

EL MUNDO

Jueves, 22 de enero de 2026. Año XXXV. Número: 13.182. Edición nacional. Precio: 2 €

EL CÚMULO DE EVIDENCIAS DESMONTA LOS ARGUMENTOS DE ÓSCAR PUENTE

Las compañías hallan más pruebas y elevan su inquietud sobre las vías

Los técnicos de Iryio y Talgo detectan daños en las ruedas provocados por la soldadura afectada en otros convoyes

Adif impone más límites de velocidad a los trenes y obliga a reprogramar trayectos y a cancelar reservas

Los maquinistas se revuelven contra el Ministerio de Transportes y convocan una huelga del 9 al 11 de febrero

POR CÉSAR URRUTIA, JAIME RODRÍGUEZ, CLARA ROJAS Y MARTA BELVER PRIMER PLANO

Casi 72 horas esperando un cadáver: «Estoy muerta por dentro»

La hermana y el cuñado del tripulante del Alvia cuyo cuerpo fue ayer identificado aseguran que últimamente «iba a trabajar con miedo»

POR CANDELA IBÁÑEZ
ELENA IRIBAS Página 10

Un maquinista del 'corredor andaluz': «La rabia es que todos sabemos quién es el culpable»

POR QUICO ALSEDO Pág. 14

Largo historial de incidentes en Rodalies por la falta de inversión en infraestructuras y en los trenes

POR GERARD MELGAR Pág. 18



Ó. Puente junto al director de Operaciones de Renfe, J. A. Gálvez (izqda.), y el director de Tráfico de Adif, Á. G. de la Bandera, ayer en una rueda de prensa. J. B.

REUNIÓN DE EEUU CON MARK RUTTE EN EL FORO DE DAVOS

Trump implica ahora a la OTAN en un «futuro acuerdo» con Groenlandia



Suspende su amenaza de aranceles a los 8 países que participaron en maniobras militares en la isla ártica

El pacto incluye «derechos mineros» y anuncia «conversaciones» sobre un escudo antimisiles para Groenlandia P. 28



El Parlamento Europeo congela Mercosur tras aliarse extrema derecha y extrema izquierda

Vox, Sumar, ERC y BNG logran que se envíe el pacto al TJUE para ver si se ajusta a derecho

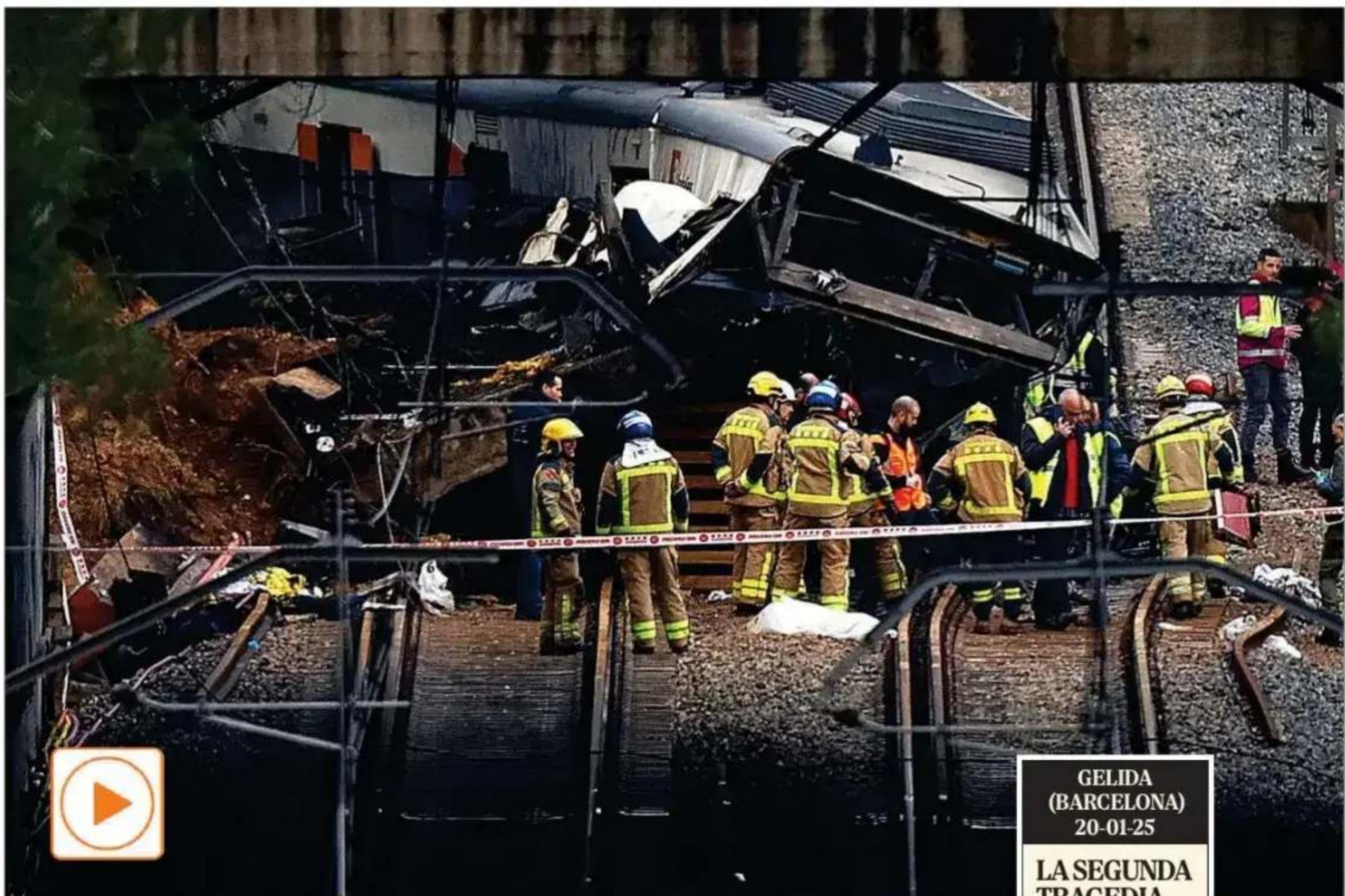
DANIEL VIAÑA BRUSelas
CORRESPONSAL

El Parlamento Europeo paralizó ayer el acuerdo comercial UE-Mercosur, pacto que lleva más de 26 años negociándose, y que ahora

deberá pasar por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) para que decida si es compatible con el derecho comunitario. Esta resolución prosperó con los votos de Vox, Sumar, ERC y BNG. Pág. 34

PRIMER PLANO

TRAGEDIA EN ADAMUZ EL CAOS FERROVIARIO



Crece el malestar tras el segundo accidente ferroviario con víctimas mortales en 50 horas. Los maquinistas convocan huelga y plantan al presidente de Renfe, los sindicatos exigen un plan de acción ya

EL SECTOR ESTALLA CONTRA PUENTE POR EL CAOS: «ES UN PUNTO DE INFLEXIÓN»

La última semana ha sido «el punto de inflexión» del sector ferroviario, según relatan trabajadores del mismo y secundaba ayer uno de sus sindicatos mayoritarios. La prudencia y la cautela que había seguido al trágico accidente de Adamuz (Córdoba), para el cual esperaban a la conclusión de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF), se topó la noche del martes con el accidente de Roda-

lies en Gelida (Barcelona). Dos accidentes de tren con víctimas mortales en apenas 49 horas, uno en la alta velocidad y otro en los servicios de media distancia.

«Los graves accidentes producidos en Adamuz y Gelida, ambos con varias víctimas mortales, suponen un punto de inflexión para exigir que se lleven a cabo todas las actuaciones necesarias que garanticen la seguridad de la operación ferroviaria», argu-

clamó ayer el Sindicato Español de Maquinistas Ferroviarios (Semaf).

El sindicato decidió dar un paso más y convocar una huelga para los próximos 9, 10 y 11 de febrero. Esta es «la única vía legal» que se ha dejado a los trabajadores para reivindicar la recuperación de los estándares de seguridad del sistema ferroviario y, con ello, «garantizar la integridad de los profesionales y de los usuarios del ferrocarril», argu-

mentaron en un comunicado. La huelga afectará a todos los maquinistas de las diferentes empresas del sector, que serán llamados a secundar los paros.

Lo hacen para reclamar garantías de seguridad y fiabilidad en la red tras los recientes accidentes registrados, con numerosos fallecimientos. Porque, denuncia el colectivo, es «inadmisible» la situación del ferrocarril y su «deterioro constante» durante los últimos años, y exigen «implementar diferentes medidas con urgencia que garanticen la integridad de profesionales y usuarios».

Pero la convocatoria de esta huelga no es la única prueba de la tensión que se vive dentro del sector. También CCOO amenazó con huelga «o las medidas de presión que sean necesarias» para alcanzar «compromisos concretos, recursos adecuados y protocolos efectivos» en la seguridad de trabajadores ferroviarios y viajeros. UGT repitió el mismo mensaje. Y sin alejarse de esta línea, la de denunciar el «de-

**GELIDA
(BARCELONA)**
20-01-25

LA SEGUNDA TRAGEDIA QUE AGRAVA LA CRISIS

Adif mantuvo suspendida la circulación ferroviaria en el ámbito de Rodalies ante los efectos que el temporal en la infraestructura. La empresa anunciaba ayer que el restablecimiento del servicio se producirá, en principio, hoy una vez que quede libre de obstáculos.

dentes como el de Gelida, debido a la caída de un muro de contención junto a las vías, caído por las fuertes lluvias, que el tren de Rodalies no pudo evitar.

Los propios maquinistas del servicio regional fueron citados ayer, de forma improvisada y «a puerta cerrada», a una reunión con el presidente de Renfe, Álvaro Fernández Heredia, y el director operativo de Rodalies, Josep Enric García Alemany. Algunos de los trabajadores evidenciaron su descontento dejando sus chalecos a los pies de los directivos de Renfe y marchándose posteriormente de la precipitada convocatoria. Un desplante en toda regla.

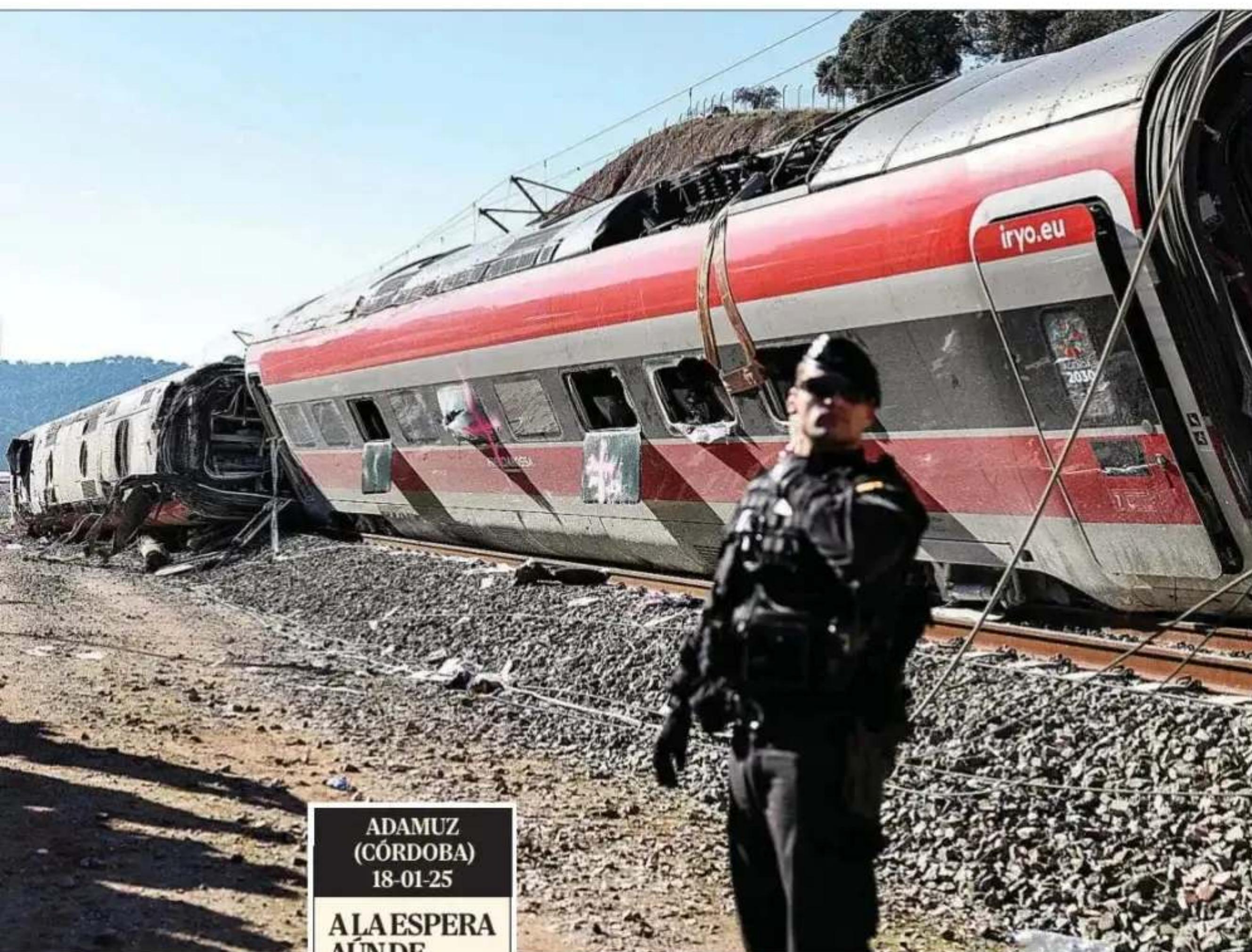


CLARA ROJAS

BARCELONA

PRIMER PLANO

TRAGEDIA EN ADAMUZ EL CAOS FERROVIARIO



**ADAMUZ
(CÓRDOBA)**
18-01-25
**ALA ESPERA
AÚNDE
RECUPERAR
CADÁVERES**

«Todos los integrantes de Semaf estamos devastados y consideramos inadmisible esta situación de deterioro constante del ferrocarril», subrayaban en el comunicado de este lunes. Por ello, urgían a la implementación de medidas urgentes en la red ferroviaria que garanticen la integridad de profesionales y usuarios, y con especial atención a la red de Cataluña. El colectivo resaltó esta región en concreto después de que la Generalitat haya apuntado al «desprendimiento de un talud» como «principal hipótesis» del accidente de ayer, resultado las recientes e intensas lluvias. En dichos siniestros falleció el maquinista y 37 personas resultaron heridas. Pero Semaf añade a la lista otro descarrilamiento reciente, en Maçanet (Gerona), por la caída de una roca a propósito de las fuertes lluvias (sin consecuencias para los ocupantes).

En línea con este argumento, Osvaldo Hernández, secretario de la sección sindical ADIF UGT, recalca a este medio el abandono y falta de inversión en el mantenimiento de la red de ferrocarriles convencional, especialmente aguda en su opinión pa-

ra el caso de Rodalies. El reclamo de una mayor seguridad no es nuevo en este sector. Algo que el Ministerio de Transportes reconoció ayer: Rodalies está «indudablemente» infrarfinanciado y ello provoca «vulnerabilidad» y «deterioro» en sus líneas.

Y es que en la misma jornada, se sucedieron las declaraciones de Óscar

Puente sobre la protesta de los maquinistas. La declaración de huelga por parte de Semaf se produjo de forma simultánea a la comparecencia del ministro. «Entendemos el estado de ánimo de los maquinistas y lo respetamos y, es más, entendemos sus reivindicaciones para mejorar la operativa ferroviaria en España», afirmó el ministro, quien se comprometió a «trabajar para buscar un acuerdo» y evitar la huelga de los maquinistas. Dichas declaraciones llegaban, no obstante, horas después de que en una entrevista en el canal *Telecinco*, Puente considerara que la avalancha de incidencias denunciadas por los maquinistas se debiesen a la «situación anómala» del colectivo tras el accidente.

MEDIDAS. Adif añade Valencia en sus límites temporales a la velocidad del corredor Madrid-Barcelona mientras Transportes alienta la teoría de que las quejas parten de un mismo maquinista

MÁS TOPES A LA VELOCIDAD... POR UN 'QUEJICA'

CLARA ROJAS BARCELONA

Los límites a la velocidad de Adif «no nos parecen serios», advierten fuentes sindicales del sector ferroviario. Están sufriendo, además, varios reajustes en pocas horas que desconciertan al sector. Todo dentro de la normalidad, asegura el Ministerio de Transportes. Los recortes en la rapidez de la circulación de los trenes son una medida de precaución y protocolaria, temporal, como recalcan desde el gestor de infraestructuras, para dar margen a la investigación de tramos que han sido señalados por los ma-

quinistas por la presencia de baches en las vías. Esta semana se han vuelto habituales.

A primera hora de la mañana de ayer, Adif decidió levantar los topes a la velocidad (160 kilómetros por hora) impuestos el martes, tras evaluar el estado en la red durante la noche. En concreto, se investigó al tramo de 148,1 kilómetros entre Mejorada del Campo (Madrid) y Alcalá de Aragón (Zaragoza). Una vez concluida la revisión, se mantuvo un límite de 230 kilómetros por hora en cuatro puntos del trayecto entre Madrid y Calatayud.

A media mañana, Adif anunció que volvía a establecer, «cumpliendo con los protocolos de seguridad», una «nueva limitación temporal de velocidad» (LTV) en el tramo comprendido entre Madrid y Zaragoza de la línea de alta velocidad del corredor que une la capital de España con Barcelona. De esta forma, según informaban fuentes del gestor de infraestructuras, en el tramo comprendido entre los puntos kilométricos 100 a 178 se puede circular a un máximo de 160 kilómetros por hora.

Estos avisos y las posteriores medidas de Adif son habituales en el día a día de las operaciones ferroviarias, recalcan desde el operador. En el caso de las vías del corredor entre Madrid y Barcelona, con una frecuencia diaria de 85 trayectos diarios, se debe a distintas denuncias formuladas en los últimos días. El ministro de Transportes, Óscar Puente, detalló ayer que Adif recibió el martes 25 avisos, de los cuales 21 fueron realizados por el mismo maquinista. Ayer, ese mismo maquinista trasladó 13 avisos, añadió el ministro socialista.

Desde los sindicatos, no obstante, aclaran que las denuncias de vibraciones, baches y sacudidas ya estaban planteadas en este corredor desde hace tiempo. En algunos casos, incluso, dificultan los servicios a los clientes dentro de los vagones. No niegan que haya habido una concentración de denuncias en los últimos días, pero puntualizan la importancia de que las vías e infraestructuras de la Alta Velocidad tengan un buen mantenimiento para evitar cualquier accidente.

Por la tarde hubo espacio para una nueva limitación, esta vez en la línea ferroviaria entre Madrid y Valencia, donde los trenes no podrán superar los 160 kilómetros por hora hasta, previsiblemente, mañana. La razón fue la alerta de un maquinista de golpes fuertes, el bamboleo y baches en el tramo.

Estas limitaciones de Adif, además de desconcertar al sector, también están ocasionando incidencias a los viajeros. Al recortar la velocidad, el tiempo de los trayectos se dilata y las frecuencias de los trenes programados se ven afectadas. Muchos viajeros que tenían billetes contratados están recibiendo desde ayer mensajes con la cancelación de los mismos.

Ayer se registraron importantes demoras en el corredor que une la capital madrileña con la catalana. Se situaron en torno a los 35 minutos de media para todas las operadoras, según informaron fuentes de Renfe. Todo ello porque la velocidad media permitida suelen ser 300 kilómetros por hora.

PRIMER PLANO

TRAGEDIA EN ADAMUZ EL ESTADO DE LA INFRAESTRUCTURA

INVESTIGACIÓN. Los fabricantes y empresas de mantenimiento trasladan su inquietud por el estado de los raíles tras descubrir nuevas muescas en ruedas de trenes previos al accidentado

VÍAS BAJO SOSPECHA Y UN TALGO 'HERIDO'



CÉSAR
URRUTIA
MADRID



JAIME
RODRÍGUEZ
MADRID

Según avanzan los días, los investigadores del accidente del pasado domingo van cerrando el círculo en torno a la rotura de un carril en Adamuz como causa principal de la tragedia que se ha cobrado 43 víctimas mortales. Ayer mismo, el propio ministro Óscar Puente confirmó la exclusiva del diario EL MUNDO en la que se adelantó el hallazgo de muescas en las ruedas de los primeros coches del Iryo, los que no descarrilaron. Unas marcas producidas por la existencia de una fallo de soldadura en el carril, que fue a más según pasaba por encima el tren de la compañía italiana. Una erosión creciente que terminó provocando el colapso completo de un fragmento de más de 30 centímetros de la vía y que los coches traseros del Iryo 6189 descarrilaron, invadiendo el carril contrario y convirtiéndose en un obstáculo mortal para el Alvia de Renfe que, desgraciadamente, circulaba en dirección a Huelva por el carril contrario prácticamente en el mismo instante.

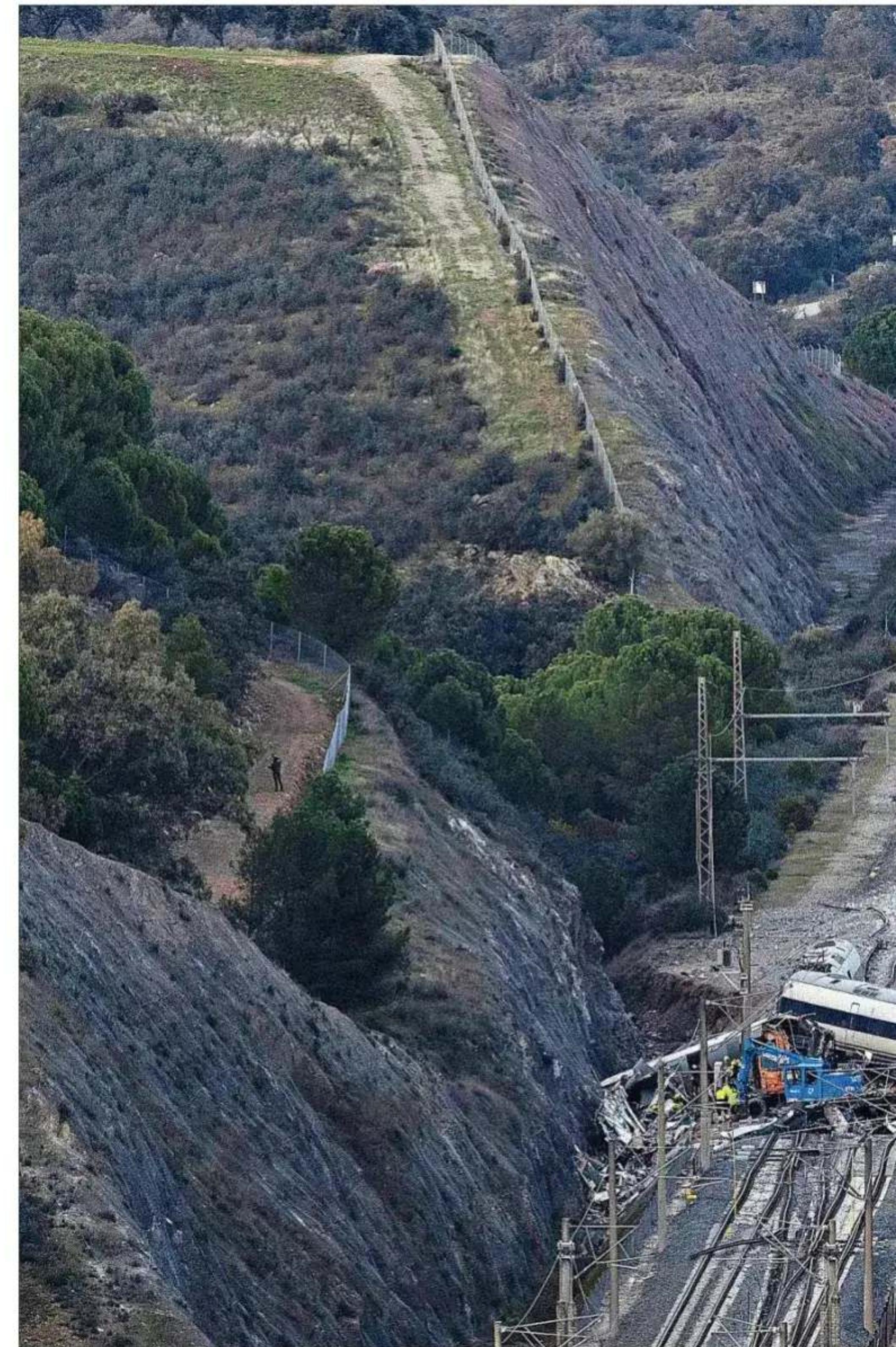
Pero el deterioro de la vía no apareció de forma súbita, sino que ya estaba en el recorrido antes de que circulara sobre él el Iryo 6189. De hecho, tras comprobar la rotura de la vía, contrastarla con las llantas metálicas del tren y confirmar su relación, los técnicos de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF) que elaborará el informe sobre el siniestro pidieron acceso a trenes que circularon previamente por el mismo tramo de vía. Con Ouigo fuera tras decidir por sorpresa el pasado 8 de enero la retirada temporal de sus trenes del corredor Madrid-Andalucía, los vehículos afectados solo podían ser de Renfe e Iryo, que mantienen sus vehículos en los talleres de Santa Catalina, en Madrid.

Aunque las informaciones que apuntaban a que el foco de la investigación estaba en la rotura de la vía y que esa rotura había dejado marcas en las ruedas del tren como prueba de un posible descarrilamiento, el Ministerio de Transportes lo negó en un primer momento. El ministro Óscar Puente, que el lunes decía que la tesis adelantada por este diario era una «especulación», admitió ayer en rueda de prensa y tres días después del accidente, que esas marcas se encontraron también en trenes que habían precedido al Iryo 6189 y que es una «posibilidad innegable» que las marcas se produjeran por un defecto de las vías.

Entre los trenes analizados, los investigadores han descubierto que un Talgo que esa misma tarde circuló previamente por el mismo tramo presentaba muescas en sus ruedas por culpa de los defectos del carril. Son, según fuentes conocedoras del proceso, marcas similares a las que los técnicos de la CIAF (Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios) vieron que lucían las ruedas de un Iryo anterior al accidentado. Esa comprobación la realizaron en directo en los talleres que Renfe tiene en Madrid, en Puente de Vallecas. Se trata de unas fuertes rozaduras, del tamaño de una moneda de 50 céntimos, que se han convertido en prueba capital para apuntar hacia la vía como principal motivo del descarrilamiento. Dos Iryos y un Talgo las tienen, sin descartar que aparezcan en otros convoyes que aquella maldita tarde de domingo pasaron por un punto marcado ya en la historia negra de los transportes en España.

PREOCUPACIÓN

Que la investigación vaya enfocando con fuerza al mal estado del trazado, por encima de un posible fallo mecánico en los trenes o de una rotura de la vía por el arrastre de alguna pieza u obstáculo –posibilidad que ayer fue perdiendo fuerza–, preocupa mucho al mundo ferroviario. Queda tiempo para conocer el dictamen de la CIAF pero si se confirma será un golpe a la imagen de la alta velocidad española,



la, una infraestructura que se exporta en modo de contratos de construcción y mantenimiento por parte de grupos multinacionales.

