desprendimiento en el tramo que une las vías entre Vacarisses y Castellbell y el Vilar, apenas a tres kilómetros del siniestro mortal de 2018. El incidente, que ocurrió sobre las 7.45 horas, no provocó heridos entre los 37 pasajeros que viajaban en el convoy.

Junto a las características de la red, envejecimiento de la infraestructura y falta de inversiones, otra peculiaridad

Las Cercanías catalanas componen una malla mucho más problemática si se compara por ejemplo con el núcleo de Madrid

de las Rodalies catalanas es el perfil de su plantilla, donde hay una altísima rotación de maquinistas. De hecho, se calcula que sobre un 80% de la plantilla la componen trabajadores de fuera de Cataluña, lo que hace que en cuanto acumulan suficientes años muchos pidan un traslado a otras zonas de España donde haya un servicio con menos incidencias y donde el coste de la vida sea menor que el de Barcelona.

Formación Ferroviaria

De hecho, por su elevado número de plazas para realizar prácticas, Cataluña se convierte en un destino clásico de formación y primeros años de servicio para maquinistas. Es el caso del joven sevillano de 28 años que, junto a otros compañeros en prácticas, estaba dentro de la cabina del tren accidentado en Gelida. Sus compañeros, en conversación con ABC, se mostraban ayer desolados.

En ningún caso la alta rotación de maquinistas explica los incidentes, pero sí que no ayuda en ningún caso a la mejora y fiabilidad del servicio, explican fuentes conocedoras, que recuerdan precisamente que una de las claves para el éxito de la nueva empresa Rodalies es la estabilización de la plantilla, algo que la Generalitat tiene claro, y que explica por ejemplo la creación de una escuela propia de formación de maquinistas. La capacidad de moverse de un núcleo de Cercanías a otro en el conjunto de España también explica el empeño de la plantilla en seguir dentro del paraguas de Renfe una vez se decidió el traspaso del servicio a Cataluña. Bajo la amenaza de huelgas y movilizaciones, los maquinistas y resto de la plantilla lograron que la nueva empresa mixta que gestiona el servicio desde enero de este año tenga mayoría accionarial de Renfe Viajeros y la compañía conserve capacidad de veto en las decisiones «estratégicas».



Bomberos, junto al convoy, en el lugar del accidente // INÉS BAUCELLS



Huerta Jiménez, tras recibir el premio Blogosur, que reconoce a creadores de contenido digital, en 2019 // BLOGOSUR

Fernando Huerta Jiménez

Maquinista fallecido de Rodalies

Sevillista y hermano de la Macarena

PERFIL

► El joven sevillano de 27 años murió en un accidente ferroviario tras la caída de un muro de contención, mientras realizaba sus prácticas

JAIME PAREJO SEVILLA

El infortunio se está cebando con el sector ferroviario y ya son tres los accidentes que han afectado a este sector en los últimos días. Uno de ellos es el que ha ocurrido en Rodalies de Barcelona, suceso en el que la caída de un muro de contención provocó el choque de un tren que se ha saldado con la muerte de Fernando Huerta Jiménez, un joven sevillano de 27 años del barrio de Pino Montano que se encontraba haciendo las prácticas en la máquina de este tren.

En el momento del accidente viajaba en la cabina junto a otros cuatro integrantes que resultaron heridos de gravedad, ya que el choque del tren afectó sobre todo la máquina y a su primer vagón. Fernando, tras haber pasado por una empresa de transporte de mercancías, estaba completando su formación en Barcelona como maquinista.

Fernando estudió periodismo en la Facultad de Comunicación de Sevilla, formando parte del portal web La Colina de Nervión, dedicado a información sobre el Sevilla FC, antes de destinar su futuro al mundo ferroviario, estrenándose hace apenas un mes como maquinista becado en Renfe.

Fernando era miembro de la Hermandad de la Macarena, por lo que la Hermandad mostró su pésame mediante un comunicado en el que expresa «su más hondo pesar por el fallecimiento de nuestro joven hermano». En el mismo, la Macarena señala que «elevamos nuestras oraciones a nuestro Padre Jesús de la Sentencia y a María Santísima de la Esperanza para que acojan su alma en la Gloria eterna y concedan consuelo, fortaleza y esperanza cristiana a sus familiares, amigos y seres queridos en estos momentos de inmenso dolor».

Además de ser hermano de la Macarena, la otra gran pasión de Fernando era el Sevilla FC, club del que era socio. La entidad sevillista publicó un comunicado en el que expresa su «condolencia a los familiares y amigos de Fernando Huerta Jiménez, sevillista socio del club con 20 años de antigüedad. El club desea transmitir todas sus fuerzas a sus familiares, así como a los miembros de la Peña Sevillista Triana Fans a la que pertenecía». Muchos amigos y socios de la peña a la que pertenecía mostraron su pesar en redes sociales por la trágica noticia.

Amante de la Fórmula 1, era confe-

so seguidor del piloto español Fernando Alonso, del que tenía varios artículos de los que presumía en redes sociales. Confesaba estar «cargado de ilusión, ambición y ganas de trabajar en un sector (el ferroviario) por el que he trabajado tanto y me he esforzado para conseguirlo».

Mensajes de condolencia

El alcalde de Sevilla, José Luis Sanz, mostró su consternación por la noticia publicando su «más sentido pésame a todos los familiares y amigos de este joven sevillano que estaba destinado en Barcelona para completar su formación como maquinista. Para ellos va el abrazo de toda una ciudad que se une a esta tragedia y un dolor que todos compartimos».

Al igual que el arzobispo, José Ángel Saiz Meneses, publicó ayer en sus redes sociales el siguiente mensaje: «Ayerche tuvo lugar un nuevo accidente ferroviario de un tren que circulaba entre Gelida y San Sadurn de Noya (Barcelona), con un fallecido y heridos de diversa consideración. El fallecido es Fernando Huerta, de Sevilla. Reza-mos por su eterno descanso, por su familia, y por la pronta recuperación de los heridos».

En un apunte en su cuenta de X, el portavoz socialista en el ayuntamiento, Antonio Muñoz, trasladó sus «condolencias por el trágico fallecimiento de un joven maquinista sevillano, que tenía toda la vida por delante». Juan Espadas se ha hecho eco asimismo de este suceso en su cuenta de X con un comentario en el que envía su «pésame a los familiares y amigos» de este maquinista sevillano, así como su «ánimo para todos los heridos en el mismo, que espero se recuperen pronto». También la vicepresidenta primera del Gobierno y secretaria general del PSOE de Andalucía, María Jesús Montero, se declaró «consternada ante el fallecimiento» de un maquinista. La también ministra de Hacienda publicó trasladó en su cuenta de X que ha trasladado su «sincero pésame» a la «familia y amigos» de este «joven maquinista de Rodalies».

RANDU S.A.

Por acuerdo del Consejo de Administración y de conformidad con lo dispuesto en los artículos 10, 11 y 12 de los estatutos sociales y en los artículos 166 y 167 de la Ley de Sociedades de Capital, se convoca a los Señores Socios a la Junta general extraordinaria de Socios de la entidad, que se celebrará en Sevilla, en calle Josefa Reina Puerto, 3, 2º, 41001, el próximo día 2 de marzo de 2026, a las 18:00 horas, a los efectos de someter a su examen, deliberación, y en su caso aprobación, los asuntos en el siguiente

ORDEN DEL DÍA

Primero.—Aprobación de las cuentas anuales de la sociedad de los ejercicios 2023 y 2024.

Segundo.—Delegación de facultades para la ejecución y protocolización de acuerdos.

Tercero.—Lectura, y en su caso, aprobación del acta de la reunión.

Derecho de Información: Se pone en conocimiento de los Socios de RANDU, S.A. que conforme al artículo 196 de la Ley de Sociedades de Capital, desde la publicación de esta convocatoria los Socios podrán solicitar por escrito, al órgano de administración, con anterioridad a la reunión de la junta general o verbalmente durante la misma, los informes o aclaraciones que estimen precisos acerca de los asuntos comprendidos en el orden del día.

Desde la publicación de esta convocatoria los socios tienen derecho a examinar en el domicilio sito en Sevilla, calle Josefa Reina Puerto, 3, 2º, 41001, o a solicitar a la Sociedad en la dirección postal antes indicada la entrega o envío gratuito del orden del día de la junta general extraordinaria.

Sevilla, 20 de enero de 2026.—La secretaria del consejo de administración, **Doña María Fernández de Córdoba Terry.**

IQEMBU, S.L.

(Sociedad Absorbente)

ARV CULTURA I COMUNITAT, S.L.

(Sociedad Absorbida)

Anuncio de Fusión por Absorción

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 10 del Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio (en adelante, «RDL 5/2023»), se hace público que, con fecha 3 de diciembre de 2025, los socios de ARV Cultura i Comunitat, S.L. y de IQEMBU, S.L. ejerciendo las competencias de la Junta general de socios de conformidad con la legislación española, decidieron aprobar la fusión por absorción de ARV Cultura i Comunitat, S.L. (Sociedad Absorbida) por parte de IQEMBU, S.L. (Sociedad Absorbente), así como los respectivos balances de fusión de la Sociedad Absorbente y la Sociedad Absorbida. Todo ello ajustándose estrictamente al proyecto común de fusión suscrito el 3 de noviembre de 2025 por las administradoras solidarias de las sociedades intervinientes en la fusión.

Se hace constar expresamente que, dado que la Sociedad Absorbida es titular del total de las participaciones de la Sociedad Absorbente a la presente fusión por absorción le resulta de aplicación lo dispuesto en el artículo 56 del Real Decreto-Ley 5/2023.

La fusión implica la transmisión en bloque, por sucesión universal, del patrimonio de la Sociedad Absorbida a la Sociedad Absorbente y la disolución sin liquidación de la Sociedad Absorbida, con extinción de la misma.

Se hace constar expresamente que asiste a los socios, acreedores y trabajadores de las sociedades participantes en la fusión el derecho a obtener el texto íntegro de las decisiones adoptadas y de los balances de fusión, así como a ejercitar los derechos reconocidos en la Ley.

Viladecans, 3 de diciembre de 2025.

Las administradoras solidarias de IQEMBU, S.L. y Arv Cultura i Comunitat, S.L., Judith Feixa Cercos y Amparo Padilla Pérez.

**Objetos Militares
SE COMPRAN
TODOS**

**Los Uniformes, Medallas
Papeles, Documentos, Etc**

Pago Al Contado

Seriedad Sr. Gutiérrez

Tel. 606.41.67.04

El Tribunal de Cuentas investiga 1.400 pagos hechos por Turespaña

► El órgano nombra a una instructora para investigar la gestión económica de 2023

CARMEN LUCAS-TORRES
MADRID

El Tribunal de Cuentas acaba de iniciar una investigación por la falta de control en la gestión económica del Instituto de Turismo de España (Turespaña), dependiente del Ministerio de Turismo, al frente del que se encuentra Jordi Hereu, aunque la falta de rendición de cuentas por la que se abre el procedimiento se remonta a 2023, con Reyes Maroto como ministra, quien además nombró al actual director general del organismo, Miguel Sanz, en 2020. Por encima de él, como presidenta de Turespaña, se encuentra la secretaria de Estado de Turismo, Rosario Sánchez Grau.

El órgano fiscalizador de las cuentas públicas ha visto motivos para iniciar un procedimiento por la falta de información relativa a 1.414 pagos -de mayor o menor entidad- correspondientes al año 2023 que no fueron justificados en la cuenta general del Estado. El 15 de enero se nombró a la delegada instructora que se ocupará del asunto y tendrá que requerir información a Turespaña, el organismo público responsable de la promoción de España como destino turístico en el mundo con una amplia red de oficinas en el exterior.

El fiscalizador de las cuentas públicas ve motivos para iniciar el procedimiento de alcance contable porque Turespaña incumplió el término para la rendición y justificación de las cuentas sobre 1.414 pagos (algunos arrastrados desde 2014) que en el momento de cerrar el ejercicio de 2023 estaban pendientes de pasar por el in-

forme de intervención. Otras 369 órdenes de pago ni siquiera se habrían sometido a la Intervención pública, según el auto del 15 de enero con el que se decidió continuar con el procedimiento y nombrar un delegado instructor al que ha tenido acceso ABC.

La Fiscalía pide archivar

El 4 de noviembre, Turespaña pidió el archivo de la causa alegando, entre otros motivos, que ha «venido haciendo un esfuerzo para mejorar la situación en lo que va de año y el resultado es que a fecha actual, el 96,3% de las cuentas libradas con fecha de vencimiento cumplida y pendientes de aprobar están remitidas a la Intervención Delegada y en espera de informe,

y prácticamente el 100% de las cuentas que han sido aprobadas están remitidas al Tribunal de Cuentas».

La Fiscalía, por su parte, también ha solicitado el archivo de las diligencias porque considera que el retraso en la revisión de las cuentas «solo podría dar lugar a un perjuicio para los fondos públicos si el resultado de la revisión resultara negativo y si el retraso hubiera hecho prescribir el derecho de la Administración a exigir los reintegros correspondientes, situaciones que no resultan de la información unida a la causa junto con las alegaciones citadas». La Abogacía del Estado reiteró el 14 de noviembre, en la línea de lo que argumentó en un informe previo del 3 de noviembre que

no se oponía a que se nombre a un delegado instructor.

El consejero que dictó el auto para continuar el procedimiento justificó la decisión en que «el incumplimiento del término para la rendición y justificación de las cuentas, el hecho de que sigan pendientes del informe de la Intervención 1.414 de ellas y la falta completa de noticias sobre las otras 369 aconseja someterlas al escrutinio previsto por el artículo 72.1 de la Ley de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, para esclarecer si resulta justificado el archivo del procedimiento o si ha de abrirse un juicio contable por alcance porque concurren indicios de un perjuicio a los caudales públicos. Esa investigación, necesaria para determinar si se ha originado un perjuicio a los caudales públicos. Esa investigación, necesaria para determinar si se ha originado un perjuicio a los fondos públicos, requiere el nombramiento del delegado instructor previsto en el citado artículo».



El ministro de Industria y Turismo, Jordi Hereu, posa junto al director de Turespaña, Miguel Sanz, en 2024 // EP

MANTIENE EL SECRETO DE LA CAUSA

El juez prorroga un mes el caso de los pagos en metálico del PSOE

CARMEN LUCAS-TORRES / JAVIER LILLO

El juez de la Audiencia Nacional Ismael Moreno amplió ayer, por un mes, el secreto de la investigación en la que aborda todos los pagos en efectivo del Partido Socialista a todos sus cargos, voluntarios y colaboradores, incluido el secretario general y presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, entre los años 2017 y 2024.

El 17 de enero cumplía el plazo para decidir si prorrogaba dicho secreto

o, por el contrario, lo levantaba, y el instructor optó por la primera opción, según trasladan fuentes de la investigación a este diario.

Dicha causa se abrió a instancia del magistrado del Tribunal Supremo, Leopoldo Puente, que investiga al exministro de Transportes y ex secretario General del PSOE José Luis Ábalos y a su asesor ministerial, Koldo García, por delitos de corrupción, cohecho, tráfico de influencias, y or-

ganización criminal, entre otros. En la conversaciones de WhatsApp intervenidas al segundo en la investigación del caso Mascarillas se encontró información sobre pagos en efectivo que el partido le hizo y de las que no había informado al juez. El instructor Leopoldo Puente vio indicios de que el asesor ministerial y Ábalos pudieron usar al partido, y su sistema de compensación de gastos en metálico, para blanquear dinero procedente de comisiones.

A raíz de dicho aviso, y del interrogatorio al exgerente del PSOE y de la trabajadora de la Secretaría General de la formación que hizo pagos a Koldo García, la Audiencia Nacional abrió la causa. En ésta, reclamó al PSOE que

informara de todos los pagos en efectivo realizados a sus cargos entre 2017 y 2024. La información entregada por Ferraz en un pendrive es la que seguirá abordándose en secreto.

Por su parte, el Partido Socialista, aseguró en un comunicado al comienzo de esta investigación que los pagos en efectivo -los famosos sobres de Koldo que aparecieron en un informe de la Guardia Civil- son legales y tienen una «trazabilidad cierta». Desde el PSOE insistían además que su formación que no está siendo investigados en la causa, que el fiscal en su escrito hablaba incluso de un posible ilícito penal «desde el blanqueo de capitales, pasando por el posible desfalco cometido contra el propio partido».



Koldo García en la comisión de investigación en el Senado en abril de 2024 // EP

Koldo recupera munición al devolverle el juez sus móviles

► Recibe un disco duro y la defensa adelanta un peritaje para analizar si se respetó la cadena de custodia

JAVIER LILLO
MADRID

Cuando estalló la operación Delorme allá por febrero de 2024, Koldo García no era nadie para la opinión pública, un simple exasesor de un ministerio, un consejero más de Renfe. Pero la realidad es que en el engranaje de la vida política y ministerial era uno de esos 'chicos para todo' que resolvía y hacía la vida más fácil a quien le rodeaba. Lo dijo él mismo en una entrevista concedida en noviembre de 2024: Hizo favores no solo en el entorno del Ministerio de Transportes, sino también para otros ministerios, «para todo el mundo».

Y en esa expresión, en apariencia carente de intencionalidad, se intuye que el universo de Koldo García siempre amenazó con volver visible lo que hasta ahora era invisible. Para muestra un botón: Antes de entrar en la prisión de Soto del Real a finales de noviembre de 2025 dejó grabada una entrevista con OkDiario en la que dejaba entrever que la mujer del presidente del Gobierno, Begoña Gómez, había tenido un papel nuclear en el rescate millonario de la aerolínea Air Europa en plena pandemia de coronavirus.

Ahora, prácticamente dos años des-

pués de que la Unidad Central Operativa (UCO) de la Guardia Civil realizara la entrada y registro en el domicilio alicantino de Koldo García y se incautara de una gran cantidad de dispositivos, el asistente vuelve a escena porque el juez le entregó ayer un disco duro que incluye el volcado de parte de los dispositivos que los agentes se llevaron de su casa. Entre lo devuelto están los teléfonos móviles que fueron usados por la UCO para armar el atestado de 5 de junio de 2025 que recogía conversaciones grabadas subrepticamente por el mismo Koldo y que fueron clave para que el ex número tres del PSOE Santos Cerdán acabara entrando en prisión provisional.

De hecho, los agentes que elaboraron ese informe, clave para que el Tribunal Supremo decidiera desgajar la parte de las presuntas mordidas relativas a adjudicaciones fraudulentas de obra pública, ya explicaban en las consideraciones y metodología del mismo que si bien se habían nutrido del análisis de los mensajes cruzados entre los distintos investigados, «como principal novedad» habían incorporado «una serie de grabaciones realizadas por Koldo García y que revisten una importancia capital como fuente indiciaria».

Esos audios que grabó Koldo García arrojan luz sobre la existencia de una trama en la que, presuntamente, estaban implicados también Santos Cerdán y José Luis Ábalos, y que buscaba hacerse con comisiones ilegales a cambio de facilitar adjudicaciones de obra pública para construc-

toras. Y ante esa evidencia, la reacción del propio Koldo García fue negar la mayor indicando que no eran suyos y que esa no era su voz, mientras que Cerdán ante el juez jugó la baza de que no se reconocía en los mismos y armó, incluso, una pericial para atacar esas grabaciones con la tesis de que habían sido manipuladas. Se llegó a sostener en varios escritos que Koldo García, dado que en su pasado fue colaborador de la Guardia Civil, bien podría haber sido una suerte de agente provocador y que en ese papel realizó esas grabaciones de forma subrepticia.

Pero lo que es un hecho, hoy por hoy, es que Koldo ya tiene en su poder parte del material incautado por la Guardia Civil, algo por lo que su defensa viene luchado desde hace meses argumentando que estaba en una posición de indefensión respecto a otros investigados como Víctor de Aldama al no poder consultar sus dispositivos. Y con ese disco duro en su poder, ahora cuenta

Esos audios que grabó Koldo arrojan luz sobre la existencia de una trama en la que estaban implicados Cerdán y Ábalos

Se llegó a sostener que Koldo, como colaboró con la Guardia Civil, podría ser un agente provocador y que por eso realizó esas grabaciones

con 'munición' con la que poder moverse no solo en el tablero jurídico. No obstante, fuentes de su defensa explican a ABC que ahora afrontan con cautela qué hacer con ese disco duro —que pertenece a la UCO y que deben devolver en un mes— y lamentan que el mismo no recoge la totalidad de los 27 dispositivos que se incautaron los agentes. Solo contiene copia de tres móviles modelo iPhone de la marca Apple, de un móvil Huawei, de un iPad y de un ordenador.

Avanzan que, ahora, lo que toca es analizar el material recuperado y se llevará a cabo una copia del mismo ante notario. Posteriormente se encargará un informe pericial para conocer si las conversaciones recogidas en el informe UCO y extraídas de WhatsApp incluidos en esos dispositivos móviles están completas, si hay cortes o si se ha respetado la cadena de custodia en el clonado de los mismos. Con estas claves, en apariencia, Koldo García podría buscar alinearse con la tesis de la defensa de Cerdán que, por activa y por pasiva, ha atacado la fiabilidad de esas grabaciones.

Las «conjeturas» de la UCO

Pero lo que está claro es que el uso que pueda hacer el exasesor ministerial de ese material no se quedará en ver cómo puede usarlo para armar su defensa en el caso Mascarillas o en el caso de las comisiones ilegales por obra pública. Al menos esto se deduce por la repercusión mediática que su persona tuvo en los últimos meses antes de acabar entrando en prisión provisional por el riesgo de fuga ante la pena que Fiscalía solicita para él.

Por de pronto, lo que ha logrado es una pequeña batalla judicial: recuperar sus dispositivos. Algo que parecía difícil a tenor de la respuesta negativa que le dio el magistrado Leopoldo Puente en octubre de 2025, cuando la defensa reclamó por enésima vez ese material tras hacerse público un nuevo informe de la UCO que revelaba que se dieron movimientos de dinero en efectivo en sobres con el membrete del PSOE (aquellos de las chistorras, los soles y las lechugas). En el escrito que presentó la defensa de Koldo García en aquel momento afirmaba que los agentes realizaban «inferencias probatorias y conjeturas sin sustento contextual».

Mientras que la estrategia procesal de la defensa cristaliza, Koldo García este miércoles tuvo un día diferente (y no deseado) al tener que abandonar de madrugada su celda en Soto del Real para viajar de manera incómoda en un furgón hasta la Audiencia Nacional, y todo para que le entregaran en mano ese material que directamente cedió a su defensa, ejercida por la letrada Leticia de la Hoz. Fuentes de su entorno consultadas por ABC señalan que el exasesor ya dispone desde el día de su cumpleaños (7 de enero) de una celda propia. La convivencia en prisión con Ábalos terminó, según apuntan, por diferencias horarias irreconciliables: Koldo es madrugador y deportista, Ábalos es noctámbulo, fumador y gran consumidor de lecturas y de programas de actualidad.

Trump aparca los aranceles tras un pacto con la OTAN para Groenlandia

- El presidente de EE.UU. se reúne con el jefe de la Alianza y establece «el marco de un futuro acuerdo»
- Durante su discurso en el Foro de Davos, renuncia al uso de la fuerza pero endurece sus reproches a Europa

ROSALÍA SÁNCHEZ
CORRESPONSAL
EN BERLÍN



Sólo unas horas antes, Trump había exigido en la tarima de oradores de Davos «negociaciones inmediatas para comprar Groenlandia». Pero tras una reunión con el secretario general de la OTAN, Mark Rutte, se avino a un acuerdo que excluye tanto la toma por la fuerza como la compra de la isla ártica a Dinamarca. «Tras una reunión muy productiva con el secretario general de la OTAN, Mark Rutte, hemos establecido el marco para un futuro acuerdo con respecto a Groenlandia y, de hecho, a toda la región ártica», anunció en la red Truth Social. «Esta solución, de concretarse, será muy beneficiosa para Estados Unidos y todos los países de la OTAN», explicó el presidente de Estados Unidos, que adelantó que «se están llevando a cabo conversaciones adicionales sobre la Cúpula Dorada en relación con Groenlandia».

La Cúpula Dorada es el nombre que Donald Trump usa para describir un proyecto de escudo antimisiles gigantesco por valor de 500.000 millones de dólares, que debería estar funcionando en enero de 2029 y que, según sus declaraciones en Davos, quiere construir en Groenlandia y controlar desde Washington, como parte de su concepto de seguridad nacional estadounidense. «Se proporcionará más información a medida que avancen las conversaciones. El vicepresidente J. D. Vance, el secretario de Estado, Marco Rubio, el enviado especial Steve Witkoff y otros, según sea necesario, serán responsables de las negociaciones. Me reportarán directamente. ¡Gracias por su atención!», hizo público anoche. «Con base en este entendimiento, no impondré los aranceles que debían entrar en vigor el 1 de febrero», añadió, horas después de que el Parlamento Europeo anunciase por su parte la suspensión de la aprobación del acuerdo comercial con EE.UU.

Con este acuerdo, quedaba desactivada la demanda de Trump de hacerse con Groenlandia, después de serias amenazas que han tensado internamente la OTAN hasta niveles inéditos. En su intervención ante el Foro Económico

Mundial (WEF), Trump reiteró una y otra vez que estaba dispuesto a conseguir Groenlandia. «Somos el país más fuerte del mundo y podría hacerlo, como he demostrado en Venezuela, pero no lo voy a hacer. La gente pensaba que usaría la fuerza, pero no tengo por qué hacerlo y no voy a hacerlo», dijo, displicente. Tras una larga descripción de la debilidad de Dinamarca y, por extensión, de Europa, que a su parecer impide la defensa efectiva del Ártico, situó la isla en el mapa.

«Esta enorme isla sin seguridad en realidad forma parte de Norteamérica. Ese es nuestro territorio», marcó terreno. «Busco negociaciones inmediatas para volver a discutir la adquisición de Groenlandia por parte de Estados Unidos», exigió. «Todo lo que pedimos a Dinamarca es ese pedazo de hielo en mitad del océano y que pasen la factura», minimizó la trascendencia de su deseada transacción. «Todo lo que pedimos

es que consigamos Groenlandia, incluyendo el título y la propiedad correctos, porque necesitas la propiedad para defenderla. No se puede defender en un contrato de arrendamiento. ¿Quién demonios quiere defender un acuerdo de licencia o un arrendamiento de un gran trozo de hielo en medio del océano, donde si hay una guerra, gran parte de la acción tendrá lugar en ese trozo de hielo?», expuso sus argumentos para hacerse con una isla que confundió repetidamente con Islandia a lo largo de su intervención. «Piénsenlo», se dirigió a los países que apoyan a Groenlandia, «esos misiles volarán justo sobre el centro de ese trozo de hielo».

Para añadir peso a su postura, aseguró que la compra «no supondría una amenaza para la OTAN, mejoraría enormemente la seguridad de toda la alian-

«Esta solución, si se confirma, será magnífica para Estados Unidos y los países de la OTAN», afirmó el líder norteamericano

Poco antes, señaló: «Todo lo que pedimos a Dinamarca es ese pedazo de hielo en mitad del océano y que pasen la factura»

za OTAN, por la que Estados Unidos está tratado muy injustamente».

Esta diatriba, que quedó en papel mojado tras el anuncio del acuerdo, había generado reacciones en Dinamarca. El ministro de Exteriores, Lars Lokke Rasmussen, le explicó a Trump que «no puedes intercambiar personas en 2026. Puedes comerciar entre personas, pero no intercambias personas», en referencia a los 57.000 habitantes de la isla más grande del mundo. «Groenlandia no está en venta», insistió, y añadió que «el Ártico no es solo un asunto para Dinamarca, sino para la OTAN en su conjunto».

Trump, sin embargo, cargó también contra la OTAN. «Eso nunca nos sirvió de nada. Damos tanto y recibimos tan poco a cambio... Nosotros estamos ahí para ellos, pero dudo mucho que ellos estén ahí para nosotros», reprochó a sus socios. El secretario general de la OTAN, Mark Rutte, respondió de inmediato que «por supuesto, no me cabe la menor duda de que los europeos acudirían al rescate si Estados Unidos activara el Artículo 5». «Sí, lo harán. Lo hicieron ya el 11 de septiembre de 2001, cuando el Artículo 5 se activó por primera y hasta ahora única vez», recordó. Rutte, que demostró finalmente la capacidad de aplacar a Trump, también precisó ayer en Davos que, en caso de que los dos asuntos se solapen, «Ucrania tiene prioridad sobre Groenlandia».

En su discurso, de más de una hora,



Trump apenas aludió a Ucrania, un asunto que sin duda merecía más extensión. Se limitó a decir que se reunirá hoy jueves en Davos con Zelenski para negociar. Explicó que ha hablado con Putin y con Zelenski y que el acuerdo «está ya muy cerca», sin dar detalles.

'Financial Times' había publicado horas antes que «la oposición europea al intento de Donald Trump de adquirir Groenlandia y a su propuesta de iniciativa del Consejo de la Paz han descarrilado los planes para un paquete de apoyo económico para la Ucrania de posguerra, avivando la preocupación de que una creciente brecha transatlántica pueda socavar la unidad occidental en torno a Kiev».

«Las capitales europeas no pueden simplemente ignorar las acciones del presidente estadounidense sobre Groenlandia mientras intentan avanzar en otros asuntos relacionados con Trump, como Ucrania», citaba a funcionarios estadounidenses que cifraban en 800.000 millones de dólares el Plan de Prosperidad suspendido. Esa cantidad equivale aproximadamente a la que ofrece a Dinamarca por Groenlandia.

Desde Noruega, el ministro de Defensa Tore Sandvik recordó que el enemigo es Putin. «La amenaza dimensional para Occidente, para todos los miembros de la OTAN, sigue siendo Rusia», dijo en una reunión con corresponsales extranjeros, en el que recordó que la península de Kola alberga ya dos tercios de las capacidades nucleares rusas de segundo ataque y seis de sus doce submarinos nucleares en Severomorsk.

Mark Rutte y Donald Trump, reunidos ayer en Davos // REUTERS



Diputados de la Eurocámara en la sesión plenaria de ayer // AFP

El Parlamento Europeo paraliza la ratificación de parte del acuerdo comercial con EE.UU.

► Es un mensaje político cargado de simbolismo porque el tratado está aún fase preliminar

ENRIQUE SERBETO
CORRESPONSAL EN BRUSELAS

El presidente de la comisión de Comercio Exterior del Parlamento Europeo, el alemán Bernd Lange, anunció ayer la suspensión de la aprobación del acuerdo comercial negociado el verano pasado con EE.UU. como consecuencia de las amenazas de Donald Trump de imposición de aranceles por el asunto de Groenlandia. El anuncio de Lange se hizo antes de que Trump dijera ayer que no impondría las tasas por el acuerdo alcanzado con el jefe de la OTAN.