Pero por el momento, todos los actores del negocio miran hacia Adif esperando explicaciones y garantías de seguridad en las vías. «Ha pasado algo muy peligroso y no sabemos si puede volver a suceder», dicen fuentes del sector. La pregunta que se hacen ya, elevando cada vez más la voz, es si ese fallo en el riel de

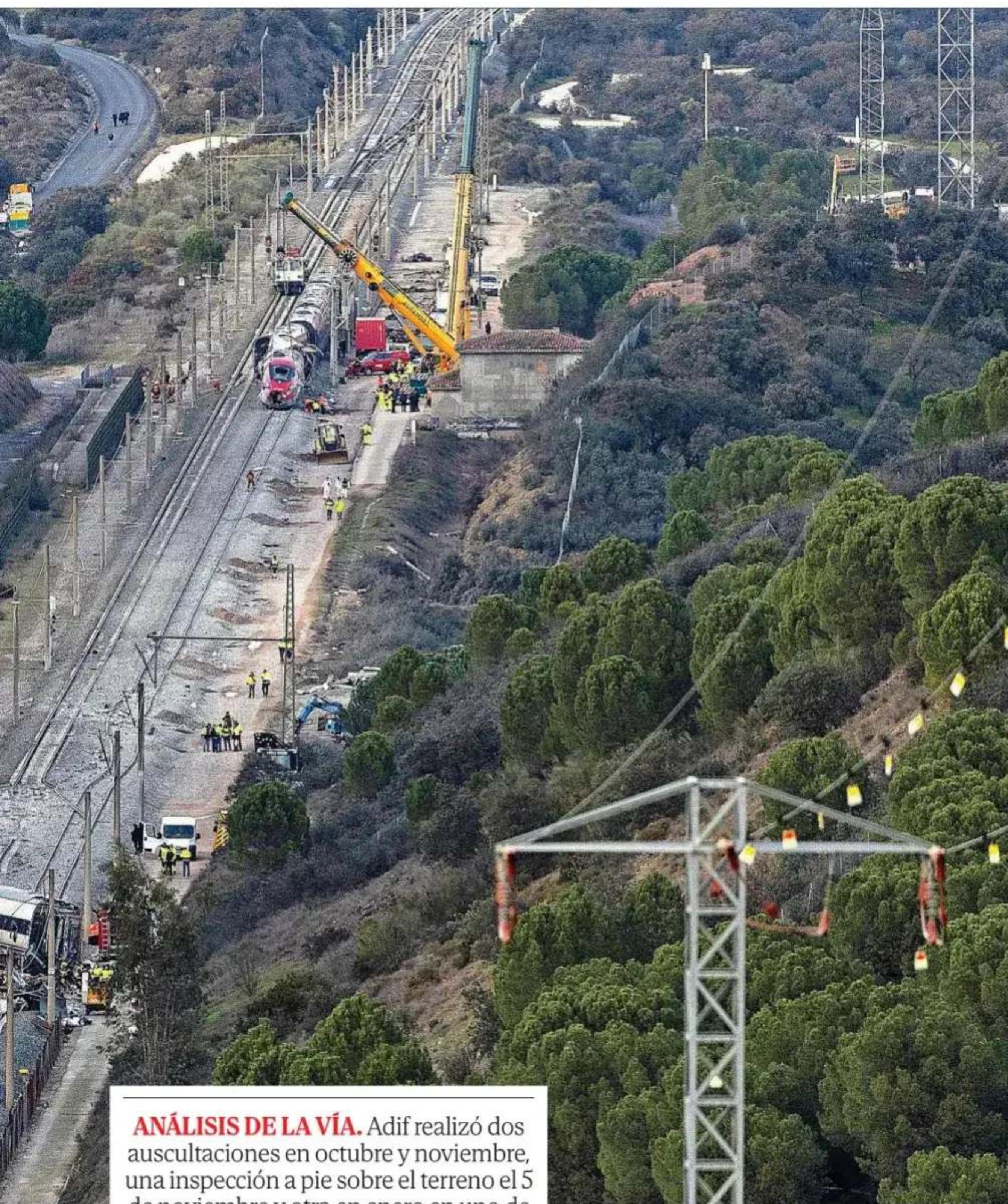
Adamuz podría aparecer en otro punto de la red española. ¿Hay más fallos de soldadura?

Puente descartó ayer una auditoría de los 4.070 kilómetros de la red, aunque los límites de alta velocidad se han reducido en el corredor Madrid-Barcelona y en el de Valencia desde el martes, mientras se revisan tramos problemáticos similares al de Adamuz. Hasta el momento, las garantías parecen máximas y suficientes, hasta con cuatro pasos de che-

queo en cada junta de una nueva vía instalada, pero esta, por ahora, inexplicable rotura desata el temor en maquinistas, fabricantes, operadores y usuarios. «Esas soldaduras no pueden disolverse por arte de magia o por el uso de los trenes. O se han realizado mal o los controles no han sido rigurosos. Es lo que ahora hay que averiguar», comentan fuentes de la investigación del accidente, que por el momento ha dejado 43 muertos en la localidad cordobesa.

PRIMER PLANO

TRAGEDIA EN ADAMUZ LOS CONTROLES DE SEGURIDAD



ANÁLISIS DE LA VÍA. Adif realizó dos auscultaciones en octubre y noviembre, una inspección a pie sobre el terreno el 5 de noviembre y otra en enero en uno de los últimos desvíos construidos

POR QUÉ CUATRO REVISIONES NO VIERON FALLOS

GUILLERMO DEL PALACIO MADRID

Antes del accidente de tren en Adamuz, Adif realizó hasta tres inspecciones entre octubre y noviembre de 2025 en las que no encontró fallos. Además, el 7 de enero ya de este año se realizó «una comprobación completa» del nuevo desvío que se había colocado en mayo de 2025, según explicó Ángel García de la Bandera, director de tráfico de Adif, en una rueda de prensa. En ellas, aseguró, no se detectó «ningún fallo»

que «a priori, evidencie una relación con el accidente».

Hay varias modalidades de inspección, cada una de ellas con una frecuencia mínima y deseable distinta, que se recoge en los Criterios generales de mantenimiento preventivo de infraestructura y vía de Adif y se recomienda que se realicen en horario diurno para poder observar los defectos. Así, por ejemplo, hay una inspección en cabina que se realiza en toda la red tres ve-

ces al año, al menos una inspección a pie anual y auscultaciones geométricas, que se hacen con trenes especiales dos veces cada al año en la red con mayores requisitos de mantenimiento, que incluye la red de alta velocidad (en el resto, una vez).

► **3 DE OCTUBRE.** En esta fecha tuvo lugar la auscultación geométrica. En ella, el tren «verificó la correcta disposición de la vía» y estudió parámetros como la nivelación y el ancho de esta.

► **5 DE NOVIEMBRE.** Ese día se realizó un análisis a pie y Adif constató que «el carril se encontraba en condiciones adecuadas». Estos procesos son, según el gestor, «especialmente minuciosos y exhaustivos»: se recorren varios kilómetros –cuatro en la última inspección sobre el terreno en Adamuz– en

busca de imperfecciones. Por ejemplo, cuando se investiga el estado de los aparatos de vía (dos veces al año), se realizan mediciones de la distancia entre traviesas o el ancho y el peralte de las vías, pero también el estado de los materiales y de las soldaduras. Durante la inspección visual, si se detectan desgastes, se recomienda realizar una segunda inspección con líquidos penetrantes para comprobar «de manera fehaciente si existe una fisura». También se buscan rebabas en distintos elementos y se revisa la tornillería. En las inspecciones a pie, el equipo consta, como mínimo, de dos personas y una de ellas deberá tener «conocimientos de vía suficientes para poder identificar los defectos que existan en la vía», explica Adif en su instrucción técnica sobre la Inspección y vigilancia de vía a pie de diciembre de 2022.

► **21 DE NOVIEMBRE.** Cada año hay un mínimo de cuatro auscultaciones dinámicas, si bien la frecuencia deseable son seis anuales en la red de mayores requisitos. Detectan defectos puntuales en la estructura y parámetros de seguridad y confort: este análisis puede conllevar limitaciones de velocidad. El 21 de noviembre, según Adif, un tren comprobó «la respuesta del convoy al interaccionar con la vía». También hay una auscultación ultrasónica, que permite detectar la presencia de defectos internos y afecta a carriles, soldaduras y aparatos de vía en general. Se realiza una vez al año, si bien en este caso el gestor no ha detallado cuándo tuvo lugar la última revisión.

► **7 DE ENERO.** Según García de la Bandera, se realizó «una comprobación completa» de las agujas del desvío. En ella se analizaron la geometría o el estado de los motores de las agujas, la parte móvil del desvío que permite, precisamente, la desviación de la circulación.

Varias personas trabajan en el lugar del accidente.

PABLO BLÁZQUEZ

PRIMER PLANO

TRAGEDIA EN ADAMUZ LAS EXPLICACIONES



El ministro de Transportes, ayer, junto al director de Operaciones de Renfe, José A. Gálvez, y el de Tráfico de Adif, Ángel G. de la Bandera. JAVIER BARBANCHO

INVESTIGACIÓN. Puente confirma que se han detectado muescas en las ruedas de varios trenes aunque dice que «no es sencillo establecer una conclusión»

EL ESTADO DE LA VÍA, UNA OPCIÓN «INNEGABLE»

MARTA BELVER MADRID

Es «una posibilidad innegable» que las muescas detectadas en el Iryo que provocó el accidente de Adamuz (Córdoba) y en al menos dos de los trenes que habían circulado previamente por esa vía pueden tener relación con el siniestro. Óscar Puente confirmó ayer así la información adelantada por EL MUNDO sobre las primeras indicios hallados por los expertos encargados de la investigación, si bien precisó que «es aventurado decir que las marcas de los bogies suponen un problema en la infraestructura» y que «no es sencillo, a partir de un único elemento de prueba, establecer una conclusión».

En una comparecencia ante la prensa de más de dos horas, el máximo responsable político de la red ferroviaria optó por no indicar cuál es la

hipótesis más factible que se maneja sobre el origen de esas hendiduras. Y respecto a la explicación que tendría que se concluyera que había una rotura previa en los rieles por los que circulaba el convoy –cuando se trata de una instalación renovada en mayo del año pasado y que desde entonces ha pasado cuatro revisiones– zanjó: «La respuesta le corresponde a la comisión de investigación a los técnicos, a los peritos... En estos momentos yo no estoy en condiciones de dar una teoría».

«Hablar de causas es precipitado y poco respetuoso con las víctimas y sus familias», señaló el ministro al inicio de su intervención, en la que estuvo acompañado por los directores de Tráfico de Adif, Ángel García de la Bandera, y el de Operaciones de Renfe, José Alfonso Gálvez. Entre las cues-

tiones técnicas en las que incidieron es que las cuatro inspecciones que se realizaron de tramo de vía donde se produjo el choque de trenes, la última el 7 de enero, «no se detectó ningún fallo que a priori evidencie una relación con el accidente».

Lo único que según el ministro es «evidente» es que lo que originó el descarrilamiento del tren «no ha sido el mantenimiento, ni la obsolescencia, ni la falta de controles», en cuyo caso, dijo, «sería bastante más sencillo de entender qué es lo que ha pasado y también de resolver». Y deslizó: «Me temo que un problema mucho más complejo de lo que nos estamos imaginando, probablemente un problema que no hemos vivido nunca antes en la red por lo que cuando al final lo hayamos esclarecido tenemos que pensar muy bien cómo evitar que en el futuro se vuelva a producir algo tan singular».

«Yo no tengo ninguna preferencia por ninguna hipótesis, sinceramente», agregó el responsable de Transportes. «Sea lo que sea se lo tenemos que garantizar a las víctimas e intentar aprender de lo que ha pasado para que no se repita de nuevo. Engañarnos a nosotros mismos no tendría ningún sentido», incidió.

Puente es uno de los miembros del Gobierno más conocidos por los españoles aunque no principalmente por su trabajo al frente del Ministerio, sino por su faceta tuitera. El político vallisoletano sigue gestionando personalmente su cuenta de X, donde es hiperactivo, tiene opinión prácticamente para cualquier tema y no

esquiva ningún charco en el que pueda meterse, en muchas ocasiones sin ahorrarse el recurso del insulto.

Sin embargo, desde que la noche del domingo se produjo el choque de los trenes que ha causado 43 víctimas mortales, los únicos mensajes que ha escrito en la red social han sido para aportar información de servicio a la ciudadanía y compartir enlaces de sus intervenciones en la decena de entrevistas que ha concedido a televisiones y radios en estos días para dar explicaciones sobre la investigación de las causas del siniestro. De hecho, él mismo ha confesado por esta misma vía que se ha puesto «no entrar, al menos por un tiempo, a responder a ninguna de las barbaridades» que atribuye al PP.

«Hay dos Óscar Puente: el del personaje público macarrón y el de la gestión pura y dura. Y en las dos crisis graves a las que ha tenido que hacer frente desde que está en la primera línea política, la dana de Valencia y este accidente ferroviario, ha demostrado tener un perfil distinto, mucho más institucional», exponen fuentes del PSOE consultadas por este diario.

Incluso en el sector del partido crítico con Pedro Sánchez y su *guardia pretoriana* –en la que el ministro de Transportes ocupa un lugar destacado– reconocen que, «en presencia y eficacia de la comunicación», en ambas emergencias «ha estado más que a la altura». «A la gente hay que valorarla por cómo se comporta ante situaciones de extrema dificultad. Aunque hay muchos que le tienen ganas y está con la escopeta cargada, ahora

LA CRONOLOGÍA

19:43

EL CHOQUE. Adif ha fijado a esta hora exacta el momento de la colisión de los trenes, basándose en que fue el instante en que la vía perdió la tensión eléctrica.

19:45

LA LLAMADA. Dos minutos después se produce la primera llamada desde la zona del accidente, hecha por el maquinista del Iryo. Se producen otras cinco llamadas a ambos trenes y a otro que venía detrás, hasta que se tiene noticia del descarrilamiento.

20:15

LA EMERGENCIA. A esta hora se ordena la interrupción de la circulación ferroviaria en la zona y se forma el comité de crisis.

PRIMER PLANO

TRAGEDIA EN ADAMUZ LA PUGNA PARTIDISTA

no se puede ir mucho más allá en el análisis. Hay que ser justos».

Desde que en 2023 pasó a la primera línea de la política nacional tras perder la Alcaldía de Valladolid, Puente ha tenido sonados enfrentamientos públicos con varios compañeros de filas; entre ellos, el presidente de Castilla-La Mancha, Emiliano García-Page; Eduardo Madina, con quien Sánchez se disputó la dirección del partido en 2014; el ex ministro Jordi Sevilla, que ha encabezado un manifiesto pidiendo un «cambio radical», y hasta con Felipe González.

No obstante, las fuentes socialistas consultadas inciden en desligar esta faceta polémica de Puente de la gestión que está haciendo el Gobierno en general y él como cabeza visible. Asimismo, valoran especialmente como una «postura razonable e inteligente» la que ha mantenido con el presidente de la Junta de Andalucía, el popular Juanma Moreno, a quien en cambio había criticado duramente en Xpor estar de vacaciones durante los incendios de agosto que afectaron a su comunidad.

«Internamente no rehúye el conflicto y, por ello, tiene muchos conflictos. Ha mantenido disputas políticas que incluso han podido rozar lo personal. Pero son dos cosas absolutamente distintas. Ahora está totalmente centrado en trasladar información, en la atención a las víctimas y en la investigación del accidente», sostienen en el partido.

La misma madrugada del choque de los trenes Puente dio una rueda de prensa en la estación de Atocha y ayer por la tarde otra en el Ministerio de Transportes en la que atendió las preguntas de todos los periodistas presentes. Entre el lunes y el miércoles ha concedido nueve entrevistas a medios de distinta orientación: tres a TVE y una a La Sexta, la Ser, Antena 3, Onda Cero, RNE y Telecinco.

En el PSOE hay una creencia muy generalizada de que el protagonismo de Puente en redes sociales se debe a que está «en clave sucesoria» para cuando llegue el momento de hacer un cambio de liderazgo en el partido al menos desde los cinco días de reflexión que se tomó Sánchez en abril de 2024 para decidir si dimite. Hay incluso quien cree que será el propio secretario general el que lo unja como su delfín cuando decida marcharse, lo que no todos contemplan que suceda necesariamente si tras las próximas elecciones generales tiene que dejar La Moncloa.

Pero desde el inicio de la emergencia el ministro lleva puesto el traje de *presidenciable* y no el de potencial aspirante a asumir la dirección de Ferraz. «Ustedes me conocen en modo crisis porque así estuve durante bastante tiempo tras la dana y voy a seguir así. Voy a entrar al trapo lo menos posible y, por tanto, me voy a centrar en lo que en este momento me importa, que es en resolver esto», zanjó ayer cuando se le preguntó por las críticas de PP y Vox.

PARTIDO POPULAR. Deja atrás la tregua política, exige al Gobierno todos los datos de la situación ferroviaria y acusa a Puente de priorizar «el relato»

INFORMACIÓN, «APUNTE A QUIEN APUNTE»

MARISA CRUZ MADRID

El Partido Popular exigió ayer al Gobierno «información y explicaciones completas» sobre la situación del sistema ferroviario y sobre los accidentes de Adamuz y Barcelona que han suscitado «la desconfianza y la inseguridad» tanto en la ciudadanía como entre los propios conductores de los trenes. El PP, por bo-

ca de su vicesecretario de Hacienda, Juan Bravo, lamentó la «falta de transparencia» del Ejecutivo e hizo hincapié en las «contradicciones continuas» en las que está incurriendo el ministro de Transportes, Óscar Puente, en las últimas horas.

Bravo reveló que se dirigió anteayer por carta al ministro para reclamarle información y dio por hecho

que el Gobierno, tras los dos trágicos accidentes, «está desbordado» por los acontecimientos. «Nosotros no somos como ellos», recalcó el portavoz popular haciendo hincapié en que «los profesionales no confían en las instrucciones que reciben de un Gobierno sin Presupuestos ni capacidad de gestión y no se merecen un ministro que diga que se movilizan por su estado anímico».

«La falta de previsión y las contradicciones del Gobierno requieren respuestas y las pediremos», remachó, recordando que el PP ya lo hizo hace meses en el Congreso y en el Senado y Puente «desdeñó» sus advertencias acusándoles de «frivolidad e irresponsabilidad» e incluso anunciando la posibilidad de incrementar la velocidad de los trenes que hacen la ruta Madrid-Barcelona hasta los 350 km/h.

El PP exige ahora conocer «cuál es el estado actual del sistema ferroviario» y se pregunta si «se ha estado poniendo en peligro a los viajeros». «El Gobierno debe preocuparse por los viajeros, no por la oposición», afirmó Bravo antes de men-

cionar la actitud de un ministro que afirmaba en las redes sociales «tener bailando a la oposición». «Su prioridad», acusó el popular, «ha sido el relato; le importa más eso que la seguridad de los ciudadanos».

El PP se pregunta si Óscar Puente era conocedor del deterioro de la red ferroviaria y los fallos que los maquinistas advertían en las vías. Y lamenta que, en lugar de centrarse en la gestión optara, ante la tragedia de la dana, por «lanzarse muy rápidamente a llamar asesinos» a los miembros del Gobierno de la Generalitat y a su ya ex presidente, Carlos Mazón, o a «proferir insultos en plena ola de incendios» contra los presidentes de las autonomías afectadas.

«La prioridad del Gobierno no puede ser establecer un relato excusatorio, sino dar explicaciones y activar medidas», dijo, y añadió que «los ciudadanos y los profesionales desconfían de este Gobierno. Hay que ofrecer toda la información, apunte a quien apunte», insistió antes de asegurar que los populares trabajarán «para que todo se conozca y se exijan todas las responsabilidades».

ALJARAQUE, UN PUEBLO «ROTO» POR EL DOLOR

Cientos de personas se congregaron en el pabellón de Aljaraque (Huelva) a la espera de la familia Zamorano-Álvarez, fallecidos el pasado domingo en el accidente ferroviario que tuvo lugar en Adamuz (Córdoba). Se trata del matrimonio formado por Pepe Zamorano y Cristina Álvarez, su hijo Pepe, de 12 años, y su sobrino Félix, de 23. En el accidente sobrevivió Cristina la hija de 6 años de la pareja.

FOTO: A. DÍAZ / EFE



VOX

CULPA AL GOBIERNO: «LA CORRUPCIÓN MATA»

PALOMA H. MATELLANO MADRID
Lejos de rebajar el tono, Santiago Abascal se dice convencido de que su «deber» ante la tragedia ferroviaria que mantiene al país consternado es «denunciar» la acción del Gobierno «con toda la contundencia». «El luto y el silencio no pueden servir para ocultar la corrupción», sostuvo ayer el líder de Vox que, desde

la misma noche del accidente de trenes en Adamuz (Córdoba) por el que han fallecido 43 personas, criticó directamente al Gobierno, vinculando su acción y políticas con lo sucedido. En definitiva, culpándolo. En los días siguientes, el tono, tanto de Abascal como del resto de dirigentes del partido, se ha mantenido. Y en esa línea, ayer se refirió a las

causas judiciales que afectan al Gobierno, y en particular al Ministerio de Transportes –a José Luis Ábalos, en prisión preventiva, y a la ex presidenta de Adif, imputada–, para afirmar que «la corrupción destruye la confianza en las instituciones y la corrupción mata».

Abascal también cargó contra la gestión gubernamental de las infraestructuras ferroviarias, apuntando a esta como el desencadenante del accidente de Adamuz. Para el líder de Vox, hay una «sensación generalizada» de que «se están degradando» los servicios públicos, «pese a que estamos en récord de recau-

dación», criticó. Así, a su juicio, el problema está en el destino que se está dando a los fondos públicos: «Se está gastando demasiadas veces en ideologías, en sostener a una sociedad civil subvencionada».

Abascal mencionó las denuncias hechas por algunos maquinistas y usuarios sobre el estado de las vías del tren para denunciar la gestión gubernamental de este asunto. Además, a su juicio, que anteayer –y ayer de nuevo– se decidió reducir el límite de velocidad en un tramo de la alta velocidad entre Madrid y Zaragoza es «una clara declaración de autoinculpación».

PRIMER PLANO

TRAGEDIA EN ADAMUZ LAS INCÓGNITAS

INCÓGNITA. Ni el maquinista ni gran parte del pasaje sintió la colisión que hizo 'volar' al otro tren. Varios expertos trazan hipótesis, desde el 'efecto lazo' a la teoría del 'bogie' volador

¿POR QUÉ EL IRYO NO SINTIÓ EL CHOQUE CON EL ALVIA?

QUICO ALSEDO MADRID

«Es que la cabina de un Iryo está absolutamente insonorizada». «Ha sido por el efecto lazo» –hay quien también lo llama *efecto látigo*–. «Eso es muy difícil, casi imposible, no hay explicación». «Bueno, es que realmente lo que chocó con el Alvia no fue el Iryo, sino un *bogie* del Iryo, que salió disparado».

España entera se hace la pregunta inevitable, ante la publicación, en el medio *Cordópolis*, del audio en que el maquinista del Iryo sinistro el domingo en Adamuz habla con la central en Atocha, le reporta que ha tenido un «enganchón» con la catenaria, y ni siquiera le dice que ha colisionado de alguna manera con el Alvia que venía de frente... ¡porque parece no haberse dado cuenta de que ese choque, que ha provocado 43 muertos y que el Alvia saliera volando, se ha producido! ¿Cómo puede ser?

«Hay teorías para todos los gustos», dicen en Semaf, el sindicato de maquinistas, «pero una realmente plausible es que el choque, muy lateral, se produjera a la vez que el frenazo del Iryo, y por eso el maquinista, que al final va 60 metros por delante de donde chocan ambos trenes, a la altura del coche 6 del Iryo, no se da cuenta siquiera». Según esta teoría, el lapso de 20 segundos explicado por Adif entre el descarrilamiento del Iryo, con su consiguiente invasión de la vía alemana, y la llegada del Alvia de frente, su colisión y práctica «desintegración» –como la calificó el presidente de Renfe–, sería incluso menor, al coincidir en el tiempo el frenazo del primer tren –cada uno de esos trenes tardan unos tres kilómetros en detenerse– y la llegada y choque del segundo. El ministro Puente parecía sugerir eso este miércoles por la mañana, al hablar de sólo 9 segundos de lapso.

«Claro que otra opción», siguen en Semaf, «es que ese audio primero sea muy previo a la llegada del

Alvia», dicen apuntando a una obviedad: «Hasta que no esté completamente clara la línea de tiempo no se podrán sacar conclusiones».

Hay otra explicación, en todo caso, que podría justificar lo narrado a este diario por una pasajera del coche 4 del Iryo, justo dos vagones por delante de donde el Alvia colisionó, se desequilibró y salió, en sus dos primeros vagones, «volando», admiten fuentes de Adif: «No nos enteramos de ningún choque, nosotros, en el coche 4, sólo sentimos un frenazo brutal». O sea, no sólo el conductor del tren no sintió la colisión: a sólo dos vagones nadie percibió nada.

«Eso puede ser por el efecto lazo», dice el ingeniero Salvador García Ayllón, «que puede hacer que en una estructura flexible, si hay un golpe en un extremo, y esto pudo ser más un rozamiento, no se percibe en el otro, porque la estructura lo amortigua con ese movimiento como de lazo. Y más aún», añade, «porque el Iryo es un tren muy pesado, mucho más que el Alvia, de una envergadura enorme, tarda mucho en frenar, y al final esos tres vagones [se refiere a los número 6, 7 y 8] se desprendieron y absorberon el golpe».

Y hay una tercera teoría, siempre sin acudir a conspiranoias o a sospechas de que las autoridades *cincian* los audios.

A ella alude Antonio Martínez-Carrillo, ex Adif y uno de los ingenieros (aerosespacial en su caso) que formaron parte de los primeros equipos del AVE, y miembro de Instituto de Ingeniería de España: «A mí me parece realmente muy extraño que el maquinista del Iryo no se diera cuenta de que el Alvia había chocado con su tren, pero es que quizás lo que se llevó el Alvia por delante, aparte de que se tocaran, fue el *bogie* del Iryo [un *bogie* es la estructura que sujetas las ruedas de parte de un vagón], que al salir disparado a esa velocidad chocara con

¿POR QUÉ EL MAQUINISTA NO SE DIÓ CUENTA DEL IMPACTO SUFRIDO?

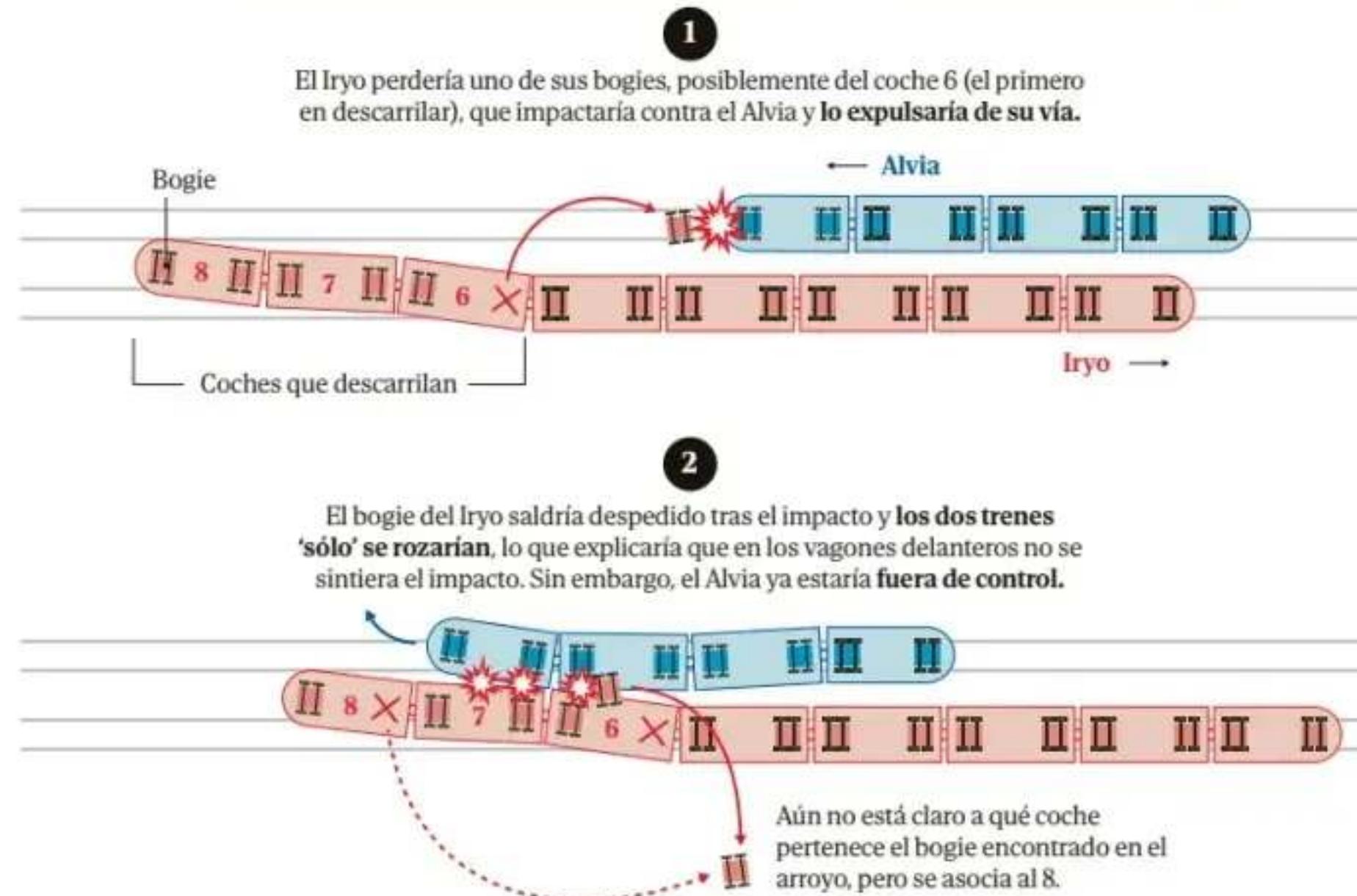
Las posibles vibraciones en el tren Iryo producidas por el brutal roce del Alvia que circulaba en sentido contrario no se sintieron en algunos vagones ni en la cabina situada en el otro extremo donde se encontraba el maquinista en el momento del accidente.