El trámite de aprobación del acuerdo está aún en una fase preliminar, por lo que a efectos reales se trata sobre todo de una decisión política. Lange publicó un comunicado en el que explicaba que «ante las amenazas continuas y crecientes, incluidas las arancelarias, contra Groenlandia y Dinamarca, y sus aliados europeos, no nos queda otra alternativa que suspender los trabajos sobre las dos propuestas legislativas de Turnberry», en referencia al lugar de Escocia donde se firmó el acuerdo. Además, «al amenazar la integridad territorial y la soberanía de un Estado miembro de la UE y al utilizar los aranceles como instrumento coercitivo, Estados Unidos está socavando la estabilidad y la previsibilidad de las relaciones comerciales entre la UE y Estados Unidos».

En medios políticos de Bruselas se subraya que está aumentando la presión para que la Comisión iniciara al menos los preparativos para activar su arma comercial más poderosa, el mecanismo anticoerción, si Trump no se retractaba de sus amenazas. Inicialmente era Francia la más incisiva en este campo, pero Alemania ha empezado a acercarse a este extremo. Según fuentes diplomáticas que cita 'Político', «existe un amplio apoyo a que la UE debe prepararse para todos los escenarios, y eso también incluye que todos los instrumentos estén sobre la mesa».

Mecanismo anticoerción

El mecanismo anticoerción es un dispositivo tan rotundo que permite a la Comisión introducir aranceles, limitar inversiones y excluir a empresas de los contratos públicos y que se había diseñado pensando en no tener que utilizarlo por su poder disuasivo. Además, se creó prácticamente a medida para China, que entonces ejercía una presión injusta sobre Lituania, y no para aplicarlo contra el principal socio comercial de la UE.

Antes de desenfundar ese bazuca comercial, los dirigentes europeos están considerando activar antes un paquete de aranceles específicos que podría suponer unos 93.000 millones de euros, aunque no se conocen los detalles. La cuestión será debatida en el Consejo Europeo extraordinario que ha convocado António Costa y que se celebra hoy en Bruselas. El objetivo es precisamente coordinar la respuesta de los Veintisiete ante las medidas de presión de Trump para hacerse con Groenlandia.



DE LEJOS

PEDRO
RODRÍGUEZ

Davos y Valentino

¿Por qué los daños causados por Trump al orden mundial son irreversibles?

«El final de una era». No es un buen augurio cuando los obituarios de Valentino y los análisis del Foro Económico Mundial de Davos coinciden en certificar el final del mundo de ayer. En el caso de la muerte del diseñador italiano, sumada al adiós de Lagerfeld y Armani, confirma el ocaso de la generación que desde la posguerra construyó gran parte de la moda occidental. Artistas que crearon un mundo y una estética que ya son historia. Y en el proceso construyeron un sofisticado estilo para los más adinerados que contrasta con los oligarcas de nuestros días, con fortunas incomparables, sudaderas con capucha y zapatillas deportivas.

En Davos, por supuesto, lo más rompedor no han sido las gafas de Macron. Lo más rompedor es un ocupante de la Casa Blanca convertido en enemigo declarado de Europa y de la élite capitalista que no participa de la Servinabar de Mar-a-Lago. Un presidente más que dispuesto a renegar del lugar ocupado hasta ahora por Estados Unidos en el mundo. Un antiguo aliado dispuesto a hacer realidad los sueños más destructivos de Putin: aplastar la Unión Europea, destruir la OTAN y acabar con el vínculo trasatlántico construido a partir de las brutales lecciones aprendidas en la miseria de los años treinta y la Segunda Guerra Mundial.

Algo deberíamos haber sospechado cuando hace nueve años Xi Jinping defendió la globalización, el libre comercio y la alternativa «fiable» de la República Popular de Huawei en este mismo foro de Davos, celebrado a los pocos días de la primera toma de posesión de Trump. Estos días, el empresario del caos podrá decir lo que quiera, pero el daño es ya irreversible. El primer ministro de Canadá, Mark Carney, no ha necesitado mencionar ni una sola vez a Trump para sentenciar que el orden internacional basado en reglas y multilateralismo sufre «una ruptura, no una transición». Y con ayuda de la elocuencia de 'El poder de los sin poder', de Václav Havel, argumentar que la unidad de las «potencias medias» no es una opción, es un imperativo.



Un grupo de personas se enfrenta a los agentes fronterizos enviados a Mineápolis // REUTERS

En declaraciones a ABC, Alex Plechash acusa a los demócratas de inflamar los ánimos, exige cooperación con los agentes federales y denuncia que las protestas buscan desatar el caos

El jefe republicano, entre dos fuegos en Mineápolis

JAVIER ANSORENA
ENVIADO ESPECIAL A MINEÁPOLIS

Mineápolis es un bastión demócrata y no es fácil encontrarse con alguien que defienda causas conservadoras. Mucho menos en este momento, con la principal ciudad de Minnesota convertida en el foco de las tensiones políticas y migratorias de Estados Unidos, en medio de un despliegue descomunal de agentes federales para ejecutar redadas masivas contra inmigrantes indocumentados que están generando tanta polémica.

Incluso el jefe orgánico de los republicanos del estado, el presidente del Partido Republicano de Minnesota, Alex Plechash, entiende la incomodidad de muchos vecinos con la situación. Es decir, con la presencia de cerca de 3.000 agentes federales (cinco veces más que el número de policías locales), que salen cada día a la caza de inmigrantes indocumentados, entre acusaciones de detenciones indiscriminadas —también a inmigrantes con papeles e incluso a ciudadanos— y abusivas.

«Seguro que hay gente que piensa que ya era hora de que los federales vieran a hacer esto, habrá otros que piensan de otra manera», dice Plechash en una entrevista con ABC, en medio de las tensiones que agitan su estado. «También habrá gente que piense que, aunque los federales tengan que hacer este trabajo, lo hacen de forma excesiva. Hay gente que tiene todo el derecho a sentirse atemorizada, a sentir que su ciudad está siendo atacada, cuando ven a toda esa gente con rifles y chalecos antibalas», añade.

«Un momento aterrador»

«Es un momento aterrador. Hay mucha gente que está petrificada. Que piensan que van a por ellos. Y probablemente no es así, pero lo piensan», reconoce sobre una realidad evidente hoy en Mineápolis: muchos inmigrantes tienen miedo, no salen de sus casas, no van al trabajo, no llevan a los niños al colegio, no acuden a la iglesia.

El dirigente republicano entiende a



ALEX PLECHASH

los que tienen miedo, pero no a los cientos de vecinos que salen cada día a protestar por las detenciones, a alertar sobre ellas, a vigilar la actividad de los agentes federales, a grabar sus operativos, a documentar sus actuaciones e incluso a ponerles obstáculos.

«Las autoridades federales de inmigración han venido a detener a extranjeros indocumentados involucrados con crimen y con fraude», explica Plechash, en referencia a tramas de fraude multimillonario con ayudas sociales. La mayoría de los investigados y condenados en ellas son miembros de la comunidad somalí. Son en su gran mayoría ciudadanos estadounidenses, pero la Administración Trump ha utilizado ese fraude para jus-

«Hay gente con derecho a sentir que su ciudad está siendo atacada», reconoce el responsable del partido de Trump en Minnesota

tificar la operación de redadas masivas contra inmigrantes. «Los federales están yendo detrás de criminales», sostiene el presidente del partido republicano en el estado. «Los opositores no están de acuerdo y están realizando protestas muy organizadas, que son las que realmente están causando el caos».

En una de esas protestas, en medio de un enfrentamiento con los policías migratorios, una vecina de Mineápolis, Renee Nicole Good, murió a disparos de un agente federal, lo que agitó las tensiones. Alex Plechash defiende que, depende de quien lo mire, el incidente se puede ver como una muerte innecesaria o como un acto de defensa del policía (la posición de muchos republicanos que se han aliado con lo que ha dicho Trump al respecto). Pero acusó al alcalde de la ciudad, Jacob Frey, de inflamar las tensiones por calificarlo de inmediato como «asesinato» (Plechash rehusó opinar sobre la reacción de la secretaria de Seguridad Nacional, Kristi Noem, que lo calificó de «terrorismo doméstico» con la misma inmediatez).

«Avivan las llamas»

El líder local de los republicanos coloca parte de la culpa de las tensiones en Mineápolis a los dos principales líderes locales demócratas: tanto Frey como al gobernador de Minnesota, Tim Walz, a quien el escándalo del fraude en ayudas sociales le ha obligado a renunciar a su reelección. «Están avivando las llamas del descontento», dice de ellos, a quienes acusa de haber usado expresiones como «fascistas» o «nazis modernos» contra las fuerzas federales (Frey no ha utilizado esas expresiones; Walz, sin embargo, sí ha llamado a la Policía federal migratoria «Gestapo moderna»).

Y otra parte de la responsabilidad la tienen, en su opinión, los que protestan con violencia. «La protesta pacífica está recogida en la Constitución. Pero la protesta violenta no es un derecho. Si tiras piedras, hielo o impides el trabajo de los agentes federales, es un delito», dice. Al final, esas reacciones crean un «círculo vicioso», con más presencia policial y más tensión.

Lo que es necesario, a su juicio, es «calmar las cosas» y «cooperación» con los agentes federales, que se les deje trabajar. Si existen abusos en sus operativos, como denuncian muchos vecinos que han hablado con este periódico y como alegan demandas de organizaciones de derechos civiles, «que se investiguen, yo no tolero eso».

Plechash, que asegura que el año que viene no se presentará a la reelección para presidente estatal del partido, no oculta su incomodidad con algunos aspectos de las decisiones de Trump sobre Mineápolis. «Es un número terriblemente alto», reconoce sobre los 3.000 agentes desplegados. Pero cree que el presidente, desde Mineápolis, «está mandando un mensaje: este es un país de ley y orden. Si eres un criminal, vas a la cárcel». Para muchos en Mineápolis, donde los republicanos son minoría, el mensaje es otro: meter miedo a los inmigrantes y castigar a una ciudad demócrata.

Cadena perpetua para el asesino del ex primer ministro japonés Shinzo Abe

► Le disparó en 2022 para vengarse de la Iglesia de la Unificación, a la que pertenecía el político

JAIME SANTIRSO
CORRESPONSAL EN PEKÍN

Tres años y medio después de uno de los magnicidios más comentados de las últimas décadas, la Justicia ha hablado. El asesino del ex primer ministro japonés Shinzo Abe fue condenado ayer a cadena perpetua, de acuerdo con las peticiones de la Fiscalía. Fue el Tribunal del Distrito de Nara el encargado de dictar sentencia, pues fue en esta céntrica localidad, entre Kioto y Osaka, donde Abe fue abatido en julio de 2022 mientras pronunciaba un discurso durante un acto de campaña para las elecciones

a la Cámara de Consejeros -la Cámara Alta-, programadas dos días después.

El responsable, Tetsuya Yagami, realizó dos disparos con una escopeta de fabricación casera, el segundo de los cuales causó graves heridas en el cuello y el pecho de Abe que provocaron una hemorragia masiva. El ex primer ministro fue evacuado en helicóptero, pero durante el traslado perdió la consciencia hasta entrar en parada cardiorrespiratoria y fue declarado muerto poco después, a la edad de 67 años.

El ataque conmocionó a Japón. No solo por contradecir su bajo índice de criminalidad, especialmente con armas de fuego dada la restrictiva legislación. También por afectar a Abe, el líder político que marcó el Japón del siglo XXI y el que más tiempo ha presidido el país, un total de ocho años y medio. Para muestra, los datos: según cifras policiales, Abe fue una de las cuatro personas



Tetsuya Yagami culpaba a Abe de la ruina de su familia // REUTERS

asesinadas con armas de fuego en Japón ese año.

Yagami, por su parte, no ofreció resistencia y fue detenido en el lugar de los hechos. Este exmilitar en paro reiteró durante el juicio su caracterización de lo sucedido como una venganza contra la Iglesia de la Unificación, una poderosa secta que había captado a su madre, quien había dilapidado el patrimonio familiar en donaciones. Sus vínculos con la organización religiosa y su fama hicieron de Abe una víctima propicia.

El escándalo provocó la apertura de

una investigación en el seno del Partido Liberal Democrático (PLD), la cual acabaría revelando una trama de influencia que afectaba a más de un centenar de cargos y generó la desafección del electorado.

Yagami, de 45 años, se declaró culpable de asesinato intencional premeditado y otros cargos accesorios como fabricación de pólvora y daños. La única duda por resolver residía, por tanto, en la duración del castigo. La defensa apeló a sus circunstancias familiares para solicitar un máximo de 20 años.

REBAJAS

50%

HASTA

Ahora es el momento de invertir en su negocio

ofiprix.com

900 909 080

MADRID - BARCELONA - ZARAGOZA - BILBAO - DONOSTIA - VALENCIA - SEVILLA - ALICANTE - VALLADOLID

Ofiprix Muebles de oficina



PROYECTO GRATIS
Llámenos y le realizaremos un proyecto de su oficina gratuito y sin compromiso.



OFIPRIX RENTING
NO COMPRA SUS MUEBLES, ALQUÍLELOS
Ahora usted puede alquilar sus muebles y disfrutarlos cómodamente mediante un contrato de arrendamiento.

PROYECTOS GRATUITOS - MONTAJE Y TRANSPORTE GRATUITOS* ENTREGA INMEDIATA - SERVICIO EXPRESS 24 H.

La Eurocámara bloquea el pacto con Mercosur y va al choque con la Comisión

- Por una mínima diferencia de 10 votos, aprueba enviar al Tribunal de Justicia Europeo el acuerdo de libre comercio
- El resultado desautoriza tanto a la Comisión Europea como a los países que han respaldado con fuerza el pacto

ENRIQUE SERBETO
CORRESPONSAL
EN BRUSELAS



Por apenas 10 votos de diferencia, el pleno del Parlamento Europeo aprobó ayer la decisión de enviar a consulta al Tribunal de Luxemburgo el acuerdo comercial de la Unión Europea con Mercosur, lo que podría retrasar el proceso de su ratificación hasta dos años. La votación es una derrota clara para la Comisión, que ha hecho de este asunto una prioridad estratégica, aunque no está claro si la presidenta Ursula von der Leyen utilizará una cláusula del propio tratado que le permitiría aplicarlo de forma provisional, a pesar de que eso podría causar un conflicto gravísimo entre las dos instituciones. En tal caso, la decisión de los eurodiputados sería aún más desconcertante porque el acuerdo podría entrar en vigor sin que se hayan aprobado las salvaguardas que la Comisión diseñó para tratar de proteger a los agricultores y que se aprobarán previsiblemente el mes que viene.

La decisión de retrasar el trámite principal fue ratificada entre aplausos y vítores de sus partidarios, por 334 votos a favor, 324 en contra y 11 abstenciones, con una suma heterogénea que ha puesto en el mismo bando a Vox con Podemos, BNG, ERC, Compromís y Sumar. Irene Montero se había ausentado del hemiciclo en ese momento.

La resolución significa que el Parlamento no podrá votar la ratificación legal del acuerdo hasta que el tribunal emita su dictamen, un proceso que suele tardar entre 12 y 18 meses, si los jueces no tienen en cuenta las condiciones geopolíticas extremas que atravesamos. Hubo una segunda moción con conte-

nido similar, pero presentada por el grupo de extrema derecha 'Patriotas por Europa', que no fue aprobada.

El resultado representa una gran desautorización tanto para la Comisión Europea como para los países que han respaldado con fuerza el acuerdo, empezando por Alemania, y que pretenden aprovechar esta oportunidad para contrarrestar a los aranceles imprevisibles del presidente norteamericano Donald Trump con alianzas comerciales con otros mercados alternativos. La semana pasada, en una reunión a puerta cerrada con los grupos políticos, Von der Leyen les había intentado convencer de que la aprobación de este tratado sería esencial para el futuro de Europa. «Si Mercosur fracasa, podemos olvidarnos de la UE como actor global», les dijo en esta reunión, de acuerdo con uno de los asistentes. Aunque no participó en el debate porque estaba en Davos, la presidenta de la Comisión tuvo tiempo de



700 M

El acuerdo con Mercosur, a ambos lados del Atlántico, tendría un impacto comercial para más de 700 millones de personas, el más grande del mundo

llegar por la mañana a Estrasburgo para tomar la palabra de nuevo en el pleno en un último intento de convencer a una mayoría de diputados con el argumento de que «cuantos más socios comerciales tengamos en todo el mundo, más independientes seremos. Y eso es exactamente lo que necesitamos ahora».

En medios europeos se interpreta esta votación como una protesta de muchos diputados que no prejuzga la posibilidad de que el acuerdo sea aprobado cuando lo devuelva el tribunal de Luxemburgo. Sin embargo, como dijo el

popular español, Antonio López Istúriz, «otros países del mundo podrían pensárselo dos veces antes de firmar acuerdos con la Unión Europea», a la vista de lo ocurrido con el de Mercosur.

Según los portavoces de la Comisión, el propio acuerdo prevé su entrada en vigor de manera provisional antes de la ratificación parlamentaria, tal como han pedido los países que lo han aprobado en el Consejo, por lo que si Von der Leyen quiere salirse con la suya puede hacerlo. Sin embargo, llama la atención que ni siquiera se pronunciase para lamentar el voto de ayer, lo que se interpreta como un intento de no soliviantar aún más a los diputados hostiles puesto que estaba previsto que se votase por cuarta vez esta legislatura una moción de censura que, de momento, no tiene opciones de prosperar.

El resultado de la votación atraviesa los principales grupos políticos euro-

ABOGAN POR ACUERDOS CON OTROS PAÍSES

Los empresarios españoles buscan alternativas al comercio con EE.UU.

JOSÉ MARÍA CAMARERO MADRID

Los empresarios españoles están buscando alternativas frente a las continuas amenazas de Donald Trump con los aranceles que pretende aplicar a Europa, ahora a cuenta de la intervención militar en Groenlandia. Y buena parte de las miradas de la patronal se centran en territorios alternativos sobre los que los ojos de muchas compañías ya se encontraban fijados. El primero de ellos es el Mercosur, una

ampliación comercial que acaba de ser puesta en duda por el Parlamento Europeo al obligar a recurrir a la Justicia comunitaria el acuerdo alcanzado este sábado entre la UE y varios países latinoamericanos para el intercambio de mercancías.

Pero más allá de esta exploración empresarial, la junta directiva de la CEOE, reunida de forma ordinaria ayer, ha tratado el problema que suponen los aranceles con una apuesta por te-

rritorios como China, India o México, indican fuentes empresariales. No se trataría de establecer alianzas estratégicas, apuntan fuentes de los empresarios, pero sí de formalizar pactos que sean mínimamente comerciales con los que expandir negocios más allá de Estados Unidos.

En esa reunión de la CEOE, de carácter ordinario, también han analizado la posibilidad de respuesta de la Unión Europea, como la imposición de un mecanismo anticoerción que afectaría a los concursos públicos y a tecnologías de defensa americanas con intereses en el territorio comunitario porque consideran que Europa está en riesgo ante los últimos acontecimientos vinculados a la OTAN.



Protestas contra el acuerdo de Mercosur en París // EFE

peos, puesto que ninguno ha logrado mantener la disciplina de sus componentes. Tanto los populares como socialistas y liberales apoyan este acuerdo desde la cúpula, pero los eurodiputados han votado según sus intereses nacionales. Aproximadamente un tercio de los populares y socialdemócratas han votado a favor, lo que explica en parte la derrota. Por países, los más combativos han sido los polacos y los franceses. En general, la mayoría que ha aprobado la decisión se basa esencialmente en el voto favorable tanto de la extrema izquierda como de la extrema derecha. En el caso español, los primeros en celebrar esta decisión han sido los representantes de Vox.

El socialista alemán Bernd Lange, presidente de la comisión de Comercio Internacional del Parlamento, calificó la votación como «absolutamente irresponsable. Es un autogol. Quienes se oponen al tratado con Mercosur deberían votar en contra mediante el procedimiento de consentimiento en lugar de usar tácticas dilatorias bajo el pretexto de una revisión legal. Es muy perjudicial para nuestros intereses económicos y nuestra posición».

Tras la votación del Parlamento europeo, el embajador de Argentina en Bélgica apuntó que «aunque el procedimiento no detiene automáticamente la aplicación del acuerdo, abre una posible crisis institucional y es una demostración de ceguera por gran parte de la dirigencia europea, que parece no entender lo frágil y aislada que está Europa en el mundo», informa Lupe Piñeiro.

Trump 'se cuele' en la reunión entre Cuerpo y el Ibex en Davos

► Los empresarios piden «eliminar barreras burocráticas para ser más competitivos»

MARÍA JESÚS PÉREZ
MADRID

El presidente norteamericano, Donald Trump, está en todas las salsas. Y sin estar presente, se cuele en cualquier reunión en la que se hable de política económica en el mundo. En la actualidad, está en el epicentro de todos los debates y ayer era el día de intentar estar presente 'in situ', para poder escucharle durante su intervención en el Foro Económico Mundial de Davos. Incluso esperar más de hora y media para colarse en el 'Congress Hall' preparado para unas 1.300 personas. «Hemos hecho cola para ver a Trump como para ver un concierto de los Rolling Stones», explica un directivo de una gran empresa española. De ahí, que la reunión tradicional entre grandes empresarios españoles y Gobierno estuviera más descafeinada que en años anteriores. En esta ocasión sin el presidente, Pedro Sánchez, que tuvo que cancelar su agenda en la localidad suiza debido al descarrilamiento de los dos trenes en Adamuz (Córdoba).

Así, según ha podido saber ABC de fuentes empresariales en el foro, durante el encuentro entre los ministros de Economía y Transformación Digital, Carlos Cuerpo y Óscar López, respectivamente —que sustituyeron a Sánchez—, el presidente de EE.UU. se convirtió en el principal asunto a desentrañar.

Por parte de las compañías han estado el presidente de Iberdrola, Ignacio S. Galán; el consejero delegado del Santander, Héctor Grisi —mientras la presidenta, Ana Botín, mantenía su agenda privada en Davos—; el presidente del BBVA, Carlos Torres; el presidente de Telefónica, Marc Murtra; el consejero delegado de Repsol, Josu Jon Imaz; el presidente de Naturgy, Francisco Reynés; el presidente de Acciona, José Manuel Entrecanales, el consejero delegado de ACS, Juan Santamaría; y el consejero delegado de Moeve, Maarten Wetselaar.

La reunión comenzó en torno a las 15.30, prácticamente coincidiendo con el final del discurso de Trump, que se alargó más de lo que estaba agendado. La conversación entre Cuerpo, López y los ejecutivos españoles, explican las mismas fuentes, ha estado relacionada precisamente con las consecuencias de las políticas del presidente norteamericano y sus tensiones con la Unión Europea, sobre todo en lo referido a la competitividad y los negocios, además de lanzar un mensaje de compromiso con las empresas que ha gustado entre los directivos allí presentes.

En tono tranquilo y cordial, Cuerpo



Los ministros Cuerpo y López, reunidos con ejecutivos españoles en Davos // ABC

Cuerpo se reunió también con inversores extranjeros a los que dio detalles del nuevo fondo soberano español, 'España Crece'

El ministro dijo a los empresarios que «la UE no va a bajar la cabeza ante las amenazas del presidente de EE.UU.»

ha resaltado el buen momento económico por el que pasa España, y ha pedido a los allí presentes que le explicaran su percepción sobre las políticas trumpistas. Los empresarios han coincidido: hay que aprovechar la situación derivada de los movimientos de Estados Unidos para impulsar la eliminación de barreras burocráticas y mejorar la competitividad de economía y empresas europeas. Para las grandes compañías, esta última variable tiene mucho que ver con la integración europea y la creación de empresas más grandes.

Además, el responsable de la cartera de Economía les ha explicado a su vez a los empresarios la percepción que tiene de Europa respecto a la respuesta ante Trump: la UE «no va a bajar la

cabeza» y estará «unida frente a EE.UU.».

Entre todos realizaron una reflexión sobre Europa, a partir de lo recogido en el informe Draghi y la necesidad de adoptar medidas para mejorar la competitividad y simplificar la regulación. También trataron el informe McKinsey, que sugiere que España y Portugal podrían generar conjuntamente hasta un billón de euros en valor añadido y un millón de empleos de aquí a 2030 con proyectos de transformación energética.

Reunión posterior

Como anécdota respecto a otros años, tras la reunión con las grandes compañías, el ministro Cuerpo se entrevistó también con inversores extranjeros a los que ha querido especificar detalles del nuevo fondo soberano español, 'España Crece', con el que el Gobierno quiere dar continuidad a las ayudas europeas más allá de 2026. Como ya adelantó Sánchez, este será gestionado por el ICO y tendrá una dotación inicial de 10.500 millones.

Según las mismas fuentes, los inversores y gestores de fondos con posiciones en diferentes sectores en España han trasladado al titular de Economía su interés por seguir en nuestro país, dado su rendimiento en 2025. Entre ellos, el fondo soberano de Singapur Temasek y el fondo sueco EQT.

TEATRO VERMUT + EXPO - SÁB Y DOM 12:30

NICOLAS PEREZ COSTA
ANA BELEN BEAS EN GOIZALDE NUÑEZ

RICARDO III
DE WILLIAM SHAKESPEARE

MAS DE 10 ARTISTAS EN ESCENA

ADAPTACIÓN Y DIRECCIÓN NICOLAS PEREZ COSTA

★★★★★

"UN DESCOMUNAL DESAFÍO TEATRAL"

EL TIO CARACOLLES
JULIA VILLANueva - MADRID, MADRID, MADRID

TEATRO INFANTA ISABEL MADRID

IFAM



AJUSTE DE CUENTAS

JOHN MÜLLER

El arancel que pagó el votante de Donald Trump

Un estudio del Instituto de Kiel revela que el 96% del coste de las tasas fronterizas lo pagó el consumidor de EE.UU.

Los aranceles tienen una virtud indiscutible: permiten señalar culpables sin pasar por la caja de las explicaciones incómodas. Son el tributo perfecto para quien quiere recaudar sin pronunciar la palabra impuesto. El problema es que la economía, a diferencia del discurso, lleva la contabilidad con una frialdad implacable. Y los números, por muy antipáticos que resulten, no mienten.

Un estudio reciente del Instituto de Economía Mundial de Kiel, basado en más de 25 millones de envíos individuales y casi cuatro billones de dólares en comercio, concluye algo incómodo para el proteccionismo de Donald Trump: el 96% del coste de los aranceles lo pagaron empresas y consumidores de Estados Unidos. Los exportadores extranjeros apenas absorbieron un 4%. Dicho de otro modo, cuando Washington subió aranceles en nombre de la soberanía económica y la fortaleza nacional, lo que hizo fue, de forma bastante literal, subirse los precios a sí mismo.

La narrativa oficial sostiene que los aranceles fuerzan a los exportadores extranjeros a bajar precios y 'pagar' así el impuesto. La realidad fue otra. Los precios de importación subieron casi punto por punto con el arancel. Los exportadores no recortaron márgenes; recortaron envíos. Menos comercio, no comercio más barato. Un clásico del proteccionismo: mucho ruido patriótico y una factura silenciosa.

Los casos de Brasil e India son especialmente reveladores porque funcionan como experimentos naturales. En agosto de 2025, Estados Unidos impuso un arancel del 50% a Brasil. ¿Resultado? Ninguna caída significativa en los precios de exportación. Sí una caída clara en las cantidades. India, con datos aún más limpios -precios FOB en origen, antes de transporte y seguros-, confirma el patrón: los exportadores mantuvieron precios y desviaron ventas a otros mercados. El ajuste fue por volumen, no por precio. La mercancía no se abarató; simplemente dejó de viajar hacia Estados Unidos.

¿Por qué los exportadores no «se comen» el arancel, como sugiere el dis-

curso político? Por razones bastante menos épicas y más terrenales. Primero, porque existen mercados alternativos: Europa, Asia o Iberoamérica siguen comprando. Segundo, porque bajar precios un 30% para compensar un arancel del 50% es, en muchos sectores, una ruina segura. Tercero, porque las cadenas de suministro son rígidas y el proveedor sabe que no se le sustituye de un día para otro. Y cuarto, porque ceder hoy es invitar a que mañana el arancel sea mayor: una señal suicida.

El efecto fiscal fue inmediato: la recaudación aduanera estadounidense aumentó en torno a 200.000 millones de dólares en 2025. Pero conviene llamar a las cosas por su nombre. No fue dinero arrancado a China, Brasil o India. Fue dinero extraído de importadores, fabricantes y consumidores estadounidenses. Un impuesto indirecto, regresivo y selectivo, disfrazado de política industrial. Selectivo porque castiga solo a los bienes importados, aunque muchas veces no exista alternativa nacional real; regresivo porque afecta proporcionalmente más a quienes gastan una mayor parte de su renta en bienes básicos. Además, el coste real va más allá de la recaudación. Los aranceles distorsionan decisiones empresariales, encarecen los insumos, rompen cadenas de suministro y reducen variedad. Generan pérdidas de eficiencia. Son costes invisibles, difíciles de explicar en un mitin, pero perfectamente reales para quien ve cómo se retrasa una entrega, sube un precio o desaparece un producto del catálogo.

Hay, además, un efecto político menos comentado: los aranceles prometen recuperar control y acaban reduciendo opciones. El Estado recauda más, sí, pero a costa de debilitar la competitividad de su propia industria y erosionar el poder adquisitivo de sus ciudadanos. La lección no es nueva. Ya ocurrió en la guerra comercial de 2018-2019 y ha vuelto a suceder, a mayor escala. Cambian los discursos, no las elasticidades. Cambian los presidentes, no la aritmética básica del comercio internacional. Los aranceles no castigan al extranjero: castigan al consumidor propio.

En fútbol se llamaría autogol. En política económica, también. Y lo más irónico es que, mientras se celebraba como victoria nacional, la hinchada era la que estaba pagando las entradas más caras. jmuller@abc.es

Los exportadores extranjeros no bajaron precios. Simplemente enviaron menos producto a Estados Unidos



La solar ha sido la que más ha crecido // VÍCTOR RODRÍGUEZ

POR PRIMERA VEZ EN LA HISTORIA

Europa genera más luz con renovables que con energías fósiles

► La fotovoltaica ha sido la principal tecnología con un crecimiento del 20% en el último año

RAÚL MASA
MADRID

Por primera vez en la historia la Unión Europea se ha generado más electricidad con fuentes renovables que con tecnología fósil. Fue el año pasado, en 2025, un ejercicio en el que –paradójicamente– se ha puesto en cuarentena la evolución de la producción verde debido a la presión comercial que ha llegado desde Estados Unidos. De hecho, es curioso que junto a este hito renovable, donde la fotovoltaica ha sido la punta de lanza, el gas también ha tenido un repunte en su consumo.