FUENTE: Elaboración propia.

EL MUNDO

¿ES POSIBLE QUE EL «CHOQUE ESENCIAL» NO FUERA ENTRE TRENES?



FUENTE: Elaboración propia.

EL MUNDO



Una de las cabeceras del Iryo accidentado, ayer. SERGIO ENRÍQUEZ-NISTAL

el Alvia y lo descarrilaría definitivamente». O sea, que el vagón 6 del Alvia, al pasar por encima de la soldadura en mal estado de la vía –que ya había dejado marcas en las ruedas anteriores del Iryo, como ha desvelado EL MUNDO y confirmado el ministro Óscar Puente–, rompió definitivamente el rail, desprendiendo a su vez el *bogie*, que habría entrado como un proyectil en el Alvia.

Así, y según esta hipótesis, aparte de las marcas longitudinales que el Alvia pudo dejar en el Iryo, el choque esencial habría sido de este último con el *bogie*.

«Esa es otra opción», dice Martínez-Carrillo, «pero no se pueden aventurar juicios hasta que lo tengamos todo claro, y falta tiempo».

¿Cómo pudo no ver el primer maquinista que otro tren chocaba contra el suyo? es la pregunta, de momento sin una respuesta clara. De fondo, con los audios en la mano, una pregunta mucho más increíble y acuciante: ¿cómo no pudo ver el centro de pantallas de Atocha que el Alvia había «volado» y ya ni siquiera estaba en la vía?

PRIMER PLANO

TRAGEDIA EN ADAMUZ LAS INVERSIONES

FONDOS. El fin del Plan de Recuperación este verano complica a Adif mantener su ritmo de inversión tras recibir más de 5.000 millones en fondos europeos desde 2021

1.000 MILLONES AL AÑO MENOS PARA INVERTIR

JOSÉ M. RODRÍGUEZ SILVA

El accidente de Adamuz ha puesto en primera línea un debate sobre el nivel de mantenimiento de la red, tal y como el propio ministro de Transportes, Óscar Puente, reconoció en la rueda de prensa de ayer. Adif lleva años aumentando sus inversiones y revisando al alza sus presupuestos. De hecho, en 2025, hizo una inversión récord de 1.189 millones en este concepto, un esfuerzo que ha sido posible gracias a la ayuda que han supuesto los fondos del Plan de Recuperación, de la que la empresa pública ha sido la mayor adjudicataria a nivel nacional, pero cuya vigencia termina el 31 de agosto de 2026.

Adif y Adif Alta Velocidad percibieron 5.876 millones de euros en fondos de recuperación, según el último balance cerrado a 31 de octubre de 2025, una cifra que además se disparó en los últimos 12 meses, ya que el balance presentado por el Gobierno el 30 de abril de 2024 reflejaba adjudicaciones por 2.555 millones de euros.

2026

Prorroga. Hacienda prorrogó el convenio que transfiere fondos europeos a Adif un año más el pasado diciembre.

Los datos publicados contrastan con las previsiones iniciales del gestor ferroviario, que pasaban por recibir todos los fondos en los tres primeros años del plan (2021-2023), lo que indica un retraso en la ejecución que ha sido habitual en el conjunto de actuaciones relacionadas por el plan. Así, por ejemplo, en 2021, Adif Alta Velocidad percibía 1.284 millones de fondos europeos, pero en sus cuentas anuales solo constaban como ejecutados (devengados a nivel contable) 66 millones de euros.

Los planes del gestor de la red ferroviaria pasaban por que los fondos del Plan de Recuperación supusiera un tercio de los 7.578 millo-

nes de euros de inversiones de Adif entre 2021 y 2025 y un 21% de los 10.215 millones de euros de Alta Velocidad.

La cifra final prevista es algo inferior. Según la imagen actualizada que dio el grupo a finales de 2024 con sus planes, la compañía invertiría finalmente 3.884 millones de euros en su infraestructura correspondientes al Plan de Recuperación en un plazo que se alargaría además hasta 2026, un año más de lo previsto.

En este apartado de gastos se suma además la firma de modificaciones de contrato debido a los sobrecostes en las licitaciones impulsados en los últimos años en proyectos como la renovación del tramo entre Ourense y Monforte de Lemos o el del nuevo acceso ferroviario al Puerto de Castellón, según se extrae de la documentación más reciente publicada por la empresa en el Portal de Contratación.

EXTENSIÓN FONDOS A 2026
En consonancia con esta realidad, Hacienda extendió en diciembre el acuerdo de inversión con el Gobierno del gestor ferroviario. Este amplió hasta 2026 la posibilidad de Adif de invertir casi 220 millones de euros más en su red convencional y 1.000 millones en la alta velocidad, en un aumento de la financiación al gestor ferroviario que, según Transportes, había ejecutado o adjudicado totalmente los 5.974 millones de euros que le correspondían en enero de 2025.

Será el último año en que la empresa pública pueda tirar de esta financiación adicional para sufragar la inversión que exige su red. A partir de entonces, el Gobierno deberá analizar cómo abarcar las necesidades de mantener e incluso mejorar la alta velocidad y el cercanías, ya que tampoco parece viable que el gestor de la red ferroviaria siga acumulando deuda.

Para ello, un elemento clave sería la aprobación de nuevos presupuestos, si bien el Gobierno ya ha mostrado que no le temblará la mano a la hora de aprobar aumentos presupuestarios alegando el criterio de urgencia o necesidad, más si cabe tras los accidentes de esta semana.



El stand de la compañía Iryo, con flores en recuerdo de las víctimas, ayer, en Fitur. ÁNGEL NAVARRETE



Una limpiadora pasa la fregona en la caseta de Renfe, también de luto ayer por la tragedia. A. NAVARRETE

TURISMO UN FITUR MARCADO POR EL LUTO TRAS EL SINIESTRO

ANA DEL BARRIO MADRID

El stand de Huelva lució ayer solitario tan sólo decorado con unas flores blancas y unas velas. Ni un alma pisó su suelo amarillo en un día negro y gris en Madrid, a juego con la tristeza colectiva que dejó el accidente de Adamuz (Córdoba).

La misma escena se repitió en la caseta de Renfe, totalmente vacía, con un letrero en una pantalla para explicar la situación: «Disculpad nuestra ausencia. La prioridad en este momento es la atención a las personas afectadas».

La Feria Internacional de Turis-

mo más importante del mundo arrancó ayer con un sabor agrio y con un minuto de silencio por las 43 víctimas del siniestro.

El pabellón 5, ocupado por Andalucía, enmudeció en recuerdo de María del Carmen, la tutora de niños con capacidades especiales en la localidad madrileña de Alcorcón y de Ricardo Chamorro, funcionario de prisiones que tenía una academia en Huelva, y de tantos otros que perdieron la vida en el fatídico accidente. Tras el silencio, sonó una pieza musical interpretada al violonchelo en un recinto, donde las banderas ondearon a media asta.

Empresas e instituciones suspendieron sus actos más festivos y los stand del Ministerio de Transportes y sus empresas (Adif, Aena, Enaire, Ineco y Puertos del Estado) estuvieron presididos por un mensaje de condolencias y un gran crespon negro, al igual que la caseta de

Iryo, el operador privado de Alta Velocidad, cuyo tren descarriló y se chocó con el Alvia de Renfe.

Un hombre disfrazado de bandolero puso la única nota de color en el deslucido pabellón andaluz: «¡Buah! Estamos viviendo un Fitur en shock por la tragedia. Jamás me esperaba esto. Es que no te lo crees», aseguró Juan Carlos Quintana, vestido de forajido, con su chaleco, su camisa de volantes, su fajín, sus pantalones de montar a caballo y su gran navaja.

Fue de los pocos que sacó fuerzas para publicitar su itinerario –la Ruta de El Tempranillo–, ya que tanto la mayoría de los ayuntamientos andaluces como la Junta cancelaron sus eventos públicos en Fitur. Pese a todo, la feria espera superar de nuevo su récord de asistentes, que el año pasado alcanzó los 255.000, y ofrece buenas perspectivas turísticas para 2026.

PRIMER PLANO

TRAGEDIA EN ADAMUZ LAS VÍCTIMAS

RESCATE. La inspección sigue en el vagón 2, que será troceado finalmente para facilitar su retirada. El homenaje de Estado a las víctimas se celebrará el día 31 de enero en Huelva

LA BÚSQUEDA CONTINÚA EN LA CAFETERÍA DEL TREN ALVIA



TERESA
LÓPEZ
PAVÓN
ADAMUZ

La lluvia hizo ayer acto de presencia en Adamuz (Córdoba) y complicó las labores de rescate en los trenes siniestrados donde, al cierre de esta edición, se seguía buscando a dos personas. La recuperación de los últimos cuerpos se está realizando a través del troceamiento, con suma precisión, del fuselaje de los vagones 1 y 2 del tren Alvia, que cayeron a un foso de unos cuatro metros de profundidad y están completamente deformados. Sólo cuando se tenga certeza de que no hay más desaparecidos en el interior de los coches, se podrá intervenir con la maquinaria pesada que está ya operando para el traslado del otro tren, el Iryo, de más fácil acceso.

A lo largo del día se retiraron los rales de la vía para dar acceso a los bomberos, que intentaban completar el troceado del vagón número 2 del Alvia, donde se encontraba la cafetería y donde se sabía que podían aparecer más cuerpos sin vida, en consonancia con los desaparecidos (45) que tiene registrados la Guardia Civil por denuncias de sus familiares. Durante la madrugada de ayer se halló un nuevo cadáver, con lo que el balance de víctimas se elevó a 43.

Durante la noche, Adif ya había conseguido cargar el vagón número 8 del Iryo en una góndola (una especie de remolque para el transporte de piezas de gran tonelaje) para su retirada de la zona. E igualmente se tenía intención de proceder con los vagones 6 y 7. Como se recordará, son estos tres coches los que colisionaron y se salieron de los rales. El resto de los vagones del Iryo, los numerados del 1 al 5, que quedaron sobre las vías, serán remolcados.

Al margen de los últimos rescates y del avance en la retirada de los vehículos, la buena noticia del día fue que los trabajos de identifi-

cación de los cadáveres avanzaron considerablemente. Y, de hecho, para 41 familias concluyó por fin la espera que ha precedido a la confirmación de los fallecimientos, inevitablemente larga y cruel, que había generado mucha ansiedad y desesperación. Para que la identificación de los cadáveres se haya realizado en el mínimo tiempo posible ha hecho falta el trabajo de 27 médicos forenses del Instituto de Medicina Legal (IML).

Este jueves, el pueblo de Aljaraque despedirá a los cuatro miembros de la familia Zamorano Álvarez, que murieron cuando regresaban a Huelva después de pasar un fin de semana en Madrid. De los cinco miembros de la familia sólo sobrevivió la niña Cristina, de 6 años.

Sobre la nacionalidad de los fallecidos, de la información ofrecida por la Guardia Civil se deduce que podría haber un ciudadano marroquí, otro alemán y otro ruso. El resto son españoles. En cualquier caso, la Guardia Civil sólo informa sobre las denuncias por desaparición presentadas por las familias, no ofrece datos sobre las identificaciones.

Como los Zamorano Álvarez, otras familias han recuperado ya los féretros de sus fallecidos a los que darán descanso en los próximos días. Pero no será hasta el próximo 31 de enero cuando reciban un Homenaje de Estado en la ciudad de Huelva, según acordaron ayer el presidente de la Junta, Juanma Moreno, y el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, que hablaron e intercambiaron los últimos datos que arrojan la investigación del accidente y el rescate.

Más de 400 efectivos de emergencias de Andalucía siguen trabajando a diario en los tres escenarios de la catástrofe: la 'zona cero', el Instituto de Medicina Legal y el centro de información a familiares.



Familiares de víctimas del accidente de Adamuz esperan en el centro cívico de Córdoba noticias sobre sus allegados. E. IRIBAS

TESTIMONIO. Se han identificado 27 cadáveres. Las familias denuncian la lentitud de la búsqueda desde que «las altas esferas» tomaron el mando

«ESTOY MUERTA POR DENTRO»: LAS PEORES 72 HORAS DE SU VIDA



CANDELA
IBÁÑEZ



ELENA
IRIBAS

CÓRDOBA

En el Centro Cívico Poniente Sur de Córdoba, tres días de espera han mostrado que lo verdaderamente insopportable no es solo la noticia, sino también su demora. En estas casi 72 horas, por este punto, habilitado para la espera de información sobre desaparecidos y recibir ayuda psicosocial, han pasado centenares de personas. Algunas encontraron una certeza mínima al saber del ingreso de su familiar en un centro hospitalario, incluso con un hilo de vida, pe-

PRIMER PLANO

TRAGEDIA EN ADAMUZ LAS VÍCTIMAS



POLÉMICA

MALESTAR EN FAMILIARES POR NO PODER SALUDAR LOS REYES

Algunos familiares de víctimas del accidente de tren mostraron ayer su decepción por no haber podido saludar a los reyes durante su visita a Adamuz. Fuentes de Zarzuela han explicado a EL MUNDO que cuando el domingo el equipo de avanzada diseñó la visita, los psicólogos del centro cívico desaconsejaron la presencia de los Reyes con los familiares de las víctimas debido a que muchos, a pocas horas del accidente, tenían más interrogantes que ganas de presencia institucional alguna.

El lunes, durante el transcurso de la visita de Don Felipe y Doña Letizia, algunos de esos familiares expresaron su deseo de contar su historia al Monarca y su esposa. Entre estos, algunos pusieron como condición para poder hablar con los reyes dejar fuera del centro cívico a las autoridades políticas. Una decisión complicada, que tampoco tenía unanimidad entre los familiares y que hubiera provocado una situación incómoda. Con el deseo de proteger a los familiares de las víctimas, se decidió que los Reyes no pararan finalmente en ese punto.

ro su esperanza ya podía apoyarse en algo. Otras, en cambio, están teniendo que aceptar—sin una confirmación plena, sin un cuerpo, sin un final—que no volverán a escuchar esa voz, ni a compartir vida con la persona que, por una concatenación de decisiones y azares, había subido a aquel tren.

Entre ellas se encontraban también quienes, aún en la mañana de ayer, no habían podido llorar a los suyos: como la familia del opositor onubense Mario Jara, que recibió entonces la noticia de que el cadáver había sido identificado, o la del trabajador madrileño de Renfe Agustín Fadón, que, hasta la tarde de ayer, continuaba desaparecido. «Esto es desesperante, muy agónico, ya no sabes a quién llamar», decía Javier, cuñado de Agustín. Con una serenidad frágil, María del Mar, sentenciaba: «Estoy muerta por dentro». Ambos, cuñado

y hermana de este trabajador de Renfe, luchan por la memoria de Agustín, quien llevaba tiempo quejándose del estado de las vías y del tren. «Estoy indignada, quiero que mis impuestos se dediquen a mejorar lo que es de todos los españoles».

En la tarde de ayer la Guardia Civil confirmó la existencia de 45 denuncias por desaparición. Al cierre de esta edición, sólo se han recuperado 43 cadáveres y de ellos, el Servicio de Criminalística de la Guardia Civil, ha corroborado la identidad de 27 cuerpos.

Una de las últimas familias en conocer la identificación de los restos fue la de Mario Jara, de 42 años. A las nueve de la mañana de ayer, después de 48 horas de espera, el ADN confirmaba que era él. Sus allegados siguen consternados, sin poder dejar de señalar lo caprichosa que es, siempre, la muerte. «Nació un 18 de enero en Córdoba, a los tres años se marchó a vivir a Huelva, y ha venido a morir a Córdoba otro 18 de enero», se lamentaba Miguel Cotán, pareja de la madre del opositor. «Por culpa de que se levantó a tomar un café con sus compañeros y profesores a la cafetería, han muerto».

Al desasosiego de la pérdida se une la rabia alimentada por las preguntas, sobre todo, relacionadas con las labores de rescate y recuperación de cuerpos. «En el momento que el trabajo ha empezado a depender de Madrid o de las esferas altas, todo se ha ralentizado y lo han sufrido tanto los trabajadores como nosotros», decía Miguel Cotán. «Renfe se ha portado asquerosamente. Es lo peor de lo peor». Como confirmó él mismo a la prensa, ya valoran emprender acciones legales contra la empresa, dependiente del ministerio de Transportes.

Renfe se ha convertido en la diana de muchas de las familias de quienes viajaban en el Alvia 2384. Entre ellas, quizás nadie hable con más conocimiento de causa que Javier. «Mi cuñado ha pasado de contar batallitas con los compañeros a ir a trabajar con miedo», relataba ayer. «Nos decía que no cogíramos el tren». Él y María del Mar, su mujer y hermana del desaparecido, aguardaban ayer suspendidos en la espera de una llamada que les dijera «algo». «Lo único que queremos es que nos digan que han encontrado el cuerpo de mi hermano. No queremos nada más», recalaba con la voz quebrada la mujer.

El cansancio y la incertidumbre hacen mella en quienes aún esperan noticias sobre sus familiares. Ese desasosiego se refleja en la necesidad de respuestas. «No se trata de partidos políticos. No soy del PP, ni de Vox, ni del PSOE. No soy de ninguno. Soy un ser humano igual que todos ellos. Todos tenemos la sangre del mismo color», aseveraba María del Mar a las puertas del centro cívico. «Ahora tengo que sacar adelante a un niño de cinco años y a unos padres que tienen que enterrar a su hijo, y eso es lo más duro que te puede pasar en esta vida». Pero las horas pasan y la incertidumbre pesa cada vez más. «Esperanza hay muy poca», afirmaba su marido Javier en el mediodía de ayer. A las siete de la tarde llegaba la noticia que, aunque no aliviable el dolor, ofrecía un mínimo consuelo: los forenses confirmaban la identificación del cuerpo de Agustín.

Madrid y trasladarse en el mismo tren a Huelva. A ella se le retrasó el vuelo y salvó su vida. «Nos lo arrebataron todo, le han quitado la vida, no encuentro otra palabra. Mi marido no ha muerto, lo han matado», ha repetido durante estos días.

Al cierre de esta edición, 18 fami-



Miguel Cotán, familiar de Mario Jara, opositor fallecido. E. IRIBAS



La hermana de Agustín espera noticias ayer por la mañana. E. IRIBAS



Javier, cuñado de Agustín, espera noticias ayer por la mañana. E. I.

Aún quedan familias padeciendo la agonía de la espera por una noticia que sigue sin llegar. En su cabeza se repiten pensamientos y arrepentimientos que los condenan. Como es el caso de Osiris, que sigue buscando el cuerpo de Víctor. Ambos tenían previsto viajar de Nicaragua a

litas siguen sin respuesta. De momento, para 16 de ellas su respuesta está dentro de la morgue del Instituto Anatómico Forense; dos, todavía, tienen que encontrarlas en las vías de Adamuz. Para todas ellas, la espera no ha terminado, y quizás esa sea la forma más persistente del dolor.

PRIMER PLANO

TRAGEDIA EN ADAMUZ LAS VÍCTIMAS



Una agente de la Guardia Civil lleva muestras de ADN de las víctimas del accidente a un helicóptero para su traslado al laboratorio. EFE

GUARDIA CIVIL. Su laboratorio de Criminalística centraliza todas las tareas para poner nombre a las víctimas

«IDENTIFICAMOS TAN RÁPIDO QUE OTROS PAÍSES NI SE LO CREEN»

PABLO HERRAIZ
LUIS F. DURÁN MADRID

—Llevaréis un turno complicado...

—Algo más que un turno, desde el domingo llevamos una jornada de más de 48 horas seguidas.

El comandante J. Serrano es el jefe del Departamento de Biología en el laboratorio de Criminalística de la Guardia Civil. Para entendernos, su departamento es donde se cotejan las muestras de ADN de las víctimas del accidente de tren en Adamuz. A la hora de realizar esta entrevista, la mayoría de los fallecidos (43, según los últimos datos de anoche), ya estaban identificados, aunque él no puede confirmar cuántos son porque el protocolo en las catástrofes es que las identificaciones se comuniquen solo a través

del sistema judicial. Por tanto, la comunicación oficial la hace un juez. Sin embargo, de lo que sí puede hablar el comandante es de cómo están trabajando sus equipos tanto en el lugar del accidente como en los demás centros neurálgicos de atención a las víctimas y a sus familias.

«Por una parte, hay equipos en el lugar del siniestro que se ocupan de realizar las inspecciones oculares y recoger muestras. También tenemos gente en las salas de autopsia, que en este caso se están realizando en el Instituto de Medicina Legal de Córdoba. Estos equipos recogen huellas y muestras de ADN principalmente, que son los principales métodos de identificación de víctimas en catástrofes», explica el comandante.

«Además, hay un tercer método

de identificación que es a través de las muestras dentales, pero en general lo usamos muy poco porque eso se hacía más cuando las muestras de ADN tardaban meses en cotejarse. Además, cuesta mucho trabajo, porque hay que encontrar radiografías que pueda tener el dentista de las víctimas, así que es un poco complicado», añade Serrano.

Sus agentes, a los que habrán visto en las imágenes de estos días vestidos con monos blancos, pueden hacer un primer intento de identificación en el mismo lugar del suceso o nada más salir de la sala de autopsias. «Las huellas dactilares, si están bien, se pueden contrastar con la base de datos del DNI, que es de Policía Nacional, pero en estos casos se utiliza», continúa. Esto, obviamente, es lo más rápido, pero no siempre es posible, o suficiente, para aclarar todas las dudas.

Y cuando quedan dudas, hay que recurrir al ADN. La Guardia Civil ha habilitado salas especiales para recogidas de muestras estos días en cinco ciudades: Córdoba, Huelva, Sevilla, Málaga y Madrid, por ser los lugares donde se han concentrado las víctimas y denuncias. Allí se ha invitado a los familiares directos a proporcionar muestras de ADN que sirvan para cotejarlo con el reconocimiento de los cadáveres.

«Hay veces, además, que los cuerpos no están completos», apunta el comandante, «y para casos así es imprescindible realizar cotejos de ADN que permitan entregar bien los cadáveres a sus familiares». Es inevitable recordar el accidente del Yak-

42 cuando se piensa en las consecuencias que puede tener una mala identificación de restos.

Todas las muestras que se están tomando estos días tanto en el lugar de la tragedia como en las salas de recogida de esas cinco ciudades se trasladan a Madrid, a la sede de los servicios centrales de la Guardia Civil en Guzmán el Bueno, donde está el laboratorio de análisis. «La suerte que tenemos es que contamos con el servicio aéreo y con la ayuda de todos los compañeros. Se están volcando todos en traer las muestras lo antes posible ya sea por aire o por tierra», cuenta J. Serrano.

Cuando al fin se cotejan las muestras, se ponen todas las pruebas en un informe y se remite al CID (Centro de Integración de Datos), el que por protocolo centraliza la información y se la da a las familias.

El hecho de que en esta jornada maratoniana de más de 48 horas ya se haya identificado a la mayor parte de las víctimas muestra la rapidez con la que se trabaja: «La verdad es que cuando decimos en foros internacionales que en una catástrofe identificamos a las víctimas en estos plazos tan rápidos, a los de los otros países les parece increíble. Es muy difícil identificar a más de 30 personas en 48 horas, o a casi 200 en un mes y algo [en referencia a la dana], pero se puede hacer», concluye.

ALPEDRETE

CONFIRMADA LA MUERTE DE GENI: IBA EN EL ÚLTIMO VAGÓN DEL IRYO

LUIS F. DURÁN MADRID

La angustiosa espera de la familia de María Eugenia Gallego, vecina de Alpedrete (Madrid) de 62 años conocida popularmente como Geni, llegó ayer a su fin. Ayer se informó oficialmente a sus allegados que la mujer fue hallada fallecida entre las víctimas del accidente ferroviario de Córdoba, según confirman fuentes municipales.

Eugenia había estado visitando a su hija en Málaga y viajaba como pasajera en el tren Iryo 6189, que partió de la estación María Zambrano a las 18.40 horas con destino Madrid. Ocupaba el asiento 13-B del vagón 8, el último del convoy.

Durante más de 48 horas, su paradero fue completamente desconocido. Su hija, Irene, explicó que su madre no respondía a las llamadas telefónicas, no figuraba en los registros de los hospitales donde fueron trasladados los heridos ni se encontraba entre las personas evacuadas en los autobuses a Madrid. Ante la falta de noticia,

Eugenia Gallego, fallecida en el Iryo. E. M.

ticias, la familia difundió su fotografía en redes sociales, mientras el municipio de Alpedrete se volvía con mensajes de apoyo y esperanza. Se acababa de jubilar y había regentado un supermercado con su hermano. El municipio ha declarado un día de luto y la homenajeará mañana en el Consistorio.

PRIMER PLANO

TRAGEDIA EN ADAMUZ LOS SUPERVIVIENTES



Carmelo Durán, el padre de José Manuel, muestra una foto de Julio, que salvó a su hijo. FRAN SANTIAGO / A. PRESS

SUPERVIVIENTE. José Manuel Durán regresaba a su pueblo, Punta Umbría, de ver un partido del Real Madrid junto a su amigo Hugo y su madre y quedó atrapado entre los hierros del vagón 1

SALVADO POR EL «ÁNGEL» JULIO: DOS HORAS Y «VI LA LUZ»

José Manuel Durán estaba dormido a las 19.40 horas de este domingo, cuando su tren, el Alvia 2384 que había salido de Madrid a las 18.05 con destino a Huelva, se estrelló contra los vagones descarrilados del Iryo que había salido de Málaga en dirección a la estación de Atocha. Cuando abrió los ojos, todo a su alrededor era un caos. Su vagón, el 1, estaba volcado en un talud cuatro metros por debajo de la vía, tenía encima todo tipo de objetos de los pasajeros que le habían caí-

do encima y estaba, además, atrapado por el amasijo de hierros en que había quedado convertido el coche.

Pasaron dos horas, quizás dos horas y media —José Manuel perdió la noción del tiempo— en las que el joven, de 21 años, solo pensaba en sus padres y en su hermano pequeño, Samuel. Hasta que «vi la luz», la de la linterna de Julio Rodríguez, el adolescente de Adamuz que, en las primeras horas se lanzó con un amigo a sacar a los pasajeros de los trenes.



CHEMA RODRÍGUEZ

PUNTA UMBRÍA

José Manuel está ya en su casa, en la localidad onubense de Punta Umbría, recuperándose de las lesiones (rotura de cúbito y radio, quemaduras en la espalda y heridas y cortes por los cristales), y prefiere no hablar con los medios de comunicación, pero su padre, Carmelo, ejerce como su portavoz y traslada a EL MUNDO las palabras de su hijo, el relato de aquellas horas y el agradecimiento, eterno, que siente por su salvador.

El joven viajaba en el vagón 1 junto a su amigo del alma, Hugo, y la madre de éste, Rocío Díaz. Ella insistió en que les acompañaba a Madrid.

José Manuel estaba sentado al lado de Hugo, el primero quedó atrapado por los hierros y el segundo salió despedido por la ventanilla. Su hijo pidió ayuda, llamó a su amigo sin obtener respuesta, cuenta Carmelo, y «pensaba que no iba a aguantar más» cuando apareció el «ángel» de Adamuz.

«Le sacó de entre los hierros y, luego, un amigo de Julio, José, le llevó andando por las vías hasta una ambulancia porque Julio no podía andar, le había dado sus zapatos a otro pasajero», rememora el padre.

A Carmelo se le humedecen los ojos cuando recuerda aquellas primeras horas tras enterarse de que

el tren en el que volvía su hijo había tenido un accidente grave. Enseguida se fue, con su mujer, Eli, y un par de familiares más, a Córdoba, directos al hospital Reina Sofía porque tenía el «pálpito» de que su hijo estaba allí. Fueron, dice, las horas más duras y largas que recuerda en toda su vida, unas horas en las que «sentí lo que es perder a un hijo».

De camino a Córdoba, Carmelo llamó a Hugo, que le contó, entre sollozos lo que había pasado. «Tito, que hemos descarrilado, que el primo me pide ayuda, pero no le escuchó ya», le dijo. La relación era casi familiar y Hugo le llamaba a él tito y a su amigo José Manuel, su primo.

Estaban a punto de llegar cuando sonó el teléfono de Eli. «Mamá, soy Jose», dijo una voz al otro lado y la madre tardó unos segundos en reaccionar. «Estaba en el hospital y una enfermera le había dejado su móvil», explica el padre.

Carmelo también marcó el teléfono de Rocío, la madre de Hugo, pero «no me contestó». Ella es una de las víctimas que oficialmente siguen desaparecidas, aunque en Punta Umbría hay pocas esperanzas de que aparezca ya con vida.

Rocío, y toda su familia, era muy conocida en Punta Umbría, donde regentaba un puesto de venta de pescado y marisco en la plaza de abastos que había cerrado por vacaciones durante el mes de enero después de terminar la campaña, especialmente intensa, de Navidad.

En la pescadería —que antes había sido de sus padres y que este miércoles aún estaba como la habían dejado tras las fiestas, con las bolsas de plástico colgadas y un cartel anunciando el cierre temporal—, trabaja-

entre la alegría, el alivio por haber recuperado al hijo a salvo y la pena inmensa por Rocío, la madre de Hugo. Aunque, dice el padre de José Manuel, se agarra a la esperanza hasta que se despeje la incertidumbre de si está entre los 43 fallecidos.

«Mi hijo se ha salvado, pero no está bien y va a tardar en estarlo», afirma este vecino de Punta Umbría, que se gana la vida como vendedor de cupones y que, apunta, no ha tenido una vida fácil. Él también ha vivido experiencias que le han marcado para siempre y su mujer sufre de fibromialgia. Pero nada, insiste, como lo que ahora les ha tocado.

Esta noche, destaca, José Manuel se ha despertado, con pesadillas. «Y yo también tengo, cuando cierro los ojos veo a mi hijo pidiendo ayuda», apunta. El hijo pequeño, Samuel, de 16 años, también lo está pasando mal y la madre, Eli, no está mejor.

Anoche, cuando le pidió, al acostarse, que dejara la puerta de su habitación abierta «ya me olí que estaba mal», apostilla Carmelo. Y eso que, puntualiza, «mi hijo es especial, muy maduro, ha tenido que madurar antes, a la fuerza».

Los dos, padres e hijo, compartían un mismo deseo, poder abrazar a Julio, a «ese ángel» que, con su linterna y sin zapatos salvó a José Manuel «cuando ya sentía que se iba». Un deseo que se cumplió ayer, cuando Canal Sur TV les reunió en Punta Umbría y se han podido, al fin, fundir en un abrazo.

«Lo necesitamos, no quiero hablar con él ni por teléfono, darle las gracias, abrazarle», decía, antes del encuentro televisivo, Carmelo, que quiere recordar siempre el día en que recuperó al hijo que daba por perdido



Carmelo y Julio, el «ángel» de Adamuz, ayer en Punta Umbría. AYTO. PUNTA UMBRÍA

durante un par de largas horas.

Para eso, ambos ya se han prometido que, en cuanto sea posible, se van a hacer un tatuaje con los nombres de Adamuz, Julio y José, y la fecha del 18 de enero de 2026 junto a dos alas, las del «ángel» que salvó a «mi niño».

PRIMER PLANO

TRAGEDIA EN ADAMUZ EL ESPECIALISTA



Operarios trabajan ayer en dos de los vagones del Alvia siniestrado el domingo pasado en Adamuz (Córdoba). SUSANA VERA / REUTERS

MAQUINISTA. Lleva años haciendo Madrid-Málaga, reportando «baches». Tiene claro que «la soldadura se partió» y que «falta claramente mantenimiento tras la liberalización del mercado»

«LA RABIA ES QUE TODOS SABEMOS QUIÉN ES EL CULPABLE»

QUICO ALSEDO MADRID

No quiere dar su nombre, pero lleva años recorriendo el *corredor andaluz* como maquinista, y peleando con los «baches», como él los llama, y reportándolos ante sus jefes.

Tres de sus compañeros maquinistas se vieron involucrados el domingo en uno de los mayores accidentes ferroviarios europeos de este siglo, en Adamuz. Dos murieron. El que conducía un Iryo reportó al momento que su tren se había «enganchado». Veinte segundos después, el que venía de frente le rozó y su Alvia salió volando. Pero es que otro maquinista venía en los primeros vagones de ese Alvia fatídico, de *civil*, y ayer se le con-

firmó a su familia su fallecimiento. —¿Cuál es la tesis más plausible del accidente?— le preguntamos.

—Que la soldadura de la vía se partiese al paso del Iryo, por fatiga del material, a la altura del coche 6, provocando el descarrilamiento y invadiendo la vía contigua, por culpa de los desvíos que hay justo a continuación de la rotura de la soldadura. Luego lo que ya sabemos: el impacto con el Alvia, empujándolo hacia el terraplén.

—La verdad, prosigue cuando se le pregunta si lo veía venir, «yo prefería pensar en un incidente menor, un descarrilamiento a baja velocidad, o algo que quedase en anécdota: un aviso para tomarnos más en serio el

mantenimiento. Pero no: hemos tenido que vivir una tragedia para que todo el mundo se diese cuenta».

Su visión desde cabina del llamado *corredor andaluz* es muy crítica: «Acabas normalizando los baches del tren... Pero lo que está claro es que se ha cometido una renovación millonaria que no ha sido la correcta. Yo he reportado varias veces baches, y en la mayoría el responsable de circulación me ha tomado la palabra y han limitado la velocidad hasta que se subsanara. Las vibraciones normales son como un golpe contra el carril debido a vientos, o a una curva, o a un cambio de vía. Pero cuando se detecta un traqueteo continuo es cuando se reporta como bache e inestabilidad en el carril.

He aquí algo interesante: no todas las vibraciones denotan problemas de seguridad, narra: «Al final el tren viaja sobre unos rieles y no va, por así decir, fijo sobre ellos: ha de tener cierto espacio. Cuando hay más vibraciones suele ser con condiciones meteorológicas adversas, que provocan patinaje entre los ejes y el carril, pero simplemente por el hecho de que hay un deslizamiento controlado. Otra cosa son los baches, cuando hay un traqueteo continuo, y eso hay que reportarlo».

El pasado domingo, a las 19.43 horas, cuando se produce el choque y comienza el goteo de heridos, muertos y horas de confusión, una tortura para todo el país... ¿Qué sintió?

«Lo primero que piensas es que podrías haber sido tú al que le hubiera pasado. Luego, cuando vas conociendo informaciones, y ves que ambos compañeros y ambas composiciones

EL RIESGO

«SABEMOS A QUÉ NOS EXPONEMOS, PERO CONFÍAS EN ADIF»

—El trabajo de un maquinista es tan solitario y expuesto al riesgo como parece?, le preguntamos —tan expuesto que menos de un milímetro de fallo en los 4.000 kilómetros de vía puede provocar una catástrofe a 210 kilómetros por hora—. «Mira, este es un trabajo solitario, pero muy bonito. Somos un gremio muy especial, que vivimos cosas que nadie vive y la verdad es que nos sentimos acompañados por nuestros compañeros. Que sabemos a lo que nos exponemos: caídas de árboles, roturas de catenarias, de carril, descarrilamientos... Somos conscientes de lo que nos puede ocurrir, pero siempre esperas que no pase porque confías en Adif. Pero ahora toca exigir más mantenimiento y más seguridad.

eran seguras y estaban bien mantenidas, y que la sobrevelocidad no fue el detonante del accidente... Te crea una rabia muy profunda. Porque la realidad es que sabemos quién es el culpable de todo esto».

—¿Quién? Lo tiene tan claro?

—Tenemos al ex ministro de Transportes en la cárcel, y el actual siempre ha actuado de manera negligente —contesta. Toda su contención salta en este punto.

La retahíla de problemas, incidencias y deficiencias de estos años en el llamado *corredor andaluz* —la primera infraestructura de alta velocidad en España, inaugurada en 1992 para la Exposición Universal de Sevilla— es para él larga.

«Ha habido muchas incidencias de infraestructura, como enganches de catenaria, señales que dejan de funcionar y algún desvío que no le ofrece al responsable de circulación la comprobación de anclado en el puesto de mando, aunque sí lo esté. Además, se está cambiando el sistema de protección del tren del LZB al ERTMS [que es el estándar europeo], provocando también fallos en el propio LZB. En todo caso, fíjate, en la línea 010, que es la Madrid-Sevilla, no se notan tanto las irregularidades de la vía, ya que no vas a la máxima velocidad que permite el tren y no se le exige su máximo. Hay otras peores».

La cuestión es inevitable: ¿se sienten sus compañeros seguros? —Se siente él seguro conduciendo un misil de 500 toneladas a 300 km/h, con 300 personas dentro? —Bueno, seguros nos tenemos que sentir, de lo contrario ninguno circularíamos a 300 km/h. Ahora van a empezar las dudas, pero hay que recordar que el ferrocarril, junto con el avión, es el medio de transporte más seguro. Si el mantenimiento fuera el correcto no habría dudas de su seguridad».

—Luego el mantenimiento no está siendo el adecuado.

—Me consta que no. Tras la liberalización del mercado han aumentado las circulaciones, pero no el mantenimiento.

Da una clave importante: algunos de los tramos recién renovados en 2025, por 700 millones, han dado problemas: «El Ministerio lo sabe. Hubo un tramo en que sucedió eso y fue un aviso serio. Se renovó el punto, se volvió a la velocidad máxima, y hubo que limitarla otra vez, por el mal estado de la vía, que acababa de ser renovada. Quisieron volver muy rápido a la velocidad máxima. Demasiado».

Ala pregunta de si hay más tramos deteriorados como el de Adamuz responde con un registro: «En la línea Madrid-Valencia, la estación de Tarancón tiene el carril de la vía general roto. En Madrid-Sevilla, en Torrejón de Velasco, un contracarril de un cambio roto, y en la bifurcación de Málaga hay otro cambio roto».

—Y no se ha renovado todo eso?

—Pues no.



EL MISTERIO DEL DRAGÓN

HOY A LAS 22:00 ESTRENO EN VEO7

VEO7, tu canal de televisión con el mejor CINE Y SERIES GRATIS

DISPONIBLE EN TDT EN ABIERTO
Y PRINCIPALES PLATAFORMAS

M+ DIAL 44

O DIAL 33

orange DIAL 166

DIGI TV DIAL 37



DESCÚBRELO YA
WWW.VEO7.COM

TEATRO REAL
CERCA DE TI

Un canal de televisión de

Unidad Editorial

PRIMER PLANO

DRAMA EN RODALIES LA INVESTIGACIÓN

CHOQUE EN GELIDA. Cortada la AP-7 por riesgo de derrumbe de forma indefinida. Colapso en la movilidad

EL «BRUTAL» IMPACTO DE UN MURO QUE PUDO SER UNA TRAGEDIA

CRISTINA RUBIO GELIDA

Un primer vagón de tren completamente destrozado por el impacto de un muro justo debajo de la AP-7. El accidente mortal de Gelida que se saldó con una cuarentena de heridos y una persona fallecida –el conductor en prácticas sevillano– obligó a cortar de forma indefinida el tramo de la autopista entre Martorell y Sant Sadurní en sentido sur por riesgo de derrumbe –una carretera por la que circulan a diario 120.000 vehículos, muchos de ellos camiones– y provocó fuertes alteraciones en la movilidad, con toda la red ferroviaria interrumpida y el estado de la infraestructura en el punto de mira.

El jefe de intervención de los Bomberos de la Generalitat y el responsable de los Mossos en Sant Sadurní avanzaron desde el lugar del accidente varios detalles a la espera de que la investigación acabe de aclarar lo sucedido. Los bomberos expli-

caron que el muro colapsado quedó «apoyado» sobre los primeros vagones del tren accidentado, por lo que habrá que ver qué sucede cuando se retire el convoy. El impacto fue «brutal», según fuentes conocedoras, un choque que se podía ver a simple vista en la zona donde cedió el muro de contención, con el primer convoy completamente destrozado.

Otra de las incógnitas por resolver es saber si el muro cedió antes –y el tren impactó contra una parte y descarriló– o bien «al paso» del convoy por ese punto de la vía. El ministro de Transportes, Óscar Puente, apuntó hacia esta segunda opción y anunció que la Red de Carreteras del Estado afrontará la reparación inmediata. «La sensación que tenemos es que el muro en parte cae delante de la cabina del maquinista y en parte sobre ella. Es decir, realmente el muro cae al paso del tren, por tanto, el margen de maniobra



Técnicos trabajan, ayer, en el tren de Rodalies accidentado en Gelida (Barcelona). PEDRO SALADO / ARABA PRESS

que tenía el maquinista era nulo», resumió por la tarde en rueda de prensa sobre el accidente de Gelida. Sobre el trazado, Puente aseguró que se trata de un enclave «muy singular, que quizás también por su antigüedad discurre por lugares que son muy complejos, llenos de vegetación, con taludes muy importantes de los que en un momento determinado y ante lluvias torrenciales o intensas puede caer algo».

Por su parte, los Mossos d'Esqua-

dra piden prudencia, dejar avanzar con la investigación y poder hablar con los otros tres maquinistas que iban en la cabina, heridos graves en el accidente. Ayer, rescataron la caja negra del tren para analizar lo sucedido, información que será clave para reconstruir los hechos. La principal hipótesis que se baraja es que el accidente se debió al «desprendimiento de un talud». Eso sí, todo será importante para determinar en qué orden ocurrió un siniestro cu-

ya causa de fondo podría ser el temporal de estos días, una de las «principales hipótesis» con la que trabajan los investigadores con la vista puesta en la erosión del terreno y el agua acumulada también a lo largo de las últimas semanas.

De hecho, el convoy circulaba a menores velocidades de las que se permite en este tramo por las circunstancias meteorológicas (a 60 kilómetros por hora cuando se permite hasta 140), otro factor que se apunta como de-

FERNANDO HUERTA | MAQUINISTA EN PRÁCTICAS FALLECIDO

HERMANO DE LA MACARENA DESDE NIÑO Y SEVILLISTA

SILVIA MORENO SEVILLA

Las campanas de la Basílica de la Macarena en Sevilla tocaron ayer en señal de luto por la muerte de Fernando Huerta Jiménez, el maquinista en prácticas que perdió la vida en el descarrilamiento de un tren en Gelida (Barcelona) este martes.

Huerta Jiménez, nacido en 1998 y natural de Sevilla, estaba completando su formación como maquinista de Renfe en Barcelona y el martes por la noche iba en el tren del servicio de Rodalies que colisionó, en pleno temporal, contra un muro de contención que había caído a la vía en la R4 a la

altura de Gelida. El impacto provocó el descarrilamiento del convoy. El maquinista en prácticas murió y más de treinta personas resultaron heridas. El fallecido, que residía en la popular barriada de Pino Montano, había estudiado Periodismo en la Universidad Hispalense.

Su muerte conmocionó a la Hermandad de la Macarena y a la Peña Sevillista Triana Fans a las que Fernando Huerta pertenecía desde hace años. «En estos momentos tan duros, su familia se está apoyando en la Esperanza», indicaron a EL MUNDO fuentes cercanas a la Herman-

dad, de la que eran hermanos desde hace más de dos décadas el joven maquinista, su hermana, su madre... La noticia de la muerte fue comunicada a su familia en Sevilla pocas horas después del accidente. Están «abatidos», señalan sus allegados.

«Sevilla y tu Hermandad no te olvidarán, Fernando. Brille para él la luz perpetua», dice el mensaje colgado en redes sociales por la Hermandad de la Macarena, que expresó, en nombre de su hermano mayor y la junta de gobierno, su «más hondo pesar» por el fallecimiento de «nuestro joven hermano Fernando Huerta».

«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», añade el mensaje.

Mientras, el Ayuntamiento de Sevilla decretó un día más de luto por la muerte de Fernando, que se suman a los tres días fijados a nivel nacional por el accidente ferrovia-



Fernando Huerta, en un partido del Sevilla FC en el campo del Betis. E. M.

rio de Adamuz (Córdoba), por lo que el duelo finalizará en la medianoche del próximo viernes. Así lo anunció el alcalde, José Luis

Sanz (PP), al término del minuto de silencio ante las puertas del Consistorio en el que participaron los consejeros del Gobierno andaluz Patri-

PRIMER PLANO

DRAMA EN RODALIES EL RESCATE

terminante y que Puente subrayó teniendo en cuenta el impacto.

A raíz del accidente, la comisaría general de investigación criminal y el Área Central Aeroportuaria y de Transporte Público de los Mossos d'Esquadra, que es la unidad encargada de las funciones de seguridad ciudadana e investigación en infraestructuras y líneas ferroviarias, se ha hecho cargo de la investigación, que tutela el juzgado de Vilafranca del Penedès.

El accidente de la R4 se saldó con una persona fallecida, un maquinista sevillano en prácticas, Fernando, y más de 30 heridos, cinco de ellos en estado grave. Los afectados, la gran mayoría de carácter leve, fueron trasladados a los Hospitales Moisés Broggi, Bellvitge y Vilafranca y el servicio de Cercanías se suspendió durante toda la jornada de ayer.

Está previsto que a lo largo de hoy se restablezca de forma progresiva y «paulatina» el servicio de Rodalies y trenes de Media Distancia en Cataluña. Eso sí, no habrá en el tramo en el que hubo el accidente y está previsto un plan alternativo de transporte.

Las fuertes restricciones de movilidad que provocó ayer el corte en la red entera de Rodalies en toda la comunidad generaron importantes quejas de los usuarios por la escasa información y la falta de alternativas de transporte, con varias redes de autobuses colapsadas. En este sentido, también se cuestionó a nivel político y social la gestión del Govern de la Generalitat. Así, el Ejecutivo salió al paso y justificó que no envió alerta móvil por el corte de Rodalies al no ser una emergencia de seguridad.

cia del Pozo y Jorge Paradela y el subdelegado del Gobierno en Sevilla, Francisco Toscano, junto a representantes de la Hermandad de la Macarena y el Sevilla FC.

Toscano también se sumó a «la consternación, dolor compartido, abrazo y apoyo a la familia» del fallecido y apostó por «ser prudentes» ante la investigación abierta, aunque todo apunta a que la causa del accidente ha sido «el derrumbamiento de un talud o un muro».

Las aficiones del Sevilla FC y el Betis, que mantienen una gran rivalidad, aparcaron ayer sus diferencias para unirse en el dolor por la muerte del sevillista. «Aún con el nudo en el pecho y sin poder digerirlo. La vida ha sido injusta contigo, Fernando. Besos al cielo, hermano. Que tu Virgen de la Macarena te tenga en su gloria», señala el mensaje en redes sociales de la Peña Sevillista Triana Fans a la que pertenecía el maquinista.

También el conjunto de Nervión mostró sus condolencias a «los familiares y amigos» de Fernando, «sevillista socio del club con veinte años de antigüedad».

CRÍTICAS AL GOVERN

LA OPOSICIÓN PIDE QUE PUENTE E ILLA COMPARÉZCAN POR «EL CAOS»

La suspensión del servicio de Cercanías, sin que la Generalitat avisara a los ciudadanos por el canal telefónico habitual, centró ayer las críticas de la oposición. La portavoz de ERC, Ester Capella, cargó contra la actitud de Renfe y de la Generalitat por «no poner a los usuarios en el centro» y no dar la información cuando correspondía. «Mucha gente ha ido a las estaciones y no sabía que se había suspendido el servicio, es inadmisible», afirmó. Por su parte, Junts solicitó la comparecencia urgente en el Congreso y el Senado del ministro de Transportes, Óscar Puente, y de la consellera de Territorio, Silvia Paneque, en el Parlament, por «la crisis de Rodalies, la mala gestión de la crisis ferroviaria y el colapso de las infraestructuras en Cataluña». Mientras, la CUP pidió la comparecencia en el Parlament del presidente de Adif, Luis Pedro Marco, y del responsable de la empresa en Cataluña, Ángel Contreras. Asimismo, la CUP exigió «más inversiones», ya que «la desinversión es una realidad y tiene consecuencias». Mientras, los Comunes pidieron al Govern que prioricen en esta legislatura la inversión en Cercanías y Regionales. «Les va la legislatura en ello, es intolerable que la mínima incidencia se convierta en una situación de caos», afirmó David Cid.

VOX. Ignacio Garriga, señaló directamente al presidente, Salvador Illa, como principal responsable del mal funcionamiento de Cercanías, y solicitó su comparecencia junto a la del consejero de Presidencia, Albert Dalmau. «Años de dejadez y despreocupación, los culpables tienen siglas: PSC, PSOE y sus socios independentistas, JxCat, ERC y En Comú Podem, que llevan siete años gobernando España», afirmó el líder de Vox.



Ernestina Torelló, ayer, en la 'zona cero' del accidente. P. SALADO / ARABA PRESS

TORELLÓ. La masía familiar, a menos de 100 metros, fue el primer refugio de la mano de Ernestina, la matriarca

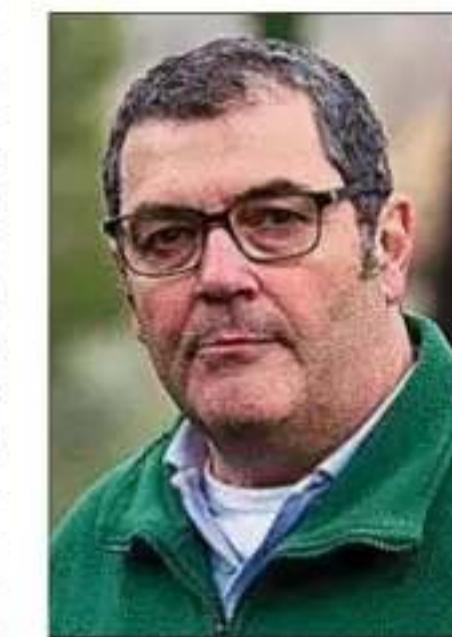
CUANDO EL IMPERIO DEL CAVA ES EL «HOSPITAL DE CAMPAÑA»

CRISTINA RUBIO GELIDA

Ernestina Torelló se cogía fuerte las dos manos mientras caminaba, daba vueltas entre cámaras y micrófonos algo abrumada y miraba de reojo el tren siniestrado en la R4 en Gelida. «Tremendo, tremendo», repetía. El accidente, que se cobró la vida de un joven maquinista andaluz, ocurrió a las puertas de su casa, la masía familiar en la que se crió y se de las bodegas Torelló, que data de 1395 y ocupa 135 hectáreas entre viñedos. En la zona noble del Penedès, uno de los imperios del cava se convirtió el martes por la noche en una suerte de «hospital de campaña» de la mano de Ernestina y sus hijos.

«Nos enteramos porque nos llamó la empresa del servicio de alarma para decirnos que alguien estaba forzando una de las tres verjas de entra-

da a la finca. Entonces, nos dimos cuenta que eran los bomberos y rápidamente nos contaron lo que había ocurrido», recordaba ayer Toni de la Rosa Torelló, hijo de Ernestina que acudió a lugar donde estaba su madre al instante. «Todo pasó a 70 metros de casa y enseguida empezaron a llegar heridos que bajaron directamente del tren», prosiguió mientras señalaba un pequeño camino en cuesta, resbaladizo y lleno de fango que resultó desembocar en la vía de la R4 que une esta zona del Penedès con Barcelona, con el tren accidentado de Ro-



Toni de la Rosa. P. SALADO

dalias justo en frente. El trayecto fue el corredor por el que Bomberos, Mossos y personal de emergencias evacuaron a la cuarentena de pasajeros del convoy accidentado con el fuerte susto todavía en el cuerpo. «Entonces abrimos la casa y entró todo el mundo, se terminó convirtiendo en un hospital de campaña». «Fue un poco triste. La gente estaba muy asustada, muy callada y solo se escuchaban teléfonos. Todo el mundo llamaba a casa para decir que estaba bien, que solo tenía una herida pero que estaba bien, y nada más». «Me sorprendió el silencio, todo el mundo estaba callado, muy callado», repetía Ernestina tras poder descansar apenas un par de horas.

Poco después del choque, las bodegas Torelló se dividieron en tres zonas dependiendo de la gravedad de los heridos, una especie de macrosala de cribaje donde se priorizó a los más afectados. Se retiraron los muebles y el engranaje de emergencias empezó a funcionar al segundo, con la familia dispuesta a ayudar en todo lo que hiciera falta. «Yo no sabía ni de dónde venían las camillas, no sé cuántos médicos ni enfermeras había, la eficacia fue tremenda», recordó Ernestina.

«Querían agua, mantas y algún café, pero poco más, aquí vinieron los que estaban más leves», apostilló Toni, quien no pegó ojo ni siquiera a partir de las cinco de la mañana (del martes al miércoles), cuando la masía se despejó y el grueso de bomberos, personal sanitario y agentes de los Mossos que trabajaron en la vivienda familiar (unas 70 personas en total) se empezaron a retirar.

El hecho de que el choque se produjera justo en ese punto fue una circunstancia favorable, que permitió evacuar con rapidez a los heridos por el camino de la Finca Can Martí, sede de bodegas Torelló, con las oficinas en el edificio adyacente a la vivienda familiar. «Si llega a ocurrir unos metros más arriba...», señaló Paco de la Rosa, otro de los hijos de Ernestina sobre una vía que sigue por debajo de la AP-7, entre túneles y sin más zonas de evacuación entre estaciones. «Pudieron acceder rápidamente hasta el tren, simplemente», resumió Ernestina.

La mujer que facilitó el primer refugio a los heridos por el choque de Rodalies apenas 48 horas después del brutal accidente de Córdoba —y con la conmoción aún en el cuerpo—, es una respetada empresaria de 83 años, la presidenta de Caves Torelló, una bodega de espumosos con 600 años de historia y más de 20 generaciones a sus espaldas. Ella es la matriarca y una de las mujeres más influyentes del sector en Cataluña.