Así se refleja en el informe 'European Electricity Review' del 'think tank' británico Ember. Según recoge el documento, en 2025 el panorama eléctrico europeo alcanzó un punto de inflexión histórico, impulsado por el crecimiento sin precedentes de las energías renovables. La transformación más significativa fue que, por primera vez, la energía eólica y solar generaron más electricidad que todos los combustibles fósiles combinados en la Unión Europea.

La energía eólica y solar alcanzaron un récord del 30% de la producción eléctrica de la UE (842 TWh), superando el 29% generado por fuentes fósiles (809 TWh). Este avance es notable si se considera que hace solo cinco años su participación era del 20%. En 14 de los 27 países de la UE, estas dos fuentes ya pro-

ducen más energía que los combustibles fósiles, con los Países Bajos y Croacia alcanzando este hito por primera vez en 2025.

En clave nacional, Alemania fue el país que más aportó en esta suma de tecnología eólica y solar con 222 TWh, seguido a cierta distancia de España, con una generación de 122 TWh, lo que supone un 14% de todo el conjunto de la UE. Por detrás se sitúan Francia (75 TWh), Italia (66 TWh) y Países Bajos (62 TWh).

Pese al auge de la producción renovable, la generación de electricidad con gas aumentó un 8% en la UE en 2025, principalmente debido a la reducción de la producción hidroeléctrica. Sin embargo, el gas sigue en cierto declive, y en 2025 estuvo un 18% por debajo de su máximo histórico más reciente en 2019.

LAS CIFRAS CLAVE DEL 2025

842 TWh

La suma de energía solar (369 TWh) y eólica (473 TWh) ha alcanzado unas cifras históricas para la producción eléctrica en la Unión Europea

14% de peso

Los 122 TWh de producción fotovoltaica y eólica de España, le sitúan como el segundo país por peso renovable en la UE en el último año

DIRECTIVA EUROPEA

Los autónomos ahorrarían 500 millones con la exención del IVA

SUSANA ALCELAY MADRID

Notable desventaja con nuestros competidores franceses o italianos. ATA, La organización que dirige Lorenzo Amor, explica que la ausencia de un régimen franquiciado del IVA en España no beneficia precisamente a los autónomos españoles, pero sí a nuestros competidores. Estima la patronal que la aplicación de la norma europea supondría un ahorro anual de más de 500 millones para el colectivo y estima que

unos 770.000 trabajadores por cuenta propia, principalmente profesionales y aquellos con bajo volumen de IVA soportado, podrían acogerse a este sistema que rechaza el Gobierno, pese a que hace más de un año debería haber entrado en vigor la directiva, de obligado cumplimiento, que libra a los países de repercutir el IVA a autónomos con bajos ingresos, que Europa permitiría situar en 85.000 euros al año, la cantidad que defiende ATA.

El aumento del gas elevó la factura de importación de gas del sector eléctrico de la UE hasta los 32.000 millones de euros en 2025, un 16% más que el año anterior. Además, las horas con mayor uso de gas provocaron picos en los precios de la electricidad, con un aumento medio del 11% en esos periodos respecto a 2024.

La próxima prioridad

Ante este escenario, los expertos relacionados con el informe señalan que «la próxima prioridad de la UE debería ser reducir seriamente la dependencia del gas caro e importado», según Beatrice Petrovich, analista senior de Energía de Ember. «El gas no solo hace a la UE más vulnerable a chantajes energéticos, sino que también encarece los precios», señala.

Por lo que respecta al futuro –en lo que afecta a nuestro país–, según explica el analista de energía de Ember, Wilmar Suárez, «existe una oportunidad enorme para las baterías en España. Como uno de los principales productores de energía solar de Europa, los proyectos de baterías permitirían utilizar esa generación renovable en las horas de mayor consumo de gas para reducir aún más los precios de la electricidad».

En cuanto a los retos que debe encarar el Viejo Continente, a pesar del hito alcanzado en 2025, la UE tiene desafíos estructurales, económicos y geopolíticos significativos para consolidar su transición energética y garantizar la estabilidad del sistema eléctrico. Por encima de todo destaca los problemas de dependencia sobre el gas y sus altos costes. Aunque el carbón está en su fase final, la UE sigue teniendo una dependencia crítica del gas. Esa subida del 8% impacta, además, en que no se puedan bajar los precios eléctricos.

Otro reto fundamental, y que España lo tiene como tarea principal, es la integración de renovables en el sistema. Por dos motivos, uno para no desperdiciar un recurso que abarata los costes del sistema, y otro, no menos importante, cómo encaja ese 'boom' verde en las redes eléctricas sin que supongan un problema de seguridad. Una situación que en nuestro país todavía provoca dolores de cabeza al operador del sistema.

Sin embargo, el incumplimiento ha dejado a España en desventaja competitiva, teniendo en cuenta que es el único país que no ha aplicado esta directiva «vulnerando los principios de efectividad, proporcionalidad, seguridad jurídica y competencia leal del derecho de la UE», asegura la patronal. «La implementación del IVA franquiciado no es sólo una cuestión de cumplimiento de la norma europea, sino una medida de justicia fiscal y de apoyo estructural a un pilar fundamental de nuestra economía», dice ATA.

La exención de presentar declaraciones periódicas de IVA y de llevar una contabilidad específica supondría un ahorro de 300 euros anuales por autónomo, sin hablar de tiempo invertido.

IBEX 35 +0,06 17.439,50 Año: 0,76%	FTSE 100 +0,11 10.138,09 Año: 2,08%	CAC 40 +0,08 8.069,17 Año: -0,99%	DOW JONES* +0,41 48.687,42 Año: 1,30%
MADRID +0,06 1.722,60 Año: 0,90%	FTSE MIB -0,50 44.488,36 Año: -1,01%	DAX -0,58 24.560,98 Año: 0,29%	NASDAQ 100* +0,27 25.055,16 Año: -0,77%
EURO STOXX 50 -0,16 5.882,88 Año: 1,58%	FTSE LATIBEX +2,64 2.408,8 Año: 9,25%	NIKKEI -0,41 52.774,64 Año: 4,84%	S&P 500* +0,20 6.810,62 Año: -0,51%

*Datos a media sesión.

IBEX 35

VALOR	CIERRE	VAR. AYER	VAR. AÑO	MAX. DIA	MIN. DIA	RENTAB. DIVID. %	PER.
Acciona	176,600	0,51	-5,00	177,80	173,80	2,99	17,64
Acciona Energía	20,92	1,06	-6,61	21,2	20,64	4,43	24,43
Acerinox	12,890	-0,31	1,82	12,93	12,70	4,81	7,89
ACS	92,650	-1,07	9,19	93,10	91,40	2,66	19,45
Aena	25,200	-0,43	0,06	25,42	25,16	3,87	16,17
Amadeus	57,760	-1,06	-8,08	58,50	57,40	3,32	13,40
ArcelorMittal	43,560	4,71	11,49	43,62	42,05	1,09	-
B. Sabadell	3,208	1,52	-4,67	3,22	3,12	8,24	9,83
B. Santander	10,324	-0,04	2,52	10,40	10,11	3,15	8,50
Bankinter	14,225	-0,39	0,49	14,31	13,90	6,12	9,96
BBVA	20,860	0,38	4,04	20,92	20,40	3,50	8,78
Caixabank	10,620	0,28	1,68	10,68	10,41	5,68	10,87
Cellnex	25,170	-0,12	-8,24	25,37	24,86	1,54	32,82
Enagas	13,550	0,26	3,04	13,61	13,47	2,95	14,06
Endesa	30,310	0,60	-1,04	30,59	30,11	4,35	15,58
Ferrovial	56,680	-0,32	2,42	56,94	56,28	1,60	42,73
Fluidra	25,340	0,32	9,41	25,48	25,00	2,37	12,46
Grifols-A	10,535	1,69	-1,54	10,63	10,27	1,42	6,72
Iberdrola	18,335	-0,43	-0,70	18,46	18,27	3,64	16,26
Inditex	55,460	-0,07	-1,56	55,88	55,14	2,52	21,94
Indra	53,850	-2,89	10,94	55,65	53,05	0,46	15,09
Inmob. Colonial	5,035	-0,59	-7,87	5,08	5,03	11,32	13,20
IAG	4,820	2,99	1,50	4,84	4,71	2,24	5,36
Lab. Rovi	72,150	0,07	13,62	72,90	71,75	1,30	14,42
Logista	30,780	-0,77	2,19	31,00	30,68	6,79	13,39
Mapfre	3,856	-1,23	-9,95	3,90	3,83	6,03	9,14
Merlin	12,250	0,25	-1,45	12,30	12,15	4,90	17,00
Naturgy	25,820	0,31	-0,39	25,92	25,60	8,91	13,79
Puig	16,050	2,62	0,05	16,26	15,80	2,35	11,88
Redeia	14,520	0,21	-4,28	14,64	14,47	2,75	14,46
Repsol	16,140	2,77	1,35	16,18	15,72	6,72	5,62
Sacyr	3,918	0,15	1,35	3,95	3,878	4,39	20,04
Solaria	17,030	1,55	-6,17	17,07	16,50	-	12,55
Telefonica	3,236	-1,67	-7,36	3,32	3,24	9,27	7,18
Unicaja	2,806	0,50	1,01	2,81	2,74	7,12	11,14



SUSCRÍBETE A ABC

Llama al **91 111 99 00**
y encontraremos la oferta
que mejor se adapte a ti.

+ Los que más suben

VALOR	CIERRE	DIA (%)	AÑO (%)
A. Dominguez	5,700	5,56	12,87
Berkeley	0,321	5,25	16,73
Arcelor Mittal	43,560	4,71	11,49
Línea Directa	1,190	3,84	6,44
IAG	4,820	2,99	1,50
Repsol	16,140	2,77	1,35
Aperam	35,560	2,72	0,45
Puig	16,05	2,62	5,18
Nyesa	0,008	2,56	2,56
Inm. del Sur	14,900	2,05	2,76

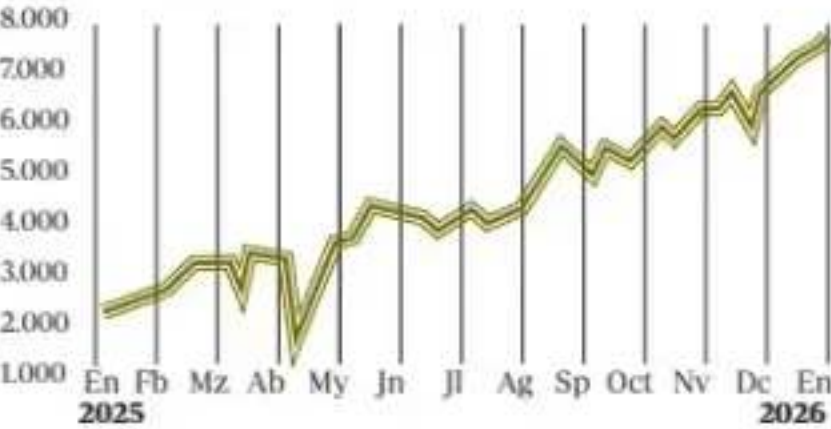
- Los que más bajan

VALOR	CIERRE	DIA (%)	AÑO (%)
Renta 4	18,300	-3,68	-9,41
Indra	53,850	-2,89	10,94
Pescanova	0,261	-2,61	-6,79
Renta Corp.	0,728	-2,52	3,32
Día	37,550	-2,34	0,05
Iberpapel	20,500	-1,91	3,27
Tubos Reunidos	0,291	-1,69	-8,20
Telefónica	3,236	-1,67	-7,36
Duro Felguera	0,186	-1,59	9,28
Miquel y Costas	14,100	-1,40	-2,08

Mayores subidas y bajadas internacionales

+	PRECIO	%	-	PRECIO	%
Eurostoxx 50					
BASF	45,35	3,97	Danone	67,4	-8,42
Pernod	76,18	2,75	Muench Rueck	507,2	-3,13
Dow Jones *					
Unitedhealth	345,93	2,22	Microsoft	443,97	-2,32
Amgen	337,35	1,92	Amazon	228,25	-1,19
ftse 100					
Rio Tinto	66,410	5,18	Experian	30,700	-4,87
Burberry	12,800	5,00	Admiral	29,480	-4,16

Evolución del Ibex 35



Gas natural	4,77 \$	22,14%	Brent	64,97 \$	0,08%	Oro	4.820,14\$	1,19%
-------------	---------	--------	-------	----------	-------	-----	------------	-------

Mercado continuo

VALOR	ÚLTIM.	VAR. DIA	VAR. AÑO
A. Dominguez	5,70	5,56	12,87
Aedas	23,90	0,00	-
Airbus	208,10	0,17	4,95
Airtificial	0,10	-0,83	2,58
Alantra	9,34	-0,85	11,19
Almirall	12,4	0,81	-3,43
Amper	0,18	0,89	7,32
AmRest	3,36	1,97	7,69
Aperam	35,56	2,72	0,45
Arima	8,40	0,00	-
Atresmedia	5,04	-0,20	3,28
Atrys	2,94	-1,01	-18,18
Audax	1,31	0,46	-4,93
Azkoyen	8,72	1,63	0,23
Berkeley	0,32	5,25	16,73
B. Riojanas	2,42	-0,10	4,88
Cevasa	7,80	1,30	-
Cie. Automotive	28,70	0,17	-3,53
Cirsa	14,00	-0,36	-
Cl. Baviera	51,00	1,19	2,62
Coca Cola	76,40	1,06	-2,18
CAF	56,40	-0,35	-4,24
Cox	10,15	-0,98	0,08
Deoleo	0,23	0,00	26,67
Día	37,55	-2,34	1,10
Duro Felguera	0,19	-1,59	9,28
Ebro Foods	18,06	-0,33	-1,95
Ecoener	5,02	-0,40	-
Edreams	3,38	-0,73	-15,29
Elecnor	25,60	1,19	4,70
Ence	2,24	0,45	-7,07
Ercros	3,42	0,00	-0,15
Ezentis	0,09	1,19	-0,18
Faes Farma	4,95	-0,40	-4,07
FCC	11,00	1,29	-0,18
GAM	1,61	0,00	1,26
Gestamp	3,05	0,86	0,20
G. Dominion	3,20	-1,08	-3,47
Grenergy	92,70	1,64	7,67
Grifols B	7,62	1,60	-2,56
G. San José	7,82	-0,51	3,99
Iberpapel	20,50	-1,91	3,27
Inm. del Sur	14,90	2,05	2,76
Lab. Reig Jofre	2,76	1,47	7,39
Libertas 7	3,08	-0,65	2,67
Línea Directa	1,19	3,84	6,44
Lingotes	5,00	0,00	2,88
Meliá	7,43	0,07	0,06
Metrovacesa	9,70	-0,41	3,63
Miquel y Costas	14,10	-1,40	-2,08
Montebalito	1,69	0,00	-1,17
Naturhouse	2,45	0,82	11,36
Neinor	19,06	-0,73	0,32
Nicol Correa	10,10	0,50	13,23
Nextil	0,87	0,00	-5,43
Nyesa	0,01	2,56	2,56
OHLA	0,35	-0,57	-1,68
Oryzon	3,23	0,94	3,86
Pescanova	0,26	-2,61	-6,79
PharmaMar	79,40	-0,19	6,01
Prim	13,15	-0,75	-0,38
Prosegur	2,66	0,19	2,31
Prosegur Cash	0,63	1,62	-1,10
Realia	1,04	1,47	5,18
Renta 4	18,30	-3,68	-9,41
Renta Corp.	0,73	-2,52	3,32
Squirrel	2,49	2,05	7,79
Talgo	2,97	-0,67	5,89
T. Reunidas	29,60	-0,13	7,09
Tubacex	3,31	0,92	-0,90
Tubos Reunidos	0,29	-1,69	-8,20
Vidrala	89,00	-0,11	-1,22
Viscofan	55,40	0,18	3,75
Vocento	0,71	0,00	2,90

Precio de la electricidad	
Mercado mayorista	MEDIA DIARIA
22/01/2026	59,84 €/MWh

Cifras económicas

	IPC	PIB	PARO	TIPOS
España	2,90	2,80	10,40	2,15
Zona euro	2,00	1,40	7,60	2,15
EEUU	2,70	2,30	4,60	3,50
Japón	2,90	0,70	2,60	0,00
Suiza	0,10	0,50	5,00	0,00
Canadá	2,20	1,40	6,50	2,25

Divisas

Valor de	1 euro
Dólares USA	1,171
Libras esterlinas	0,871
Franco suizo	0,928
Yenes japoneses	185,080
Yuanes chinos	8,154
Forint húngaro	384,707
Dólares canadienses	1,618
Coronas noruegas	11,659
Coronas checas	24,138
Pesos argentinos	1,672,717
Dólares australianos	1,732
Coronas suecas	7,471
Zloty Polaco	4,221
Dólar Neozelandés	2,003
Dólar Singapur	1,503
Rand Sudafricano	19,061
Rublos rusos	89,975

Euribor

VALOR	ÚLTIMO	ANTERIOR	DIF. PTOS.
A 1 día	1,932	1,929	0,003
1 mes	1,981	1,958	0,023
12 meses	2,236	2,259	-0,023

Renta fija española

	Interés medio	Interés medio
Últimas subastas		Letras a 12 meses 2,032%
Letras a 3 meses	1,954%	Bonos a 3 años 2,342%
Letras a 6 meses	1,981%	Bonos a 5 años 2,508%
Letras a 9 meses	1,998%	Obligac a 10 años 3,414%

Mercado secundario	Rent. (%)	Var. día (%)
Bono alemán	2,88	1,00
Bono español	3,28	0,80
Prima de riesgo	39,260	-0,66

EMPRESAS EN BREVE

Mercadona contratará a 400 trabajadores para su nueva ‘colmena’ en Madrid

Mercadona pondrá en marcha este verano su nueva ‘colmena’ (uno de los almacenes dedicados a la venta online) en Madrid, y ya ha iniciado el proceso de selección de personal para este centro, que estará situado en el distrito de Villa de Vallecas. Se sumará así a los que están activos en Getafe y Boadilla del Monte, además de en Valencia, Barcelona, Alicante y Sevilla. La compañía valenciana de distribución ofrece en su Portal de Empleo 400 vacantes, en su mayoría para puestos de preparador y repartidor de pedidos, según informó ayer la cadena de supermercados. Mercadona ofrece un sueldo inicial de 1.734 euros al mes con un contrato de jornada completa y con progresión salarial hasta los 2.346 euros mensuales brutos. En el caso de los contratos parciales, se fijan sueldos de 975 euros que pueden llegar hasta 1.319 euros brutos. Ambos tienen carácter indefinido. La empresa presidida por Juan Roig anunció en diciembre que sus trabajadores contarán con un período de vacaciones extendido a 37 días al año.

TONI JIMÉNEZ ALICANTE

Unas manos humanas con garras, la obra de arte más antigua del mundo

► La impresión se dejó hace 67.800 años en una cueva de la isla de Sulawesi, en Indonesia

JUDITH DE JORGE
MADRID



Tres manos humanas en negativo con los dedos extrañamente alargados como si fueran garras son, hasta donde se tiene registro, la obra de arte más antigua de la humanidad. La impresión, dejada en la pared de una cueva de la isla de Muna, cerca de Sulawesi (Célebes, Indonesia) hace al menos 67.800 años, supera en 15.000 a la pintura de tres personas y un cerdo salvaje descubierta en 2024 en la región por el mismo equipo y considerada hasta ahora como la más antigua.

La composición, rodeada de arte rupestre mucho más reciente, fue descubierta en la zona sureste de Sulawesi, prácticamente inexplorada desde que en 1977 se informó por primera vez de que contenía arte rupestre. El equipo internacional, codirigido por investigadores de la Universidad Griffith, la agencia nacional de investigación e innovación de Indonesia (BRIN) y la Universidad Southern Cross, tomó muestras de diminutos depósitos de carbonato de calcio formados encima y debajo de las pinturas y aplicaron avanzadas técnicas de datación por serie de uranio. Si están en lo cierto, estas manos serían aún más antiguas que la de la cueva de Maltravieso, en Cáceres, datada en 64.000 años y atribuida a neandertales.

Criaturas fabulosas

Los resultados revelaron que la cueva de Muna se utilizó para hacer arte durante un período excepcionalmente largo, con pinturas producidas repetidamente durante al menos 35.000 años hasta hace aproximadamente 20.000 años. «Sulawesi fue el hogar de una de las culturas artísticas más ricas y longevas del mundo», subraya Maxime Aubert, investigador de Griffith y coautor del trabajo que publicó ayer en la prestigiosa revista 'Nature'.

Las manos descubiertas «están muy descoloridas y podría haber habido más», dice el arqueólogo a este periódico. Fueron creadas con una técnica de estarcido, que consiste en colocar la mano en la pared y pulverizar pigmento alrededor, dejando una silueta inversa. Este tipo de imágenes son recurrentes en el arte rupestre de distintas partes del mundo, pero las plantillas en Sulawesi son «especiales, tienen un estilo único que no se ha encontrado en



Una de las manos descubiertas, muy descolorida, entre dos pinturas más modernas // MAXIME AUBERT

ningún otro lugar», subraya. Las puntas de los dedos «fueron cuidadosamente alteradas para que parecieran puntiagudas, como si fueran garras de animal».

Para Aubert, la alteración de las manos humanas para que parezcan de animales «puede tener un significado simbólico, posiblemente relacionado con la comprensión de esta antigua sociedad sobre las interacciones entre humanos y animales».

Anteriormente, los investigadores encontraron en Sulawesi imágenes de unas criaturas fabulosas llamadas teriántropos, figuras humanas con cabezas de pájaro y otros rasgos animales, que datan de hace unos 48.000 años. Fueron consideradas el ejemplo más temprano de nuestra capacidad para imaginar la existencia de seres sobrenaturales y raíces de la mayoría de las religiones conocidas. «En conjunto, estos descubrimientos sugieren que la población primitiva de esta región tenía ideas complejas sobre los humanos, los animales y la identidad en tiempos muy remotos», señala el investigador.

Las plantillas corresponden a manos adultas, aunque se desconoce si fueron hechas por uno o varios individuos. Los investigadores apuntan a humanos anatómicamente modernos, que ya se encontraban entonces en la región y dominaban este tipo de arte rupestre, aunque tampoco descartan por



completo la posibilidad de que el artista perteneciera a otra especie humana que conviviera en la región, ya que su ADN se encuentra en los indígenas australianos y papúes.

Los nuevos hallazgos insisten en desplazar definitivamente a Europa como la cuna de este tipo de expresión artística, pero también cuentan otra historia: pueden arrojar luz sobre la llegada de los humanos modernos a Australia, que entonces formaba con Tasmania y Nueva Guinea un supercontinente llamado Sahul.

Existe un importante debate arqueológico sobre cuándo y cómo los primeros humanos llegaron a Sahul. La opinión académica ha estado dividida entre el modelo de cronología corta, según el cual ocurrió hace unos 50.000 años, y el modelo de cronología larga, que apunta a hace al menos 65.000 años.

Según los investigadores, el nuevo descubrimiento «apoya fuertemente»

la idea de que los ancestros de los primeros australianos estaban en Sahul hace 65.000 años. Además, confirma que el viaje de los humanos desde el continente asiático hasta Sahul se produjo a través de la llamada ruta norte, que transcurre desde el sudeste asiático continental a través de Borneo, Sulawesi y Papúa, antes de llegar a Australia.

En conjunto, «la evidencia arqueológica y genética ahora apoya firmemente la larga cronología y muestra que los ancestros de los indígenas australianos se desplazaban por el sudeste asiático y creaban arte simbólico mientras viajaban», señala Aubert.

Para los autores, estos descubrimientos subrayan la importancia arqueológica de las muchas otras islas indonesias entre Sulawesi y la Nueva Guinea más occidental. El equipo continuará buscando más evidencias de arte humano temprano en esta región de Indonesia.

ANTE LA PRENSA

Los astronautas evacuados por una urgencia médica no aclaran quién enfermó ni la causa

PATRICIA BIOSCA MADRID

Como es habitual, los astronautas de la NASA Zena Cardman y Michael Fincke, junto con el astronauta japonés Kimiya Yui y Oleg Platonov, de la agencia espacial rusa Roscosmos, ofrecieron ayer una rueda de prensa para comentar su estancia en la Estación Espacial Internacional (ISS, por sus siglas en inglés).

Sin embargo, esta no era una comparecencia al uso: lo que hacía especial a esta cita era que esta es la primera tripulación que ha tenido que ser evacuada del laboratorio orbital por un problema médico de uno de ellos. Pero, a pesar de la expectación, nada más comenzar la rueda de prensa, Cardman dejaba claro que no se desvelaría ni la identidad del afectado ni la afección del mismo. «Obviamente, hemos vuelto antes de lo que esperábamos. No obstante, no vamos a identificar al afectado ni a hablar del pronóstico ni de los detalles del problema para respetar su identidad», señalaba la comandante de la misión. «Sólo voy a resaltar el trabajo de toda la tripulación y la implicación de los miembros del equipo de control en tierra, además de nuestros médicos y los equipos de NASA y SpaceX, que se han esforzado para minimizar el riesgo».

Los cuatro miembros de la misión Crew-11 aparecieron sonrientes, remarcando la importancia del trabajo que se realiza en la ISS, sin que ninguno de ellos mostrase signos de enfermedad, y agradeciendo el trabajo de sus compañeros, tanto en la Tierra como en el espacio. «La decisión fue la correcta y estoy bastante segura de que tendremos muchas lecciones importantes que aprender de esta experiencia», apostilló.

El omeprazol no aumenta el riesgo de cáncer de estómago

► Un amplio estudio descarta un temor que empezó en la década de los 80

CRISTINA GARRIDO MADRID

El omeprazol es uno de los medicamentos más vendidos en nuestro país. En los últimos años, se ha popularizado tanto que algunos lo utilizan sin consultar a su médico para calmar la acidez puntual, cuando en realidad está indicado para el tratamiento a largo plazo de problemas crónicos de reflujo, gastritis o úlceras.

El uso a largo plazo de fármacos inhibidores de la bomba de protones (IBP) se había relacionado en estudios previos con un mayor riesgo de cáncer de estómago. Sin embargo, ahora, una nueva investigación con datos de salud de pacientes nórdicos, publicada en 'The BMJ', sugiere que no existe esta asociación en el caso del adenocarcinoma gástrico (no cardias), el tipo de cáncer de estómago más común.

Los investigadores creen que este hallazgo «debería ofrecer alivio» a los pacientes que necesitan terapia con inhibidores de la bomba de protones a largo plazo y es «valioso para la toma de decisiones clínicas en entornos de atención médica». El temor a que estos fármacos puedan provocar cáncer de estómago existe desde la década de 1980. Para ayudar a aclarar si su uso a largo plazo está asociado con un mayor riesgo de esta patología, los investigadores diseñaron un estudio que realizó amplios esfuerzos para evitar las limitaciones metodológicas de otros trabajos anteriores que sí sugerían esta relación.

Cinco países nórdicos

Sus hallazgos se basan en datos de registros de atención médica en los cinco países nórdicos (Dinamarca, Finlandia, Islandia, Noruega y Suecia) durante un período de 26 años, de 1994 a 2020. Identificaron a 17.232 pacientes con cáncer de estómago (casos) y compararon aleatoriamente a cada uno de ellos por edad, sexo, año y país con 10 participantes sanos (controles) de cada país: un total de 172.297. Luego registraron el uso a largo plazo (más de un año) de inhibidores de la bomba de protones y antagonistas del receptor de histamina-2 (otra clase de medicamentos utilizados para reducir el ácido estomacal), excluyendo los 12 meses anteriores a la fecha de diagnóstico (casos) o a la fecha de inclusión en el estudio (controles) para evitar el reporte de una asociación potencialmente falsa.

También se tuvieron en cuenta otros factores que pudieron haber in-



El temor a que pueda provocar cáncer existe desde la década de 1980 // ABC

fluído en los resultados, como la edad, el sexo, el tratamiento para la erradicación de *Helicobacter pylori* (la bacteria implicada en el desarrollo del cáncer de estómago), la úlcera péptica, las enfermedades relacionadas con el tabaquismo y el alcohol, la obesidad o la diabetes tipo 2, y el uso de ciertos medicamentos.

Después de ajustar estos factores, los investigadores no encontraron ninguna asociación restante entre el uso a largo plazo de inhibidores de la bomba de protones o antagonistas del receptor de histamina-2 y un mayor riesgo de cáncer de estómago. Al tratarse de un estudio observacional, no se pueden extraer conclusiones definitivas sobre la relación causa-efecto. Los autores no descartan la posibilidad de que factores no medidos, como la dieta y los antecedentes familiares de cáncer de estómago, hayan influido en los resultados.

Sin embargo, señalan que este estudio multinacional basado en hasta 26 años de datos de registros de alta calidad les permitió mitigar muchos de los sesgos y otros problemas que afectan a las investigaciones previas sobre este tema. «Los resultados de este estudio no respaldan la hipótesis de que el uso a largo plazo de inhibidores de la bomba de protones esté asociado con un mayor riesgo de adenocarcinoma gástrico», concluyen. «Este trabajo representa una aportación relevante al debate sobre la seguridad a largo plazo de los IBP, al demostrar que, cuando se

controlan adecuadamente los sesgos y otros factores distorsionantes, la asociación previamente descrita con el cáncer gástrico parece no sostenerse. Además, su rigor metodológico lo convierte en una referencia importante para reinterpretar críticamente la literatura previa y para guiar la práctica clínica basada en evidencias más sólidas», señala Francisco López-Muñoz, catedrático de Farmacología y vicerrector de Investigación y Ciencia de la universidad Camilo José Cela, en declaraciones al SMC España.

El experto destaca también que los autores, no obstante, «recuerdan, acertadamente, que el uso prolongado de IBP sigue requiriendo reevaluación periódica por otros posibles efectos adversos conocidos, aunque no relacionados con las neoplasias gástricas».

Por otra parte, Luis Bujanda, especialista en Aparato Digestivo del Hospital Universitario Donostia, coordinador del Área de Enfermedades Hepáticas y Gastrointestinales del Instituto Biopuzkoa y catedrático de Medicina de la Universidad del País Vasco (UPV/EHU) apunta a que en este estudio solo analizan un tipo de cáncer gástrico, el adenocarcinoma. «¿Y los tumores neuroendocrinos gástricos? Son muy infrecuentes, pero podría haber una relación con la utilización de los IBP. Se trata de un estudio de cohortes, se desconoce la dieta y si hay antecedentes familiares de cáncer gástrico, como dice el artículo», manifiesta en declaraciones al SMC.