PRIMER PLANO

DRAMA EN RODALIES UN SECTOR EN CRISIS

INCIDENCIAS. La falta de inversión en infraestructuras y trenes durante años deja un largo historial de incidentes en el sistema ferroviario de Cercanías

PROBLEMAS CRÓNICOS EN LA RED CATALANA

GERARD MELGAR BARCELONA

Trenes averiados, retrasos, índices de robo de cobre que suponen el 42% de toda España y una media de más de dos incidencias diarias provocan que Cercanías sea uno de los servicios que obtienen peor nota entre los catalanes. Rodalies es uno de esos pocos asuntos que ocupa casi el mismo tiempo en las intervenciones políticas o las conversaciones del ciudadano de a pie. Unas infraestructuras vetustas unidas a la falta de inversión han terminado por colapsar un sistema ferroviario que en Cataluña utilizan a diario más de 400.000 personas, especialmente en la provincia de Barcelona. Un servicio básico para la movilidad en el área metropolitana de la capital, que con solo 36 municipios de los 947 catalanes suma 3.4 millones de habitantes y representa el 55% del PIB de toda la comunidad y el 52% del empleo. Por ello, Pimec, la principal patronal de pymes y autónomos, puso ayer cifras económicas al mal funcionamiento de Rodalies: una pérdida diaria de 2,2 millones de euros en costes laborales y de 3,2 millones en costes de oportunidad.

La agenda política catalana volvió ayer a estar protagonizada por el servicio ferroviario, con la consejera de Territorio, Vivienda

2027

Traspaso. La R1 será, el próximo año, la primera línea que gestionará íntegramente Rodalies de Catalunya.

y Transición Ecológica, Sílvia Panque, en el ojo del huracán. Esta nueva polémica llega, además, pocos días después de la presentación que el ministro del Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, hizo la semana pasada en Barcelona, junto al presidente de la Generalitat, Salvador Illa, de Rodalies de Catalunya, la empresa que gestionará el servicio de corta y media distancia en la región, fruto del traspaso acordado entre el PSOE y Esquerra Republicana para facilitar la investidura de Pedro Sánchez en noviembre de 2023.

La nueva sociedad mercantil está participada en un 49,9% por la Generalitat y en un 50,1% por Renfe Viajeros, una diferencia en el accio-

nariado establecida a raíz de las huelgas convocadas por los sindicatos contra el traspaso en pasado marzo. Donde sí hay una mayoría catalana es en el consejo de administración, que está formado por nueve miembros, cinco designados por la Generalitat y cuatro por Renfe. La presidencia, con voto de calidad, recae en la *consellera* Paneque.

«Tenemos mucho trabajo por delante», admitió el ministro al referirse al plan elaborado por el Ejecutivo para revertir el mal funcionamiento de la red ferroviaria en Cataluña. «La más deteriorada y la que peor trato ha recibido por parte de la Administración», en sus propias palabras.

Hace dos años, el Govern publicó un informe en el que acusaba al Estado de no haber ejecutado 3.600 millones de euros (el 49,6%) de los presupuestos de Renfe y Adif en Cataluña entre 2010 y 2021. En particular, de la cifra en los Presupuestos Generales del Estado no ejecutada en la región, el 72% correspondía a estas dos empresas públicas.

El actual Plan de Rodalies 2020-2030 prevé una inversión de 6.300 millones de euros en infraestructuras y servicios, de los que se han ejecutado 2.500 millones en los primeros cinco años.

Tras la constitución de la empresa, llega ahora el turno de la obtención de la licencia ferroviaria y los certificados de seguridad y, a partir de 2027, Rodalies de Catalunya podrá empezar a operar en la línea R1, la primera en ser trasladada y que funcionará como prueba piloto para la cesión del resto de la red, lo que pone de manifiesto la complejidad para realizar una transferencia de estas características.

Hace dos décadas, varios socavones provocados por las obras del AVE dejaron un mes y medio sin servicio diversas líneas de los trenes de Cercanías en Barcelona. El malestar ciudadano, visible en manifestaciones como la que recorrió la ciudad en 2007 con unas 200.000 personas, fue

TRÁGICO ACCIDENTE DE TREN EN LA R-4 DE CATALUÑA

Un tren del servicio de Rodalies con pasajeros colisiona a las 21h en pleno temporal contra un muro de contención que había caído a la vía en la R4 a la altura de la localidad de Gelida (Barcelona). El impacto provocó el descarrilamiento del convoy, que circulaba entre Sant Sadurní d'Anoia y Gelida en dirección hacia Manresa.



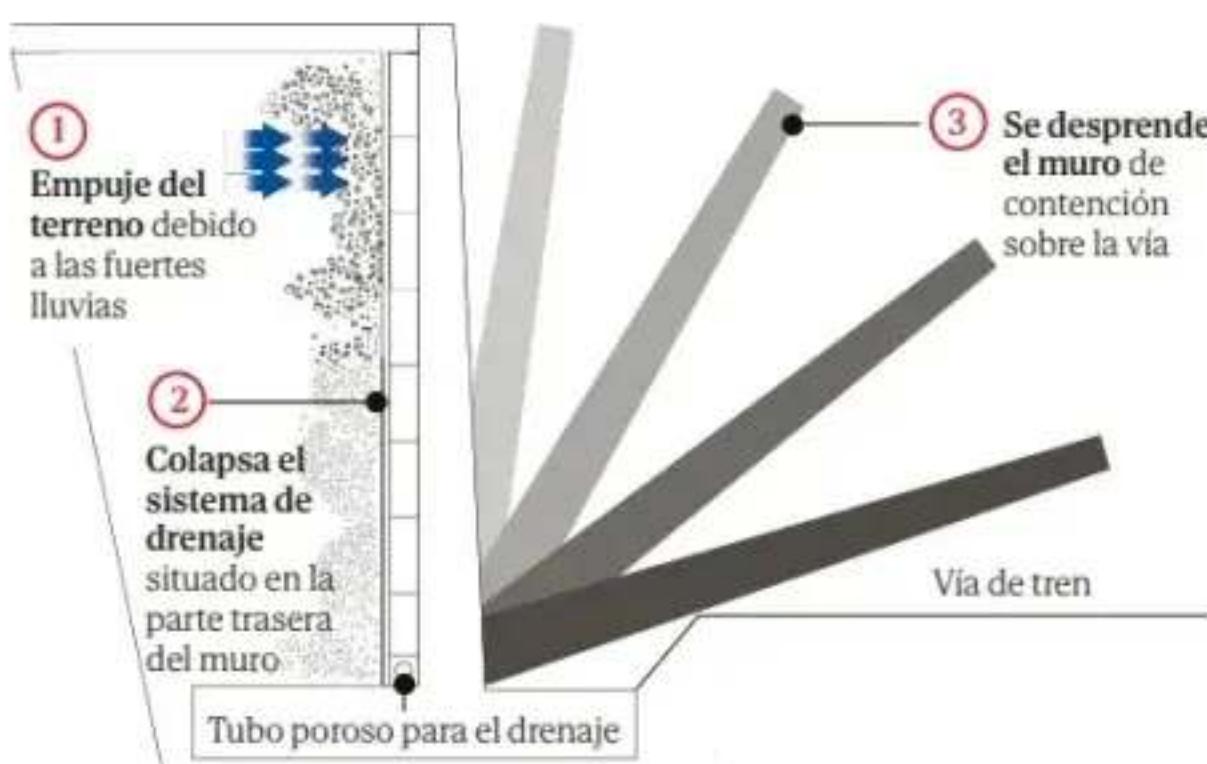
El impacto se produce por el desprendimiento de un muro de contención situado en el lado derecho de la vía justo antes del paso de un puente.

SECUENCIA DEL ACCIDENTE

1

CAE UN MURO DE CONTENCIÓN

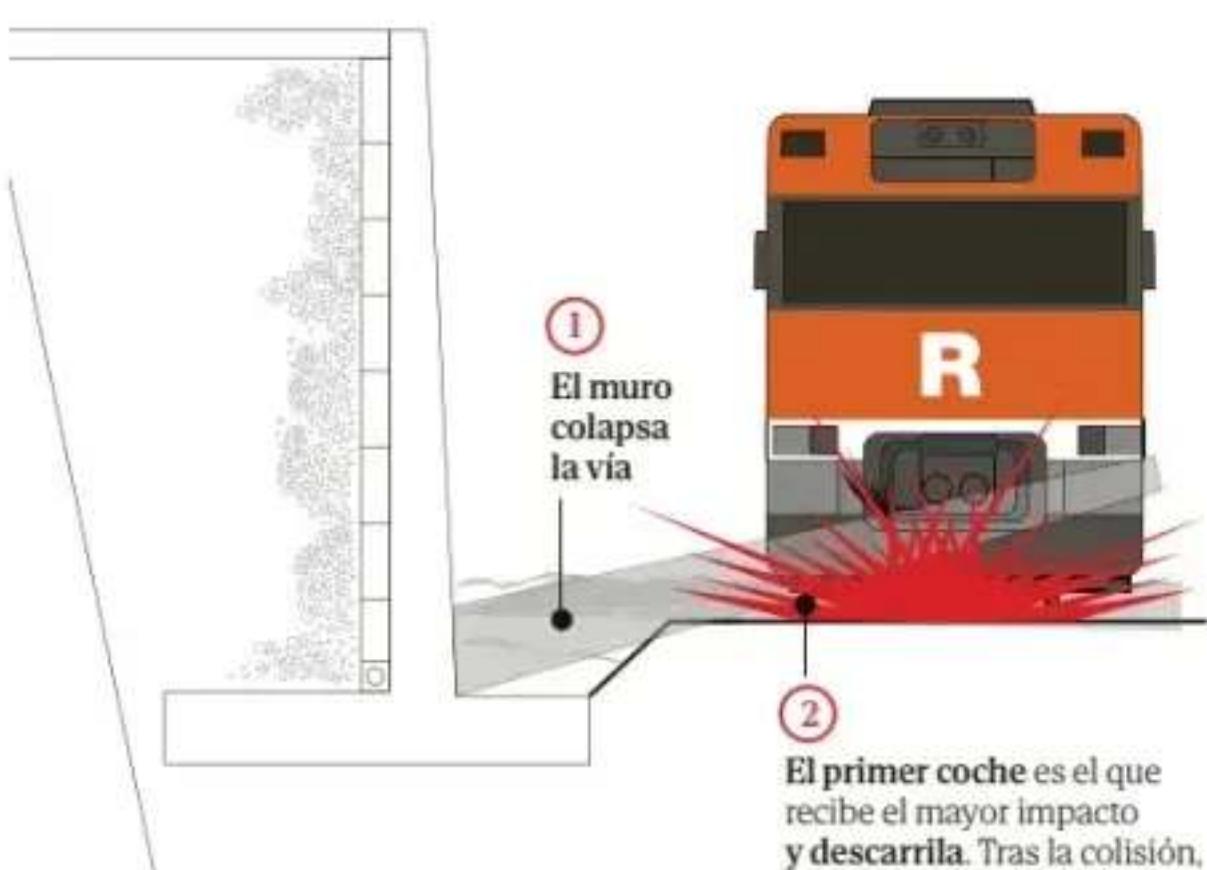
Como consecuencia de las intensas lluvias de las últimas horas se precipita un muro sobre las vías del tren.



2

SE PRODUCE EL IMPACTO CONTRA EL MURO

Un tren de Rodalies de la R4, que viaja en dirección a Barcelona, choca contra el muro precipitado.



FUENTE: Agencias

ELSA MARTÍN, JUAN C. SÁNCHEZ / EL MUNDO

aprovechado por el nacionalismo para reclamar el autogobierno ferroviario. El traspaso de competencias dio su primer paso con los Gobiernos socialistas de José Luis Rodríguez Zapatero y José Montilla, que acordaron que, a partir de 2010, la Generalitat tomaba el mando de la gestión y supervisión general del servicio (planificación de horarios, frecuencias, tarifas y atención al cliente). Las infraestructuras siguen bajo el control de Adif, mientras que Renfe se ha mantenido como ope-

HISTORIAL

INVERSIÓN ESCASA DEADLY MUCHOS ACCIDENTES

G. M.

La inversión del Estado en la red de Cercanías en Cataluña lleva tiempo siendo muy cuestionada por usuarios, maquinistas y partidos. Frente a estas críticas, el Plan de Rodalies (2020-30) del Gobierno tiene una inversión prevista de 6.300 millones en infraestructuras y servicios. En los primeros cinco años: 2.500 millones de inversión ejecutada, se han licitado actuaciones por más de 3.000 millones de euros y se han adjudicado trabajos por 4.150 millones de euros.

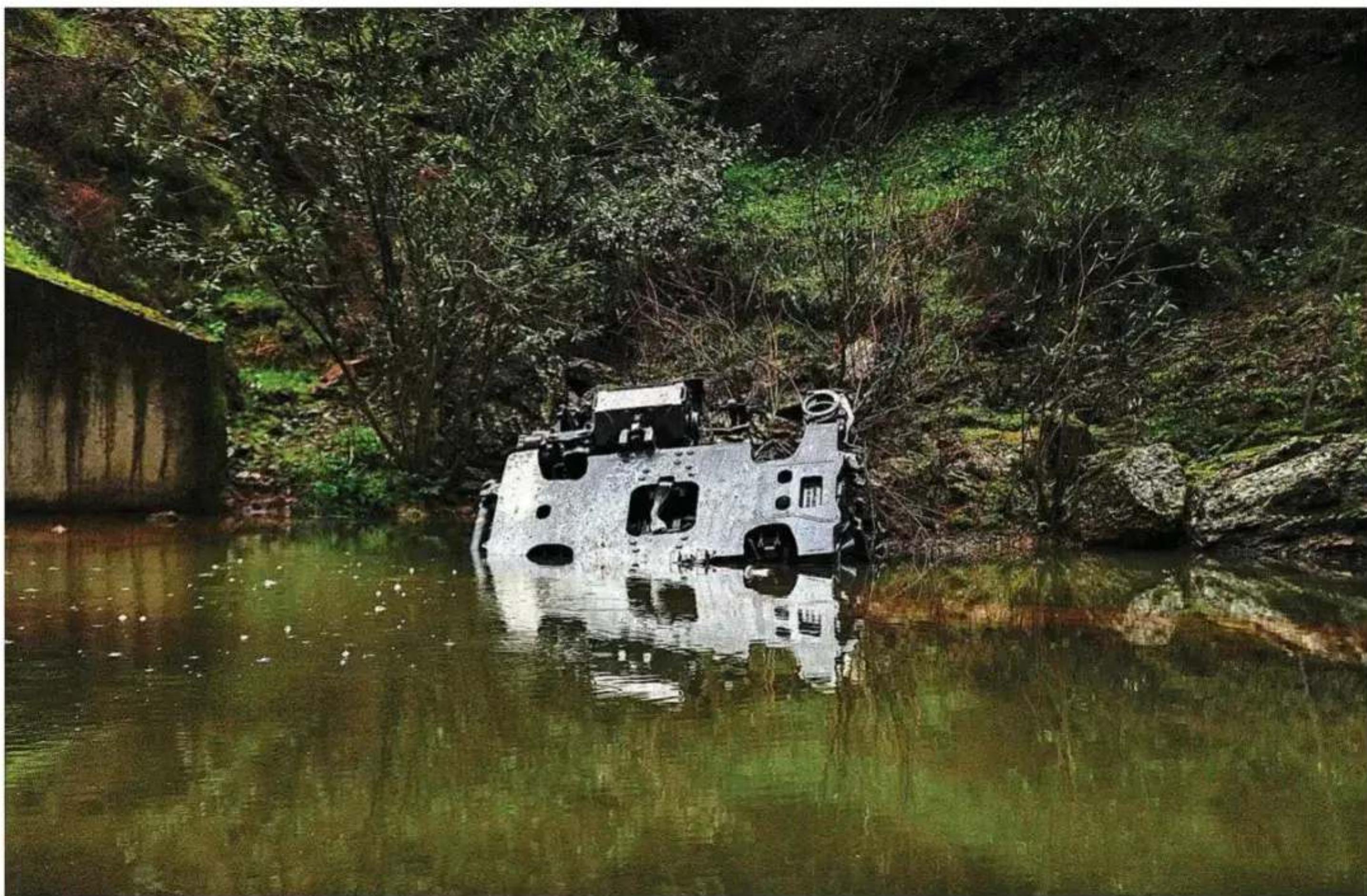
ACCIDENTES. En los últimos años se han producido varios accidentes mortales, como el de Castellgalí, en 2019, donde falleció la maquinista y hubo 109 heridos. O el accidente de Vacarisses, en 2018, con un pasajero muerto y 49 heridos. También se han registrado atropellos mortales, como el de Castelldefels, en 2010, con 12 fallecidos.

rador del servicio, con el control de trenes y maquinistas.

El accidente mortal de Gelida de la noche del martes es el último episodio de un largo historial de incidentes con centenares de víctimas. Dos de los más recientes son los de Castellgalí, en 2019, en el que la maquinista falleció y hubo 109 heridos tras el choque de dos trenes, y el Vacarisses, en 2018, con un pasajero muerto y 49 heridos tras descarrilar un tren por deslizamiento de tierra. Otros accidentes graves sin muertos fueron los de Vila-seca (año 2022), con 29 heridos, y el de la Estación de Francia (2017), con 56 heridos.

PRIMER PLANO

TRAGEDIA EN ADAMUZ EL ANÁLISIS



Pieza del eje de uno de los vagones del tren Iryo que descarriló en Adamuz (Córdoba) aparecida a 270 metros del accidente, junto a un arroyo. SERGIO ENRÍQUEZ-NISTAL

LA (DES)INVERSIÓN DE LAS PRIORIDADES



SIN
ACRITUD
JOAQUIM
COLL

Lo sucedido anteayer en Cataluña –cuando el hundimiento de un muro de contención en Gelida sobre la vía provocó el descarrilamiento de un tren de la línea R4, con la muerte de un joven maquinista en prácticas y decenas de heridos, algunos bastante graves– no responde a un episodio puntual. Es el desenlace de años de degradación de un servicio esencial cuya precariedad se ha ido normalizando hasta convertirse en rutina. Conviene insistir en lo obvio: Cercanías no es un lujo. Es la columna vertebral de la movilidad cotidiana de millones de ciudadanos. Cuando falla, no se estropea sólo un tren: se altera la vida diaria de trabajadores, estudiantes y pacientes que dependen del ferrocarril para llegar a tiempo. Lo escandaloso no es que existan incidencias, sino que se repitan sin consecuencias políticas de alcance, sobre todo sin un plan creíble con plazos verificables.

Solo en Cataluña, la red de Rodalies arrastra desde hace años un historial incontable de fallos crónicos. El accidente de anteayer ha obligado a suspender toda la circulación ferroviaria en la región hasta que haya condiciones mínimas de seguridad, dejando sin alternativas claras a cientos de miles de usuarios. No se trata de un infortunio excepcional: es la expresión

de una red saturada, envejecida y claramente insuficiente para la demanda actual. Y por si faltaba poco, la AP-7 a la altura de Martorell también quedará afectada durante días porque presenta grave peligro en la vía como consecuencia del hundimiento del muro de contención en Gelida. Peor, imposible.

El reciente y trágico accidente de la alta velocidad en Adamuz, aun siendo un caso distinto y mucho más grave por sus consecuencias humanas, proyecta también una sombra sobre el conjunto del sistema ferroviario. No porque exista una relación técnica directa, sino porque ambos episodios remiten a un mismo trasfondo, aunque para Cercanías tiene una afectación casi diaria: el conjunto de la red ferroviaria se utiliza cada vez más, de forma incluso muy intensiva, pero el mantenimiento no acompaña ese mayor uso.

Los datos ayudan a entender el problema. En los últimos años se han anunciado planes de inversión en Cercanías por valor de más de 10.000 millones de euros, concedidos a lo largo de una década. La inversión ferroviaria global, de hecho, ha aumentado, pero su impacto real sobre la fiabilidad del servicio sigue siendo limitado. No tanto por una ausencia absoluta de gasto, sino por una combinación de ejecución lenta, prioridades discutibles y una atención insuficiente al mantenimiento y a la red convencional. El dinero figura en los planes y en los presupuestos, pero no se traduce con la rapidez ni la eficacia necesarias en

mejoras perceptibles para el usuario. En definitiva, nos enfrentamos a un problema sistémico: una red ferroviaria saturada, envejecida y sin planificación realista, incapaz de anticipar y gestionar los efectos de la urbanización, los cambios demográficos o los retos climáticos. En Cataluña, además, el debate se enreda en la coartada competencial y en el uso del agravio territorial por parte de las fuerzas separatistas, que acaba diluyendo responsabilidades y dejando al usuario desprotegido.

Y mientras Cercanías se descompone, el Gobierno de Pedro Sánchez está dispuesto a redirigir cerca de 21.000 millones de euros en favor de las comunidades autónomas mediante una reforma del modelo de financiación que no vincula esos recursos a inversiones específicas en infraestructuras críticas. Son fondos públicos que se disper-

**El problema no es técnico, es político.
Hoy es Cercanías, mañana, la red viaria**

En Cataluña el debate se enreda en la coartada competencial y el agravio territorial

san cuando deberían destinarse, de manera prioritaria, al sostenimiento de los servicios y las redes básicas del Estado.

La pregunta es inevitable: ¿qué es urgente y qué es accesorio? Porque lo urgente no son los pactos presupuestarios para sostener mayorías frágiles ni los anuncios grandilocuentes. Lo urgente es que los trenes funcionen y que el mantenimiento deje de ser la partida sacrificial de cada presupuesto.

Hoy hablamos de trenes porque el colapso es visible. Mañana hablaremos de las autovías y autopistas, cuyo estado de conservación presenta ya carencias alarmantes, con déficits de mantenimiento acumulados de miles de millones de euros. Y todo ello en un contexto aún más absurdo: se han eliminado peajes sin explicar seriamente –tampoco en Bruselas– cómo se financiará la conservación de esas vías.

Las infraestructuras no se mantienen con consignas ni con propaganda, sino con inversión sostenida, planificación y una jerarquía clara del gasto público. Si se renuncia alegremente a ingresos para comprar paz política a corto plazo, el resultado es este: trenes que no llegan, carreteras que se deterioran y ciudadanos que pagan dos veces, primero con sus impuestos y después con su tiempo, su seguridad y su paciencia.

El problema no es técnico, es político. Y mientras las prioridades sigan estando en otro sitio, la degradación continuará. Hoy es Cercanías. Mañana será la red viaria. Pasado mañana, cualquier otro servicio esencial. Lo verdaderamente preocupante es que todo esto ya no sorprende a nadie. Y eso dice mucho –y nada bueno– sobre nuestras prioridades colectivas.

OPINIÓN

FILMIN, esta web de cine, ha sufrido la agresión de la canalla nacionalista, pleonasmo. En las redes y en las calles. El motivo es la programación del documental *Icaro*, una descripción policial de la actividad de la canalla en la semana posterior a la sentencia del Proceso. El responsable de Filmin, Jaume Ripoll, hizo público un comunicado, tratando de apaciguar a los escuadrones. Pero no fue suficiente. De modo que el locutor Basté lo trajo a la emisora del Grande de España para proceder primero a su ultraje y luego a su contrición. Ripoll accedió sumiso y declaró que no vio previamente el documental y que si lo hubiera visto no lo habría exhibido. Mi amigo Xavier Pericay me hizo ver el precedente: «¿Recordes el cas Mariscal?». ¡Vivamente! En 1988, el dibujante Xavier Mariscal tuvo la ocurrencia de actualizar en el diario *Las Provincias* al gigante Bernabéu («Me gusta Cataluña y la quiero a pesar de los catalanes») y de exagerar con la estatura física de Jordi Pujol, que cifró en 1.40 m. Fue entonces cuando el periodista Ángel Casas (el que acuñó la palabra *destape*) lo llamó a contrición en su programa de Tv3 y lo sometió a una depurada humillación pública. Como Ripoll, Mariscal acabó contrito, tras probar la tradicional tolerancia catalana.



¡QUIA!
ARCADI
ESPADA

Filmin probando la tradicional tolerancia catalana

—gallardo— no piensa retirar. Y tiene el interés de mostrar imágenes inéditas de la salvajada nacionalista durante la semana de Urquinaona. Paradójicamente, su peor defecto es no subrayar la deuda moral que los ciudadanos españoles tienen con la exemplar actuación de la Policía. Su defensa de los derechos y de los bienes ciudadanos se produjo sin que hubiese muertos, y suyos fueron los heridos más graves, dos jóvenes agentes que por sus irreversibles lesiones tuvieron que dejar de ser lo que fueron.

Uno que le preguntó a Ripoll en la sala de despiece dijo que el documental solo era propaganda de los agresores. Ni técnica ni moralmente da para más el catastrófico. Pero lo cierto es que las verdaderas víctimas del Proceso fueron y siguen siendo invisibles en todas las narrativas. Nadie va a creerlo, pero así es la verdad según Ctrl-F. En la sentencia del Tribunal Supremo que dio origen a *Icaro* aparece solo una vez la palabra *víctimas*, aludiendo a la idea que tenían de sí mismos los agresores. Una obscenidad. Debe tratarse de la primera sentencia mundial sobre una banda de criminales en la que no aparezca mención alguna a sus víctimas, es decir, a los 3.752.382 de catalanes que sufrieron el intento de arrebatárselos sus derechos civiles, políticos, sociales, económicos y culturales, y a los que se hostigó durante años desde las instituciones y en la calle.

Así que habría que hacer un documental, Ripoll.

HAY UNA tendencia a ver las reacciones que se producen tras una tragedia como un ejercicio de irracionalidad colectiva. No, curiosamente, las reacciones emocionales, como la tristeza que provoca pensar en los muertos, o la angustia que sentimos al comprobar lo arbitraria y cruel que puede ser la vida. Más bien se sospecha de las reacciones aparentemente reflexivas: las especulaciones sobre lo ocurrido, la búsqueda de responsables. Es fácil presentar este tipo de respuestas como los espasmos justicieros de una ciudadanía conmocionada. O como la manifestación de una necesidad psicológica de ver sentido donde muchas veces solo hay



CIUDAD
ABIERTA
DAVID JIMÉNEZ
TORRES

Cómo responder a una tragedia de forma racional

caos. O como las maniobras cínicas de quienes intentan obtener algún tipo de beneficio. O, sencillamente, como cuñadismo desinformado. Y quién duda de que, en muchas ocasiones, todo esto ha sido así.

Sin embargo, las principales preguntas que se hace la sociedad española desde el domingo son perfectamente racionales. Está claro que, en ausencia de una investigación completa sobre lo ocurrido, las especulaciones acerca del accidente de Adamuz pueden producir lecturas equivocadas y señalamientos injustos. Pero, mientras se desarrollan las investigaciones, tiene todo el sentido que el foco se haya puesto en los posibles efectos de una inversión



EL PRIMER
CRUCE
DAVID
MEJÍA

¿Acaso lo coherente no es mirar al Gobierno?

EL COHERENTISMO es una teoría del conocimiento que sostiene que las creencias no se justifican una a una, aisladamente, sino como piezas de un sistema. Así, una creencia estaría justificada no por basarse en un fundamento incuestionable o en una declaración autorizada, sino por encajar con aquello que previamente consideramos verdadero. Para validar una creencia, esta tiene que integrarse de forma coherente en nuestra visión del mundo.

Esta teoría ayuda a entender cómo razonamos en momentos de incertidumbre; difficilmente somos capaces de dejar en suspense nuestras creencias para aguardar el veredicto de un peritaje definitivo. Por eso es lógico que tantos ciudadanos hayan mirado al Gobierno tras el trágico accidente de Adamuz. No lo hacen por histeria ni envenenados por los pseudome-

dios, sino por coherencia. Sobre el tren de alta velocidad en España pesa la impresión de desgaste y deterioro: se han multiplicado las incidencias y se han extendido las quejas por el mal estado de las infraestructuras. Los indicadores objetivos y las experiencias personales apuntan la misma conclusión.

Tampoco es fácil abstraerse del contexto político. En el Ministerio de Transportes operaba no hace tanto una organización criminal. Su anterior titular, hoy en prisión, colocó a su escudero como consejero de Renfe y a sus amantes en Adif para pagar sus servicios. Su sucesor, Óscar Puente, no está acusado de ningún delito, pero ha ejercido el cargo de manera frívola y agresiva, incluso en momentos que requerían contención y seriedad. Tampoco ayuda que Puente anunciara en noviembre un plan para aumentar la velocidad máxima de los trenes hasta los 350 km/h en el AVE Madrid-Barcelona, ignorando la preocupación que el sindicato de maquinistas había expresado en agosto por el mal estado de las vías, y que ahora, tras el accidente, ordene que se reduzca drásticamente la velocidad en tramos de este trayecto.

Nada de esto demuestra que el accidente lo provocara un ministerio negligente; el coherentismo no es una teoría de la causalidad. Lo que explica, modestamente, es por qué es razonable que muchos ciudadanos hoy crean que la tragedia es consecuencia de una mala gestión.

La credibilidad, la confianza, la competencia... no se suponen ni se pueden exigir *a posteriori*. La lección para el Gobierno es clara: si no quiere que se le considere negligente tras una tragedia, debe evitar favorecer las condiciones en las que la negligencia se convierta en la explicación más coherente.

RICARDO



Como tiene sentido que se haya insistido en la escalada de incidencias de los últimos años, o en los avisos de los maquinistas sobre el estado de las vías y las posibles revisiones del límite de velocidad.

También se entiende que se hayan recordado los escándalos de corrupción que han salpicado al Ministerio de Transportes desde que el PSOE llegó al poder. ¿Cómo no preguntarse si quienes han estado tomando decisiones, tanto en el ministerio competente como en las principales empresas públicas implicadas, estaban debidamente cualificados, o si se guían solo por un criterio de servicio público? Del mismo modo, ¿cómo no iba a recelar la ciudadanía de la gestión de un ministro que se ha comportado, de forma consciente y explícita, como un vulgar trol en vez de como un gestor? Que una sociedad que tuviese estos elementos de juicio no se hiciera esas preguntas... eso sí sería irracional. Aunque también resultaría muy útil para el Gobierno. Lástima.

DIRECTOR:
 JOAQUÍN MANSO

DIRECTOR ADJUNTO:
 Vicente Ruiz

SUBDIRECTORES:

 Roberto Benito, Juan
 Fornieles, María González
 Manteica, Jorge Bustos,
 Leyre Iglesias, Silvia Román,
 Carlos Segovia, Gonzalo
 Suárez, Esteban Urreiztieta.

EDITORIA:
 Unidad Editorial
 Información
 General, S.L.U.
 Avda. de San Luis, 25,
 28033 Madrid.
 Teléfono de contacto:
 91 443 50 00

ADMINISTRADORES:
 Marco Pompignoli,
 Laura Mágica
DIRECTOR DE NEGOCIO:
 Kayode Josiah

COMERCIALIZACIÓN DE PUBLICIDAD:
 Unidad Editorial, S.A.
DIRECTOR DE PUBLICIDAD:
 Rafael Serrahima

 Fundado en 1989 por Alfonso de Salas, Pedro J. Ramírez, Balbino Praga y Juan González

La estrategia desmontada de Puente

EL CÚMULO DE evidencias sobre el fallo en el estado de la vía en la que se produjo el fatal accidente ferroviario del domingo en la localidad cordobesa de Adamuz ha terminado por desmontar la estrategia con la que el Gobierno ha pretendido responder a esta crisis. Tras negar inicialmente que la causa del siniestro estuviera relacionada con cualquier defecto en la vía, y después de que, el martes, Transportes desmintiera tajantemente que la brecha de más de 30 cm detectada en la ella centrara las sospechas de los investigadores, ayer Óscar Puente acabó admitiendo esta hipótesis como una «posibilidad innegable». El ministro se daba así una salida a sí mismo tras dedicar sus esfuerzos a diluir los hallazgos sobre la vía desviando el foco hacia otros elementos.

Los investigadores determinarán la causa del siniestro, por lo que no hay que descartar la aparición de nuevos elementos. Pero lo que la investigación ya ha revelado es la existencia de muescas no sólo en las ruedas de todos los vagones del Iryt que descarriló, sino en los trenes que recorrieron antes ese mismo tramo. Como informamos hoy, los operadores y empresas de mantenimiento han hallado ese tipo de marcas en los vehículos previos, y de hecho han trasladado al Ministerio su inquietud por el estado de los raíles en el conjunto de la red.

En este contexto, el Gobierno parece decidido a repetir el patrón con el que se condujo en la crisis del apagón: no sólo no ofrece respuestas claras, sino que trata de encapsular la demanda de explicaciones en una maraña técnica que, en última instancia, permita diluir las responsabilidades. Puente compareció ayer junto a dos altos cargos de perfil técnico de Renfe y Adif. Los tres se centraron en las actuaciones llevadas a cabo desde el domingo, pero no revelaron ningún detalle esencial que permita arrojar luz sobre las posibles causas de un accidente que ha dejado ya 43 muertos. El llamamiento del Gobierno a no hacer

especulaciones no puede ser un subterfugio para sortear la lógica demanda ciudadana de explicaciones. Por otro lado, la filtración parcial y escalonada de las llamadas entre Renfe y los trenes siniestrados tampoco se compadece con la transparencia prometida: se trata de información de alto interés público para toda la ciudadanía.

La tragedia de Adamuz, sumada a los descarrilamientos del martes en las Cercanías de Cataluña, constituye un punto de inflexión en la errática política ferroviaria del Gobierno. Dos accidentes mortales en tres días conforman un balance insoprible que se está traduciendo ya en una percepción


Óscar Puente, ministro de Transportes, ayer. JAVIER BARBANCHO

de falta de control y caos. A ello contribuyen los bandazos en la limitación de velocidad en varias líneas del AVE, así como el enorme malestar de los maquinistas. Tras meses quejándose por la seguridad de las vías sin ser escuchados, anuncian una huelga del 9 al 11 de febrero.

Hay, en todo caso, un problema previo: con su historial de agitador político, Puente carece de crédito para abordar una crisis de esta magnitud.

Inesperado principio de distensión entre Trump y la OTAN

EL ANUNCIO de un marco de acuerdo sobre Groenlandia entre Donald Trump y la OTAN introdujo ayer un elemento de distensión en la maltrecha relación atlántica que merece ser valorado positivamente. A falta de conocer los detalles de un pacto aún nebuloso, ambas partes establecieron desde Davos las bases de un entendimiento en el ámbito multilateral de la Alianza que conlleva el aplazamiento de los aranceles.

El gesto apunta a una voluntad negociadora que contrasta con la retórica de confrontación empleada hasta ahora por Trump y supondría un avance porque hasta el momento el refuerzo de la seguridad de la isla frente a Rusia y China se ha limitado el envío de voluntarios por parte de países como Francia y Alemania. Aunque ese avance convive con señales inquietantes. Horas antes, en el mismo Foro, Trump reiteró un intolerable desprecio a Europa articulado en tres ejes: su interés estratégico en la isla ártica, su disposición a impulsar una paz

injusta para Ucrania y su ninguneo a la OTAN. El tono fue más moderado, pero el fondo del mensaje sigue anclado en una visión transaccional de las relaciones internacionales.

El momento es crítico. Como recordó ayer el Rey Felipe VI en Estrasburgo, con motivo del 40º aniversario de la adhesión de España a la UE, «la fuerza sin principios equivale a la barbarie, pero los principios sin acciones conducen a la frustración». Europa debe interpretar el marco de acuerdo sobre Groenlandia como una oportunidad para reforzar su posición estratégica, no como una garantía de estabilidad. El carácter impredecible de Trump aconseja cautela: la reacción de los mercados, con episodios de volatilidad y refugio en el oro, refleja una confianza aún frágil en la solidez de sus compromisos.

Precisamente por ello, el entendimiento anunciaido será insuficiente si no va acompañado de un cambio sostenido en la práctica política de la Casa Blanca. Europa no puede permitirse ni la complacencia ni la inacción. Avanzar en su autonomía estratégica es impostergable, al igual que proyectar coherencia interna. En ese sentido, el bloqueo del acuerdo con Mercosur en la Eurocámara, con los votos de la derecha y la izquierda radicales, constituye un error estratégico que debilita la credibilidad de la UE como actor global.

VOX POPULI


ESTRELLA GALÁN

ROSA CUCUNUBA

Obstáculos en el acuerdo con Mercosur

◆ La aprobación de una resolución de The Left –grupo al que pertenece Sumar, del que es eurodiputada– ha llevado al Europarlamento a paralizar el acuerdo con Mercosur y remitirlo al Tribunal de la UE, que decidirá si es compatible con el derecho europeo. Vox celebró el resultado de esta votación.


ANA PATRICIA BOTÍN

MARINA ABRAMOVIC

Faro Santander, un nuevo foco cultural

◆ El próximo junio se inaugura Faro Santander, el nuevo centro cultural del mayor banco de España. Ubicado en el emblemático edificio Pereda, antigua sede principal de la entidad reformada por David Chipperfield, acogerá proyectos centrados en el arte y la tecnología.


J. V. DE LOS MOZOS

MORANTE DE LA PUEBLA

Madrid, epicentro del turismo global

◆ El recinto de Ifema, de cuyo Comité Ejecutivo es presidente, acoge desde ayer Fitur, lo que convierte a Madrid en el epicentro del turismo global. Esta edición estará marcada este año por conceptos clave como «sostenibilidad, innovación, nuevas tendencias de viaje y transformación».

ESPAÑA | 40 AÑOS EN EUROPA | UN DISCURSO HISTÓRICO



El Rey de España, Felipe VI, durante su discurso ayer en el Parlamento europeo, en Estrasburgo (Francia), ayer, en conmemoración de los 40 años de España en la UE. FREDERICK FLORIN / AFP

«Unidad» frente a «barbarie»

- El Rey pide «acciones» a la UE en el 40 aniversario de la adhesión de España: «No podemos aceptar planteamientos geopolíticos de otra época»
- Ante las amenazas de Trump a Groenlandia, más «defensa»

JUANMA LAMET ESTRASBURGO

Desde que se adhirieron a las Comunidades Europeas, hace 40 años, España ha incrementado más de un 100% su PIB real. Ha multiplicado por 12 sus exportaciones mundiales. Ha recibido más de 150.000 millones de euros en fondos de cohesión. Ha enviado más de 200.000 universitarios por toda la UE gracias al programa Erasmus. Y ha garantizado la supervivencia de más de 500.000 agricultores españoles gracias al apoyo anual que reciben de la Política Agraria Común.

Éstos, entre otros muchos, son los hitos de una historia de éxito incontrovertible, a la que rindió homenaje ayer el Rey Felipe VI en Estrasburgo (Francia). La UE es «un proyecto de convivencia que nos ha hecho a todos más libres, más prósperos e incluso más fuertes; es ésa la gran-

deza de la Unión», dijo el jefe del Estado español durante su discurso ante el Parlamento Europeo, con motivo del 40 aniversario de la adhesión formal de España a la UE junto con Portugal, país por el que ha intervenido el presidente de la República, Marcelo Rebelo de Sousa.

El Rey hiló sus referencias a la historia de estos 40 años de «unidad» con una referencia muy clara a actualidad más inmediata. O sea, al nuevo orden mundial y a las amenazas de Donald Trump, que quiere invadir Groenlandia, territorio perteneciente a uno de los socios del club comunitario, Dinamarca.

Europa, alertó, «no puede aceptar, ni mucho menos avalar, planteamientos geopolíticos de otra época como si fueran signos de un tiempo nuevo». A esta referencia velada a Trump le siguieron otras. Por ejemplo: «Los

tiempos que corren nos recuerdan, con demasiada frecuencia, que la fuerza sin principios equivale a la barbarie y que los meros principios, sin acciones que los respalden, conducen a la frustración y al desencanto».

Es decir, la UE debe acompañar sus valores de decisiones claras contra las amenazas exteriores. Pero siempre en busca de «soluciones basadas en normas y el diálogo como cauce para resolver conflictos y promover la paz, la estabilidad y la cooperación».

El monarca ejemplificó entonces cuáles pueden ser esas «acciones»: «Sigamos trabajando en nuestra defensa, en nuestra autonomía estratégica, en el refuerzo del pilar europeo dentro de la Alianza Atlántica». «Es una necesidad inaplazable. Y, al mismo tiempo, es la mejor manera de preservar un vínculo trasatlán-

tico» sin el que «estaremos abocados a un mundo más incierto, más inestable y más peligroso», enfatizó. Pero, ojo, «que nadie subestime la capacidad de los europeos de responder a sus desafíos», reiteró en el Hemiciclo estrasburgués.

VALORES

En una frase que se puede interpretar como un guiño al sector de la agricultura, la ganadería y la pesca, Felipe VI reclamó a la UE audacia en las políticas internas, «evitando la burocracia y el exceso regulatorio». Porque «nunca como en estos tiempos oscuros ha sido la idea de Europa tan necesaria». «La Europa que queremos, aquella por la que luchamos, representa la búsqueda de la razón; y en esa búsqueda escribimos nuestra Historia». Y porque «Europa es la que, en días con-

vulsos, se mantiene como un referente ético y político».

«La situación que atraviesa Europa exige el compromiso de todos. No podemos dar Europa –la Unión Europea– por descontada», subrayó.

Al inicio de su discurso, el Rey agradeció «las muestras de afecto» que está recibiendo España de los países de la Unión a raíz del «terrible accidente ferroviario» de Adamuz (Córdoba). «Dentro del dolor inmenso por tantas personas que perdieron la vida, por los que resultaron heridas y por sus familias, esas expresiones de apoyo y de cercanía nos reconfirman y nos refuerzan en el espíritu y sentimiento europeo que es nuestro gran patrimonio compartido», sostuvo el monarca.

De hecho, la presidenta de la Eurocámara, Roberta Metsola, pronunció unas palabras de apoyo a Espa-

ña tras la tragedia y pidió un minuto de silencio de todos los eurodiputados. «En momentos tan duros como estos, todos los europeos nos sentimos también españoles», aseguró en castellano.

Después, Felipe VI hizo un balance positivo de estos 40 años de camino en común. «En estas cuatro décadas, mi país, España, ha cambiado y ha crecido; y de cómo ha contribuido al cambio y al crecimiento de Europa. Esa historia me es muy familiar, porque es la mía; la mía y la de millones de españoles y europeos».

Felipe VI recordó que el 12 de junio de 1985, día de la firma de la adhesión comunitaria de España, «la feliz noticia de nuestro regreso a Europa compartía las portadas con

Felipe VI destaca el aporte de España al «cambio» del continente

«No podemos dar Europa -la Unión Europea- por descontada»

la terrible noticia de dos atentados de la banda terrorista ETA, con cuatro víctimas mortales». «Quiero, en esta casa de los europeos, rendir homenaje a todas las víctimas del terrorismo, del odio y de la violencia. Sobre esa trágica memoria, y para no volver atrás, hemos construido los europeos nuestro proyecto de concordia», incidió.

«La pertenencia a Europa ha sido un factor decisivo en la transformación de España. Si somos, hoy, una de las democracias más sólidas y avanzadas del mundo; si nuestra economía lidera el crecimiento de la eurozona; si nuestro PIB per cápita se ha duplicado desde la adhesión; si estamos en vanguardia en el ámbito de las telecomunicaciones y generamos más de la mitad de la energía de fuentes renovables, ha sido gracias, en gran medida, al proceso de modernización que hemos experimentado en y con Europa», resumió el Rey.

Don Felipe alertó contra el derrotismo que va más allá de la sana autoexigencia: «Algunas críticas ponen en jaque nuestros principios y valores, aquellos sin los cuales Europa volvería a ser una mera noción geográfica. Y ahí –en la desmemoria de lo que ha supuesto la construcción europea– está nuestra mayor amenaza». Y contrapuso que la mayor «fuerza» del club comunitario es la «unidad». «Hoy, 40 años después de la adhesión a las Comunidades Europeas y transcurrido medio siglo del inicio de nuestra transición a la democracia, España se reconoce por entero en el proyecto de construcción de este gran espacio que es la Europa unida, en el que la libertad y la cohesión social se dan la mano», remató Felipe VI su alocución ante los eurodiputados.

De la ambición al relato en 40 años

Fuimos en Bruselas «los prusianos del sur» por la firmeza en defensa de un país que reclamaba y aportaba; ahora, las divisiones internas nos restan peso en la UE

Cuatro décadas dan para mucho: para crecer y también para decaer, languidecer y perder terreno. España es un país importante en la Unión, pese a una pérdida de convergencia económica y peso político en los últimos años en los que hemos destacado más por trasladar nuestros problemas internos, fruto del enfrentamiento partidista, al ámbito comunitario que por aportar ideas valientes para el impulso del proyecto común. Y esto no ha sido siempre así.

Hubo un tiempo en el que España, defendiendo sus intereses, sumaba con claridad: lo hizo en política agraria y pesquera pese a los duros comienzos de un largo periodo transitorio; lo hizo en el terreno complicado de Justicia e Interior; lo hizo en la política clave de cohesión y lo hizo también en el esfuerzo titánico que supuso la moneda común. Estos son sólo algunos ejemplos del papel activo y decisivo que desempeñó España tras su ingreso efectivo, en 1986, del que ahora se cumplen 40 años.

Y sobre todo, en los difíciles comienzos, supo aprovechar hasta el último resquicio que ofrecía la nueva ola de legislación que en aquellos momentos requería una Europa que carecía de políticas comunes en multitud de ámbitos.

Fue en el marco de esas negociaciones tendentes a la armonización de políticas, sectores y normas, en el que una España novata demostró que podía participar con ambición propia y también para toda Europa. Lo que hasta entonces había sido un cuerpo normativo común escaso, es ahora un acervo legislativo inmenso, de más de 160.000 páginas al que nuestro país contribuyó de forma decisiva.

Felipe González, flanqueado por un equipo de pesos pesados –**Fernando Morán**, primero; **Francisco Fernández Ordóñez** y **Javier Solana**, después, al frente de Exteriores; secretarios de Estado de alto nivel técnico como **Pedro Solbes** y **Carlos Westendorp**, respaldados por diplomáticos implacables como **Javier Elorza**– supo conjugar el pedir con el dar, el reclamar con el proponer, para situar a España en la cúpula, como una voz imprescindible en una comunidad en la que jugaban personajes de la talla de **Helmut Kohl**; **François Mitterrand**; **Margaret Thatcher** y un presidente de la Comisión Euro-

pea incombustible y con voz propia, **Jacques Delors**.

Aquellos primeros años supieron un desafío enorme de apertura económica que España aprovechó sorbiendo hasta la última gota de los beneficios que conllevaría formar parte del club.

La delegación española siempre llegaba a los consejos cargada de propuestas, iniciativas, reclamaciones y con un plan B en la recámara por si era necesario imprimir un giro de guión. Javier Elorza, representante adjunto ante las Comunidades Europeas, después secretario general y finalmente embajador ante la UE, recuerda que los negociadores españoles, por su firmeza y la solidez de sus planteamientos se ganaron el apodo de «prusianos del sur».

En aquellos años, las reuniones en Bruselas eran maratónicas. A menudo de varios días con sus noches. La información fluía desde la planta superior del edificio Charlemagne –antigua sede del Consejo– a la inferior en la que pululaba la prensa. Y en sentido contrario, también. De la misma manera,

el contacto entre el Gobierno y los partidos políticos para compartir información era un hábito que reforzaba la voz española. Esa costumbre no existe ya y su carencia claramente nos debilita.

Entre 1986 y 1991, la renta per cápita española pasó del 73% de la media comunitaria, al 79%. Y siguió creciendo hasta alcanzar el 103% en 2007. En este salto espectacular destaca el éxito de una de

propuesta baste recordar que la delegación española llegó a amenazar con vetar el Tratado de Maastricht. El dinero se exprimió con éxito innegable en la modernización del país.

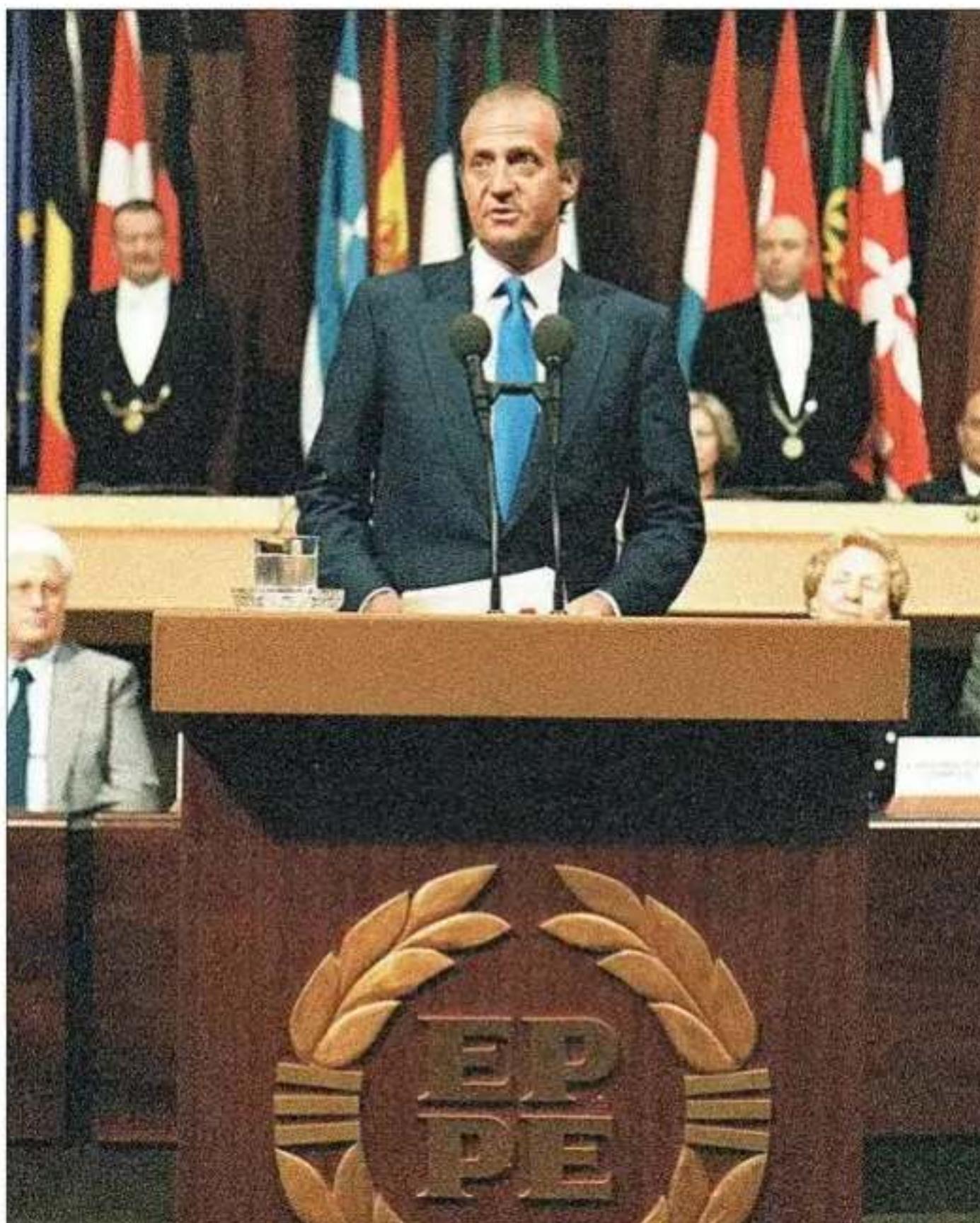
La crisis financiera de 2008 no sólo cortó en seco la racha de convergencia, también hundió la renta per cápita hasta situarla de nuevo al borde de ser elegible para los fondos de cohesión, algo que se confirmó en 2020 por el impacto brutal de la pandemia del Covid.

Ahora, el Gobierno, tras apuntarse una buena negociación para lograr los fondos Next Generation, ha dado muestra de claras dificultades de absorción e incluso ha renunciado a una importantísima cantidad del tramo de préstamos a bajo interés porque no puede cumplir con las condiciones a las que se comprometió para acceder a ellos. Falta gestión.

En la actualidad, la UE enfrentada a retos clave de competencia económica e influencia política, ha perdido, por sus fricciones internas, buena parte de su peso. Y, dentro de ella, también España, más dedicada a las batallas políticas patrias y a las grandes proclamas vacías que a la iniciativa para promover una acción común.

Frente a los desafíos de la seguridad, el Gobierno, pressionado por sus socios, se aleja de los aliados en materia de Defensa y se muestra indeciso, en política Exterior, a la hora de ejercer su papel histórico como puente con América Latina; ante los retos económicos explora negociaciones unilaterales que suscitan recelos en Bruselas y, en el campo del Estado de Derecho y la Justicia, se trasladan problemas a Europa por los choques entre Gobierno y oposición a cuenta del Poder Judicial, la supresión del delito de sedición que, con uno u otro nombre, existe en los principales países de la UE, la eficacia de la euroorden o la concesión de una amnistía a quienes trataron de romper la unidad del Estado y los propios perfiles de la Unión.

Los 40 años de la pertenencia de España al club europeo pueden dividirse en dos etapas: las primeras dos décadas, dominadas por la ambición y la acción; las dos últimas, por las crisis y el relato. Decía ayer el Rey ante el Parlamento Europeo que en la «desmemoria» está nuestra mayor «amenaza». Por eso, conviene recordar lo que llegamos a ser para tratar nuevamente de emularlo.



Juan Carlos I durante su primer discurso en el Parlamento Europeo, en 1986. EFE

Esa solvencia en la defensa de los intereses del país al tiempo que se perfilaban reformas para el avance común, se mantuvo con los gobiernos de Aznar. Sobre todo hasta el 2000. En esa etapa España influyó claramente en el diseño de la moneda común y logró incorporarse al euro en el vagón de cabeza.

las negociaciones más importantes que protagonizó España. Fue en 1991 cuando el Gobierno de González ideó y consiguió la aprobación del Fondo de Cohesión, el motor que impulsó la convergencia real de la economía del país.

Para dar cuenta de la firmeza con la que Madrid mantuvo su

ESPAÑA

Abascal insiste en gobernar pese al choque en Mérida

Cree que al PP «se le hace cuesta arriba» negociar con Vox, pero no cierra la puerta

PALOMA H. MATELLANO MADRID

Pese a que el pasado lunes Vox «paralizó» las negociaciones para formar un nuevo gobierno en Extremadura, lanzando un órdago al PP para que acepte sus exigencias, en el partido de Santiago Abascal no dan por rotos los lazos y aún aspiran a lograr un acuerdo, siempre y cuando María Guardiola ceda. Y, ante un hipotético pacto, mantienen que la ecuación debe pasar por incluir a Vox en el ejecutivo que se conforme.

Así lo reiteró ayer el propio Abascal que, preguntado por futuros gobiernos de coalición con el PP –no solo por Extremadura–, deslizó de nuevo su petición a Guardiola. «No

nos presentamos para que unos señores sienten el culo en unos sillones y no cambie nada», dijo ante medio centenar de empresarios madrileños, reclamando a los *populares* que les den competencias gubernamentales suficientes para ejecutar sus propuestas políticas.

«Nuestra vocación es siempre go-

bernar, pero para hacer cosas, no para vegetar», deslizó Abascal, para señalar que formar parte de un ejecutivo –autonómico o nacional– sin tener capacidad para «cambiar el rumbo» –competencias– es un planteamiento «muy alejado» de la «misión» de Vox. «No nos lo perdonarían y no nos lo perdonaríamos».