ANTIGÜEDADES COMPRO MUEBLES

Pinturas, espejos, relojes, monedas, joyería...Vacío pisos. Visito pueblos.

Muñoz 638 340 306

ASEA BROWN BOVERI, S.A.U.
Cambio de domicilio social

Por decisión del Accionista Único de la Sociedad, adoptada en fecha 15 de enero de 2026, Asea Brown Boveri, S.A. (Sociedad Unipersonal) traslada su domicilio social, desde la calle San Romualdo nº 13, 28037 Madrid, a la planta tercera del Edificio de la calle Vía de Dublin nº 7, 28042 Madrid, con Referencia Catastral 8094201VK4789E0001BL, que será su nuevo domicilio social, con la correspondiente modificación estatutaria, lo que se publica a efectos de lo previsto en el artículo 163 del Reglamento del Registro Mercantil y legislación concordante.

Madrid, 19 de enero de 2026.- La Secretaria del Consejo de Administración, Isabel Pérez-Coca Crespo.



La ministra de Igualdad, Ana Redondo, en un pleno del Congreso // JAIME GARCÍA

Igualdad pagará 30 millones más para evitar nuevos fallos en las pulseras antimaltrato

► El Consejo de Ministros aprueba un gasto de 71 millones para la nueva licitación

GREGORIA CARO
MADRID

El Gobierno ha aprobado elevar la financiación para el siguiente contrato de gestión del sistema de pulseras antimaltrato. La adjudicación actual, polémica por los fallos en el servicio y los dispositivos que trascendieron en verano y noviembre, y cuya gerencia depende del Ministerio de Igualdad, vence en mayo. Por ello, el Consejo de Ministros acordó un compromiso de gasto de hasta 71.369.269,41 euros (IVA incluido) para la nueva licitación. No es el pago definitivo, dado que el Gobierno aún no lo ha presentado a concurso público, sino que se trata de la cantidad máxima que se permitirá invertir para la gestión del servicio hasta 2029.

El nuevo compromiso del Gobierno supera en casi 30 millones de euros al pago realizado a la última adjudicataria, la UTE Vodafone-Securitas, y que, según la telefónica, se cerró por 42,6 millones de euros. La titular de Igualdad, Ana Redondo, quiere evitar nuevas incidencias en el servicio y ya explicó en diciembre que el nuevo contrato tendrá «mejoras técnicas». Igualdad tuvo que admitir que durante la migración de información de una empresa adjudicataria a otra, en 2024, se perdieron datos relativos a quebrantamientos de órdenes de alejamiento

de forma «temporal», que eran elementos probatorios relevantes para procesos judiciales de violencia de género y sexual. También tuvieron que capear denuncias por errores técnicos en las baterías de los dispositivos o en la geolocalización. El Consejo de Ministros aprueba los 71 millones a través de un acuerdo por el que se modifican los límites para adquirir compromisos de gasto con cargo a ejercicios futuros, en aplicación del artículo 47 de la Ley General Presupuestaria.

Prórrogas de contratos

La Delegación del Gobierno contra la Violencia de Género, encabezada por Carmen Martínez Perza, fue quien solicitó modificar los topes manifestando su «necesidad». De los 71 millones para los contratos, corresponden 59.280.321 euros al servicio integral del sistema de seguimiento correspondiente al servicio de explotación de sistema, al servicio de telecomunicaciones y al servicio de operación, así como instalación, desinstalación y mantenimiento de sets de dispositivos electrónicos. Los restantes 12.088.947 son para la adquisición de nuevos dispositivos.

También se plantean otros dos millones de euros para las prórrogas de contratos de prestación de servicios, actualmente en vigor, relativos, entre otros, al portal estadístico, al mantenimiento de aplicaciones y a servicios de creatividad, para los ejercicios 2026 y 2027.

El Tribunal de Cuentas se encargará de fiscalizar la contratación y el control del servicio, según lo que comunicó este órgano en su Programa de Fiscalización para este año.

Los protestantes reconocen casos de abusos y crean una oficina de denuncia

► Desde marzo han recogido 35 casos de los que diez se han producido en España

JOSÉ RAMÓN NAVARRO PAREJA
MADRID

Como señalaba el informe del Defensor del Pueblo, la realidad de los abusos sexuales salpica a todas las confesiones religiosas. Aunque en los últimos años el foco se ha puesto en la Iglesia católica, lo cierto es que otras entidades también han comenzado a reconocer la presencia de esa lacra en su seno y a arbitrar fórmulas de denuncia, acompañamiento y reparación. Es el caso de las iglesias evangélicas, cuya respuesta, la plataforma Mesa Salmo 15, formada por líderes evangélicos y con el apoyo de entidades como la Alianza Evangélica Española o Protestante Digital, presentó ayer en Madrid sus primeras conclusiones: desde marzo de 2025 han registrado «unos 35 casos, de los que aproximadamente una decena» se han producido en España.

La iniciativa, formada a nivel personal por varios líderes evangélicos españoles, surgió hace un año «ante la evidencia y la necesidad de afrontar la realidad de los casos de abuso sexual en iglesias evangélicas en nuestro país», explicó a ABC Pedro Tarquis, director de Protestante Digital e impulsor de la plataforma. En este tiempo, han buscado crear una entidad independiente que pueda investigar estos casos, que consideran sólo «la punta del iceberg», y también acabar con «la cultura del silencio» y las trabas con las que se encuentran las víctimas para denunciar. De hecho, ninguno de los casos recogidos hasta el momento se ha presentado ante los tribunales.

«A nivel mundial están surgiendo cada vez más casos; se comprueba que ha habido un silencio cómplice y que no ha habido mecanismos de control», reconoció Tarquis en la rueda de prensa. En ella también participaron representantes de la organización estadounidense GRACE ('Godly Response to Abuse in the Christian Environment' o 'Respuesta compasiva al abuso en el entorno cristiano'), que realiza labores de investigación sobre abusos, atención a víctimas y formación de agentes, y que se ha desplazado a España para asesorar a la entidad impulsada por Mesa Salmo 15. A diferencia de la Iglesia católica —donde más del 80%

de los casos afectan a menores y son de «carácter homosexual masculino»—, en las iglesias evangélicas la mayoría de las víctimas son «mujeres adultas vulnerables». «Hay muy pocos casos de menores», explicó Tarquis. Por el contrario, las mujeres abusadas suelen ser «inmigrantes en proceso de regularización, sin familia cercana, inmersas en un proceso de divorcio o en una crisis vital», a las que el agresor accede a través de un «consentimiento viciado», nunca plenamente voluntario.

Asimetría «bestial»

«La sociedad no percibe la asimetría tan bestial que existe entre el líder espiritual y la víctima. Entra hasta el fondo de la vida de la persona, en sus sentimientos. La víctima le abre su vida, se deja guiar, inspirar; es su maestro. Y una vez que está dentro, va cogiendo sus emociones, le dice 'esto es secreto' y empieza a cruzar una línea roja», explicó en ese sentido Asun Quintana, presidenta de la Plataforma Seneca Falls y coordinadora del grupo de trabajo de Mujer y Sociedad de la Alianza Evangélica Española, una de las entidades que forman parte de Mesa Salmo 15. «El depredador ha aprendido a oler a distancia a personas que llegan con traumas. Las elige, es un acoso premeditado y sigue un patrón determinado», añadió el presidente de la Fundación Pontea, Andy Wickham.

Ejemplo de este modus operandi es el «tremendo caso» de Álex Sampeiro, pastor de la iglesia CCValentia de Alboraya (Valencia), acusado de abusar de hasta 21 mujeres a las que imponía su autoridad religiosa. Aunque ninguna de las denuncias se ha judicializado, fue a raíz de hacerse público el caso en los medios y de las gestiones realizadas por Mesa Salmo 15 para que le fuera retirado el carné de predicador, primero, y posteriormente apartado del ejercicio ministerial en su comunidad, cuando comenzaron a multiplicarse los contactos de mujeres con la plataforma para relatar situaciones similares.

Los representantes evangélicos también hicieron un ejercicio explícito de autocritica y lamentaron «no haber reconocido este problema antes». «Se llega después de lo que hubiera sido deseable. Reaccionar ante el problema es molesto, te lleva a enemistarte y a perder apoyos. No es la parte bonita de la labor cristiana, pero hay que hacerlo y tendríamos que haberlo hecho antes», reconocieron.

Chloé Zhao adapta el libro de Maggie O'Farrell, una novela sobre el duelo por la muerte del hijo del bardo con Jessie Buckley y Paul Mescal que parte como favorita en los Oscar

De Hamnet a Hamlet: una tragedia íntima

LUCÍA CABANELAS
MADRID



Tan solo una letra separa la tragedia más famosa de todos los tiempos y el nombre del hijo muerto de su autor, su gran drama personal y también su miedo más desconocido e inabarcable. Mucho menos, desde luego, que la distancia entre William Shakespeare, el bardo inmortal, gran arquitecto de las letras inglesas y el tutor de latín que enamoró a Agnes (pronunciado Anne) Hathaway y con la que tuvo tres hijos. Se sabe que solo dos sobrevivieron, y el duelo imaginado por el niño de 11 años que probablemente murió por la peste cimenta la historia de 'Hamnet', una novela superventas en la que Maggie O'Farrell llena el vacío documental con una ficción en la que teoriza que de esa vida arrebatada nació 'Hamlet'. «Las palabras existen si se sabe escuchar», escribe en el libro. Aunque no haya palabra, como señala la gemela del niño muerto, que sirva para describir la pérdida de un hermano.

Para expresar el desconuelo de Shakespeare, sobre el que se han contado millones de verdades y mentiras y al que nunca se menciona en el libro. La escritora se adentra en las profundidades del misterio igual que Agnes en el bosque y conjetura sobre la grieta que descompuso a la familia, a la pareja, tras la muerte del niño a través de la devastadora pena de su desconocida mujer, una nota en el margen de la biografía de su marido, mitad bruja, mitad madre, a la que la culpa, la devastación, consumen y quiebran tras la pérdida. «Lo que se nos da se nos puede quitar en cualquier momento».

Tan poderosas como las palabras son las imágenes, a cuya fuerza se pliega la cineasta Chloé Zhao para abordar lo inabarcable en la adaptación de 'Hamnet', protagonizada por Jessie Buckley y Paul Mescal, que llega este viernes a las salas con la etiqueta de favorita de cara a los Oscar. Donde la obra de O'Farrell es descriptiva, la película es contemplativa, onírica, simbólica. Chloé Zhao no mira a la muer-

te a la cara sino a través de la lente de Terrence Malick. Lo que la novela dice, la película a veces lo sugiere, otras lo calla. La novela es interior, porque casi todo pasa dentro de la salvaje Agnes, pero la versión de Zhao, en cuyo guion colaboró la escritora, exterioriza, traduce ese huracán emocional con una cámara que acosa pero no intimida a Jessie Buckley: hecha un ovillo, cobijada bajo un árbol que se hace grande; la fisicidad, animal, de un parto; el gemido, casi bufido de la actriz, interrumpido por la mudez de no encontrar ni gritos que ahoguen semejante dolor. Su cara desnuda, entre la de cientos de extras, a los pies de las tablas del teatro.

La directora de 'Nomadland' entendió el tono de la novela y trasladó su idioma, sencillo, impecable, oportuno, a la pantalla añadiendo, con unos toques de realismo mágico (esa habitación que se inunda), un punto de ambigüedad que sirve para cubrir el metraje de cierto misterio, una tensión tan suave como incómoda que se contrapone con la agónica crónica de la muerte anunciada desde que, en la primera frase del libro, Hamnet baja por las escaleras.

Ser o no ser fiel

Aquí no está invitado el debate sobre ser o no ser fiel a la obra original, ya que la novela y la película destacan por su insoportable belleza, sino la mejor forma de traducir la literatura en imágenes. Gran parte del mérito de que 'Hamnet' sea tan poderosa, tan inquebrantable, es de la actriz Jessie Buckley, que roza ya el primer Oscar de su carrera por su visceral Agnes y que ordenó, con sus sugerencias, algo de la liberadora catarsis en la que fluye Chloé Zhao. Fue ella, que carga en sus hombros el peso del dolor y condensa en su rostro el aire de cada plano, quien entendió lo que necesitaban las escenas fundamentales y así se lo hizo saber a la directora. «Le enviaba a Chloé mis escritos emotivos, o una foto, y se convertían en escenas», confesó Buckley a 'The Hollywood Reporter'.

La noche antes de rodar el momento en que Shakespeare vuelve a Londres tras la muerte de Hamnet, la actriz pensaba y escribía en su diario sobre lo inevitable, el nacimiento y la

pérdida. Cuenta que se imaginó la piel curtida de Agnes como un «frágil caparazón» y la directora lo trasladó en pantalla con una escena en la que su personaje aparece pelando huevos. Mescal, como no podía ser de otro modo, aportó su sensibilidad genuina al bardo y también sus ocurrencias a la cineasta, pero el final de 'Hamnet' es un final digno gracias, de nuevo, a Jessie Buckley. El actor es un apéndice, un secundario en esta historia igual que lo fue la mujer de Shakespeare en la biografía documentada del bardo.

En el desenlace de la novela, Agnes, que asiste indignada por la traición de su marido a la primera representación de 'Hamlet' en Londres, entiende todo, y perdona, al encontrar a su hijo arrebatado en el mito de su creación, y alarga el brazo sobre el teatro para alcanzarlo, para tocarlo a él y al fantasma de su padre, que tiene las manos de su marido, como queriendo atravesar la frontera entre la vida y el teatro. «Recuérdame», dice el fantasma, con el rostro de Shakespeare. Pero la película no termina, porque no puede, donde lo hace el fenómeno editorial de Maggie O'Farrell.

Para el cierre de 'Hamnet', Chloé Zhao solo tenía un ligero esbozo de la última escena, con Hamlet muriendo sobre el escenario, la mirada de Agnes recorriendo el patio de butacas... «Cuando la rodamos, el penúltimo día, pensé: ¡Mierda! No tenemos una película», reconoce la directora en 'THR'. No estaba a la altura. Paul Mescal entró en pánico y pensó: «Esa no es la película que he estado haciendo».

El misterio de un best seller

ANÁLISIS

BRUNO PARDO PORTO

Alguien dijo que la calidad de la educación se mide no en la excelencia, sino en la media: son los alumnos del montón los que nos dicen cómo estamos, no los excelentes, que son excepciones caprichosas, igual que los genios. Tal vez suceda lo mismo

La revelación llegó, como tantas veces, con una melodía. Jessie Buckley se puso la canción 'On the Nature of Daylight', de Max Richter, que resuena, devastadora, en el último compás de la película igual que lo hizo en 'La llegada', en 'Shutter Island' y hasta en 'The Last of Us', y entendió que lo que necesitaba su Agnes para cauterizar su agonía era compañía. «Me di cuenta de que Agnes intentaba contener

Chloé Zhao da instrucciones a Paul Mescal y Jessie Buckley en el rodaje de 'Hamnet'



con los libros. Hace unos días, Elvira Navarro retomaba un lamento del crítico y escritor Jorge Carrión, que opina que en las últimas décadas el nivel de la literatura ha bajado muchísimo y que esto se ve, sobre todo, en la literatura popular. Ponía de ejemplo los últimos premios Planeta y señalaba que en el siglo pasado Stefan Zweig era un best seller. En el XIX podríamos señalar a Dickens y en el XVIII a Daniel



este dolor sola, y es imposible. A veces ocurre algo extraño en los sets, donde los actores y los extras deben estar separados. Y pensé: 'Necesito rendirme ante las 300 personas que me rodean en la escena', concede la actriz.

Al recibir el comentario, Zhao vio los planos que necesitaba y ordenó volver a filmar el final con la versión de la película en el que Agnes, y todo el público, extienden la mano hacia el

Hamlet del escenario. Ahí, esa Agnes arropada, comprende, igual que lo hace el espectador, que su marido, Shakespeare, transformó su dolor en versos y se puso en el lugar del fantasma para condenarse él mismo y salvar a su hijo, al que le regala el oxígeno de Hamlet en un intento por inmortalizarlo. La tragedia privada se hace pública. El dolor no aísla, une. Y la vida continúa a pesar de todo.

Ser o no ser Shakespeare, esa es la cuestión

'HAMNET' ★★★★★

Dirección: Chloé Zhao.

Intérpretes: Jessie Buckley, Paul Mescal, Jacobi Jupe, Joe Alwyn, Emily Watson, David Wilmot...

OTI RODRÍGUEZ MARCHANTE

La novela de Maggie O'Farrell, best seller mundial, se adentra en ese terreno tan desconocido (y tan manoseado) que es la vida de William Shakespeare y se centra en la figura de su esposa, Anne Hathaway (Agnes, en la película); y sobre su propia novela, la escritora ha hecho su adaptación al cine junto a Chloé Zhao, la directora. Tenemos delante, pues, un guion de kilómetro cero, trabajado en la propia 'casa del producto original' y tenemos también una dirección, una puesta en escena de alguien, Chloé Zhao, con una armonía visual y una poesía interior que le han permitido hacer películas tan sutiles, sensibles y emocionantes como 'The Rider' o 'Nomadland'.

Y antes de entrar en el corazón de la historia, se subrayan dos elementos cruciales que colaboran a convertirla en algo especial, la música del excelente compositor Max Richter y la fotografía de Lukasz Zal, alguien que le ha puesto luz a dos de las mejores películas de este siglo, 'Ida' y 'Cold War', ambas del polaco Pawel Pawlikowski. La travesía vital, la ambientación y la atmósfera que rodean a Agnes, que es el contraplano de Shakespeare, son la gran compañía para que una actriz, Jessie Buckley, encarne (y es el mejor verbo posible) a un personaje que cambia el modo de ver, leer o sentir la obra de Shakespeare. La mejor interpretación femenina del año y en una dura competencia, se prevé, por el Oscar con Rose Byrne, impresionante también en 'Si pudiera, te daría una patada'.

Agnes, vecina de una localidad próxima a Stratford, donde nació y vivía Shakespeare, una joven con un vínculo especial con la naturaleza, las plantas y sus propiedades mágicas, o curativas, entra 'a saco' en la vida del futuro escritor, y la película recrea el

amor, la fascinación de ambos, sus topetazos pasionales y sus consecuencias, su matrimonio, su primera hija, Susana, y posteriormente los mellizos Judith y Hamnet. A Shakespeare lo interpreta Paul Mescal, también excelente y con un perfecto calibre para inyectarle a la historia lo otro importante: el valor de la renuncia, el coraje de la huida, la apostasía del 'estar' para torturarse con la aceptación del 'ser': la obra inmensa de Shakespeare hubiera sido irrealizable, incompatible con una vida de granja, una dedicación familiar, un matrimonio perfecto y una paternidad responsable. O vivir, o pervivir, esa es la cuestión.

Pero lo esencial de 'Hamnet' es la mirada de Agnes y la mirada a Agnes, y los cambios que se producen en el personaje, sus ilusiones y sus decepciones, su saber 'estar' y su saber 'ser', su lucha e intransigencia con las pérdidas, su resistencia al dolor y su, finalmente, comprensión de la muerte, de la grandeza del arte, del valor de unos versos y de sus propiedades también curativas, de la potencia creadora del dolor y de los sentimientos, especialmente el de culpa, y de las diferentes sustancias que hay en la idea de soledad. En el último y extenso tramo de la película, pura catarsis, cuando la tragedia de 'Hamlet', inmortal, recubre de modo conmovedor, poético e íntimo la propia de su autor, de Agnes y de Hamnet, el hijo de ambos, es cuando Chloé Zhao y la actriz Jessie Buckley alcanzan la cima de todo ese material sensible que han estado trabajando..., la representación, la relectura, la fusión mística del teatro, la vida, la muerte y la poesía.

'Hamnet' es entretenida y emocionante de ver, dura de paladear (tiene momentos visualmente mágicos, de casa, de parto, de enfermedad, de furia y de luz), armoniosa de formas, áspera y jugosa de fondos, elocuente, sensible y esclarecedora de materias que ni nos rozan pero sí nos incumben y fascinan, como el apremio de la eternidad, la urgencia de ser Shakespeare y las dolorosas monedas que hay que pagar para serlo.

Defoe. Y así. La conclusión es que estamos fatal.

Como en España se publican más de nueve mil novelas al año, o sea, unas treinta y tres al día, este siempre es un debate de sensaciones: la decadencia de Occidente depende del último libro que hayamos abierto, tal vez de su primer capítulo, de su primera página, del fraseo que nos encontramos. Si es 'Hamnet', de Maggie O'Farrell, que solo en lengua española ha vendido más de 200.000 ejemplares (es, de largo, el título más vendido de su editorial, Libros del

Asteroide), a lo mejor no vemos tan cerca el fin de la civilización escrita. A lo mejor recuperamos algo de fe en la literatura, incluso en la industria editorial. Es lo que me pasaba cuando veía las ventas de Javier Marías, siempre pensaba: tan mal no estaremos si a él le va tan bien.

En 'Hamnet' nos encontramos a una narradora que nos habla en presente y que nos mantiene en tensión, escena a escena, imagen a imagen, mientras

nos cuenta una historia con un final que conocemos desde la primera página: Hamnet, el hijo de

William Shakespeare y Anne Hathaway, muere y cuatro años después el bardo escribe una obra de teatro titulada 'Hamlet'. Es una tragedia íntima, y la protagonista no es ni el escritor ni su hijo, sino su mujer, que tiene una parte de criatura de los bosques y otra de mujer moderna, irresistible.

Ahora que la adaptación de la



M. O'FARRELL

novela llega al cine, abundan los expertos que intentan encontrar los motivos de su éxito: hablan de la narración en dos tiempos, del atractivo del universo Shakespeare, de la mirada femenina, del naturalismo emocional. Se podría decir lo mismo de muchas otras novelas, que por supuesto nadie ha leído ni leerá. Lo cierto es que en el fondo del éxito de 'Hamnet' está el misterio de la literatura, que es el del encanto, el de la gracia. Y hay una certeza, también: escribir mal no es una condición necesaria para convertirse en best seller.

Banco Santander gestionará la colección Gelman: el 'botín' más deseado

► Llega a un acuerdo con la familia Zambrano para conservar 160 obras del gran conjunto de arte mexicano moderno, entre ellas 18 de Frida Kahlo

NATIVIDAD PULIDO
MADRID

A esta historia no le falta un perejil: los célebres pintores Frida Kahlo y Diego Rivera, los coleccionistas y mecenas Jacques y Natasha Gelman, el actor Cantinflas, Emilio Azcárraga, 'el Tigre', propietario de Televisa; la subasta de un cuadro paralizada en la sala Sotheby's de Nueva York, un conservador norteamericano (Robert R. Littman) que 'hereda' la célebre colección de arte mexicano, demandas judiciales, una familia de empresarios de Monterrey, los Zambrano, actuales propietarios de la colección... y hasta el asesinato a tiros en las calles de Ciudad de México del notario Armando Gálvez Pérez Aragón, que dio fe del testamento de Natasha Gelman.

A todos ellos se suma ahora el Banco Santander, que ayer hizo pública una noticia cultural de gran calado: ha llegado a un acuerdo con la familia Zambrano para la gestión a largo plazo de este codiciado 'botín': la Colección Gelman de arte moderno mexicano, una de las mejores del mundo junto con la Dolores Olmedo. Noticia que coincide con la semana de Fitur, donde México es precisamente el país socio este año. Un paso más de acercamiento entre ambos países, cuyas relaciones se habían opacado por las exigencias de que España pida perdón por la Conquista por parte de López Obrador y Claudia Sheinbaum. Ana Botín, presidenta ejecutiva de Banco Santander, dice que «este acuerdo es una gran expresión de la confianza y la amistad entre México y España, dos países con tanta relación económica, social y cultural».

Pasará a llamarse Colección Gelman Santander y su puesta de largo será en junio: se exhibirá una selección con las obras maestras de las 160 incluidas en el acuerdo. Se mostrarán en Faro Santander, la antigua sede del banco en la capital cántabra, que está acondicio-

nando el arquitecto David Chipperfield y acogerá, además, la colección del banco, con más de mil obras, actualmente en la sede de Boadilla del Monte.

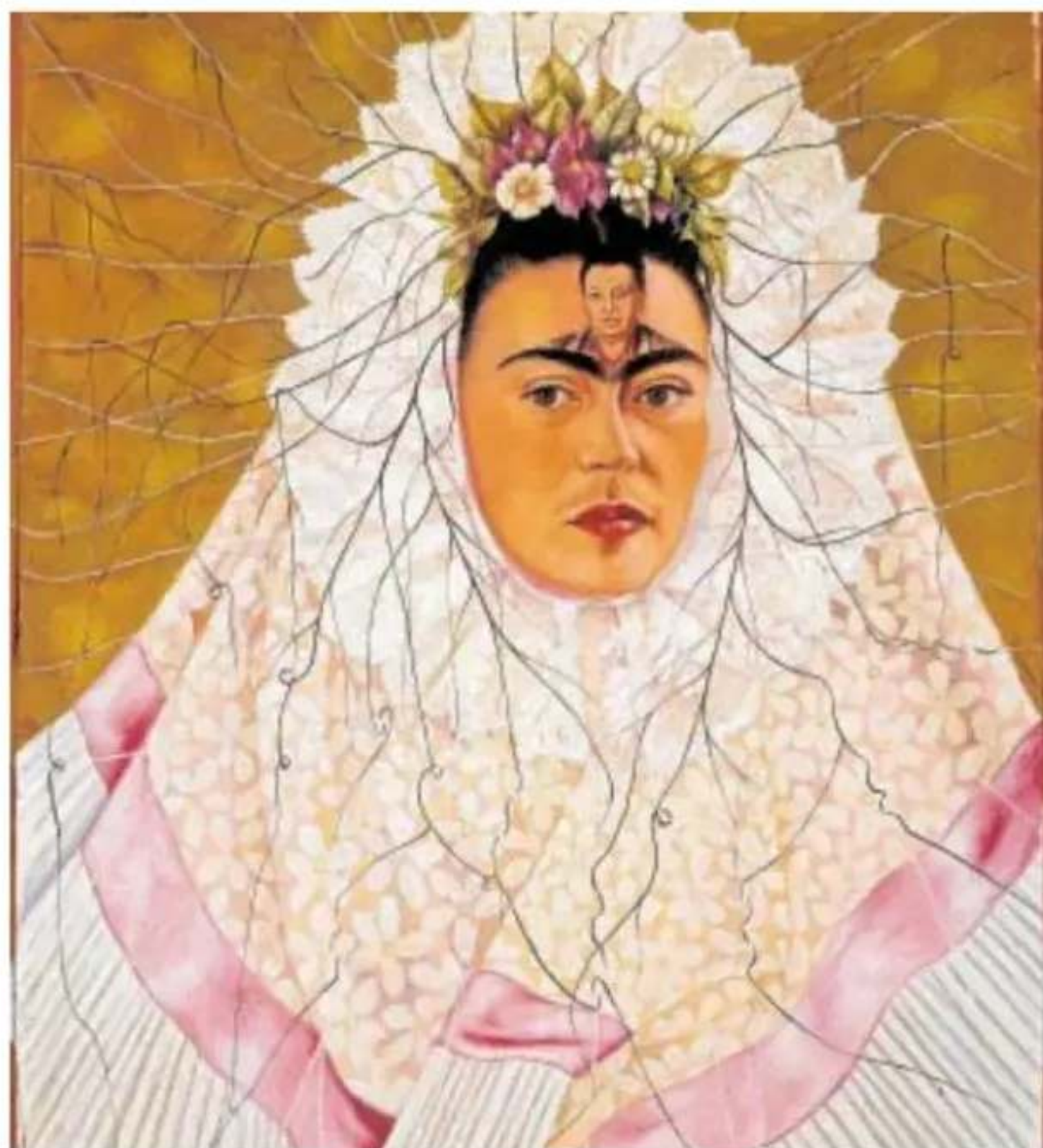
Tras unas palabras de Juan Manuel Cendoya, vicepresidente de Santander España y director general de Comunicación, Marketing Corporativo y Estudios del Banco Santander, la presentación del acuerdo a la prensa corrió a cargo de Borja Baselga, director general de la Fundación Banco Santander, y Daniel Vega, director de Faro Santander. Tuvo lugar en la Sala Goya de la sede del banco en el Paseo de la Castellana de la capital. Un espacio con historia, reservado para momentos especiales. Y este, sin duda, lo era.

La confidencialidad de dicho acuerdo ha impedido que conozcamos muchos detalles del mismo. Sabemos que será un depósito a largo plazo, renovable. No por cuántos años, ni si habrá contrapartida económica. Sabemos que serán 160 las obras cedidas, pero no el listado completo. Sí que habrá 18 de Frida Kahlo, incluidos algunos de sus más célebres autorretratos, como 'Diego en mi pensamiento'. Son diez lienzos, siete dibujos y un grabado, que cubren toda la trayectoria de la artista, convertida en un icono mundial. La acompañará lo más granado del arte mexicano moderno: Diego Rivera (representado con diez obras, como 'Paisaje con cactus'), María Izquierdo, Rufino Tamayo, José Clemente Orozco, David Alfaro Siqueiros, Francisco Toledo... Se completa con una destacada selección de fotografía mexicana, con trabajos de Guillermo Kahlo, padre de Frida; Tina Modotti, Manuel y Lola Álvarez Bravo y Graciela Iturbide, la flamante premio Princesa de Asturias de las Artes 2025.

También hemos conocido que el acuerdo se ha hecho con el acompañamiento de la Secretaría de Cultura de México y el Instituto Nacional de Bellas Artes y Literatura (INBAL). Y es que la mayoría de los artistas representados en la colección cuentan con la declara-



'Retrato de Natasha Gelman', de Diego Rivera // COLECCIÓN GELMAN



'Diego en mi pensamiento', de Frida Kahlo // COLECCIÓN GELMAN

toria de monumento artístico nacional. Desde el año en que recibieron esta declaratoria, son tesoros de México e inexportables. Es el equivalente a nuestro BIC (bien de interés cultural). En este caso se trata de unos depósitos para los que ha habido que solicitar a México las preceptivas licencias de exportación temporal, que hay que renovar según

dictamina la ley. «Siguiendo siendo una colección mexicana», advierte Baselga para despejar cualquier duda al respecto. «Nosotros vamos a gestionarla y a darle difusión por el mundo». La Fundación Banco Santander, que él dirige, se encargará de la conservación, investigación y difusión de esta colección, incluidas exposiciones internacionales.