Abascal no quiso dar detalles del estado actual de las conversaciones con Guardiola –«no vamos a negociar en los medios de comunicación», se limitó a decir preguntado a la salida del acto–, pero sí aprovechó su intervención para presionar a los *populares* por distintas vías. Primero, insistiendo en su voluntad de tener asientos en los gobiernos y, después, criticando la postura negociaadora de la formación que preside Alberto Núñez Feijóo.

«El PP es un negociador flojo, salvo con nosotros», sostuvo Abascal, censurando que los *populares* lle-

guen a acuerdos con los socialistas en el marco de la Unión Europea, y luego, a su juicio, sean «el negociador más duro» cuando llega el turno de pactar con Vox. Cree Abascal que, al PP, conversar y llegar a entendimientos con el partido a su derecha «se le hace cuesta arriba».

A este respecto, el líder de Vox criticó las reticencias que, asegura, en otras ocasiones ha planteado el PP en las negociaciones, especialmente a la hora de bajar impuestos o reducir una partida de gasto público –mencionó, por ejemplo, el debate sobre bajar las subvenciones a sindicatos–. «Es toda una odisea», aseguró, deslizando que esta cuestión supone mayor problema para el PP que las declaraciones políticas –en contra del Pacto Verde o las políticas migratorias– que Vox ha llevado a hacer a varios presidentes autonómicos *populares* a cambio de aprobar sus presupuestos.

Niega que Vox quiera ser una «fuerza política protesta»

Pero más allá de «sillones», pide capacidad para «hacer cosas»

sotros no nos presentamos ni para molestar ni para denunciar ni para ser una fuerza política protesta; nos presentamos para gobernar», subrayó en un encuentro organizado por el Madrid Foro Empresarial, asegurando que en su partido «siempre hay vocación de gobierno».

Eso sí, Abascal no cesa ahí en sus pretensiones de cara a pactar con el PP, sino que exige que su presencia en un futuro gobierno –con Guardiola, en el caso más inminente– implique poder real para Vox. «No



El líder de Vox, Santiago Abascal, ayer en el encuentro organizado por Madrid Foro Empresarial con su presidente, Hilario Alfaro. DANIEL GONZÁLEZ / EFE

El juez cita a Gaspar Zarriás en el 'caso Fontanera'

Llama como testigo al histórico socialista y a tres asistentes a una reunión anti-UCO

MANUEL MARRACO MADRID

El juez que investiga las actividades de la considerada *fontanera* del PSOE Leire Díez ha llamado a declarar como testigo a Gaspar Zarriás. El histórico dirigente socialista andaluz –ex vicepresidente de la Junta y uno de los condenados por la Audiencia de Sevilla en el *caso ERE*– tuvo contratada a Díez en su consultora.

El juez ya había pedido previamente información sobre esa rela-

ción laboral y ahora quiere interrogar a Zarriás, al que cita el próximo 16 de abril «para que manifieste su relación personal con los investigados», así como la de estos con Zafío Sociedad Consultora SL.

El PP –una de las numerosas acusaciones personadas– había pedido que Zarriás compareciera como investigado, pero el juez sigue el criterio de la Fiscalía y considera que debe declarar como testigo.

En la misma resolución, el juez Arturo Zamariego no ve la utilidad de tomar declaración al teniente coronel de la Guardia Civil Antonio Balas, como pedía Vox. «Aunque la presente causa versa, indiciariamente, sobre la búsqueda de información sobre la actuación profesional de dicha persona y sobre la UCO, no consta que el mismo presenciara reuniones con tal fin ni que tenga conocimiento directo de las mismas», explica.

Leire Díez, acompañada del empresario Javier Pérez Dolset, se reunió por videoconferencia con el empresario huido Alejandro Hamlyn, al que pidió datos que perjudicaran a la UCO, cuyas investigaciones acosan al Gobierno y el PSOE. A cambio, la *fontanera* prometió buen trato de la Fiscalía y la Abogacía del Estado en la causa contra el empresario.

Sobre ese encuentro en un despacho de abogados, el juez sí acepta tres

nuevas testificiales reclamadas por Hazte Oír. Se trata de tres asistentes al encuentro. Miguel Ángel Hernández, Ángel Ausín Ibáñez y Javier Frutos. Se les cita también el 16 de abril.

El titular de la plaza de Instrucción 9 de Madrid –así se llama con la nueva ley el juzgado de Instrucción 9– reclama igualmente a Hacienda las declaraciones de IRPF de Leire Díez y Pérez Dolset. También aplaza la citación de Hamlyn, puesto que aún no ha sido localizado.

Las que sí se mantienen para el próximo 2 de febrero son las testificiales de Santos Cerdán y Antonio Hernando, con el objetivo de que expliquen sus reuniones con la *fontanera*.



El ex presidente valenciano Carlos Mazón, en su escaño en las Cortes. DAVID GONZÁLEZ / ARABA PRESS

La jueza pide a la Guardia Civil mensajes de Mazón

Quiere recuperar los 'whatsapp' borrados del jefe de gabinete

NOA DE LA TORRE VALENCIA

Nuevo paso de la jueza de Catarroja que investiga la dana de Valencia con 230 fallecidos. Y, de nuevo, con el foco puesto en el ex presidente de la Generalitat Carlos Mazón. La magistrada Nuria Ruiz Tobarra ha pedido a la Policía Judicial de la Guardia Civil de Alfafar que trate de recuperar los mensajes de WhatsApp y de Telegram que envió el 29 de octubre de 2024 el entonces jefe de gabinete de Mazón, José Manuel Cuenca.

El nuevo requerimiento de la jueza llega tras la imposibilidad de recuperar esos mensajes en el juzgado, donde se realizó una diligencia de cotejo del móvil que entregó en su día Cuenca a la Generalitat, aunque reseteado previamente. Es decir, con todas las aplicaciones y datos «borrados», según subraya la jueza en una providencia notificada ayer.

En su última comparecencia en el juzgado para la revisión del teléfono, Cuenca negó que hubiese hecho un borrado intencionado de los mensajes: «Lo único que hice es lo que hace cualquiera que tiene un móvil de empresa, restablecer los valores de fábrica al devolverlo».

Sin embargo, la jueza quiere rasistar estos mensajes tras desvelarse la conversación que mantuvo Cuenca con la ex consejera Salomé Pradas, hoy imputada, en las horas críticas de la dana. «Salo, de confinar nada», le llegó a decir Cuenca en un mensaje que aportó la propia Pradas voluntariamente al juz-

gado. De hecho, fue este comentario en concreto el que llevó a la jueza a preguntar directamente a Cuenca si era el «intermediario» de Mazón ante la entonces consejera. El jefe de gabinete del ex presidente lo negó tajantemente.

Aun así, Cuenca dio su autorización «para que se procediera al acceso a la línea telefónica», por lo que ahora la jueza pide ayuda a la Guardia Civil. En concreto, para que solicite «los mandamientos precisos, al objeto de que por la empresa de telecomunicaciones o titular de la red social se recuperen los mensajes de WhatsApp o Telegram del Sr. José Manuel Cuenca, del día 29 de octubre de 2024».

La jueza no solo quiere los mensajes que intercambió Cuenca con su jefe, sino también los que pudo enviar a Pradas y al segundo inves-

tigado en la causa, el ex secretario autonómico Emilio Argüeso. Además, ha pedido también los mensajes de Cuenca con el ex secretario autonómico de Presidencia Cayetano García o los ex altos cargos de Interior Raúl Quílez y Alberto Martín.

SIN MÁS VÍCTIMAS

Por otro lado, la jueza ha rechazado incluir en la causa a dos personas fallecidas, un hombre y una mujer, como nuevas víctimas mortales de la catástrofe, por lo que la cifra total sigue en 230. La instructora ha denegado así, en dos autos notificados ayer, las solicitudes cursadas por los familiares de ambos fallecidos, al entender que no puede establecerse «un nexo causal» entre esas muertes y los hechos objeto de la investigación.

Uno de los familiares pedía la inclusión en la causa de su padre, fallecido el día de dana tras sufrir un dolor en el costado derecho y llamar hasta 82 veces a urgencias sin obtener respuesta, mientras que otra persona aseguraba que su madre falleció «del disgusto» el día después de conocer cómo había quedado su casa de Catarroja.

La magistrada también ha rechazado en un tercer auto la inclusión como víctima en estas diligencias previas de una mujer que había presentado una denuncia en la que refiere que padece lesiones psicológicas. La jueza admite en todo caso que «es indudable que la dana produjo un impacto y perjuicio».

El primer intento de rescatar los mensajes fracasó en el juzgado

Cuenca entregó su móvil a la Generalitat reseteado

El primer ES-Alert que se barajó por la dana se descartó por «agresivo»

El subdirector de Emergencias estimó que podía haber de 200 a 300 muertos

N. DE LA TORRE VALENCIA

La investigación judicial de la dana de 2024 que dejó 230 muertos en Valencia sigue girando en torno a la hora del envío del ES-Alert. La alerta a la población se lanzó a las 20.11 horas, cuando ya había gente ahogada y los pueblos de la llamada zona cero estaban inundados. Averiguar por qué la Generalitat tardó tanto en enviarlo sigue siendo el principal objetivo de la jueza que instruye la causa, Nuria Ruiz Tobarra. De ahí que resulte clave el testimonio del funcionario de mayor rango que aquel 29 de octubre de 2024 estaba al frente de la emergencia.

Se trata de Jorge Suárez, subdirector de Emergencias de la Generalitat, que en su declaración en el juzgado de Catarroja desveló un detalle que condicionó el debate sobre el ES-Alert. Los dos imputados en la causa, la ex consejera Salomé Pradas y su ex número dos Emilio Argüeso, han apuntado al debate entre los técnicos –incluido Suárez– como uno de los motivos del retraso de la alerta. Suárez, sin embargo, explicó a la jueza que Pradas consideró que el primer mensaje que se barajó en el Cecopi era demasiado «agresivo».

Así se desprende de la transcripción de su declaración notificada ayer a las partes, en la que dijo: «A Pradas y Basset les pareció agresivo el primer texto, pero no por un tema legal, sino por términos como inmediates». Según Suárez –que también se refirió a José Miguel Basset, el director operativo de la emergencia en tanto que jefe de los bomberos–, expresiones como «huyen inmediatamente» preocaban y no gustaban.

«Si ven la secuencia de los diferentes borradores de mensajes, se ve cómo se ha ido moderando el mensaje», añadió Suárez. «Es todo muy 'se ruega', 'se solicita', y se ha quitado cualquier verbo imperativo desde los primeros borradores hasta la versión definitiva».

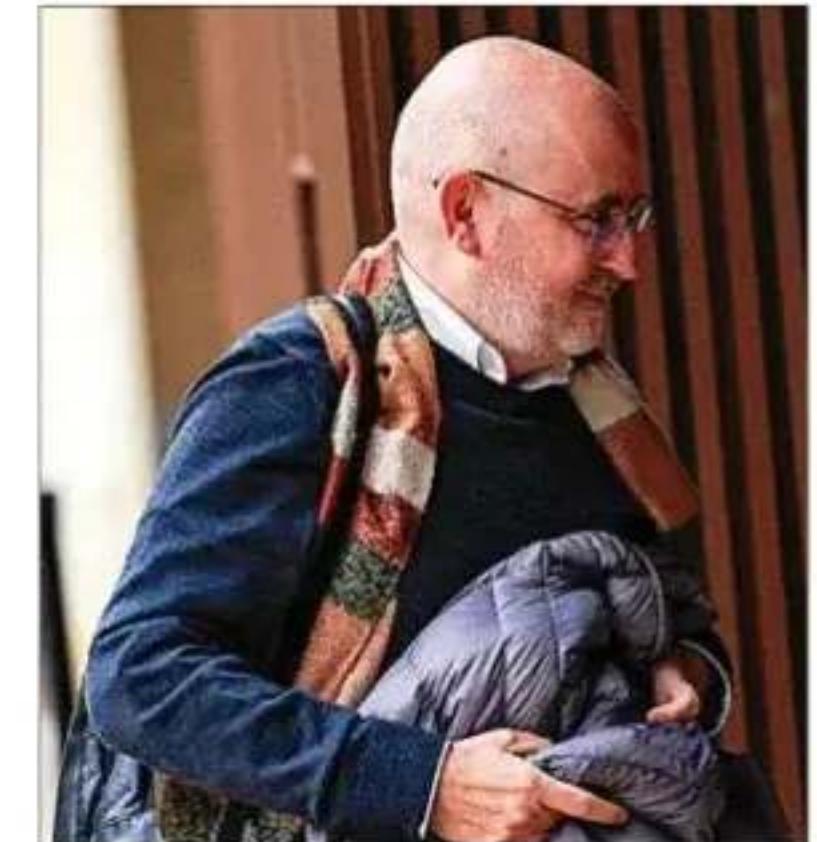
Suárez mencionó también el debate sobre un hipotético confinamiento que se abrió en el Cecopi. La entonces consejera planteó dudas legales al respecto y, de hecho, se trasladó la consulta a la Abogacía de la Generalitat y el jefe de gabinete de Carlos Mazón,

José Manuel Cuenca, pidió a Pradas no decretar esa medida.

«El personal técnico estuvo diciendo que una evacuación no la veían viable y la consideraban un riesgo», explicó Suárez. «Entonces se pusieron medidas encima de la mesa como el confinamiento», con lo que «evidentemente surgió una duda legal». Aunque acabó descartándose, la Abogacía avaló verbalmente el confinamiento.

Además, el subdirector de Emergencias derivó la responsabilidad a Pradas, cuya principal línea de defensa sostiene que actuó conforme a lo que indicaron los técnicos. Sin embargo, Suárez señaló a la jueza –que sitúa a Pradas al mando de la gestión– que «no hay ninguna norma en el plan que diga que [los cargos políticos] tengan que tomar decisiones en base a lo que los técnicos le digan. Pueden tomar decisiones en contra de lo que diga el consejo técnico».

En lo que coincidió Suárez con Pradas fue en la falta de información por parte de la Confederación Hidrográfica del Júcar. El organismo que preside Miguel Polo ha si-



Jorge Suárez. D. GONZÁLEZ / ARABA PRESS

do señalado por no advertir del desbordamiento del barranco del Poyo y, de hecho, Suárez afirmó que no hizo ninguna «interpretación de impacto de los datos». «Llega un aviso de una cantidad [de caudal] sin ningún análisis, junto con cientos de correos».

Además, Suárez desveló que el ex presidente de la Generalitat le preguntó en el Cecopi por «su opinión técnica» sobre el número de fallecidos. La respuesta del subdirector de Emergencias fue «una estimación en torno a 200-300 personas». «Pero esa noche, cuando salió a las 20.30 horas sabía que estaban ante un desastre», añadió. Mazón acababa de incorporarse a la reunión de la emergencia.

OTRAS VOCES

Y ENTRE los amasijos de metal, el rumor de las máquinas desarriladas y los quejidos exangües, allí estaban: los móviles sonando.

Uno. Dos. Cinco. Quién sabe cuántos móviles. Encendiéndose lo mismo que cuando las estrellas comienzan a aparecer en la bóveda celeste, una tras otra, a medida que se va yendo la luz. En un titilar sin respuesta de humano escalofrío.

Lo cuentan los miembros del servicio de emergencias que llegaron primero al lugar del accidente de Adamuz: los móviles empezaron a sonar en medio del caos. Parecían cartas de amor desesperadas sin abrir.

Que lo coja, que lo coja, que lo coja, por Dios que lo coja...

Te imagino nada más enterarte de la noticia viendo el televisor o escuchando la radio. Cómo vas corriendo al teléfono porque te acuerdas de que –por las horas– ese mismo tren puede ser el que ha cogido tu hijo después de pasar tres días contigo, puede ser el de tu pareja que ha salido de viaje de trabajo, puede ser el de tu madre que vuelve al pueblo. Te imagino cómo vas subiendo el volumen de la tele hasta quedarte sorda. Cómo te dices: tranquila, no te pongas en lo peor, no seas exagerada, llámale ahora mismo y vas a ver cómo está bien.

Y entonces buscas su contacto en el móvil. Y entonces pulsas el botón de la llamada temblando como una gelatina recién dada la vuelta en un plato, una que va a ser devorada en el próximo minuto. Y entonces llamas una vez y nada, llamas dos veces y nada, llamas tres veces y nada.

Tu hijo no contesta.

Nada.

Y entonces todo.

(...)

La muerte. No esa muerte que esperas o incluso deseas. Sino la inconcebible. La que no estaba en la agenda. La que va contra la naturaleza. La que se te mete en el cuerpo como si tuvieras *jet lag*.

En estos últimos años, llevamos varias.

En la infancia, los amigos primero nos vemos las caras en torno a un balón; luego, en la adolescencia, lo hacemos en torno a una cerilla; después, durante la juventud y madurez, toca hacerlo en torno a un bar; y ahora –poco a poco, de una manera inexorable– nos vemos cada vez más las caras demudadas en los velatorios.

La noticia siempre te llega por un mensaje del móvil. Piensas en los años que tenía, en la alacena que deja. Acaso revisas la última conversación de WhatsApp con ese que ya no está. Y entonces, en ese mismo instante, le llamarías para contarle: lo que le quieras, lo que le admirás, lo que no le has dicho jamás.

En su catártico *El jardinerito y la muerte* (editorial Impedimenta), Georgui Gospodinov cuenta los últimos meses de vida de su padre y los cuidados que le procuró hasta su anunciada muerte.

Se pregunta el búlgaro: «¿De qué hablamos cuando hablamos de la muerte? ¿De aquel que se ha ido o de nosotros?». «¿Seguimos existiendo si se va la última persona que nos recordaba como niños?».

Escribe: «Es importante darles la mano mientras se mueren, le digo a un amigo que también ha perdido a su padre. También es importante soltarlos después, responde él tras un breve silencio».

A SIMPLE
VISTA
**PEDRO
SIMÓN**

Los mensajes que no mandamos

inconcebible. La que no estaba en la agenda. La que va contra la naturaleza. La que se te mete en el cuerpo como si tuvieras *jet lag*.

En estos últimos años, llevamos varias.

En la infancia, los amigos primero nos vemos las caras en torno a un balón; luego, en la adolescencia, lo hacemos en torno a una cerilla; después, durante la juventud y madurez, toca hacerlo en torno a un bar; y ahora –poco a poco, de una manera inexorable– nos vemos cada vez más las caras demudadas en los velatorios.

La noticia siempre te llega por un mensaje del móvil. Piensas en los años que tenía, en la alacena que deja. Acaso revisas la última conversación de WhatsApp con ese que ya no está. Y entonces, en ese mismo instante, le llamarías para contarle: lo que le quieras, lo que le admirás, lo que no le has dicho jamás.

En su catártico *El jardinerito y la muerte* (editorial Impedimenta), Georgui Gospodinov cuenta los últimos meses de vida de su padre y los cuidados que le procuró hasta su anunciada muerte.

Se pregunta el búlgaro: «¿De qué hablamos cuando hablamos de la muerte? ¿De aquel que se ha ido o de nosotros?». «¿Seguimos existiendo si se va la última persona que nos recordaba como niños?».

Escribe: «Es importante darles la mano mientras se mueren, le digo a un amigo que también ha perdido a su padre. También es importante soltarlos después, responde él tras un breve silencio».

INTEMPERIE

POR RAÚL CONDE

Todos los huevos en la cesta de la alta velocidad

PERDÓN por la autocita, pero, como decía Unamuno, nadie me pilla más cerca. El 8 de diciembre de 2016, en una columna en EL MUNDO, hicimos escarnio del ridículo que suponía que Renfe instalara en Otero de Sanabria, una aldea zamorana de 26 habitantes, un modernísimo hangar para servicios ferroviarios que, paradójicamente, no frenan la sangría rural. El 31 de mayo de 2017 ahondamos en los efectos de la radialidad de una malla de alta velocidad casi calcada al mapa de O'Donnell en la Ley de Ferrocarriles de

1855, con Madrid como principio y final de todos los trazados. El 9 de diciembre de 2018 contamos la odisea de viajar en los convoyes entre Atocha y Badajoz. El 7 de enero de 2019 detallamos el recorte de las conexiones en la España «invertebrada». El 21 de agosto de 2021, en una tribuna, pedimos una moratoria para el AVE: agrava la desvertebración territorial y mina las inversiones en Cercanías. Y hace dos meses rezongamos ante el anuncio de Óscar Puente de aumentar a 350 km/h la velocidad en la línea a Barcelona.

Pues bien, a la vista de tantos análisis desde la tragedia de Adamuz, hay que dar la bienvenida a quienes ahora ya parece que ven el riesgo de la política ferroviaria promovida por el PSOE y el PP (quizá eso explique la tregua de estos días) y regada con dinero europeo. Ahora solo falta asumir el diagnóstico y dejar de amplificar un gasto elefantíaco al que han puesto cifras la Autoridad Fiscal y el Tribunal de Cuentas, y que comenzó a larvarse con el AVE a Sevilla.



LA CARIÁTIDE

POR REBECA YANKE



Familiares de las víctimas de Adamuz se consuelan mutuamente. JON NAZCA / REUTERS

No todas las muertes son iguales

DECIR QUE LA MUERTE es lo más democrático que existe resulta aún –ahora– fuera de lugar. No es un pensamiento propio de las primeras horas, o los primeros días, después del fallecimiento de alguien. Pero quizás sí se pueda hablar ya de que la muerte tiene niveles y tiempos. O mejor: que aunque toda muerte implica –obliga– a honrar una vida, cada una tiene su espacio dentro de la escalera de los horrores. Me explico: no es lo mismo saber, desde hace meses, que Fulano se va a morir, porque está enfermo, porque lo dicen los médicos, porque se lo notas en el rostro, que recibir una llamada de madrugada o a las seis de la mañana anunciando que Zutano murió, que no se sabe qué ha pasado aún pero que Zutano ha muerto.

El primero tendrá parte del duelo ya hecho. O como suele decirse: tiempo ha tenido para hacerse a la idea. Podríamos hasta decir que estaba preparado para el desenlace, que Fulano muriera. El segundo tendrá algo más de trabajo por delante: quizás al principio no pueda ni quitarse a Zutano de la cabeza, como si viviera dentro de él. Luego tendrá que esforzarse para expulsarlo de su mente y seguir viviendo

aunque, en los meses siguientes, el recuerdo volverá numerosas y dolorosas veces. Quizás cuando hablemos de él, o cuando algo nos recuerde la persona que fue. O porque solos, por la noche, como masoquistas, nos pongamos su canción favorita porque necesitamos llorar por él.

Quizás hasta despotriquemos o nos enfademos, y todo ello servirá para asentar en el cuerpo su ausencia. Fundamentalmente porque eso es mejor que habituarnos a vivir con la presencia de la ausencia, en lugar de hacerlo con el recuerdo alegre de haber conocido a tal persona, que quizás fue madre o padre, quién sabe si hijo, compañero o amigo íntimo.

Y luego están sucesos como el de Adamuz, en los que el sinsentido parece dominarlo todo. Los accidentes provocan lo que decía: que la muerte adquiera no sólo un nivel –de dolor– mayor, sino también que, para asimilarla, hará falta posiblemente mucho más tiempo que el que necesita aquel que ya sabía que Fulano se estaba muriendo. La vivencia de la muerte como escenario, la muerte cruda, la sangre, el hierro, los gritos, los cuerpos, el olor... también obligarán a *trabajarse* a aquellos que sobrevivieron y a aquellos que, raudos, acudieron a ayudar a las víctimas. Y llegará el momento de la decisión: me dejó morir un poco por dentro también yo u opto por honrar a mis muertos tratando de vivir inclusivo con alegría.

TRENES

tachado por el PP como «el Valle de los Caídos de Felipe González». La apuesta iniciada en 1992 irradió innovación y tecnología, y permite ganar contratos para Renfe e Ineco como el último en Vietnam (57.500 millones de euros). Eso no es óbice para admitir una insostenibilidad presupuestaria agravada por el *tijeretazo* desde Rajoy. Un informe de la CNMC en 2025 revelaba que la liberalización ha permitido al tren captar 4,8 millones de pasajeros, un aumento del tráfico que ha obligado a Adif a invertir 59 millones de euros más al año. Mantener un kilómetro de los más de 4.000 que integran la alta velocidad supera los 100.000 euros anuales, el doble que en una línea convencional. Y eso que tenemos la red con el coste más bajo del mundo.

Ahora cada ciudad pide su AVE, como antaño quería un Corte Inglés. Pero ningún agravio territorial justifica engorrear un modelo que no es rentable ni económica ni socialmente. Y, según los maquinistas, tampoco fiable.

TRIBUNA Ni las transferencias de competencias ni la financiación unilateral resuelven la preocupación de los españoles por el coste de la vida, el acceso a la vivienda o las pensiones, ni tampoco refuerzan nuestra posición en Europa

Lecciones de Groenlandia para España

ALICIA CORONIL JÓNSSON

EL AÑO 2026 arranca con una gran certeza para los europeos: el mundo que conocíamos se desmorona, se torna más incierto y, por tanto, exigirá adoptar decisiones más audaces, valientes y realistas no sólo para mantener nuestro propio modelo de gobernanza y valores representados en la UE, sino también para demostrar que el viejo continente tiene la capacidad de romper la incierta dinámica del gran juego entre EEUU y China. No hay que olvidar que, como los polos opuestos, las visiones del presidente Trump y de su homólogo Xi Jinping convergen en ser la potencia hegemónica indiscutible del siglo XXI, y en desmontar el orden mundial surgido tras la II Guerra Mundial.

No cabe duda de que ante la celebración del 250º aniversario de la Declaración de Independencia de EEUU y a diez meses de las elecciones de *midterm*, Trump ha acelerado la *revolución MAGA* ante la posibilidad de que el Partido Republicano pierda a partir de noviembre la mayoría que ostenta en el Congreso y el Senado, debido a la baja popularidad del presidente. El promedio de las encuestas señala que aproximadamente un 57% de los estadounidenses se muestra contrario a su gestión en su primer año de mandato.

Las mayores preocupaciones de los ciudadanos de la primera potencia mundial se centran actualmente en el coste de la vida y las condiciones financieras familiares a futuro, especialmente por el encarecimiento del precio de la electricidad, los alimentos o la

vivienda, la evolución del empleo, y la incertidumbre de la clase media y los hogares con menores ingresos sobre el acceso a la cobertura sanitaria y su coste. Todo ello sin olvidar que, según la última encuesta de CNN/SSRS, un 58% de los estadounidenses cree que

Trump se ha excedido en sus poderes presidenciales, mientras que la de AP-NORC señala que un 61% no aprueba su política exterior. De ahí que los europeos debamos intentar separar la estrategia del presidente Trump sobre Groenlandia y sobre el continente europeo de lo que piensan los ciudadanos de EEUU: el sondeo de Reuters/Ipsos elaborado entre el 12 y 13 de enero refleja que sólo un 17% de los estadounidenses aprueba los esfuerzos de la Casa Blanca para adquirir el enclave ártico, frente al 66% que opina que esta decisión podría dañar las relaciones con la OTAN y los aliados europeos.

A pesar de la opinión pública en EEUU y de algunos líderes del Partido Republicano, el deseo del presidente Trump de anexionarse Groenlandia y su decisión de imponer aranceles a los países que apoyen la sobera-

nía del Reino de Dinamarca representan un punto de inflexión en la alianza forjada desde la II Guerra Mundial entre la primera potencia internacional y Europa, basada en valores compartidos y respeto, y que ha sido crítica para explicar el progreso de las economías estadounidense y comunitaria.

Sin embargo, lo que Trump y sus asesores no han sabido calibrar es que su encrocamiento en anexionarse la mayor isla del mundo contra el deseo de los groenlandeses ha provocado una respuesta común de los Estados europeos miembros de la OTAN, a la que se ha sumado Canadá, en apoyo a la soberanía de Dinamarca y Groenlandia, así como la toma de decisiones estratégicas en un intento de iniciar un proceso de *de-risking* hacia la impredecibilidad de la actual Administración estadounidense.