Se mostrará desde junio en el edificio Faro Santander, nuevo museo de la capital de Cantabria

La subasta de 'Caballos en el circo', de María Izquierdo, fue paralizada en Sotheby's de Nueva York en 2024

Más incógnitas: la valoración de la colección y, por ende, el montante de los seguros (ya contratados), que se antojan altísimos. En su momento, la prensa mexicana publicó la cifra de 300 millones de dólares. Incluso se dijo que Littman la había ofrecido al Estado mexicano por 200 millones y que este desestimó la oferta. Para hacerse una idea del valor del conjunto, basta con ver los últimos precios de Frida Kahlo en subasta. Una pintura, 'El sueño (La cama)', se remató en noviembre del año pasado en 54,6 millones de dólares, récord para una pintura latinoamericana y el precio más alto alcanzado por una artista en subasta, desbancando del trono a Georgia O'Keeffe.

De familia de terratenientes, Jacques Gelman nació en San Petersburgo, pero se estableció en México en 1938. Es conocido como el empresario que catapultó a la fama a Cantinflas. Se casó en 1941 con Natasha Zahalka (Moravia, actual República Checa). La pareja atesoró tres colecciones. Una de arte europeo, con 81 obras de artistas como Renoir, Matisse, Kandinsky, Modigliani, Picasso, Braque, Dalí, Balthus, Ba-

con o Miró, que en 1998, año de la muerte de Natasha, fue donada al Metropolitan Museum de Nueva York. Otra de arte precolombino, cuyo paradero desconocemos, y una tercera, de arte mexicano moderno, que se inició con el retrato que Diego Rivera hizo de Natasha Gelman. La pareja atesoró unas 95 obras. Contaban con el asesoramiento del conservador norteamericano Robert R. Littman (exdirector del Museo Tamayo, aún sigue vivo). Jacques murió en 1986; su esposa, en 1998. Tras la muerte de esta, la prensa publicó que Littman había sido designado en el testamento albacea, pero no que le hubiera sido legada la colección y que fuese su legítimo propietario.

Dudas y polémicas

ABC planteó a los responsables de la gestión de esta colección algunas dudas y polémicas en la que este conjunto de obras ha estado rodeado durante décadas en México. Una de ellas es precisamente cómo si Littman era albacea pudo vender la colección. Daniel Vega explica que se han llevado a cabo todas las pesquisas y que «el testamento es claro: la propiedad de la colección mexicana de los Gelman fue legada a Littman. No hay ninguna duda al respecto». Este creó la Fundación Vergel, que la gestionó. Incluso adquirió más obras: cuenta con unas 300 en total. Su sede se hallaba en el Centro Cultural Muros de Cuernavaca.

Como propietario legítimo, Littman la vendió en 2023 a la familia Zambrano, unos empresarios de Monterrey. También aclara Daniel Vega que no se trata de una colección escondida, sino que ha estado viajando por todo el mundo en las últimas décadas. Se había publicado en distintos medios que se hallaba en paradero desconocido desde 2008, cuando Littman fue demandado judicialmente por el abogado Francisco Enrique Fuentes, por Mario Arturo Moreno, hijo de Cantinflas, e incluso por un primo lejano de Natasha Gelman, quienes reclamaban ser legítimos propietarios de esa colección. «En algunos casos eran demandas bastantes surrealistas y fueron desestimadas por la Justicia», advierte el director de Faro Santander. También se ha publicado que en su testamento, Natasha Gelman especificó que no se disgregara la colección y que permaneciese en México. Detalles que no han sido confirmados.

El 19 de noviembre de 2024 se celebró en Sotheby's de Nueva York, bajo el título 'Días modernos', una subasta de 30 obras de la Colección Gelman, incluidas 12 de la denominada 'colección semilla' (las 95 adquiridas por los Gelman). Un autorretrato de Siqueiros, tesoro nacional de México, se vendió, pero el dueño no puede sacarlo del país, salvo con préstamo temporal. En el caso de 'Caballos en el circo', de María Izquierdo, se consiguió detener su venta. Será una de las obras que estén en Santander. Una selección de la Colección Gelman ya se exhibió entre 1999 y 2000 en el Museo Reina Sofía y en la Fundación Barrié de la Maza de La Coruña.

Morante, punto y seguido: reaparece en Sevilla el 5 de abril

► Tres meses después de arrancarse la coleta, anuncia que vuelve en Resurrección

ROSARIO PÉREZ
MADRID

A la espera de Morante de la Puebla se encontraba la empresa de Sevilla para cerrar el cartel del Domingo de Resurrección, en el que aparecían hijos Andrés Roca Rey y David de Miranda, un encuentro de alto voltaje avanzado por ABC. Pues bien, el sueño de José María Garzón se ha hecho realidad: el cigarro reaparecerá el 5 de abril. El popular bar Taquilla fue testigo ayer de la cita entre torero y empresario, con un café de por medio, para oficializar el acuerdo. Y así se hizo público en un comunicado de Lances de Futuro: cuatro tardes (Resurrección, dos en la Feria de Abril y la del Corpus) y la opción de una quinta en San Miguel, donde la empresa ha dejado un hueco libre «por si el maestro decidiera torear o para un torero destacado de la temporada».

Apenas tres meses han pasado desde su retirada en la corrida de la Hispanidad de Madrid, donde se arrancó la coleta. «Ya no puedo más», dijo a su cuadrilla el torero, con la presión en lo alto de un año que se echó a la espalda mientras arrastraba una dura enfermedad mental. «No me la he cortado, me la he quitado», puntualizaba esa misma noche, como si ya se hubiese arrepentido de la decisión, como si no se imaginase una vida sin torear. Y medio año después del histórico Doce de Octubre, la jornada más emotiva de los últimos tiempos, José Antonio Morante pisará de nuevo el albero el 5 de abril en la Real Maestranza.

Esta reaparición supone un espaldarazo a la gestión del nuevo empresario sevillano, que ha mantenido un contacto permanente con el torero y su mentor, Pedro Jorge Marques. Viajó Garzón hasta tierras portuguesas primero y después se reunieron en la Huerta de San Antonio, encuentro plasmado en una fotografía que se viralizó en el planeta taurino. Soñaba el nuevo guardián de la Maestranza y puso a soñar a la afición con esa estampa que acrecentaba aún más el runrún del regreso morantista. Además de su presencia en el Ba-

Además del glorioso Domingo, estará dos tardes en la Feria de Abril, recupera el Corpus y deja la puerta abierta a San Miguel



Morante de la Puebla, el día que se arrancó la coleta en Madrid

ratillo, la Goyesca de Ronda lo espera e incluso el empresario de Las Ventas, Rafael García Garrido, no descartaba su presencia este año en la Monumental, según comentó a ABC en una reciente entrevista.

No hay retina que no recuerde la Hispanidad ventefia, retransmitida a todo el mundo por las cámaras de Telemadrid. Eran las siete y treinta y cuatro cuando Morante de la Puebla se dirigió a la mismísima boca de riego, al terreno donde se había ceñido la muerte a la cintura veinte minutos antes, para arrancarse la coleta. Sorprendió cuando las mismas manos que sublimaron el toreo en 2025 se desprendían de la castañeta. Eran las siete y treinta y cuatro, la hora en la que la afición creyó que Morante ya no volvería a vestirse de luces en medio de una emoción desbocada, con las lágrimas asomando. En el rostro del maestro y en el de todos. De Chanel y oro, de lila y oro, cruzó por segunda y (pen)última vez la Puerta Grande. Era la despedida de un mito vivo. O eso escribíamos entonces, pues el cigarro anuncia su regreso sin apenas tiempo para despedirse, una decisión que suscitó divisiones en las redes sociales, criticada por unos y celebrada por otros.

Morante dijo en octubre no poder «más», pero el toreo seguía latiendo dentro. Y tan solo un mes después de su adiós comentó en 'The New York Times' que no era «una retirada completa», sino «un descanso». A finales de diciembre, tras ganar la Oreja de Oro de RNE, expresó en el programa 'Clarín' que se trataba de un «punto y aparte». Ahora retorna: Morante, punto y seguido.

FÚTBOL / LIGA DE CAMPEONES

Buena victoria de un mal Barça en Praga

► Fermín hizo dos goles para remontar al Slavia, que igualó el choque antes del descanso. Olmo y Lewandowski sentenciaron en la segunda mitad

SALVADOR SOSTRES



El Barça necesitaba ganar y no parecía que fuera un reto complicado, y por dentro tenía un dilema curioso de resolver: la ausencia de Lamine Yamal y el regreso de Raphinha. Aunque Lamine es la estrella oficial de este equipo, lo cierto es que cuando Raphinha falta el Barcelona sufre y se deja muchos puntos; y en cambio el sarraceno no brilla esta temporada en su versión más determinante. El cambio de piezas en Praga podía confirmar lo que todo el mundo ve, pero nadie se atreve a decir: y es que el auténtico balón de oro del Barcelona es hoy por hoy el brasileño. Bonito detalle de los checos guardando un minuto de silencio en recuerdo de las víctimas del accidente ferroviario en Córdoba.

Fermín a los cinco minutos tuvo el primero tras un excelente control de un buen pase de Rafinha, pero a la hora de definir prefirió la contundencia a la finura y chutó a las nubes. Fue una lástima porque lo más difícil lo había hecho con suma delicadeza y sin ninguna necesidad se precipitó en el momento decisivo. Pero como le suele pasar últimamente al Barcelona, produce y no concreta, y el rival con muy poco consigue adelantarse.

Fue el caso también anoche en Praga, Balde y De Jong perdieron su respectivos duelos a la salida de un córner y Kusej lo aprovechó para marcar un gol de los que son poco bonitos pero que también suben al marcador. Flick se sentó cariacontecido -parecía además como un poco resfriado- y se creció el Slavia. Sus jugadores no habían entrado del todo bien, no se sentían estables defensivamente, no ganaban las segundas jugadas, Moses era una pesadilla para Pedri, pero poco a poco fueron recuperando el pulso con algunas posesiones largas que es verdad que no terminaron en nada,

Pedri se rompió, muy mala noticia; preocupación por las semanas que pueda estar de baja

2	4
SLAVIA PRAGA	BARCELONA

SLAVIA PRAGA

Stanek; Holes (Doudera, 46), Zima, Chaloupek; Moses (Vicek, 46), Dorley, Provod, Sadilek, Sanyang (Cham, 72); Chory (Schranz, 65) y Kusej (Chytil, 79).

BARCELONA

Joan García; Koundé, Eric García, Gerard Martín, Balde (Araújo, 78); De Jong, Fermín (Marc Bernal, 78), Pedri (Dani Olmo, 61); Bardghji (Rashford, 61), Lewandowski y Raphinha.

GOLES

1-0, m. 10: Kusej. 1-1, m. 34: Fermín. 1-2, m. 42: Fermín. 2-2, m. 44: Lewandowski (en propia puerta). 2-3, m. 63: Dani Olmo. 2-4, m. 71: Lewandowski.

EL ÁRBITRO

Chris Kavanagh. Amonestó a De Jong.

pero sirvieron para templar el ímpetu local. El empate no parecía lejano ni que hiciera falta una proeza para lograrlo, pero el juego no acababa de estar donde lo quería el Barça. Iban cayendo los minutos y la luz -que se intuía- no se acababa de concretar. Éric chutó durísimo, pero Stanek con una buena mano desvió a córner.

Quien encontró la solución, a la media hora, fue Fermín, que esta vez remató -con la colaboración del portero- dentro. El Slavia no se rindió, pero aterrizó en la realidad con el empate, y más con el segundo de Fermín, de un brillante disparo desde fuera del área. Fantástico gol y emotivo abrazo del jugador con su entrenador. Pero cuando la suerte de la noche parecía ya decantada, y que a los checos se les había agotado la magia, otra vez a la salida del córner y desde el mismo lado el Slavia empató con un desafortunado gol de Lewandowski en propia puerta.

El Barça necesitaba hacer algo más para conseguir la imprescindible vic-

toria, aunque fuera previsible que el Slavia acusara el desgaste físico de la primera mitad. Empezó bien Éric y casi marca Pedri. De Jong encontraba los caminos para herir a los checos, pero Raphinha no aprovechaba la noche para reivindicarse como la primera estrella de su equipo. El Slavia continuaba ganando los duelos físicos con un fútbol algo rupestre, pero que le daba un margen dentro de sus posibilidades. Pedri se rompió, muy mala noticia, y lo sustituyó Dani Olmo. Rashford entró por Rooney.

Y si en Anoeta la suerte le fue adversa, en Praga dos minutos le bastaron a Olmo para materialmente agujerear la portería de Stanek por la escuadra. Un golazo para desencallar una segunda parte que no estaba siendo mucho más brillante que la primera. Los checos continuaron a lo suyo, y el Barça también, y aunque la maquinaria no funcionaba a la perfección las soluciones individuales llegaron al rescate, Lewandowski marcó el cuarto y su equipo pasó de sufrir por si se clasificaba sin repesca, a quedar a un paso de lograrlo.

Bernal y Araújo entraron por Balde y Fermín. Justo lo contrario del domingo en San Sebastián, mal partido del Barça y muy buen resultado. Excelentes goles de Fermín y Olmo, preocupación por la lesión de Pedri y por las semanas que pueda estar de baja.



Dani Olmo marcó el 2-3 nada más entrar al campo // REUTERS



Giuliano, autor del gol rojiblanco, pugna por un balón con Jakobs durante el Galatasaray-Atlético // REUTERS

El Atlético expresa su bipolaridad

► Los rojiblanco no pasan del empate ante el Galatasaray y pierden la opción de consolidarse en el top 8

PABLO LODEIRO

El Atlético se quedó a medias en Turquía, fue presa de una bipolaridad preocupante, y firmó un empate que lo deja en tierra de nadie, sin tener claro si podrá evitar la repesca y entrará a las eliminatorias como uno de los ocho mejores equipos del continente. Los rojiblanco firmaron una primera parte estimulante, técnica, fluido un fútbol que les permitió adelantarse a los cuatro minutos gracias a un tanto de Giuliano. El gol en propia de Llorente pareció un accidente de fácil solución, pero fue el comienzo de una nueva versión colchonera, más endeble, superada por el empuje creciente del Galatasaray. De hecho, Oblak y Llorente evitaron su victoria en el último minuto. El empate acabó siendo bien recibido.

El siempre opresivo ambiente de Estambul, sonoro el infierno turco en la Champions, fue más contraproducente para los locales que para los atléticos. Coaccionados por los pitos de su propia afición, presionaba sin ton

1	1
GALATASARAY	AT. MADRID

GALATASARAY
Cakir; Sallai, Davinson Sánchez, Bardakci, Elmali; Torreira (Gundogan, m.88), Lemina; Sané, Akgun (Gabriel Sara, m.65), Yilmaz (Jakobs, m.80) y Osimhen.

ATLÉTICO DE MADRID
Oblak; Llorente, Pubill, Hancko, Ruggeri; Giuliano, Koke (Cardoso, m.56), Barrios (Le Normand, m.46), Almada (Baena, m.46); Julián Álvarez (Nico González, m.73) y Sorloth (Griezmann, m.61).

GOLES
0-1. m.4: Giuliano. 1-1. m.20: Llorente (p.p.).

EL ÁRBITRO
István Kovacs (Rumanía). Amonestó a Pubill, Osimhen, Almada, Barrios, Sallai, Giuliano y Lemina.

ni son el Galatasaray, se desorganizaba en cuestión de segundos, un escenario en el que los de Simeone solo necesitaron un par de llegadas para tomar ventaja. Tras un buen disparo de Julián, aún negado de cara a puerta, Ruggeri aprovechó la caótica defensa rival para lanzar la primera estocada. El centro del italiano desde la izquierda fue notable y, con la ayuda de Elmali, desastroso su intento de despeje, Giuliano solo tuvo que poner la testa en la dirección correcta para firmar el 0-1.

El Atlético se sentía superdotado

ante la anárquica tosquedad propuesta por los otomanos. Celebraba la cantidad de espacios de los que disponía para avanzar metros, cohesionadas sus jugadas y serenos sus astros. Solo había un átomo incontrolable, y ese era Osimhen, un jugador de categoría, con un físico prodigioso pero con un temple irregular. El delantero, a base de fricción y esfuerzo, comenzó a hacer dudar a los madrileños hasta que en el minuto 20 llegó el empate. Después de una gran jugada por la derecha, Sané flojeó a la hora del pase, pero por allí pasaba un Llorente tan des centrado que acabó por empujar el balón a la red aunque no había peligro en sus inmediaciones.

Pese a todo, el grosero error estuvo lejos de envalentonar al Galatasaray y fue el Atleti, gracias al gran partido de Giuliano, el que se hizo de nuevo con el control. De hecho, llegaba con regularidad al área de Cakir y solo necesitaba un poco de pericia en el último pase para volver a soltar un nuevo gancho. Sin embargo, la llegada del descanso le cortó en seco sus ansias de conquista.

Simeone aprovechó el paso por los vestuarios para agitar el avispero. Baena, Cardoso, Le Normand y Griezmann saltaron al césped, y lo cierto es que sus pupilos se vieron beneficiados por el cambio de sistema. El gol parecía más cerca que nunca, cí-

FASE LIGA

JORNADA 7

Kairat Almaty - Brujas	1-4
Bodo/Glimt - Man. City	3-1
Real Madrid - Mónaco	6-1
Inter - Arsenal	1-3
Villarreal - Ajax	1-2
Tottenham - B. Dortmund	2-0
Sporting P. - PSG	2-1
Olympiacos - Leverkusen	2-0
Copenhague - Nápoles	1-1
Galatasaray - At. Madrid	1-1
Qarabag - Eintracht F.	3-2
Chelsea - Pafos	1-0
Atalanta - Athletic	2-3
Juventus - Benfica	2-0
Slavia Praga - Barcelona	2-4
O. Marsella - Liverpool	0-3
Newcastle - PSV	3-0
Bayern - Union SG	2-0

	PT	J	G	E	P	GF	GC
1 Arsenal	21	7	7	0	0	20	2
2 Bayern Múnich	18	7	6	0	1	20	7
3 Real Madrid	15	7	5	0	2	19	8
4 Liverpool	15	7	5	0	2	14	8
5 Tottenham	14	7	4	2	1	15	7
6 PSG	13	7	4	1	2	20	10
7 Newcastle	13	7	4	1	2	16	6
8 Chelsea	13	7	4	1	2	14	8
9 Barcelona	13	7	4	1	2	18	13
10 Sporting Portugal	13	7	4	1	2	14	9
11 Manchester City	13	7	4	1	2	13	9
12 Atlético Madrid	13	7	4	1	2	16	13
13 Atalanta	13	7	4	1	2	10	9
14 Inter Milán	12	7	4	0	3	13	7
15 Juventus	12	7	3	3	1	14	10
16 B. Dortmund	11	7	3	2	2	19	15
17 Galatasaray SK	10	7	3	1	3	9	9
18 Qarabag	10	7	3	1	3	13	15
19 O. Marsella	9	7	3	0	4	11	11
20 B.Leverkusen	9	7	2	3	2	10	14
21 Mónaco	9	7	2	3	2	8	14
22 PSV Eindhoven	8	7	2	2	3	15	14
23 Athletic Bilbao	8	7	2	2	3	7	11
24 Olympiacos	8	7	2	2	3	8	13
25 Nápoles	8	7	2	2	3	7	12
26 Copenhague	8	7	2	2	3	11	17
27 Brujas	7	7	2	1	4	12	17
28 Bodo/Glimt	6	7	1	3	3	12	14
29 Benfica	6	7	2	0	5	6	10
30 Pafos	6	7	1	3	3	4	10
31 Union Saint-Gilloise	6	7	2	0	5	7	19
32 Ajax Amsterdam	6	7	2	0	5	7	19
33 E. Frankfurt	4	7	1	1	5	10	1
34 Slavia Praga	3	7	0	3	4	4	15
35 Villarreal	1	7	0	1	6	5	15
36 Kairat Almaty	1	7	0	1	6	5	19

clicas las llegadas del Atlético, amplió el peligro generado cuando el balón sobrevolaba el área del Galatasaray. Aun así, los locales también gozaban de cierta mejoría, exigidos Pubill y Le Normand ante las cargas de Yilmaz por la izquierda.

Pasaban los minutos y no era exagerado pensar en la victoria turca, desvanecido el buen ritmo rojiblanco, a merced de unas posesiones rivales mucho más malintencionadas. El Atlético quería sobrevivir a base de posesión, fuego contra hielo, pese a que el empate ni mucho menos le beneficiaba en la clasificación. Su capacidad ofensiva se limitaba a los centros de Baena y a las súplicas de una nueva aparición de la zurda de Griezmann, flotador del equipo en las últimas semanas.

Una luz se encendió al final del túnel. El Galatasaray, tras los cambios y con un evidente cansancio, comenzó a recular, a resguardarse en su área. Ambicioso, el Atleti sintió el temor de su enemigo y se armó para una última carga de caballería. Griezmann estuvo a punto de repetir su obra de arte de Riazor a balón parado, pero Oblak y Llorente tuvieron que echar el resto para evitar la victoria local en el último minuto.

Tenis // Abierto de Australia

Alcaraz cumple y Davidovich se pelea con la grada

► El murciano suda para batir a Hanfmann y el malagueño se impone a Opelka tras encararse con unos aficionados

ALCARAZ		7 ⁷	6	6
HANFMANN		6 ⁴	3	2
Alcaraz		Hanfmann		
12	Saques directos	7		
3	Dobles faltas	4		
4/9	Puntos de break	1/7		
64%	Primer servicio	62%		
41	Golpes ganadores	28		
30	Errores no forzados	46		
15/21	Puntos en la red	22/30		
113	Puntos ganados	98		
Duración: 2h46min				

MIGUEL ZARZA

Sobre el papel, el seis veces ganador de Grand Slam Carlos Alcaraz no debería haber tenido demasiados problemas para superar en la pista al veterano Yannick Hanfmann, de 34 años y número 102 del mundo. Pero una cosa son las estadísticas y otra la pista, con todas las circunstancias que entran en juego a ambos lados de la red. Así, el alemán, que nunca ha ganado un torneo en su carrera, exigió más de lo esperado a un murciano que mira a grandes objetivos y al final tuvo que tirar de oficio para evitar un susto y avanzar en el Abierto de Australia.

Alcaraz se acabó imponiendo por 7-6 (4), 6-3 y 6-2 en la Rod Laver Arena para ganarse el billete a la tercera ronda y medirse al francés Corentin Moutet, cabeza de serie número 32 del cuadro y al que nunca antes se ha enfrentado. Sin embargo la clasificación le costó más sufrimiento del esperado, y solo en la recta final del choque logró acelerar para cerrar el triunfo en menos de tres horas de juego.

El murciano comenzó algo dubitativo, con hasta 15 errores no forzados y sufriendo mucho con su saque. Ya en su primer turno al servicio tuvo que sobrevivir a una bola de rotura, pero no lo logró en el cuarto juego, cuando a la tercera Hanfmann rompió por primera y única vez el saque del español. El contratiempo hizo reaccionar a Alcaraz, que devolvió la rotura a su rival para igualar el set y acabar llevándolo al desempate. Ahí, tras tomar ventaja el alemán, una nueva reacción del número uno del mundo con cuatro puntos consecutivos acabó inclinando la manga a su favor.

Hanfmann, que nunca había pasado de la segunda ronda en sus 16 participaciones anteriores en Grand Slam, había empezado muy bien el partido, pero luego no pudo evitar la remontada. De hecho acabó agotado y necesitó un tiempo muerto médico para que le atendieran el hombro izquierdo. Tras la asistencia

volvió a plantarse en la pista, valiente pero impotente ante un Alcaraz que fue de menos a más.

«Estoy muy, muy contento de haber superado un primer set realmente difícil», reconoció Alcaraz, que explicó que luego empezó a sentirse «un poco mejor en la cancha». «Obviamente, no me vi a mí mismo jugando tan bien, pero después de hablar con mi equipo, me di cuenta de que jugué mejor de lo que pensaba. Pero todavía me estoy adaptando. Voy mejorando cada día después de cada partido, los comentarios con mi equipo me ayudan mucho, y espero estar mejor en la siguiente ronda».

El hecho es que en la segunda manga el de El Palmar mejoró sensiblemente su rendimiento a base de golpes sólidos y un servicio más certero. Un 'break' en el cuarto juego le bastó para poner el 2-0 en el marcador y resolver el partido en el tercer set, donde mostró ya su mejor versión, con 13 golpes ganadores y seis 'aces'. El número uno del mundo sigue así adelante y aspira a cambiar su historia en Melbourne, pues no ha pasado de cuartos de final en sus cuatro visitas a Australia, y convertirse en el tenista más joven en completar los cuatro torneos del Grand Slam.

Nervios templados

En la misma jornada que Carlos Alcaraz selló el pase a la tercera ronda del Abierto de Australia, el malagueño Alejandro Davidovich, decimocuarto cabeza de serie hizo lo propio tras una dura batalla de casi cuatro horas con el estadounidense Reilly Opelka. Un triunfo en el que el español tuvo que hacer gala de unos nervios templados para no sucumbir al juego de su rival, con 37 saques directos, y a los ánimos en contra de un grupo de aficionados.



Davidovich celebró con rabia su triunfo frente a Opelka // AFP



Carlos Alcaraz, durante su encuentro ante Hanfmann // AFP

Carlos Alcaraz

Número 1 del mundo

«Después de hablar con mi equipo, me di cuenta de que jugué mejor de lo que pensaba»

Alejandro Davidovich

Número 14 del mundo

«En la grada había cuatro borrachos ignorantes contra los que no puedo hacer nada más»

El andaluz, que se medirá en el siguiente partido al también estadounidense Tommy Paul antes de un posible duelo en octavos con Alcaraz, sobrevivió a un maratón con escasas roturas, apenas dos por bando, que le obligó a estar muy certero con su servicio. Tras el partido, que acabó con un 6-3, 7-6 (3), 5-7, 4-6, 6-4 para el español, Davidovich se mostró satisfecho por sacar adelante un partido muy duro «mentalmente», por la amenaza del cañón de su rival y por el grupo de aficionados que le estuvieron molestando, a los que calificó de «cuatro borrachos ignorantes».

«Fue un partido difícil. No mucho físicamente, pero sí mentalmente porque estaba sacando increíble y no veía dónde iba a sacar», explicó el malagueño, que reconoció que lo pasó mal tras dos buenos primeros sets: «Me rompió el servicio al final del tercero y al principio del cuarto. Él estaba más tranquilo y yo estaba cada vez más presionado. Al principio del quinto, salvé un par de puntos de rotura y no me dio ninguna oportunidad hasta el último juego para tener una bola de 'break'».

Sobre sus llamativas imágenes enfrentándose con un grupo de aficionados, Davidovich lamentó que la grada animase a su rival en un punto que perdió tras torcerse el tobillo y fue muy claro sobre el tenso momento que vivió durante el cuarto set con un grupo de aficionados. «Creo que fue un muy buen partido. El público quería ver un quinto set, es algo que puede pasar aquí o en cualquier parte del mundo. Había cuatro borrachos ignorantes contra los que no puedo hacer nada más», zanjó.



PRIMER ANIVERSARIO

DOÑA LUISA DE ANDRÉS GALINDO

VIUDA DE DON RAFAEL DÍAZ MARTÍNEZ

FALLECIÓ

EL DÍA 27 DE DICIEMBRE DE 2024

a los cien años de edad

Habiendo recibido los Santos Sacramentos

D. E. P.

Sus hijas, Marily (†) y Elena; hijos políticos, Félix Mayor Peña (†) y Juan Luis García Rodulfo (†); nietos, Rafael, Félix (†), Belén, Javier, Elena y Marta; nietos políticos, Alberto Rodríguez Artacho, Daniel Navalón García y Teresa Infante Ruiz; bisnietos, Carla, Ignacio, Mencía, Lucas, Jimena, Belén, Manuel, Jaime y Javi; hermanos políticos, sobrinos y demás familia; su «equipo», Irene, Vanesa, Julia, Nuria, Claudia, Luisa y Ana; Vicenta, Lola, José y demás empleados

RUEGAN una oración por su alma.

El funeral tendrá lugar (D.m.) el martes 27 de enero, a las diecinueve treinta horas, en el Santuario de Nuestra Señora de los Peligros (calle Joaquín Costa, 49) Madrid.

(4)

ESQUELAS ABC

SERVICIO PERMANENTE

91 540 03 03 900 11 12 10

(LLAMADA GRATUITA)

CONSULTE TARIFA Y EDICIÓN

e-mail:

esquelasabc@esquelasabc.comwww.esquelasabc.com

Ayuda a la
Iglesia Necesitada
ACN ESPAÑA

Ofrece una Misa

por tus seres queridos

La celebrará un sacerdote en un país de necesidad.

Intercederás por los tuyos
y ayudarás a sacerdotes sin recursos
para sostener a la Iglesia en el mundo.

ofreceunamisa.org

91 725 92 12

SORTEOS DE AYER

CUPÓN DE LA ONCE (Mié. 21)

02508 Serie: 030

TRIPLEX DE LA ONCE (Mié. 21)

S.1: 076 S.2: 327 S.3: 345

S.4: 740 S.5: 695

MI DÍA DE LA ONCE (Mié. 21)

Fecha: 19 FEB 1961 N° suerte: 4

BONOLOTO (Mié. 21)

20 22 24 34 39 44

Complementario: 30 Reintegro: 9

SÚPER ONCE (Mié. 21)

Sorteo 1:

06-08-10-11-19-20-23-25-26-29-

32-37-43-44-53-59-61-65-68-84

Sorteo 2:

01-12-14-17-20-21-23-29-30-37-

42-49-50-61-62-65-72-76-77-83

Sorteo 3:

09-11-12-17-20-25-34-35-40-43-

50-51-55-60-63-64-67-76-84-85

Sorteo 4:

05-10-14-22-26-30-34-36-39-46-

47-51-53-55-59-64-65-67-69-78

Sorteo 5:

01-02-07-10-11-16-20-22-26-29-

33-41-51-53-56-69-73-77-78-79



SORTEOS ANTERIORES

CUPÓN DE LA ONCE

Domingo 18: 08146 Serie: 027

Lunes 19: 32376 LaPaga: 046

Martes 20: 81584 LaPaga: 017

TRIPLEX DE LA ONCE

Do. 18: 499 / 032 / 022 / 070 / 482

Lu. 19: 958 / 926 / 806 / 335 / 502

Ma. 20: 417 / 558 / 773 / 100 / 466

BONOLOTO

Domingo 18: 03-06-21-23-37-44 C:34R:0

Lunes 19: 07-22-30-35-42-49 C:12R:2

Martes 20: 08-15-16-19-34-45 C:20R:9

LOTería PRIMITIVA

Sábado 17: 02-04-12-22-35-47 C:10R:5

Lunes 19: 15-16-23-27-37-39 C:13R:2

GORDO DE LA PRIMITIVA

Domingo 18: 05-33-34-40-45 C:2

EUROMILLONES

Viernes 16: 05-17-24-29-50 E: 5-10

Martes 20: 11-18-19-22-50 E: 1-11

LOTería NACIONAL

Sábado 17 de enero

Primer premio: 58451

Segundo premio: 64780

Tercer premio: 09224

Reintegros: 1, 3 y 4

LOTería NACIONAL

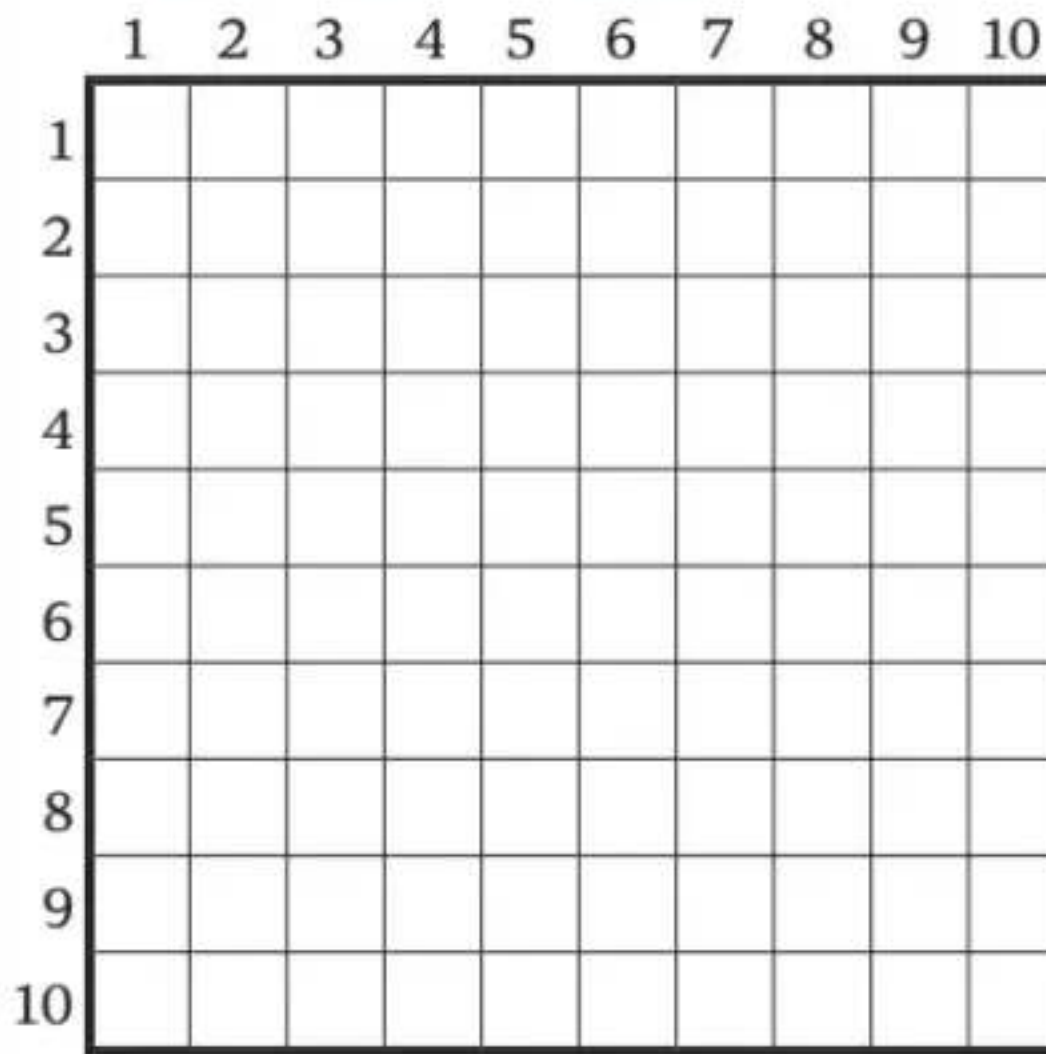
Jueves 15 de enero

Primer premio: 16609

Segundo premio: 79950

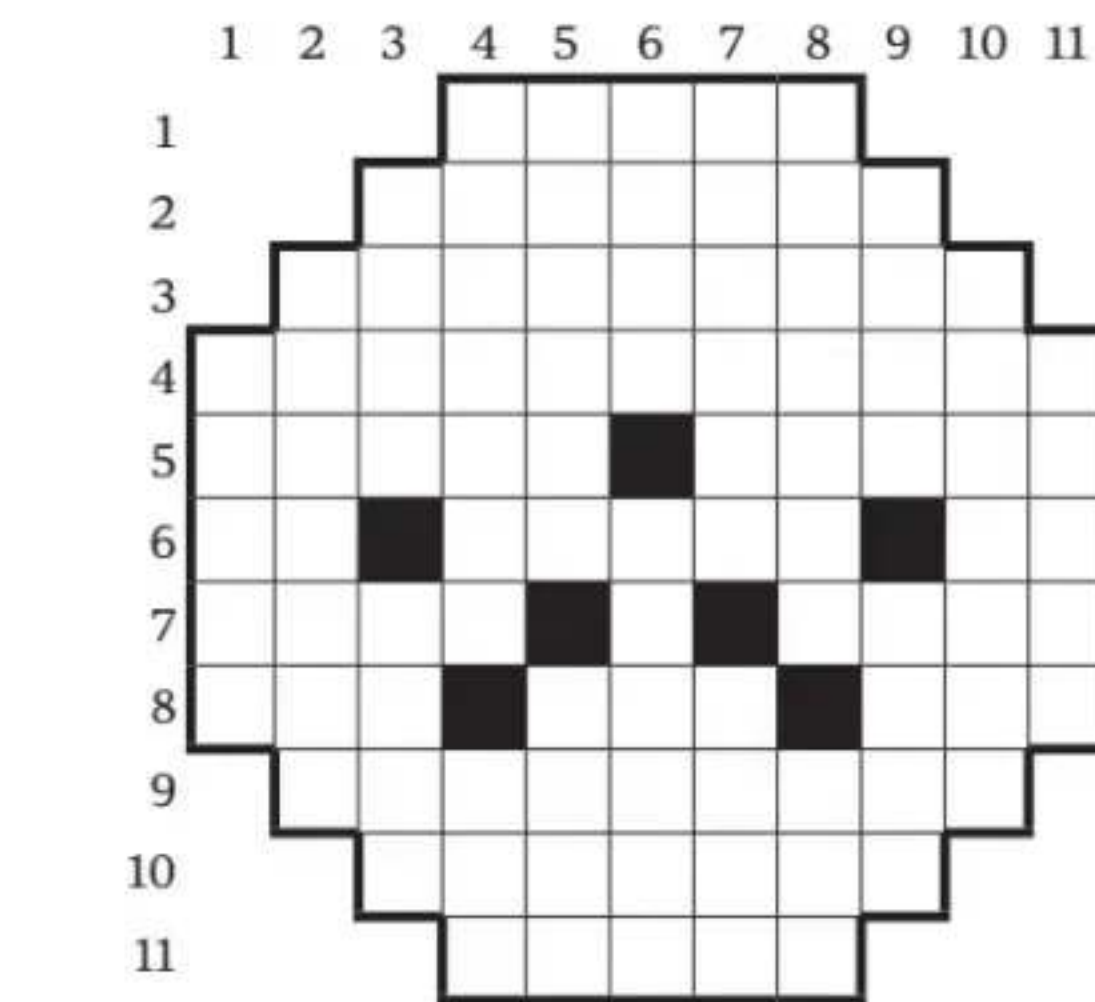
Reintegros: 3, 5 y 9

Crucigrama blanco Por Óscar



HORIZONTALES.- 1: Gimieran con insistencia y con poca fuerza, por causa leve. 2: Identificara, unificara. 3: Símbolo del radón. Uniesen a una persona con otra para un mismo fin. 4: Papel, función que alguien desempeña. Templo, edificio destinado a un culto. 5: Al revés, árbol de la familia de las mirtáceas, de madera muy dura y semillas amargas semejantes al café. Al revés, espacio de tierra comprendido entre ciertos límites. 6: Pan picado, humedecido con agua y sal y rehogado en aceite con algo de ajo y pimen-

Crucigrama Por Cova-3



HORIZONTALES: 1: Al revés, tenemos dos, y con ellas podemos trabajar. 2: Detengamos. 3: Morirán, llegarán al final de su vida. 4: Llamaban, ponían nombre. 5: Forma salina del ácido úrico. Ciudad de Ucrania a orillas del mar Negro. 6: Preposición. Cuando un error no se puede disculpar, cuando es gravísimo. Contracción. 7: Desentrañaba las historias de los textos impresos. Cilindro que se pone en el cabello para rizarlo. 8: Accesorio de gimnasia rítmica. Al revés, agencia de inteligencia norteamericana. Dirígete hacia donde yo estoy, acércate. 9: Aleladas. 10: Unidos para luchar juntos por un objetivo común. 11: Adverbio de lugar

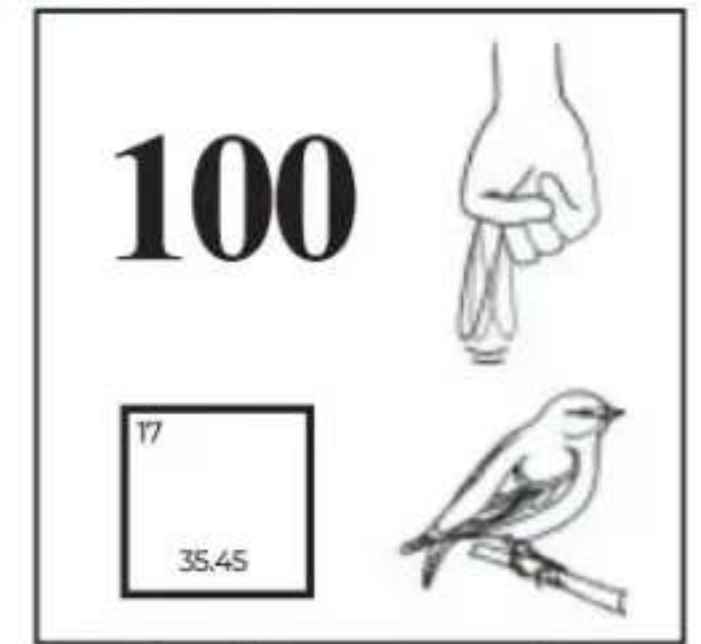
VERTICALES: 1: Haga que su sistema nervioso le mande la señal de que algo va mal, de sufrimiento. 2: Parte del pantalón que cubre cada pierna. 3: Tristeza. Letra griega. 4: Al revés, mujeres que participan en un suceso, en un litigio. Ondulación de agua en el mar. 5: Al revés, planta aromática muy valorada en la cocina. Al revés, recipiente grande en forma de caldero. 6: Al revés, levanten la bandera. Mover rápidamente un bote para mezclar su contenido. 7: Entretenidos. Locución pronominal para indicar uno a uno los elementos de un conjunto. 8: El que vive en un lugar, habitante. Número par. 9: Conoce, tiene información. Fruta que sale en racimos, plural. 10: Relativos a la nariz. 11: Río asturiano

Contiene 9 cuadros en negro

tón. Divinidad egipcia. Preposición. 7: Vanos, fútiles, inútiles. Al revés, santo. 8: Al revés, vuelvan a lamer. Símbolo del lutecio. 9: Al revés, entero, en su totalidad. Quitar la vida. 10: Al revés, agudos, ácidos.

VERTICALES.- 1: Ruines, desmenuados, mezquinos. 2: Que no tiene nombre especial. 3: Nota musical. Cieno, lodo o barro pegajoso, plural. 4: Al revés, dueño de una cosa. Elemento compositivo que significa muerte. 5: Flor del tilo. Pradería en que suele sestar el ganado vacuno. Norte. 6: Al revés, ponga liso. Elemento compositivo que significa medio. 7: Al revés, mata de la familia de las papilionáceas, que es común en España y apreciada para combustible de los hornos de pan. Al revés, masa de agua salada que cubre la mayor parte de la superficie terrestre. 8: Igualaran con el rasero las medidas de los áridos. Tuyo. 9: Ruedo de la plaza de toros. Al revés, plomo que hace hundirse a la sonda o al anzuelo. 10: Canto con que se arrulla a los niños. Requema los guisados en la vasija donde se cuecen, por falta de jugo o de humedad.

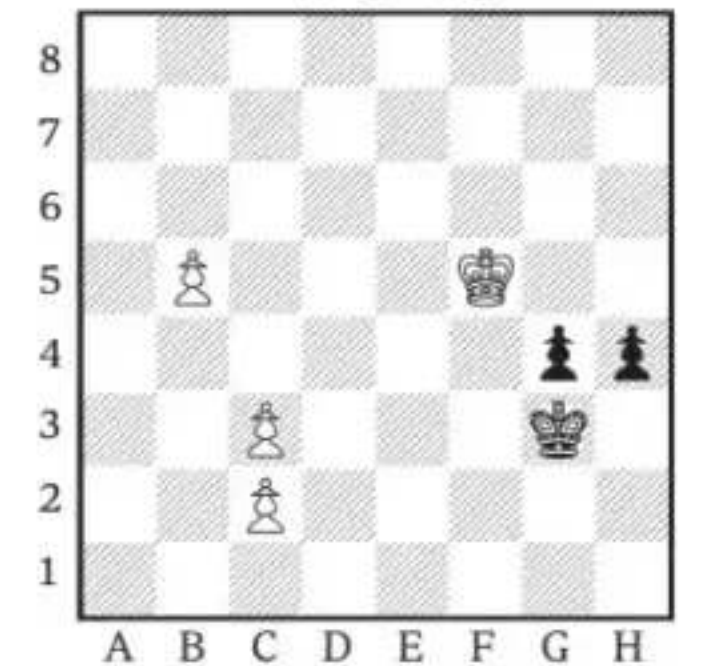
Jeroglífico



Reunión a puerta cerrada

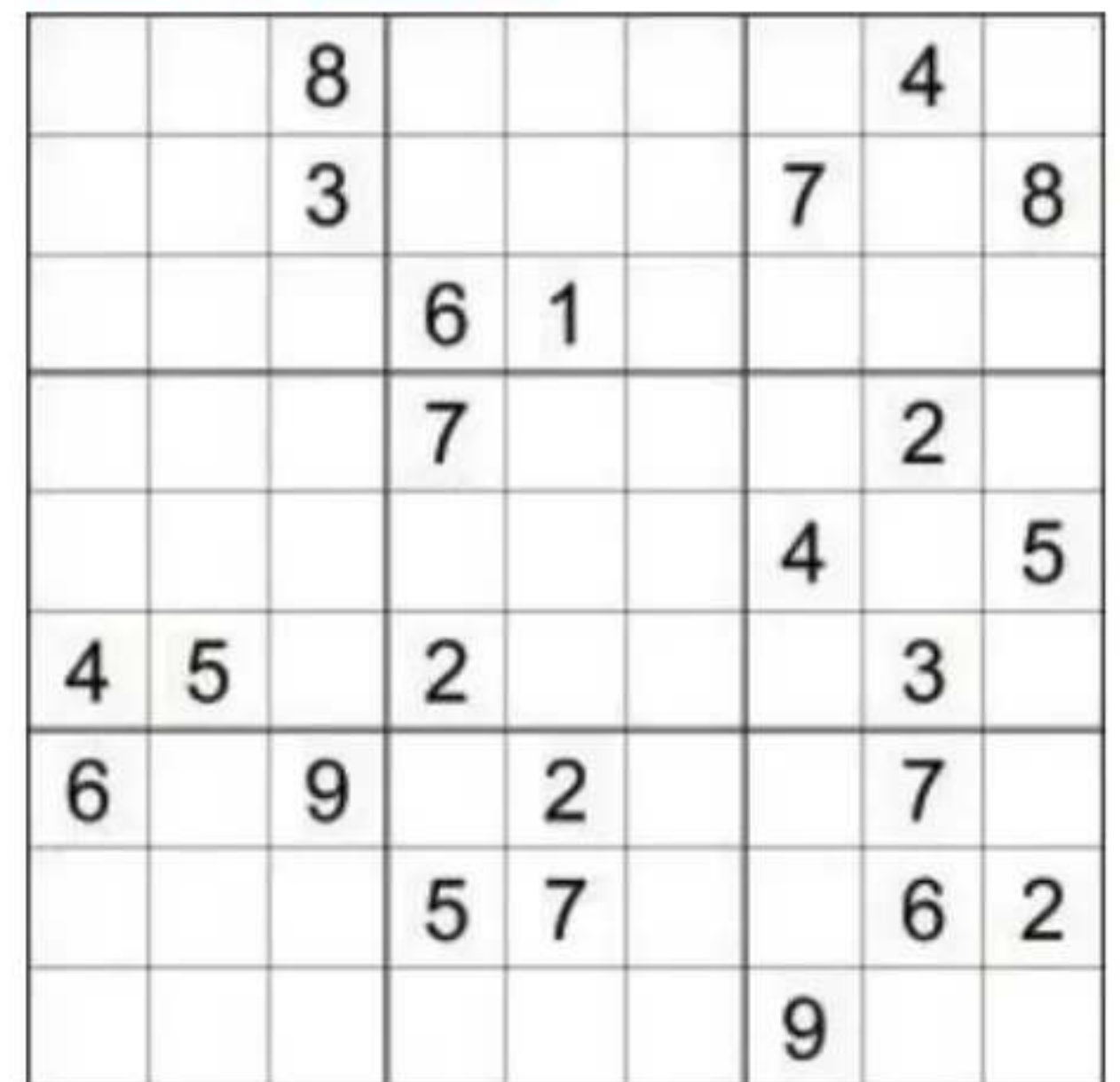
Ajedrez

Blancas juegan y ganan

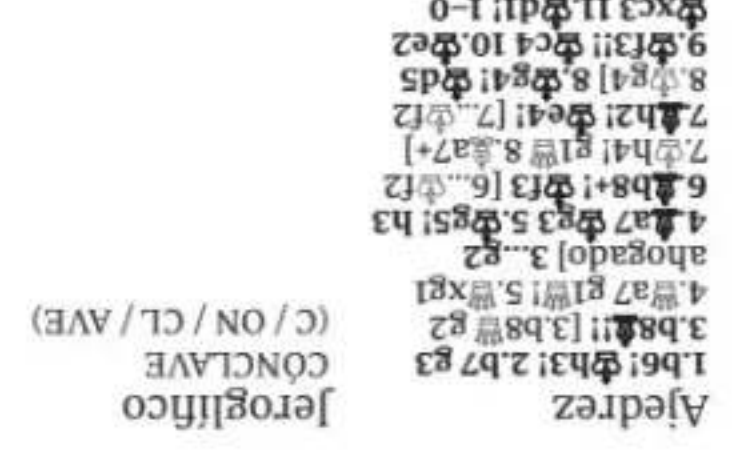


Popov, A - Estudio (2000)

Sudoku Por Cruz&Grama



Soluciones de hoy



Crucigrama
HORIZONTALES: 1: sonaM.
2: Paremos. 3: Pereceran. 4: Denominaban. 5: Urato. Odesa. 6: En. Craso. Al. 7: Leta. Rulo. 8: Aliados. 11: Atrás
VERTICALES: 1: Duela. 2: Permea. 3: Pena. Iota. 4: sarotCA. Ola. 5: oremor. anit. 6: necl. Agi. lar. 7: Amenos. Cada. 8: Morador. Dos. 9: Sabe. Uvas. 10: Nasales. 11: Nalón

Crucigrama blanco
HORIZONTALES: 1: gimitearar.
2: Unimismara. 3: Rn. 4: Aliasen.
5: uerf. 6: aera. 7: Inanes. 8: Matar. 9: A. 10: odot. 11: Lu. 12: namaler. 13: Lu. 14: sasonimuca.
VERTICALES: 1: Gurruminos. 2: Inomimado. 3: Mi. 4: Legamos. 5: Sel. 6: N. 7: Tanato. 8: Tila. 9: ram. 10: esila. 11: Seml. 12: Tanato. 13: Tila. 14: ram. 15: Seml. 16: N. 17: Tanato. 18: Tila. 19: ram. 20: esila. 21: Seml. 22: Tanato. 23: Tila. 24: ram. 25: Seml. 26: N. 27: Tanato. 28: Tila. 29: ram. 30: esila. 31: Seml. 32: Tanato. 33: Tila. 34: ram. 35: Seml. 36: N. 37: Tanato. 38: Tila. 39: ram. 40: esila. 41: Seml. 42: Tanato. 43: Tila. 44: ram. 45: Seml. 46: N. 47: Tanato. 48: Tila. 49: ram. 50: esila. 51: Seml. 52: Tanato. 53: Tila. 54: ram. 55: Seml. 56: N. 57: Tanato. 58: Tila. 59: ram. 60: esila. 61: Seml. 62: Tanato. 63: Tila. 64: ram. 65: Seml. 66: N. 67: Tanato. 68: Tila. 69: ram. 70: esila. 71: Seml. 72: Tanato. 73: Tila. 74: ram. 75: Seml. 76: N. 77: Tanato. 78: Tila. 79: ram. 80: esila. 81: Seml. 82: Tanato. 83: Tila. 84: ram. 85: Seml. 86: N. 87: Tanato. 88: Tila. 89: ram. 90: esila. 91: Seml. 92: Tanato. 93: Tila. 94: ram. 95: Seml. 96: N. 97: Tanato. 98: Tila. 99: ram. 100: esila. 101: Seml. 102: Tanato. 103: Tila. 104: ram. 105: Seml. 106: N. 107: Tanato. 108: Tila. 109: ram. 110: esila. 111: Seml. 112: Tanato. 113: Tila. 114: ram. 115: Seml. 116: N. 117: Tanato. 118: Tila. 119: ram. 120: esila. 121: Seml. 122: Tanato. 123: Tila. 124: ram. 125: Seml. 126: N. 127: Tanato. 128: Tila. 129: ram. 130: esila. 131: Seml. 132: Tanato. 133: Tila. 134: ram. 135: Seml. 136: N. 137: Tanato. 138: Tila. 139: ram. 140: esila. 141: Seml. 142: Tanato. 143: Tila. 144: ram. 145: Seml. 146: N. 147: Tanato. 148: Tila. 149: ram. 150: esila. 151: Seml. 152: Tanato. 153: Tila. 154: ram. 155: Seml. 156: N. 157: Tanato. 158: Tila. 159: ram. 160: esila. 161: Seml. 162: Tanato. 163: Tila. 164: ram. 165: Seml. 166: N. 167: Tanato. 168: Tila. 169: ram. 170: esila. 171: Seml. 172: Tanato. 173: Tila. 174: ram. 175: Seml. 176: N. 177: Tanato. 178: Tila. 179: ram. 180: esila. 181: Seml. 182: Tanato. 183: Tila. 184: ram. 185: Seml. 186: N. 187: Tanato. 188: Tila. 189: ram. 190: esila. 191: Seml. 192: Tanato. 193: Tila. 194: ram. 195: Seml. 196: N. 197: Tanato. 198: Tila. 199: ram. 200: esila. 201: Seml. 202: Tanato. 203: Tila. 204: ram. 205: Seml. 206: N. 207: Tanato. 208: Tila. 209: ram. 210: esila. 211: Seml. 212: Tanato. 213: Tila. 214: ram. 215: Seml. 216: N. 217: Tanato. 218: Tila. 219: ram. 220: esila. 221: Seml. 222: Tanato. 223: Tila. 224: ram. 225: Seml. 226: N. 227: Tanato. 228: Tila. 229: ram. 230: esila. 231: Seml. 232: Tanato. 233: Tila. 234: ram. 235: Seml. 236: N. 237: Tanato. 238: Tila. 239: ram. 240: esila. 241: Seml. 242: Tanato. 243: Tila. 244: ram. 245: Seml. 246: N. 247: Tanato. 248: Tila. 249: ram. 250: esila. 251: Seml. 252: Tanato. 253: Tila. 254: ram. 255: Seml. 256: N. 257: Tanato. 258: Tila. 259: ram. 260: esila. 261: Seml. 262: Tanato. 263: Tila. 264: ram. 265: Seml. 266: N. 267: Tanato. 268: Tila. 269: ram. 270: esila. 271: Seml. 272: Tanato. 273: Tila. 274: ram. 275: Seml. 276: N. 277: Tanato. 278: Tila. 279: ram. 280: esila. 281: Seml. 282: Tanato. 283: Tila. 284: ram. 285: Seml. 286: N. 287: Tanato. 288: Tila. 289: ram. 290: esila. 291: Seml. 292: Tanato. 293: Tila. 294: ram. 295: Seml. 296: N. 297: Tanato. 298: Tila. 299: ram. 300: esila. 301: Seml. 302: Tanato. 303: Tila. 304: ram. 305: Seml. 306: N. 307: Tanato. 308: Tila. 309: ram. 310: esila. 311: Seml. 312: Tanato. 313: Tila. 314: ram. 315: Seml. 316: N. 317: Tanato. 318: Tila. 319: ram. 320: esila. 321: Seml. 322: Tanato. 323: Tila. 324: ram. 325: Seml. 326: N. 327: Tanato. 328: Tila. 329: ram. 330: esila. 331: Seml. 332: Tanato. 333: Tila. 334: ram. 335: Seml. 336: N. 337: Tanato. 338: Tila. 339: ram. 340: esila. 341: Seml. 342: Tanato. 343: Tila. 344: ram. 345: Seml. 346: N. 347: Tanato. 348: Tila. 349: ram. 350: esila. 351: Seml. 352: Tanato. 353: Tila. 354: ram. 355: Seml. 356: N. 357: Tanato. 358: Tila. 359: ram. 360: esila. 361: Seml. 362: Tanato. 363: Tila. 364: ram. 365: Seml. 366: N. 367: Tanato. 368: Tila. 369: ram. 370: esila. 371: Seml. 372: Tanato. 373: Tila. 374: ram. 375: Seml. 376: N. 377: Tanato. 378: Tila. 379: ram. 380: esila. 381: Seml. 382: Tanato. 383: Tila. 384: ram. 385: Seml. 386: N. 387: Tanato. 388: Tila. 389: ram. 390: esila. 391: Seml. 392: Tanato. 393: Tila. 394: ram. 395: Seml. 396: N. 397: Tanato. 398: Tila. 399: ram. 400: esila. 401: Seml. 402: Tanato. 403: Tila. 404: ram. 405: Seml. 406: N. 407: Tanato. 408: Tila. 409: ram. 410: esila. 411: Seml. 412: Tanato. 413: Tila. 414: ram. 415: Seml. 416: N. 417: Tanato. 418: Tila. 419: ram. 420: esila. 421: Seml. 422: Tanato. 423: Tila. 424: ram. 425: Seml. 426: N. 427: Tanato. 428: Tila. 429: ram. 430: esila. 431: Seml. 432: Tanato. 433: Tila. 434: ram. 435: Seml. 436: N. 437: Tanato. 438: Tila. 439: ram. 440: esila. 441: Seml. 442: Tanato. 443: Tila. 444: ram. 445: Seml. 446: N. 447: Tanato. 448: Tila. 449: ram. 450: esila. 451: Seml. 452: Tanato. 453: Tila. 454: ram. 455: Seml. 456: N. 457: Tanato. 458: Tila. 459: ram. 460: esila. 461: Seml. 462: Tanato. 463: Tila. 464: ram. 465: Seml. 466: N. 467: Tanato. 468: Tila. 469: ram. 470: esila. 471: Seml. 472: Tanato. 473: Tila. 474: ram. 475: Seml. 476: N. 477: Tanato. 478: Tila. 479: ram. 480: esila. 481: Seml. 482: Tanato. 483: Tila. 484: ram. 485: Seml. 486: N. 487: Tanato. 488: Tila. 489: ram. 490: esila. 491: Seml. 492: Tanato. 493: Tila. 494: ram. 495: Seml. 496: N. 497: Tanato. 498: Tila. 499: ram. 500: esila. 501: Seml. 502: Tanato. 503: Tila. 504: ram. 505: Seml. 506: N. 507: Tanato. 508: Tila. 509: ram. 510: esila. 511: Seml. 512: Tanato. 513: Tila. 514: ram. 515: Seml. 516: N. 517: Tanato. 518: Tila. 519: ram. 520: esila. 521: Seml. 522: Tanato. 523: Tila. 524: ram. 525: Seml. 526: N. 527: Tanato. 528: Tila. 529: ram. 530: esila. 531: Seml. 532: Tanato. 533: Tila. 534: ram. 535: Seml. 536: N. 537: Tanato. 538: Tila. 539: ram. 540: esila. 541: Seml. 542: Tanato. 543: Tila. 544: ram. 545: Seml. 546: N. 547: Tanato. 548: Tila. 549: ram. 550: esila. 551: Seml. 552: Tanato. 553: Tila. 554: ram. 555: Seml. 556: N. 557: Tanato. 558: Tila. 559: ram. 560: esila. 561: Seml. 562: Tanato. 563: Tila. 564: ram. 565: Seml. 566: N. 567: Tanato. 568: Tila. 569: ram. 570: esila. 571: Seml. 572: Tanato. 573: Tila. 574: ram. 575: Seml. 576: N. 577: Tanato. 578: Tila. 579: ram. 580: esila. 581: Seml. 582: Tanato. 583: Tila. 584: ram. 585: Seml. 586: N. 587: Tanato. 588: Tila. 589: ram. 590: esila. 591: Seml. 592: Tanato. 593: Tila. 594: ram. 595: Seml. 596: N. 597: Tanato. 598: Tila. 599: ram. 600: esila. 601: Seml. 602: Tanato. 603: Tila. 604: ram. 605: Seml. 606: N. 607: Tanato. 608: Tila. 609: ram. 610: esila. 611: Seml. 612: Tanato. 613: Tila. 614: ram. 615: Seml. 616: N. 617: Tanato. 618: Tila. 619: ram. 620: esila. 621: Seml. 622: Tanato. 623: Tila. 624: ram. 625: Seml. 626: N. 627: Tanato. 628: Tila. 629: ram. 630: esila. 631: Seml. 632: Tanato. 633: Tila. 634: ram. 635: Seml. 636: N. 637: Tanato. 638: Tila. 639: ram. 640: esila. 641: Seml. 642: Tanato. 643: Tila. 644: ram. 645: Seml. 646: N. 647: Tanato. 648: Tila. 649: ram. 650: esila. 651: Seml. 652: Tanato. 653: Tila. 654: ram. 655: Seml. 656: N. 657: Tanato. 658: Tila. 659: ram. 660: esila. 661: Seml. 662: Tanato. 663: Tila. 664: ram. 665: Seml. 666: N. 667: Tanato. 668: Tila. 669: ram. 670: esila. 671: Seml. 672: Tanato. 673: Tila. 674: ram. 675: Seml. 676: N. 677: Tanato. 678: Tila. 679: ram. 680: esila. 681: Seml. 682: Tanato. 683: Tila. 684: ram. 685: Seml. 686: N. 687: Tanato. 688: Tila. 689: ram. 690: esila. 691: Seml. 692: Tanato. 693: Tila. 694: ram. 695: Seml. 696: N. 697: Tanato. 698: Tila. 699: ram. 700: esila. 701: Seml. 702: Tanato. 703: Tila. 704: ram. 705: Seml. 706: N. 707: Tanato. 708: Tila. 709: ram. 710: esila. 711: Seml. 712: Tanato. 713: Tila. 714: ram. 715: Seml. 716: N. 717: Tanato. 718: Tila. 719: ram. 720: esila. 721: Seml. 722: Tanato. 723: Tila. 724: ram. 725: Seml. 726: N. 727: Tanato. 728: Tila. 729: ram. 730: esila. 731: Seml. 732: Tanato. 733: Tila. 734: ram. 735: Seml. 736: N. 737: Tanato. 738: Tila. 739: ram. 740: esila. 741: Seml. 742: Tanato. 743: Tila. 744: ram. 745: Seml. 746: N. 747: Tanato. 748: Tila. 749: ram. 750: esila. 751: Seml. 752: Tanato. 753: Tila. 754: ram. 755: Seml. 756: N. 757: Tanato. 758: Tila. 759: ram. 760: esila. 761: Seml. 762: Tanato. 763: Tila. 764: ram. 765: Seml. 766: N. 767: Tanato. 768: Tila. 769: ram. 770: esila. 771: Seml. 772: Tanato. 773: Tila. 774: ram. 775: Seml. 776: N. 777: Tanato. 778: Tila. 779: ram. 780: esila. 781: Seml. 782: Tanato. 783: Tila. 784: ram. 785: Seml. 786: N. 787: Tanato. 788: Tila. 789: ram. 790: esila. 791: Seml. 792: Tanato. 793: Tila. 794: ram. 795: Seml. 796: N. 797: Tanato. 798: Tila. 799: ram. 800: esila. 801: Seml. 802: Tanato. 803: Tila. 804: ram. 805: Seml. 806: N. 807: Tanato. 808: Tila. 809: ram. 810: esila. 811: Seml. 812: Tanato. 813: Tila. 814: ram. 815: Seml. 816: N. 817: Tanato. 818: Tila. 819: ram. 820: esila. 821: Seml. 822: Tanato. 823: Tila. 824: ram. 825: Seml. 826: N. 827: Tanato. 828: Tila. 829: ram. 830: esila. 831: Seml. 832: Tanato. 833: Tila. 834: ram. 835: Seml. 836: N. 837: Tanato. 838: Tila. 839: ram. 840: esila. 841: Seml. 842: Tanato. 843: Tila. 844: ram. 845: Seml. 846: N. 847: Tanato. 848: Tila. 849: ram. 850: esila. 851: Seml. 852: Tanato. 853: Tila. 854: ram. 855: Seml. 856: N. 857: Tanato. 858: Tila. 859: ram. 860: esila. 861: Seml. 862: Tanato. 863: Tila. 864: ram. 865: Seml. 866: N. 867: Tanato. 868: Tila. 869: ram. 870: esila. 871: Seml. 872: Tanato. 873: Tila. 874: ram. 875: Seml. 876: N. 877: Tanato. 878: Tila. 879: ram. 880: esila. 881: Seml. 882: Tanato. 883: Tila. 884: ram. 885: Seml. 886: N. 887: Tanato. 888: Tila. 889: ram. 890: esila. 891: Seml. 892: Tanato. 893: Tila. 894: ram. 895: Seml. 896: N. 897: Tanato. 898: Tila. 899: ram. 900: esila. 901: Seml. 902: Tanato. 903: Tila. 904: ram. 905: Seml. 906: N. 907: Tanato. 908: Tila. 909: ram. 910: esila. 911: Seml. 912: Tanato. 913: Tila. 914: ram. 915: Seml. 916: N. 917: Tanato. 918: Tila. 919: ram. 920: esila. 921: Seml. 922: Tanato. 923: Tila. 924: ram. 925: Seml. 926: N. 927: Tanato. 928: Tila. 929: ram. 930: esila. 931: Seml. 932: Tanato. 933: Tila. 934: ram. 935: Seml. 936: N. 937: Tanato. 938: Tila. 939: ram. 940: esila. 941: Seml. 942: Tanato. 943: Tila. 944: ram. 945: Seml. 946: N. 947: Tanato. 948: Tila. 949: ram. 950: esila. 951: Seml. 952: Tanato. 953: Tila. 954: ram. 955: Seml. 956: N. 957: Tanato. 958: Tila. 959: ram. 960: esila. 961: Sem

HOY, santos Vicente, Anastasio, Barnardo, Domingo, Gaudencio, Mateo Alonso de Leciana y Valerio



San Vicente mártir (siglo IV)

Diácono de Zaragoza, durante la persecución del emperador Diocleciano fue encarcelado y martirizado.

HORÓSCOPO

Aries

(20-III al 19-IV)

Sabes exactamente lo que necesitas para triunfar, así que no pierdas más tiempo y ponte manos a la obra. En el terreno sentimental se prevé una fuerte tormenta.

Tauro

(20-IV al 20-V)

Ten mucho cuidado con una persona que se dice tu amiga y que, sin embargo, está demostrando ser tan sólo amiga de sí misma. Si es necesario, rompe con la relación.

Géminis

(21-V al 20-VI)

Los deseos de divertirse que te asaltan demuestran que estás más vivo que nunca. Tu espíritu está alegre y debes aprovechar para conocer a gente nueva.

Cáncer

(21-VI al 21-VII)

Algo a lo que tienes auténtico pavor está a punto de suceder, pero cuando haya ocurrido te darás cuenta de que no tenía la importancia que le habías dado.

Leo

(21-VII al 22-VIII)

La inspiración parece haberte abandonado por una temporada, así que tendrás que dedicar tus esfuerzos a tareas mecánicas, que no necesiten de la imaginación.

Virgo

(23-VIII al 22-IX)

Tienes que aprender a valorar más tus propias ideas y tomar las de los demás como una simple aportación. De lo contrario nunca llegarás a realizarte como persona.

Libra

(23-IX al 22-X)

A veces eres más testarudo de lo que puedes llegar a comprender. Procura no enfrascarte en discusiones sin fin sobre temas etéreos. Sólo conseguirás agotarte.

Escorpio

(23-X al 21-XI)

Tu interés por mantener tu salud y tus recientes cambios de hábitos alimenticios a veces son motivo de escarnio por parte de los que te rodean. No les hagas caso.

Sagitario

(22-XI al 20-XII)

Las personas que te rodean se empeñan en pedirte consejos y en este momento quien más lo necesitas eres tú mismo. Busca la intimidad y en soledad hallarás respuestas.

Capricornio

(21-XII al 19-I)

Tu círculo de amistades crece mucho. Hoy podrías encontrarte con personas con las cuales habías perdido contacto. El entusiasmo te arrastra hacia la diversión.

Acuario

(20-I al 17-II)

La conjunción planetaria te facilita el ser más flexible, te ayuda a mantener tu mente más abierta a otras percepciones de la vida diferentes a la tuya.

Piscis

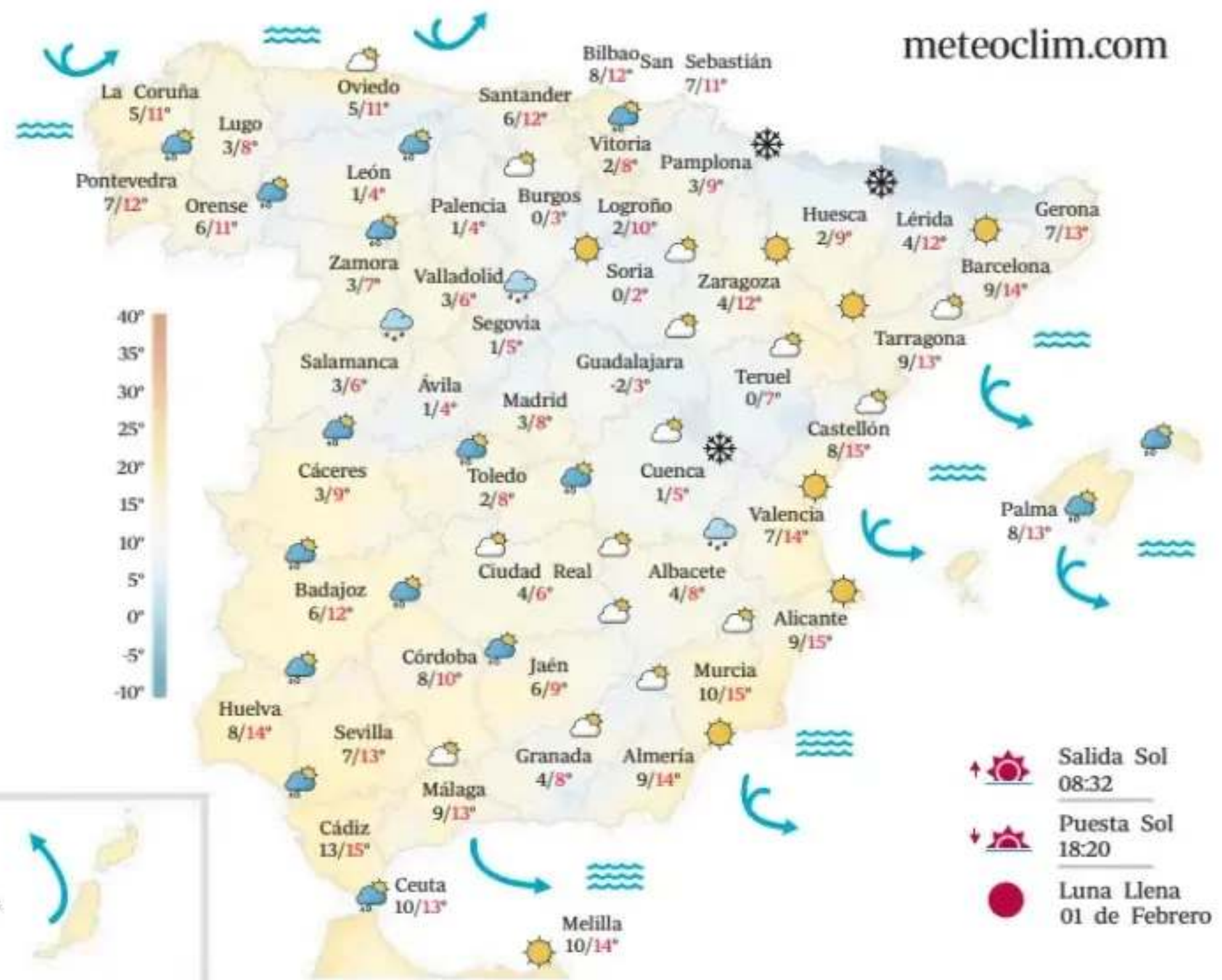
(18-II al 19-III)

Es imposible saber todo de todas las cosas. Debes rendirte ante la evidencia y dar la razón a quien la tiene. Cualquier otra cosa sería un ejercicio de cabezonería.

Hoy en España

Nieve y viento intenso

Se prevén acumulaciones de nieve en montañas del centro, norte y este peninsular, con rachas de viento muy fuertes en Galicia, área cantábrica, Estrecho, Alborán, Baleares y gran parte del tercio este. El tiempo estará marcado por diferentes frentes, generando cielos nubosos y precipitaciones en diversas regiones, que remitirán para intensificarse en la segunda mitad del día. Las temperaturas máximas descenderán en el noroeste y mínimas que bajarán en el tercio noroeste y Pirineos. Habrá heladas débiles y viento moderado con rachas fuertes en varias zonas.



Mañana



Sábado



Domingo



Lunes



Embalses

Cantábrico Occiden.	56%	Guadiana	62%
Cantábrico Oriental	82%	Júcar	53%
Cataluña Interior	85%	Med. Andaluza	53%
Duero	55%	Miño-Sil	60%
Ebro	61%	País Vasco Interior	86%
Galicia Costa	73%	Segura	27%
Guadalete-Barbate	52%	Tajo	61%
Guadalquivir	47%	Tinto/Odiel/Piedras	90%

Hoy resto del mundo

Europa



Europa Temperaturas

Andorra	Londres
-6/0°	8/9°
Berlín	Moscú
-2/2°	-6/-2°
Bruselas	París
4/9°	8/11°
Estocolmo	Praga
-5/0°	-5/0°
Lisboa	Roma
12/15°	7/14°

Mundo Temperaturas

Buenos Aires	Nueva York
14/32°	-11/-5°
Caracas	Pekín
16/27°	-11/-6°
Doha	Rio Janeiro
16/22°	20/21°
Johannesburgo	Singapur
15/24°	23/30°
México	Sidney
11/20°	14/24°

Ayer en España

	°C T.mín	°C T.máx	l/m ² Lluvia	km/h Viento		°C T.mín	°C T.máx	l/m ² Lluvia	km/h Viento
La Coruña	11.2	15.7	10.4	40	Murcia	9.9	16.7	0.2	27
Alicante	10.2	16.1	0.3	35	Oviedo	9.4	18.8	0.6	42
Bilbao	9.5	16.4	10.2	41	Palencia	-	-	-	-
Cáceres	8.1	12.9	12	42	Palma	10.9	17.0	0	13
Córdoba	0.4	13.0	10.6	29	Pamplona	1.9	8.4	-	35
Las Palmas	15.7	19.5	0.7	28	San Sebastián	11.8	15.2	0.4	46
León	1.7	9.3	7.8	49	Santander	10.0	16.3	8.6	51
Logroño	-2.4	10.5	0	32	Sevilla	6.3	15.6	8.7	42
Madrid	-1.7	7.5	2.6	22	Valencia	8.2	13.9	1.4	27
Málaga	10.2	15.9	0.2	21	Zaragoza	2.2	10.9	1.6	15

*Información elaborada utilizando entre otras la obtenida de la Agencia Estatal de Meteorología

Despejado Variable Nuboso Chubascos Lluvia Nieve Débil Moderado Fuerte Mar lila Mar rizada Marejada Fuerte marejada Mar gruesa Muy gruesa

Suscríbete ya a

ABC Premium

Y disfruta de una navegación ilimitada en abc.es



JM NIETO



El transporte europeo se atasca entre coches viejos y combustibles fósiles

► Según la patronal europea ACEA, el lento avance de los eléctricos desafía las ambiciones de la UE

PATXI FERNÁNDEZ
MADRID

La Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA) ha publicado su informe sobre los vehículos en las carreteras europeas de cara a 2026, revelando una brecha preocupante entre las ventas de vehículos nuevos y la realidad del parque móvil circulante. Se trata de un documento que proporciona datos clave, incluida la edad promedio de los vehículos, los tipos de potencia de los vehículos, los patrones de propiedad de los vehículos y más información esencial para comprender el panorama del sector automotriz.

A pesar de que los coches eléctricos se han consolidado como la tercera opción preferida por los compradores nuevos con casi un 17% de las matriculaciones en la Unión Europea, estos apenas representan el 2,3% del total de coches de pasajeros que circulan actualmente por las carrete-

ras comunitarias. Este dato subraya que, aunque la industria ha realizado inversiones masivas en movilidad sostenible, la descarbonización real del transporte por carretera avanza a un ritmo mucho más lento de lo que exigen las metas legislativas, principalmente debido a que la sustitución de modelos antiguos por tecnologías más limpias puede demorarse décadas.

Flota envejecida

El informe detalla que el parque de coches de la Unión Europea creció un 1,4% en 2024 –el último dato disponible– hasta alcanzar casi los 256 millones de unidades, con Letonia registrando el mayor incremento de flota de todo el continente. Sin embargo, este aumento en el número de vehículos convive con un envejecimiento progresivo de la flota, donde la edad media de los turismos ha subido hasta los 12,7 años. En este aspecto, existen diferencias geográficas abismales, con Grecia ostentando la flota más enveje-

LOS COCHES EN LA UE, EN CIFRAS

Perspectivas:
Los coches eléctricos siguen creciendo, pasando del 3 al 3,7%

Furgonetas:
En las carreteras de la UE hay aproximadamente 31,1 millones de furgonetas, un aumento del 1,9%, de las cuales el 1,3% son eléctricas

Parque automovilístico:
En 2024, había 256 millones de coches en las carreteras de la UE, lo que supone un aumento del 1,4% con respecto al año anterior. Italia tiene el mayor número de coches por cada 1.000 habitantes, mientras que Letonia tiene el menor

Camiones:
Actualmente, 6,2 millones de camiones circulan por las carreteras de la UE, lo que supone un aumento del 0,9%, de los cuales el 0,3% son eléctricos. De media, los camiones siguen siendo los vehículos más antiguos, con 14 años



cida del continente con casi 18 años de media, frente a los ocho años de Luxemburgo.

España se sitúa en una posición delicada respecto a los vehículos comerciales ligeros, con una flota de furgonetas que promedia los 14,7 años de antigüedad, una cifra muy cercana a los 15 años de Italia y lejos de la mayor eficiencia que presentan países con flotas más modernas.

Combustibles fósiles

La dependencia de los combustibles fósiles sigue siendo abrumadora en los segmentos de transporte profesional, donde el diésel domina el 90% del mercado de furgonetas y más del 96% de los camiones pesados.

Los autobuses son el único

segmento que muestra un liderazgo claro en la transición hacia la electrificación, alcanzando una cuota del 3,2 por ciento en modelos de batería, con ejemplos destacados en países como Luxemburgo o los Países Bajos, donde más del 20% de su flota de autobuses ya es eléctrica. A pesar de estos avances

La patronal defiende que reemplazar los coches más viejos es el camino a seguir

El diésel, a pesar de perder posiciones en turismos, es el centro de los comerciales

La producción de coches cae un 4,3% en 2025

J. BACORELLE ÁVILA

La producción nacional de vehículos sumó en 2025 un total de 2.274.026 unidades, lo que supone un retroceso del 4,3% en comparación con 2024. Este descenso, que deja al sector por debajo de la barrera psicológica de los 2,3 millones de unidades, ha estado condicionado por la debilidad de los mercados europeos y los procesos de adaptación de

las plantas españolas para la fabricación de nuevos modelos electrificados.

A pesar del balance anual negativo, el mes de diciembre ofreció un respiro con un crecimiento del 3,3% y 144.245 vehículos fabricados. En el último mes del año, la fabricación de turismos creció apenas un 0,5%, mientras que los vehículos comerciales e industriales ligeros mostraron



Vista aérea de una fábrica de automóviles // ABC

incremento del 13,9%. Las exportaciones de vehículos descendieron un 8,2% en 2025, cerrando con un total de 1.950.103 unidades enviadas al extranjero.

La cuota de exportación bajó al 85,8%. Por destinos, Alemania recuperó el trono como principal cliente de la automoción española con un 17,4% de las compras, seguida por Francia (17,3%) y Reino Unido (12,3%). Destaca especialmente la irrupción de Turquía, que ha escalado posiciones hasta alcanzar el 12% de cuota, superando a Italia.



concretos, el informe recalca que la transformación en Europa no está progresando a la velocidad requerida y que el coche sigue ganando popularidad como medio de transporte principal, aumentando la densidad de vehículos por habitante en la mayoría de los países estudiados, liderados por Italia con setecientos un coches por cada mil personas. Ante esta situación, la directora general de ACEA, Sigrid de Vries, ha advertido de que los objetivos legislativos son solo una pieza del complejo rompecabezas de la descarbonización. La asociación insiste en que Europa necesita una hoja de ruta pragmática y alcanzable que haga el ecosistema de movilidad más

Europa saldó 2024 con 256 millones de vehículos en el parque móvil // ABC

atractivo para los clientes finales. Esto implica una revisión profunda del marco regulatorio actual para fomentar mejores condiciones de adopción, como una infraestructura de carga mucho más densa e incentivos fiscales y de compra más agresivos que estimulen la demanda.

Sostiene que sólo mediante la aceleración de la tasa de reemplazo de los vehículos más viejos y contaminantes por los modelos más verdes y seguros se podrá alcanzar la neutralidad climática y evitar que las ciudades queden atrapadas en un ciclo de emisiones y tecnología obsoleta.

Los vehículos alternativos –eléctricos, híbridos y gas natural– crecieron un 26,1% anual, representando ya el 39,2% de la producción total. En cuanto a los eléctricos puros e híbridos enchufables, alcanzaron las 225.206 unidades, un 11,2% más que en 2024. Esto significa que uno de cada diez coches fabricados en España ya es electrificado.

José López-Tafall, director general de Anfac, ha valorado estos datos como una «señal de alerta» que exige actuaciones inmediatas tan-

to en España como en Europa. López-Tafall ha insistido en que, para consolidar a España como un centro de referencia en electromovilidad, no basta con fabricar tecnología, sino que es imprescindible estimular el mercado interno y flexibilizar los objetivos regulatorios. Ha instado a la puesta en marcha urgente del Plan Auto+ y a desarrollar las medidas del Plan España Auto 2030 para evitar que el mercado se detenga y garantizar que la industria mantenga su competitividad.

«En el pasado se ha legislado en contra de la industria; ahora toca rectificar»

Raúl de la Hoz

Miembro de ITRE en el Parlamento (PPE)

- ▶ El objetivo del eurodiputado es que la postura del PP Europeo se acerque a la del partido español y proteger el sector

S. DE GARNICA
VALLADOLID

En el foro 'Impulsando la Competitividad Europea: Desafíos y Oportunidades', organizado en Valladolid por el Partido Popular Europeo (PPE), se abordó uno de los grandes retos de la UE: reforzar su competitividad ante la creciente presión regulatoria y competencia global.

Para Raúl de la Hoz Quintana, miembro de la Comisión de Industria, Investigación y Energía (ITRE) del Parlamento Europeo, e impulsor de la conferencia, este evento «nace de la necesidad de pasar de las palabras a la acción para proteger un sector fundamental para nuestra economía».

—¿Cuál es el objetivo prioritario de estas jornadas?

—Queremos que la automoción, que es nuestra bandera en Castilla y León y en España, siga siendo la industria del futuro. Esto significa asegurar inversiones y, sobre todo, empleo para los 17 millones de

personas vinculadas al sector en Europa. Estamos aquí para analizar la propuesta de la Comisión Europea, impulsada por el PPE, para modificar políticas del pasado que fueron erróneas y recuperar la competitividad frente a potencias como China.

—¿Ha pesado más la ideología que la tecnología en Bruselas en los últimos años?

—Absolutamente. Se ha legislado de espaldas al sector, con objetivos de descarbonización que no tenían en cuenta la realidad del mercado. Se obligó a la industria a realizar inversiones multimillonarias en tiem-



Ideología

«Hemos llegado a sancionar empresas por no vender coches que no se podían comprar»



El eurodiputado Raúl de la Hoz // IVÁN TOMÉ

pos imposibles. El mercado ha respondido con cierres, 'profit warnings' y ERE. Fue un error y ahora toca rectificar con ambición y celeridad.

—¿Cuál es la postura que defienden ahora?

—Defendemos la neutralidad tecnológica. No debe ser el regulador quien determine qué coche debe comprar el ciudadano. Queremos levantar esa prohibición de 2035 para que el motor de combustión siga siendo una opción válida, siempre que cumpla con los objetivos de reducción de emisiones.

—¿Cómo se soluciona el envejecimiento del parque móvil?

—Un coche de 14 años es extraordinariamente contaminante. En lugar de obsesionarnos sólo con coches eléctricos, deberíamos centrarnos en rejuvenecer la flota. Hemos llegado al absurdo de sancionar a empresas por no vender coches que los ciudadanos, por precio, no podían comprar. Necesitamos un ecosistema que relance las ventas: ayudas directas a la compra y un marco que no encarezca el producto.

—China domina el 90% del mercado de baterías. ¿Cómo debe responder la UE?

—No valen batallas aisladas. El Gobierno de España se equivoca al negociar con China al margen de la Unión Europea. Frente a una economía «dopada» por subvenciones estatales, debemos actuar unidos. No se trata de cerrar las puertas, sino de que jueguen con nuestras reglas y aporten conocimiento. Una factoría de ensamblaje china que crea 100 empleos puede ayudar a China, pero no necesariamente a la soberanía tecnológica europea.

—¿Qué espera que salga de este foro en Valladolid de cara a la actividad en Bruselas?

—Espero que fijemos las bases del nuevo «paquete de la automoción». Queremos que la posición del PPE sea lo más cercana posible a la del PP español: defender una industria de 125 años de historia que no sólo es economía, sino también libertad de movimiento. Si logramos que las fábricas vendan y los ciudadanos estén satisfechos, estaremos garantizando la estabilidad y la riqueza de nuestro territorio.



Toyota RAV4: la sexta generación más electrificada

PATXI FERNÁNDEZ
MADRID

La primera generación del Toyota RAV4 hizo su debut oficial en 1994. Con este modelo la marca japonesa presume de haber inventado el concepto de 'todocamino' y lo cierto es que en este segmento no le ha ido nada mal. Se han vendido más de 15 millones de unidades en todo el mundo, por encima de 150.000 en el mercado español, de las cuales más de 70.000 se corresponden a su última generación, hasta el momento.

Llega ahora la sexta versión, en la que la marca ha querido mantener las características valoradas por sus propietarios actuales, como el ADN de Toyota, la fidelidad a la marca y una estética atractiva, mejorando aspectos como el nivel de equipamiento, la falta de refinamiento en marcha y el sistema multimedia. Con la apertura de pedidos ya disponible en



FICHA TÉCNICA

Motor: híbrido e híbrido enchufable de 183 a 304 CV
Largo/ancho/alto (m): 4,60/1,85/1,68
Maletero: 446-514 litros
Consumo: desde 4,9 l/100 km (Híbrido enchufable pendiente de homologación)
Precio: desde 43.500 euros

la red oficial de concesionarios desde este mes de enero, Toyota propone una oferta electrificada avanzada, estableciendo precios de salida desde los 43.500 euros para la variante híbrida (HEV) y desde los 46.500

para la versión híbrida enchufable (PHEV), con una hoja de ruta que sitúa las primeras entregas para comienzos de junio de 2026.

Esta supone un salto evolutivo, especialmente en su versión enchufable, que estrena un sistema basado en un bloque gasolina de 2.5 litros. La novedad reside en su batería de iones de litio de 22,7 kWh, que aumenta su capacidad en un 30% y permite una autonomía eléctrica superior a los 100 kilómetros, por lo que dispone del distintivo Cero de la DGT.

Esta tecnología se ofrece tanto con tracción delantera de 268 CV como con la tracción total de 304 CV, optimizando la recarga con potencias de hasta 50 kW en corriente continua, lo que permite recargar el 80% de la batería en media hora.

El híbrido cuenta con los acabados Advance y Spirit, mientras que el GR Sport será sólo para el modelo enchufable.

Alfa Romeo Tonale: la emoción de conducir

JOSÉ RAMÓN ALONSO
ZORITA DE LOS CANES

El Alfa Romeo Tonale ya está en los concesionarios con una misión clara: consolidarse como el pilar de crecimiento de la marca en el segmento SUV compacto premium. Tras un 2025 marcado por el lanzamiento del Junior, 2026 está llamado a ser «el año del Tonale», tal y como señala Ángel Luis Sánchez, director general del clúster Premium de Stellantis. El modelo representa la capacidad de Alfa Romeo para combinar tradición, diseño y placer de conducción en un formato deportivo, familiar y actual.

FICHA TÉCNICA

Motores: diésel, híbrido e híbrido enchufable 130- 270 CV
Largo/ancho/alto (m): 4,53 / 1,84 / 1,60
Maletero: 500 litros
Consumo: desde 5,3 l/100 km
Velocidad máxima: 210 km/h
Aceleración: de 0 a 100 km/h en 6,2 segundos
Precio: desde 40.150 euros

«Alfa Romeo no es un ordenador sobre cuatro ruedas», afirma Adriano Guido Luati, 'Brand Experience Manager' de la firma. En el Tonale, la tecnología está al servicio del conductor, no al revés. Todo gira en torno a tres pilares: la inteligencia humana, el placer de conducir y la persona que se sienta al volante. Una filosofía que se percibe tanto en su diseño como en su comportamiento dinámico.

El 'restyling' del Tonale no busca una ruptura, sino una evolución. El cambio en la colocación de la matrícula ha permitido rediseñar el frontal, ensanchar visualmente el coche y dar mayor protagonismo al Scudetto, ahora inspirado en el mítico 33 Stradale. Cada milímetro cuenta, porque tiene impacto tanto en la estética como en la mecánica, y ese cuidado extremo se aprecia en el resultado final.

Arranca con el diésel de 130 CV, continúa con el híbrido de 175 CV y culmina con el híbrido enchufable de 275 CV y etiqueta Cero. Los precios, desde 40.150 euros.



Ebro S900, el SUV enchufable que redefine el confort

El Ebro S900, es un SUV híbrido enchufable con siete plazas, tecnología avanzada y seguridad. Se posiciona en el mercado como un «salón en movimiento» para ofrecer trayectos relajados independientemente de la duración del recorrido o del número de pasajeros. Cuenta con una longitud de 4,81 metros y un precio desde 46.990 euros.



Foton Tunland, una 'pick up' todoterreno competitiva

La gama Tunland de la marca china Foton la forman los modelos G7 y V9. Desembarcaron en España en marzo del año pasado y aspiran a conseguir una cuota importante del segmento de las 'pick-up' todoterreno. Tanto la G7 como la V9 ofrecen tracción 4x4, reductora, un motor 2.0 turbodiésel de 162 CV y un precio muy competitivo que parte en los 29.325 euros.



Honda Africa Twin, nuevos colores y gráficos para 2026

La exitosa trail japonesa, que acumula más de 121.000 unidades vendidas desde su relanzamiento en 2016. Conserva su motor bicilíndrico en paralelo de 1.084 cc y 102 CV. Ofrece Transmisión de Doble Embrague con función de detección en curva, pantalla regulable, neumáticos sin cámara y un completo paquete electrónico. Está disponible desde 15.825 euros.





MUJERHOY



**Análisis
RELIGIÓN:
¿LA NUEVA MODA?**

**Lifestyle
MANUAL PARA
RECIBIR EN CASA**

Ana Rujas

"Para ser actriz tienes que ser vulnerable."

~~3,5€~~
Sábado 21
de febrero
DE REGALO
con ABC

El próximo sábado, con ABC

Mujerhoy

Con más de 120 páginas de moda, lifestyle,
lujo, belleza y grandes personajes.



PARRILLADA MIXTA

JESÚS LILLO

Luto oficial o jornada de reflexión

Desde primera hora de la tarde del lunes, nada más anunciar Pedro Sánchez tres días de luto oficial por la tragedia de Adamuz, el gremio de los veedores, notarios vocacionales, maletillas de la nueva fiesta nacional, encendió la tele -también hojeó las páginas oficiales del Gobierno: ni rastro en busca de ese crespón negro que solía situar al espectador en el tanatorio virtual de los duelos públicos. Lo mismo sucedió cuando la riada de Valencia: luto oficial, pero sin exagerar, con ligeros y atrevidos toques de color y sin un lacito cuyo uso intermitente y discrecional -pandemia o violencia doméstica- ha terminado por restarle rigor, incluso 'mortis'.

Televisión Española levantó por un día su programación de entretenimiento, y no precisamente en señal de pésame, sino como reacción puramente comercial ante una demanda, informativa o especulativa, que provocó idéntica respuesta en las emisoras comerciales, con el dúo de la Cuatro interpretando en directo y sin pudor el número del Bonaire, que es como el de la pulga de gracioso y de picante, pero con los muertos que pudiera haber debajo del vagón o dentro del aparcamiento como distracción e intriga.

Con las pantallas abiertas de par en par y permanentemente enchufadas a la corriente y lo corriente, tanto como en esas jornadas de reflexión, previas a la gran fiesta de la democra-

cia, en que la gente se explaya y entrega a la irreflexión, aprovechando la notoriedad que presuntamente les proporciona el silencio de la clase política, todo esto del luto oficial y la bandera a media asta tiene cada vez más pinta de ser de otro siglo, mero folclore, gorigori en riguroso 'playback'.

O estamos de luto o no estamos de luto, y si este luto es oficial, apaga y vámonos. De negro Morticia, como su compadre Marlaska, la portavoz del Ejecutivo salió el martes a una escena institucional marcada por la ausencia de cualquier señal de duelo, ni en las banderas ni en la cartelería gubernativa de la salita de la Moncloa. ¿Y TVE? Como los carnavales de Cádiz, de medio y falso luto. Que parezca un accidente, aunque sea ferroviario.

Ahora que vuelve Franco, lo cabal sería sacar a Arias Navarro, ponerlo con la IA a anunciar en blanco y negro el número de muertos y, acto seguido, tres días en la tele de música clásica y sacra, Bach o Rosalía, ya homologados. ¿Estamos o no estamos?



Natalia de Molina en 'Marbella' // MOVISTAR PLUS+

'Marbella' se enfrenta a un nuevo juicio, una serie de lujos y excesos

► La segunda temporada gira en torno a la batalla judicial contra el crimen organizado con una fiscal antidroga interpretada por Natalia de Molina

C. MOLLÁ
MADRID

Marbella ya no solo el destino ideal para veranear entre yates, lamborghinis y gintonics al atardecer, sino también el escenario perfecto para montar series que van desde el lujo

más ostentoso de los ricos hasta los 'affairs', los golpes de mafia y las tramas de droga que parecen casi una extensión de la crónica local. Esa mezcla de coches de 300.000 euros aparcados junto al paseo marítimo, jeques con corbata y narcolanchas surcando la costa

hace que la ficción no tenga que esforzarse mucho para parecer real: aquí mismo la Costa del Sol se ha ganado la reputación de 'sede global del crimen organizado', según el reportaje que inspiró la serie 'Marbella', de Movistar Plus+ y que la ficción abrazó con desdén.

Hugo Silva lo conoce bien. En la primera temporada encarnaba a César Beltrán, un abogado hábil, rico y moralmente flexible gastando tanto como defendiendo a mafiosos. Ahora, en la segunda, 'Marbella. Expediente judicial', se ve obligado a enfrentarse a la justicia desde los despachos de un juzgado contra una fiscal implacable, Carmen Leal, interpretada por Natalia de Molina, que llega a Marbella decidida a desmontar no solo las redes de narcotráfico que controlan buena parte de la Costa del Sol, sino también a erradicar a aquellos abogados que las protegen desde las sombras.

A lo largo de seis episodios, dirigidos por Dani de la Torre y Oskar Santos, la segunda temporada va por tanto más allá del thriller criminal. No continúa solo con la historia de César, sino que da un paso más hacia los entresijos del sistema judicial en un escenario donde la línea entre víctima y verdugo es tan fina como una sentencia dictada tras una larga noche de pesquisas.

EL CINE EN TELEVISIÓN

POR OTI RODRÍGUEZ MARCHANTE

★★★★ MUY BUENA ★★★ BUENA
★★ INTERESANTE ★ REGULAR ● MALA

'La piel del tambor'

España. 2022. Thriller, intriga. 116 m. Dir: Sergio Dow. Con Richard Armitage, Amaia Salamanca, Fionnula Flanagan, Paul Freeman.

23.00 La 1 ★★

Basada en la novela de Pérez Reverte, con una gran cantidad de personajes, tramas y subtramas y una historia que comienza con un hacker informático colándose en el ordenador del Papa y que avanza hasta quedarse en Sevilla

(la historia, no el hacker). El personaje principal es un sacerdote 'solucionador', una especie de agente al servicio de Su Santidad y con licencia para actuar libremente; lo interpreta el británico Richard Armitage. Y frente al él, una joven aristócrata sevillana que quiere impedir el derribo de una Iglesia, que compone con atractivo Amaia Salamanca. Una película turbia y que se queda algo corta, no de tiempo.



'Sucedio en Roma'

22.15 La 2 ★★

Dinamarca. 2024. Drama romántico. 98 m. Dir: Niclas Bendixen. Con Bodil Jorgensen, Kristian Halken, Rolf Lassgård.

En realidad, no sucedió nada original: un matrimonio va a celebrar su 40 aniversario a Roma y ella busca y encuentra al viejo amor de su juventud, naturalmente perdida. Tiene su encanto, aunque ya muy visto, como la propia ciudad, y una protagonista, Bodil Jorgensen, con cierta gracia. Poco que resaltar, ni siquiera algún que otro guiño a 'Vacaciones en Roma'.

'Horizontes lejanos'

18.30 Trece ★★★★★

EEUU. 1951. Western. 91 m. Dir: Anthony Mann. Con James Stewart, Arthur Kennedy, Rock Hudson, Julie Adams.

Una de las mejores películas del Oeste que se han hecho, con un guion de Borden Chase maravi-

lloso, un alarde de cámara incontinente de Anthony Mann y con el mejor James Stewart posible. Una historia de colonos, una odisea comparable a la de Homero, unos personajes rebosantes de épica a la búsqueda de un mundo nuevo. La música también ayuda a hacerla inolvidable.

'John Wick'

23.00 La Sexta ★★★★★

EEUU. 2014. Thriller. 101 m. Dir: Chad Stahelski y David Leitch. Con Keanu Reeves, Michael Nyqvist, Willem Dafoe. Primera de una serie imparable y en la que se presenta al personaje tal cual: un exasesino a sueldo que vuelve a su actividad laboral para vengar el asesinato de su perrito, regalo de su esposa fallecida, lo cual es una estupenda excusa para que la violencia se desparrame con espectacularidad y con unas coreografías fabulosas. Imposible contar los muertos.

PARRILLA DEPORTIVA

17.45 Balonmano. Men's EHF Euro: España-Noruega. En directo. **Teledporte**

18.30 Baloncesto. Euroliga: Efes-Olympiacos. En directo. **M+ Deportes 3**

18.30 Baloncesto. Euroleague Women: Casademont Zaragoza-Valencia Basket. En directo. **M+ Deportes**

18.38 Fútbol. UEFA Europa League: PAOK-Real Betis Balompié. En directo. **M+ Liga Campeones**

18.45 Fútbol. UEFA Europa League: Fenerbahçe-Aston Villa FC. En directo. **M+ Liga Campeones 2**

20.30 Baloncesto. Euroliga: FC Bayern München-Valencia Basket. En directo. **M+ Deportes**

20.45 Baloncesto. Euroliga: Real Madrid-AS Mónaco. En directo. **M+ Vamos**

20.53 Fútbol. UEFA Europa League: RC Celta de Vigo-Lille OSC. En directo. **M+ Liga Campeones**

LA 1

7.50 La hora de La 1. Presentado por Silvia Intxaurre. **10.35** Mañaneros 360 **13.55** Informativo territorial 1 **14.20** Mañaneros 360 **14.55** Telediario 1. Presentado por Alejandra Herranz. **15.35** Deportes 1. Presentado por Ana Ibáñez. **15.40** El tiempo. Presentado por Albert Barniol. **15.45** Informativo territorial 2 **15.55** Directo al grano. Presentado por Marta Flich y Gonzalo Miró. **17.35** Valle Salvaje **18.35** La Promesa **19.35** Malas lenguas. Presentado por Jesús Cintora. **20.30** Aquí la Tierra. Presentado por Jacob Petrus. **20.55** Telediario 2. Presentado por Pepa Bueno. **21.40** Deportes 2. Presentado por Arsenio Cañada. **21.45** La Revuelta. Presentado por David Broncano. **23.00** Somos cine. «La piel del tambor». España. 2022. Dir: Sergio Dow. Int: Richard Armitage, Amaia Salamanca. **1.05** Somos cine. «El sustituto». España, Bélgica. 2020. Dir: Óscar Aibar. Int: Ricardo Gómez, Vicky Luengo. **3.00** La noche en 24 horas

LA 2

9.30 Aquí hay trabajo **9.55** La aventura del saber **10.55** Espacios increíbles. «Mini casa y tren biblioteca». **11.35** Nunca es demasiado pequeño. «Vivir diferente». **12.00** El western de La 2. «Puerta abierta al infierno». Italia. 1970. Dir: Enzo Barboni. Int: Leonard Mann, Woody Strode. **13.35** El cazador. (Rep.) **15.35** Saber y ganar. (Rep.) **16.25** Grandes documentales. «La Antártida desde el aire». **17.18** Grandes documentales. «Fauna letal». **17.45** Malas lenguas **19.35** Viajes con Agatha Christie y Sir David Suchet. «África del sur». **20.25** Grandes diseños. «Derbyshire». **21.10** Cifras y letras **22.15** El cine de La 2. «Sucedio en Roma». Suecia, Italia, Dinamarca. 2024. Dir: Niclas Bendixen. Int: Bodil Jørgensen, Kristian Halken. **23.55** Documentos TV. «El veto». **0.45** Cine. «Erin Brockovich». EE.UU. 2000. Dir: Steven Soderbergh. Int: Julia Roberts, Albert Finney. **2.45** Los conciertos de Radio 3. «Selpide».

ANTENA 3

8.55 Espejo público. Presentado por Susanna Griso. **13.20** Cocina abierta con Karlos Arguiñano **13.45** La ruleta de la suerte. Presentado por Jorge Fernández. **15.00** Antena 3 Noticias 1. Presentado por Sandra Golpe. **15.30** Deportes. Presentado por Rocío Martínez, Angie Rigueiro y Alba Dueñas. **15.40** El tiempo. Presentado por Roberto Braseró. **15.45** Sueños de libertad **17.00** Y ahora Sonsoles. Presentado por Sonsoles Ónega. **20.00** Pasapalabra. Presentado por Roberto Leal. **21.00** Antena 3 Noticias 2. Presentado por Vicente Vallés y Esther Vaquero. **21.30** Deportes. Presentado por Rocío Martínez, Angie Rigueiro y Alba Dueñas. **21.35** El tiempo. Presentado por Roberto Braseró. **21.45** El hormiguero. Invitado: El Xocas, creador de contenido. Presentado por Pablo Motos. **23.00** La encrucijada **3.10** Sportium Game Show **3.55** Pazy: que te acuerden como has vivido **4.15** La tienda de Galería del Coleccionista

CUATRO

7.00 Love Shopping TV Cuatro **7.30** ¡Toma salami! **8.00** Alerta Cobra. Emisión de los capítulos «La pareja poderosa», «El cliente» y «Los mejores últimos días». **10.30** En boca de todos. Presentado por Nacho Abad. **14.00** Noticias Cuatro. Presentado por Alba Lago. **14.55** ElDesmarque Cuatro. Presentado por Manu Carreño. **15.05** El tiempo **15.30** Todo es mentira. Presentado por Risto Mejide y Laila Jiménez. **18.30** Lo sabe, no lo sabe. Presentado por Xuso Jones. **20.00** Noticias Cuatro. Presentado por Diego Losada y Mónica Sanz. **20.45** ElDesmarque Cuatro. Presentado por Ricardo Reyes. **20.55** El tiempo **21.00** First Dates **23.00** Horizonte. Presentado por Iker Jiménez. **2.00** ElDesmarque madrugada. Presentado por Ricardo Reyes. **2.30** ElDesmarque quarterback. Presentado por José Antonio Ponseti y Iker Sagasti. **2.40** Sportium Game Show

TELECINCO

8.00 La mirada crítica **9.00** El programa de Ana Rosa **12.30** Vamos a ver **13.45** El precio justo **15.00** Informativos Telecinco. Presentado por Isabel Jiménez. **15.30** ElDesmarque Telecinco. Presentado por Manu Carreño. **15.40** El tiempo **15.45** El tiempo justo **18.30** El diario de Jorge **20.00** ¡Allá tú! **21.00** Informativos Telecinco. Presentado por Carlos Franganillo y Ángeles Blanco. **21.30** ElDesmarque Telecinco. Presentado por Ricardo Reyes. **21.40** El tiempo **21.45** GH Dúo. Presentado por Jorge Javier Vázquez. La gala muestra la decisión de la audiencia sobre la primera expulsión, tras la salvación de Carlos Lozano y Carmen Borrego. Así, uno de los nominados abandona la casa y analiza su paso por el concurso en plató. **2.00** Gran Madrid Show **2.25** El rey del mando **2.40** El horóscopo de Esperanza Gracia **2.45** Love Shopping TV

TRECE

8.00 La tienda de Galería del Coleccionista **11.00** Santa misa. Palabra de vida. Presentado por Jesús Higuera. **11.40** Adoración eucarística **12.00** Ángelus **12.05** Ecclesia al día. Presentado por Raquel Caldas. **13.40** A un paso del cielo. «El coleccionista». **14.30** Trece y Cope. Es Noticia **14.40** Sesión doble. «Desayuno con diamantes». EE. UU. 1961. Dir: Blake Edwards. Int: Audrey Hepburn, George Peppard. **17.00** Sesión doble. «Misión peligrosa». EE.UU. 1954. Dir: Tay Garnett. Int: Victor Mature, Piper Laurie. **18.30** Western. «Horizontes lejanos». EE.UU. 1952. Dir: Anthony Mann. Int: James Stewart, Arthur Kennedy. **20.20** Tu cine. «Sangre en la sierra». EE.UU. 1948. Dir: George Sherman. Int: Robert Young, Marguerite Chapman. **22.00** El cascabel. Presentado por José Luis Pérez. **0.30** El Partidazo de Cope. Presentado por Juanma Castaño. **2.30** Teletienda

HOY NO SE PIERDA...

'The Beauty'

Disney + | Bajo demanda |

El mundo de la moda se vuelve oscuro cuando supermodelos comienzan a morir de formas misteriosas.



'Free Bert'

Netflix | Bajo demanda |

Un padre que es un desastre y su familia siembran el caos al tratar de encajar con el colegio elitista de sus hijas.



AUDIENCIAS

LO MÁS VISTO del martes 20 de enero

Noticias 1

Antena 3, 15.00.

2.493.000 espectadores
24,5% de cuota



LA SEXTA

6.45 Remescar, cosmética al instante **7.00** Previo Aruser@s **9.00** Aruser@s **11.00** Al rojo vivo. Presentado por Antonio García Ferreras. **14.10** La Sexta noticias 1ª edición. Presentado por Helena Resano. **15.10** Jugones. Presentado por Josep Pedrerol. **15.40** La Sexta meteo. Presentado por Francisco Cacho y Joanna Ivars. **15.45** Zapeando **17.15** Más vale tarde. Presentado por Iñaki López y Cristina Pardo. **20.00** La Sexta noticias 2ª edición. Presentado por Rodrigo Blázquez. **21.00** La Sexta Clave **21.20** La Sexta meteo. Presentado por Francisco Cacho y Joanna Ivars. **21.25** La Sexta deportes **21.30** El intermedio **23.00** El taquillazo. «John Wick». EE.UU., R.U., China. 2014. Dir: Chad Stahelski. Int: Keanu Reeves, Michael Nyqvist. **1.05** Cine. «Buques de guerra americanos».

TELEDEPORTE

9.30 Deportes TD Matinal **9.35** Deporte para todos. **9.45** Basketball Champions League. «Unicaja-Fitness First Wurzburg». Dieciseisavos de final. **11.30** Objetivo Los Angeles **12.10** Supercopa de España femenina. «Barcelona-Athletic». **13.55** Estudio Estadio Champions **15.55** UEFA FutSal Euro. «Armenia-Ucrania». Desde Kaunas, Lituania. **17.45** Men's EHF Euro. «España-Noruega». Desde Herning, Dinamarca. En directo. **20.00** UEFA Champions League. Resumen de la jornada 7. **20.20** Men's EHF Euro. «Francia-Dinamarca». En directo. **22.05** Deportes 2 **22.10** UEFA Champions League. Resumen de la jornada 7. **23.40** Men's EHF Euro. «España-Noruega». **1.00** European Water Polo Championships **2.15** Copa de la Reina de Voleibol

MOVISTAR PLUS+

7.30 Narcogallegos: Los números uno del tráfico de cocaína **8.23** Narcogallegos: El tráfico de cocaína en el siglo XXI **9.16** Narcogallegos 2 **11.05** Cine. «The Pelayos». España. 2012. Dir: Eduard Cortés. Int: Daniel Brühl, Lluís Homar. **12.45** Noche de Champions. **14.15** Nominaciones Oscar 2026 **15.03** Cine. «Sirat». Francia, España. 2025. Dir: Oliver Laxe. Int: Sergi López, Bruno Núñez. **16.51** Sirat, más cerca del Oscar **16.58** El cine bélico de Boyero **17.30** Ilustres ignorantes. «Delitos». **18.00** La Previa de Europa League. En directo. **18.37** UEFA Europa League. «PAOK-Betis». En directo. **20.40** Marbella **22.31** Bakalá **23.00** Noche de Europa League. **0.07** Marbella **3.41** La guerra del hachís

TELEMADRID

15.10 Deportes **15.35** El tiempo **15.45** La tarde de Telemadrid **17.05** Cine de tarde. «Cinco días, un verano». **19.00** Madrid directo **20.30** Telenoticias **21.10** Deportes **21.25** El análisis: el diario de la noche **22.45** Cine. «Ángel de venganza». **0.15** El análisis: el diario de la noche. (Rep.)

TVG

11.30 O termómetro. (Rep.) **13.50** Galicia noticias **14.25** Telexornal mediodía **15.15** Telexornal deportes mediodía **15.30** O tempo **15.40** Atrápame se podes **16.25** Quen anda aí? **19.30** Hora galega **21.00** Telexornal serán **21.30** O tempo **21.40** Land Rober Tunai Show **22.40** Malas pécoras **0.05** Non lle chames amor

ETB2

13.55 Atrápame si puedes **14.58** Teleberri **15.40** Gaur egun kirolak **16.00** Eguraldia **16.35** Esto no es normal **17.45** Vaya Par **18.45** Euskadi quédate **20.00** A bocados **21.00** Teleberri **21.40** Gaur egun kirolak **22.00** Eguraldia **22.15** Top Semanita **22.20** Vaya semanita **0.35** Eitb kultura

TV3

13.55 Telenoticias comarques **14.30** Telenoticias migdia **15.30** Cuines **16.05** Com si fos ahir **16.45** El Paradís de les Senyores **17.30** La selva **19.10** Atrapa'm si pots **20.15** Està passant **21.00** Telenotícies vespre **22.05** Polònia **22.45** Fanzone **23.50** Nervi **1.00** Mésnit

CANAL SUR

9.30 Hoy en día **12.30** Hoy en día, mesa de análisis **14.30** Canal Sur noticias 1 **15.00** Desconexiones informativos **15.30** La tarde. Aquí y ahora **18.00** Andalucía directo **19.50** Cómetelo **20.30** Canal Sur noticias 2 **21.00** Informativos locales **21.55** Atrápame si puedes **22.55** Más noche de análisis **0.25** Cine. «Polar».

CMM

15.15 El tiempo **15.25** El campo **15.45** En compañía **18.15** Lo mejor del Oeste. «Waco, la fuerza de la ley». **20.00** Castilla-La Mancha a las 8 **20.30** La cancha **20.40** El campo **20.50** El tiempo **20.55** Ancha es Castilla-La Mancha **21.45** Atrápame si puedes **22.45** Tan lejos, tan cerca **1.00** En compañía



Verbolario

POR RODRIGO CORTÉS

Enano, m. Gigante lavado a sesenta grados o más.

DECÍAMOS AYER

«Me mato para salvar el tren»

► Un maquinista del expreso de Andalucía se aferró al freno y con su muerte evitó una tragedia aún mayor en un choque contra un convoy de Toledo en 1921

MÓNICA ARRIZABALAGA



El «espectáculo aterrador» del choque de trenes que se produjo cerca de la estación de Villaverde el 11 de junio de 1921 no fue como el de la tragedia ferroviaria de Adamuz, pero se asemejó. Vagones medio aplastados o partidos como a hachazos, una pesada locomotora volteada como una pluma... También entonces los bomberos y servicios de emergencias trabajaron sin descanso para rescatar a las víctimas de los convoyes que, por fortuna, no fueron tan numerosas como pudieron llegar a ser. Quince personas murieron y una veintena resultaron heridas de diversa consideración, pero «la catástrofe hubiese sido mucho más terrible» si uno de los maquinistas no hubiese reaccionado como «un verdadero héroe». Así lo resaltaron fuentes del juzgado que se hizo cargo de la investigación, citadas por ABC.

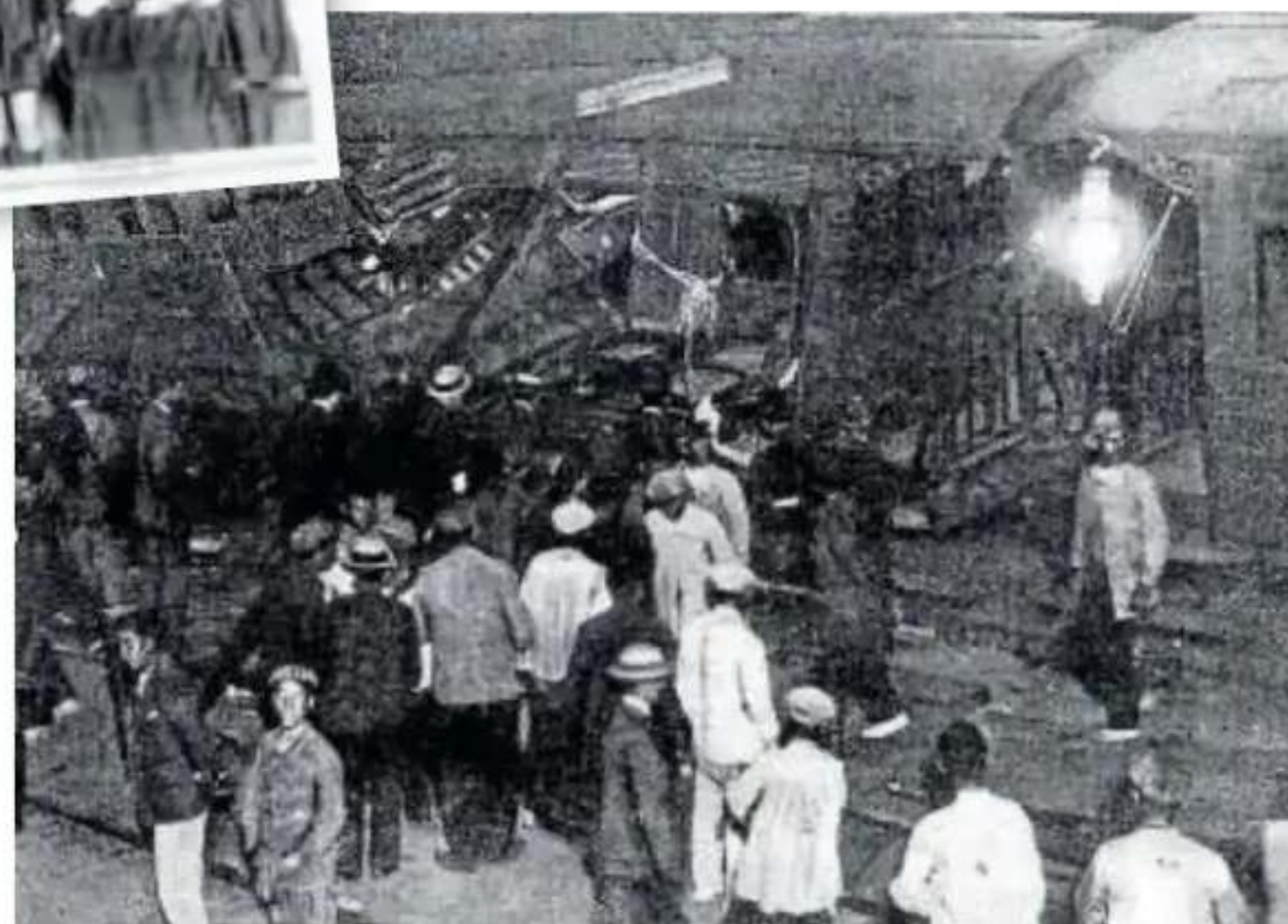
Este periódico explicó que a unos cien metros de la estación de Villaverde, la vía se bifurcaba. El tren correo de Toledo, conocido como 'el corto', solía esperar el paso del expreso de Andalucía, que venía de Madrid y no se detenía. Aquella noche, el 'corto' se retrasó y aunque el jefe de estación puso una señal de alto para que no entrara en la vía general, el maquinista no debió de ver el disco y continuó. Solo al llegar a la segunda señal trató de retroceder, pero ya era tarde. El expreso, que tenía luz verde, avanzaba a más de 60 kilómetros por hora. Advertido por los empleados del apeadero al pasar y al ver que el tren de Toledo ocupaba la vía, redujo cuanto pudo la velocidad, pero el choque era inevitable. Manuel Montero, conductor del expreso, se aferró entonces al freno del vapor para tratar de que la locomotora, aún descarrilando, pasase el resto del convoy. «Me mato para salvar el tren», le dijo al fogonero, que se salvó arrojándose antes del impacto.

La locomotora embistió a los vagones del 'corto' que iban en cabeza y saltando por los aires, cayó sobre el lado izquierdo. El maquinista murió abrasado entre sus restos, pero su arrojo salvó a

muchos viajeros de su convoy, como al torero Fortuna. Los dos vagones delanteros descarrilaron, aunque ya en parada, y los restantes quedaron en la vía. En el 'corto', el estruendo fue ensordecedor. El impacto en diagonal hizo que un vagón de segunda penetrara en el de primera, aplastando a casi todos sus viajeros. El periodista José Ortega y Munilla, padre del filósofo José Ortega y Gasset, regresaba de Toledo en aquel vagón de primera. Por fortuna, una hora antes se había trasladado a uno de segunda y en el momento del choque se encontraba fumando en la plataforma posterior. «Si hubiera yo seguido en mi asiento de primera clase, me hallaría ahora o en la tumba, o en la enfermería postrado», relató, aún turbado por la terrible impresión, en un artículo que tuvo que dictar debido a sus heridas. Lo tituló 'Un segundo ante la muerte' y en él aplaudió al maquinista del expreso que «cuando ya era inevitable el horror, pronunció una frase que debe ser inscripta en todos los talleres, en todas las estaciones ferroviarias, en todos los organismos de la mecánica, en cuantos lugares hay un hombre que maneja un aparato peligroso: '¡Me mato, pero salvo al tren!'».

Montero tenía una esposa y dos niños, cuyo retrato publicó ABC junto a una petición: que el tributo de los españoles al héroe de Villaverde no quedara en la admiración y el recuerdo. Según el periódico, además de homenajear al maquinista, tanto la Compañía de los ferrocarriles como el Gobierno debían acordar ayudas para su familia. Y los supervivientes del expreso estaban «moralmente obligados a vaciar sus bolsillos» para su viuda y sus huérfanos. Señalando el ejemplo, ABC abrió una suscripción que encabezó con 2.000 pesetas su director, Torcuato Luca de Tena, y que llegó a recaudar 174.000 pesetas.

A la tragedia le siguió una agria polémica, a raíz de una publicación del diario 'La Libertad', que puso en duda 'la leyenda de Montero', forjada por «la prensa de extrema derecha» y salió en defensa del otro maquinista, preso tras el accidente. La Audiencia provincial lo condenó por imprudencia en 1927.



* Viajeros presenciando la extracción de cadáveres en Villaverde // DUQUE

BALA PERDIDA



ÁNGEL
ANTONIO
HERRERA

Obituario del azar

La muerte es imprevista, y aún más si viajas en un tren, que es el fuselaje del progreso y la gran metáfora del devenir biográfico

Lo escribió para siempre Jorge Teillier: «La luna contempla el tren». Y la luna viene de contemplar un tren, que son dos trenes, donde el retrato del espanto tiene una mitad de apocalipsis andaluza y otra mitad de catástrofe aérea. Parece el reventón de los trenes un despojo de una colisión que cayó de un alto cielo homicida. Naturalmente, desde entonces, se nos ha hecho la oscura luna amarga a todos, durante el día. La muerte es siempre imprevista, y aún más si viajas en un tren, que es el fuselaje del progreso y la gran metáfora del devenir biográfico, que de pronto no te conduce a ver a la familia en domingo sino a quedarte cadáver en una butaca. Suenan entonces los móviles de los muertos, y un chavea llamado Julio va y regala de auxilio urgente sus propios zapatos a quienes aún pueden moverse un poco, porque en la muerte, o en los alrededores de la muerte, siempre se pierde un zapato, o los dos zapatos. Los muertos pierden los zapatos, y los héroes también, porque hay que salvar con un zapato al que puede morir, de pura imposibilidad de descalzo. Malinowski sostenía que el escritor ante la página en blanco es «una vaca que cornea una locomotora». Me sirven hoy aquí estas palabras, cuando no hay nada que decir, ante el folio, porque acaso todo está ya dicho sin palabras. Pero la locomotora existe, y mata. Es un tópico decir que todos hemos sido corneados, pero conviene no perdonar el tópico, porque es verdad quemante. Un artículo sobre la tragedia, hoy, es el obituario del azar mismo, porque el azar en un tren no practica la tragedia sino el destino de familia, el afán de un domingo, el proyecto de sentirse esperado. Pero al viajero, y a quien le aguardaba, les abordó de repente la muerte, que viaja secretamente, a gran velocidad, y vence encima de las peores pesadillas. En las varias tragedias nacionales, los móviles les sonaban de pronto a un muerto. Aquí también. Mientras un chaval daba el milagro de sus zapatos a los descalzos en medio del infierno.