Así, y aunque se alcance un acuerdo entre EEUU, Groenlandia y Dinamarca que respeta la actual soberanía y que otorgara a la primera potencia internacional un rol mayor en la seguridad y la explotación de los recursos críticos del enclave ártico, la desconfianza se ha instalado en el seno de la Alianza Atlántica ante la constatación del fin del orden mundial vigente en los últimos 80 años. También ante las incertidumbres que abre un periodo marcado por la competencia directa entre EEUU y China por el control de los enclaves estratégicos, las rutas comerciales, las materias primas tradicionales, las tierras raras y las reservas de crudo y gas natural. Todos ellos son ámbitos clave para ser la potencia hegemónica del siglo XXI, a los que se añade el dominio de la IA y del resto de las tecnologías disruptivas de doble uso.

De ahí que, ante este complejo escenario mundial y estas fases de volatilidad, que provocan el fin de una gobernanza global conocida y el nacimiento de nuevas normas aún por establecer, Canadá haya decidido retomar sus relaciones comerciales con China –retirando los aranceles que impuso a los coches eléctricos chinos como primer paso–, o que Reino Unido haya optado por acelerar un acuerdo estratégico post Brexit con la UE y, con ello, reforzar aspectos como la seguridad, la cooperación regulatoria o el comercio.

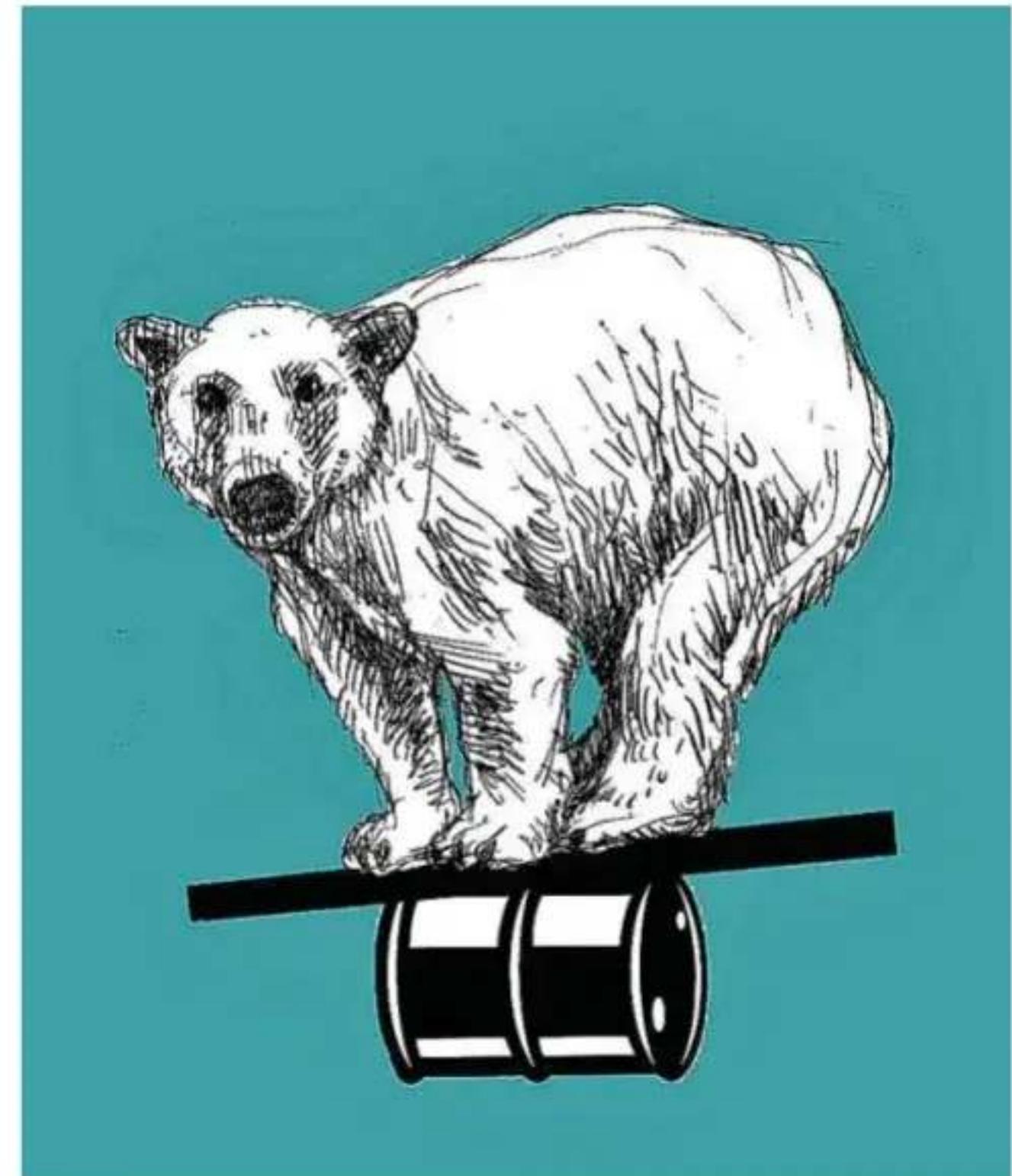
Al mismo tiempo, el envío de un reducido número de militares a Groenlandia por parte de los países nórdicos, Francia, Alemania y Reino Unido también tiene dos posibles lecturas. Por un lado, se ha reforzado el eje París-Berlín-Londres, como ya ocurrió con los giros de Trump respecto a las concesiones que Ucrania debería hacer a Rusia para alcanzar un acuerdo de paz. Por otro lado, la Europa del Norte vuelve a ganar protagonismo a pesar de no haber liderado el crecimiento económico en los últimos años en el seno del viejo continente.

Junto a otros frentes que ha abierto la Administración Trump, como el referido a la futura independencia de la Reserva Federal y a sus implicaciones en el rol del dólar como moneda de reserva mundial, no cabe duda de que los acontecimientos en torno a Ucrania y Groenlandia erosionan la imagen de EEUU entre los ciudadanos europeos, además de representar un regalo para las aspiraciones rusas y chinas. En este punto es importante recordar que el Gobierno de Xi Jinping ha utilizado elementos coercitivos contra

la UE: la ha amenazado con no suministrarle tierras raras y semiconductores, le ha impuesto nuevos aranceles y desarrolla prácticas contrarias a las normas del comercio internacional. Sin olvidar que no ha condenado la invasión de Ucrania por parte de Rusia, país con el que ha reforzado sus lazos comerciales, energéticos y tecnológicos, lo que ha permitido al presidente Putin sortear las sanciones y mantener su maquinaria bélica y de guerra híbrida.

ASÍ, GROENLANDIA REPRESENTA la urgencia de que los países europeos alcancen una unidad sin fisuras para defender sus intereses y principios comunes, recordando que las medidas que podrían adoptar como bloque tendrían importantes consecuencias geoeconómicas en el conjunto del mundo.

Sin embargo, el caso de Groenlandia también ofrece lecciones para España, más allá de que nuestro país no se encuentre entre los que lideran la respuesta común hacia el presidente Trump, e indirecta hacia Rusia y China. Detrás de la unidad de los Gobiernos groenlandés y danés está la de todas las fuerzas políticas y la de la propia sociedad, conscientes de la urgencia de preservar la soberanía, un modelo social y el bien común. Para ello, el primer ministro de Groenlandia ha dejado a un lado los planes de independencia, y su homóloga danesa lleva meses advirtiendo a los ciudadanos de que esta nueva era obligará a rediseñar el Estado de bienestar del país, a reforzar el gasto en defensa y a asumir sacrificios compartidos.



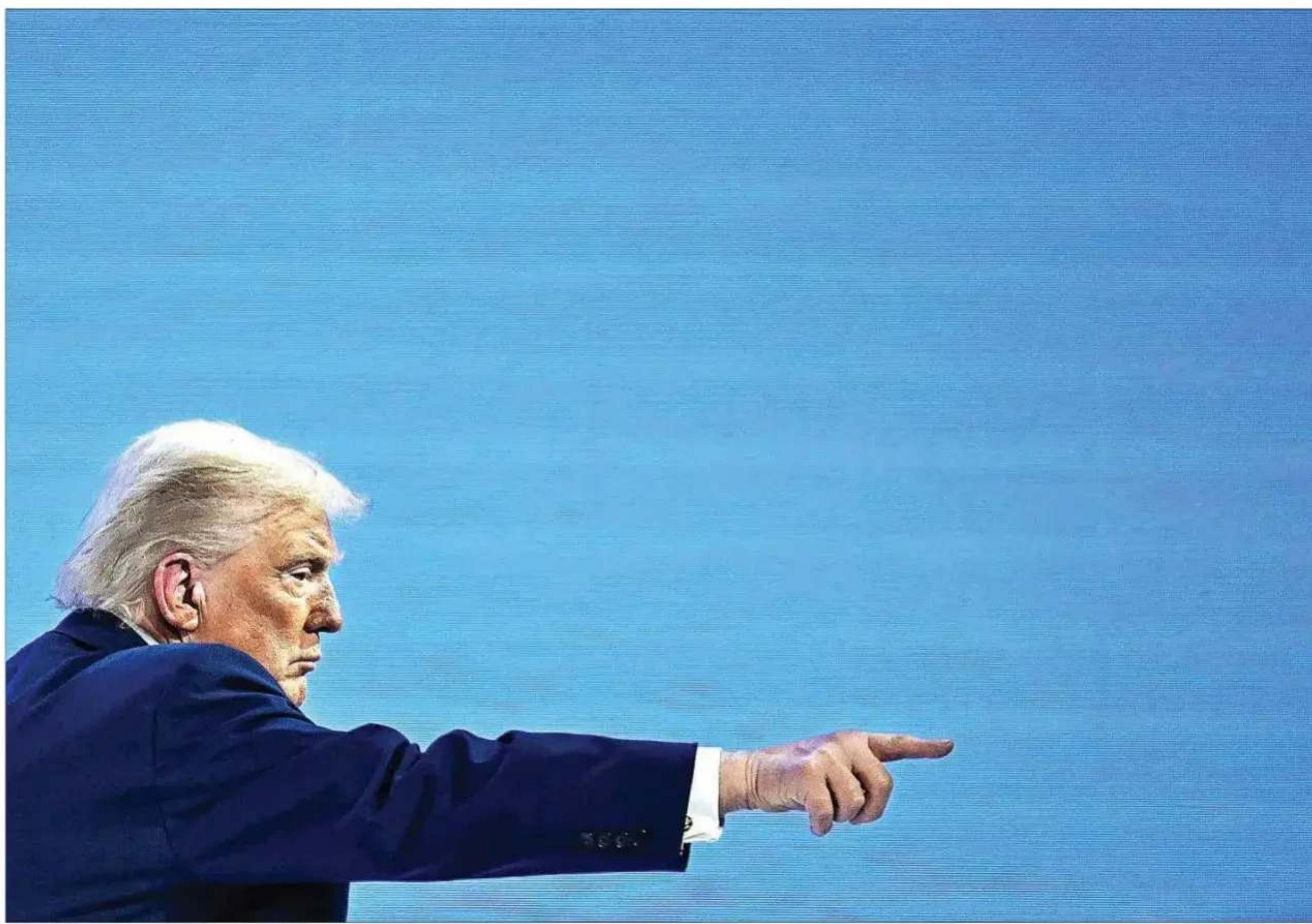
ULISES CULEBRO

Pueden venir reclamaciones de países sobre la soberanía de enclaves, entre ellos, españoles

Mientras tanto, en España se imponen la inestabilidad política, la fragmentación y los intereses partidistas. Ni las transferencias de competencias a la esfera autonómica ni un modelo de financiación unilateral resuelven la preocupación de los españoles por el coste de la vida, el acceso a la vivienda o la viabilidad de las pensiones, ni tampoco refuerzan nuestra posición en la Europa que, de forma acelerada, se está conformando. Después de Groenlandia podrían venir Canadá, Islandia o más reclamaciones de otros países sobre la soberanía de otros enclaves, entre ellos, españoles.

Alicia Coronil Jónsson es economista jefe de Singular Bank, asesora del Círculo de Empresarios y miembro del Consejo Asesor de LLYC

MUNDO



El presidente estadounidense y líder republicano, Donald Trump, ayer, frente al público congregado para escuchar su discurso en el Foro Económico de Davos (Suiza). AFP

Trump desconcierta en Davos

● El presidente de EEUU cambia de tono en horas sobre Groenlandia y termina anunciando en el Foro Económico un acercamiento con la OTAN para un «futuro acuerdo» ● Se incluyen «derechos mineros»

El presidente estadounidense, Donald Trump, desconcertó anoche al Foro de Davos y anunció un acercamiento con el secretario general de la OTAN, Mark Rutte, sobre Groenlandia, que será, si se lleva a cabo, «muy bueno para EEUU y todos los países de la OTAN». Tras este «productivo encuentro», Trump suspende, por ahora, la amenaza de aranceles a partir del 1 de febrero contra Europa. El acercamiento incluye acceso a «derechos mineros».

Todo ello pocas horas después de un duro discurso ante el Foro Económico Mundial exigiendo «negociaciones inmediatas» para hacerse con el control de Groenlandia.



CARLOS
SEGOVIA
DAVOS

«Tras una reunión muy productiva que he mantenido con el secretario general de la OTAN, hemos establecido el marco de un futuro acuerdo con respecto a Groenlandia y, de hecho, a toda la región ártica. Esta solución, si se lleva a cabo, será muy beneficiosa para los Estados Unidos de América y para todos los países de la OTAN», señaló. No dio, por tanto, por cerrado un acuerdo pero sí una base de negociación para una solución pactada sobre el control de la región ártica.

Explicó Trump que, «sobre la base de este entendimiento», no impondrá los aranceles con los que amenazaba a ocho países europeos,

entre ellos Alemania, Francia y Dinamarca, que participaron en maniobras militares en la isla ártica. Precisó que el vicepresidente, J.D. Vance, el secretario de Estado, Marco Rubio, y el enviado especial, Steve Witkoff, además de las personas que sean necesarias, «se encargarán de las negociaciones» y le «informarán».

En una publicación en su red social Truth Social, Trump anunció también «conversaciones adicionales» sobre el sistema de defensa antimisiles Golden Dome en lo que respecta a Groenlandia y añadió que se facilitaría más información a medida que avancen las conversaciones.

Asistentes consultados mostraron anoche asombro por los continuos cambios de tono del presidente de EEUU, ya que la oferta de un

pacto de control conjunto de la región ártica ya había sido puesto sobre la mesa en los últimos días por, entre otras personalidades, la presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen. De hecho, el propio Trump había sido duro con Dinamarca poco antes, incluso después de reunirse con Rutte tras enterarse de que el Gobierno danés rechazaba negociar. «Que me lo digan a la cara», declaró Trump.

La cadena de acontecimientos llevó al ministro danés de Exteriores, Lars Løkke Rasmussen, a afirmar con alivio que «el día acaba mejor de lo que empezó» tras conocer la suspensión de la amenaza arancelaria. Horas antes del anuncio, se aventuraba lo contrario en lo ocurrido en Davos. Ni una silla libre, pese a que hay

más de 700 en la gran sala del Centro de Congresos de Davos y con jefes de Estado y de Gobierno y presidentes de multinacionales en el auditorio en una expectación sin precedentes en el Foro Económico ante el discurso de Trump. Fue recibido con un aplauso de cortesía con la élite mundial puesta en pie y el mandatario respondió con una intervención implacable y reivindicativa.

Ellíder de la primera potencia económica mundial se mostró completamente obsesionado con anexionarse Groenlandia. La cuestión dominó su discurso de un modo que se puede resumir en que exige absorber ese territorio, pero que, al menos por ahora, no lo hará por la fuerza. Se ha llegado a tal situación que el auditorio tomó como buena noti-

cia que un miembro de la OTAN no ataque a otro, pero la tensión continuará si no hay acuerdo definitivo.

«Respeto al pueblo de Groenlandia y de Dinamarca, pero tienen que ser capaces de defender sus territorios y solo EEUU puede proporcionar seguridad, miren lo que ha sucedido con Venezuela y en la Segunda Guerra Mundial. Dinamarca cayó ante Alemania», afirmó Trump para explicar su reivindicación.

«EEUU devolvió Groenlandia a Dinamarca tras la Segunda Guerra Mundial y fue una estupidez», criticó. En

«Devolver Groenlandia en 1945 fue una estupidez»

«Sólo pido un trozo de hielo que sólo EEUU puede defender»

su opinión, «los daneses son unos desagradecidos» y exigió «negociaciones inmediatas» para hacerse con la isla. De momento, ofrece su compra, porque descartó «usar la fuerza». «La gente pensó que usaría la fuerza. No tengo por qué recurrir a la fuerza. No quiero usar la fuerza. No recurriré a la fuerza», concedió Trump provocando un inmediato alivio en los mercados. Pero eso no disipa el enorme problema que supone que el primer país de la OTAN exija a otro aliado parte de su territorio bajo amenazas comerciales si no acepta negociar un precio o no cierra el acuerdo anunciado con Rutte.

«Necesitamos su propiedad para poder defenderla legalmente». «Es muy poco lo que pedimos, un trozo de hielo, comparado con todo lo que hemos dado a la OTAN», incidió. Y se mostró convencido de que va a haber «algunos» aliados que le van a ayudar. Justifica su intento de anexión por sus «tierras raras» y su posición geográfica. «Es fundamental para nuestra seguridad nacional e internacional». «Dinamarca había dicho que iba a desarrollar la defensa de Groenlandia invirtiendo millones y no lo han hecho», reprochó.

«Y ahora qué sucederá? Se abre una negociación en la que Trump ya avanza cómo actuará. «Los daneses y groenlandenses pueden decir que sí [a ceder Groenlandia] y lo apreciamos; pueden decir que no y lo recordaremos». Y señaló que EEUU sigue siendo contribuyente clave de la Alianza Atlántica sin recibir, en su opinión, compensación. «Nosotros hemos estado siempre al 100% con la OTAN cuando se ha necesitado, pero no estoy seguro de que nuestros socios vayan a estar a nuestra altura», lamentó. Saludó cordial, eso sí, a uno de los asistentes, al citado secretario general de la OTAN, Mark Rutte, al que humilla repetidamente filtrando sus mensajes privados.

Además de esta cuestión de Groenlandia, quiso adoctrinar al audi-

torio sobre las bondades de su gestión. «Llego con noticias buenas para América. Vemos cómo la economía crece y la inflación está siendo vencida y nuestras fronteras son cada vez más impenetrables», reivindicó Trump al inicio de su discurso. «Vengan del país que vengan tendrían mejor suerte si aplicaran nuestras políticas», manifestó al auditorio. «Nos estamos deshaciendo de parques eólicos (...) hemos despachado a más de 250.000 funcionarios (...) hemos hecho el mayor recorte de impuestos (...) abrimos centrales nucleares», son ejemplos que fue desgranando.

En cambio, «en Europa la situación no es buena, no va en la buena dirección», afirmó criticando su aumento del gasto y la sustitución de combustibles por energías limpias. Aseguró que «la energía europea ha alcanzado niveles catastróficos» con su transición energética y culpó de ello a «los izquierdistas». Llamó «estúpidos» a los que compran «turbinas eólicas». «Los europeos se están destruyendo. Queremos que Europa sea fuerte y seria». Sobre Venezuela se jactó tras su operación con Maduro y entronización de Delcy Rodríguez de que «es un país que va a ganar en los próximos seis meses más que en los últimos 20 años».

¿Y Putin? «Hay que adaptarse a él para poder firmar un acuerdo. También con Zelenski». «Yo creía que iba a ir rápido, pero aún no hay acuerdo». «Vamos a lograrlo poco a poco. Estamos razonablemente cerca de un acuerdo». Declaró que las conversaciones entre Moscú y Kiev para poner fin a la guerra en Ucrania «se encuentran en un punto decisivo» y que si los líderes de ambos países no logran el acuerdo, serían «estúpidos» al dejarse llevar por «el odio».

«Creo que (Volodimir Zelenski y Vladimir Putin) han llegado a un punto en el que pueden unirse y llegar a un acuerdo y, si no lo hacen, son estúpidos», dijo. Se ha dado cita con

«Europa no va en la buena dirección. La queremos seria»

«Venezuela ganará más en 6 meses que en los últimos 20 años»

Zelenski en Davos hoy jueves. Según la delegación estadounidense, Trump encabezará también el acto de firma para la constitución de la llamada Junta de la Paz, un nuevo organismo internacional impulsado por él con el objetivo de poner fin a conflictos armados. En cuanto a Gaza, espera que en «dos o tres semanas», Hamás entregue las armas, porque «si no, vamos a acabar con ellos». En su opinión, «la paz está más cerca» y recordó que «los de Hamás han crecido con las armas» y les cuesta dar ese paso.



La presidenta del Banco Central Europeo, Christine Lagarde, escucha a Trump, ayer, en Davos. GETTY IMAGES

La UE se prepara para todo escenario

Los líderes europeos se movilizan en Bruselas por si Trump cambia de nuevo de opinión y Lagarde se planta en Davos

C. S. DAVOS

ENVIADO ESPECIAL

Los dirigentes europeos asistentes a Davos se toman en serio la exigencia del presidente de EEUU, Donald Trump, tras su obsesivo discurso para anexionarse Groenlandia y, aunque celebran que se abra una vía negociadora en el marco de la OTAN, se preparan para todos los escenarios. Estos incluyen una nueva guerra comercial por si el desconcertante Trump cambia de nuevo de opinión.

«Los líderes de la UE analizarán este jueves [por hoy] la respuesta, para lo que hay varias herramientas que se pueden ir utilizando gradualmente en función de lo que vaya haciendo Washington», señala a este diario uno de los altos cargos europeos implicados en los preparativos.

La prioridad europea sigue siendo el acuerdo y, para ello, la oferta es un pacto para garantizar la «seguridad ártica» de modo que EEUU tenga garantías de que no hay riesgo con Groenlandia por seguir perteneciendo a Dinamarca. Pero, a la vista de la reacción de Trump, exigiendo unas negociaciones de cesión de soberanía imposibles, la UE se prepara para represalias adicionales eventuales en el futuro.

El ministro de Exteriores de Dinamarca, Lars Løkke Rasmussen, desechó abrir conversaciones sobre traslado de soberanía. «No podemos

negociar sobre eso», dijo, aunque tomó lo «positivo» de que Trump descarta, al menos por ahora, «el uso de la fuerza». «Tenemos que mantener nuestra posición», dijo en Davos la viceprimera ministra sueca, Ebba Busch, en declaraciones a Reuters en Davos. El presidente francés, Emmanuel Macron, y la presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen, ya sostuvieron en Davos en la víspera de que hablara Trump que no era negociable la cesión de Groenlandia, que es territorio de la Unión Europea.

Evitado por el momento que haya más aranceles el 1 de febrero, la UE se prepara para nuevas amenazas futuras. De momento, se tomó en la Eurocámara, con respaldo de los gobiernos, un freno a la ratificación del acuerdo arancelario con el propio Trump del pasado año y que, aunque humillante para la UE, terminó con unos tipos en aduana muy mitigados.

Además, los ministros de Economía tienen listas las represalias arancelarias a EEUU previstas el pasado año por si no se producía ese acuerdo con el equipo de Trump. Se trata de nuevos aranceles a productos de EEUU—aviación y la maquinaria, coches y productos agroalimentarios, entre ellos el whisky bourbon, la mantequilla de cacahuete, los arándanos o el zumo de naranja—por valor de 90.000 millones.

El secretario de Comercio, Howard

Lutwick, ya avanzó en Davos que, si la UE osa tomar medidas de ese tipo, la respuesta de Washington será más dura aún. Lutwick protagonizó en la noche del martes un incidente en una cena privada organizada por el presidente de BlackRock, Larry Fink. Fue tan agresivo con la UE en su intervención que la presidenta del Banco Central Europeo, Christine Lagarde, optó por abandonar la sala en una tensión sin precedentes en las plácidas y cortesas cenas de la élite de Davos.

Macron es de los partidarios de incluso explorar ya otra medida: el llamado mecanismo anticoerción. Es el que faculta a la UE a restringir el apetitoso mercado europeo a empresas y bancos estadounidenses. El ministro de Economía español, Carlos Cuerpo, no descartó que Pedro Sánchez apoye esta opción: «Tenemos todas las herramientas sobre la mesa», afirmó.

La elevación de tono por parte de la UE es evidente tras la agresividad creciente de Trump. «Estamos listos para defendernos a nosotros mismos, a nuestros Estados miembros, a nuestros ciudadanos y a nuestras empresas contra cualquier forma de coerción. La UE tiene el poder y las herramientas para hacerlo», dijo el portugués António Costa ante la Eurocámara. Pero todos saben que la superioridad de EEUU sigue siendo abrumadora y suspiran porque se cierre bien la nueva vía de pacto.

MUNDO

Trump, sobre Ucrania: «No tenemos nada que ver con eso»

El presidente de EEUU se desentiende de la guerra y la deja en manos de Europa

Trump volvió a ser Trump, aunque los espectadores de su discurso esperaban una versión aún más extrema y la sensación final fue de alivio. En su invertebrado repaso de la actualidad, de la que es el protagonista absoluto, el rubio presidente dedicó un buen rato de su largo discurso a la guerra de Ucrania.

Llamó la atención que en dos ocasiones recordara que «mañana [por hoy]» iba a reunirse con Volodimir Zelenski, a quien situó entre el público: «Tal vez esté viéndome por aquí». Pero el presidente de Ucrania ni estaba entre la audiencia ni se encontraba en Davos, sino en Kiev, como tuvo que recordar su oficina presidencial. Finalmente, Zelenski viajó hoy para verse con él. También sabemos, porque lo ha publicado el Kremlin, que Steve Witkoff, el enviado especial de Trump y ex promotor inmobiliario, viajó a Moscú para volver a reunirse con Vladimir Putin en el marco de las conversaciones de paz.

Donald Trump consideró que es la OTAN y Europa quienes «deben ocuparse de Ucrania, y no Estados Unidos», una posición que contrasta con la que han tenido todos los presidentes norteamericanos desde Bill Clinton. «¿Qué obtienen los Estados Unidos de todo este trabajo, de todo este dinero, aparte de muerte, destrucción y sumas colosales de dinero que van a parar a manos de personas que no aprecian lo que hacemos? No aprecian lo que hacemos, me refiero a la OTAN, me refiero a Europa. Son ellos quienes deben ocuparse de Ucrania, no nosotros».

No es la primera vez en la que el rubio presidente anuncia que desea desconectarse de este conflicto volviendo una y otra vez con el machacón argumento de que no es su guerra, sino «la guerra de Joe Biden» y que con él en el poder «jamás habría sucedido», una declaración a la que Putin se unió para masajear su ego en la reunión de ambos en Alaska.

El presidente de EEUU siguió insistiendo en la misma línea: «Estados Unidos está muy lejos, nos separa un gran y hermoso océano. No tenemos nada que ver con eso». Es una declaración que confirma lo publicado ya en la *Estrategia de Seguridad Nacional*, esa biblia de las relaciones internacionales en las que es-

ta Administración ha dejado claro su alejamiento de Europa (un continente perdido, según la opinión de Trump, cuyos países están «irreconocibles», como dijo ayer) para centrarse en lo que llama «nuestro hemisferio».

Trump volvió a mostrarse optimista con las conversaciones de paz, a pesar de que el régimen ruso hace todo lo posible por demostrar lo contrario: «Estamos razonablemente cerca de un acuerdo para poner fin a la guerra en Ucrania».

El problema es que ese optimismo, como ya ha sucedido durante meses, luego no se traduce en nada. Vladimir Putin exige territorios que sus soldados ni siquiera han podido conquistar, como un 25% de la región de Donetsk que Rusia lleva cuatro años intentando conquistar en vano, avanzando de forma lenta y penosa. El

Kremlin no se baja de esa petición maximalista, que Zelenski rechaza de plano, apoyado por sus aliados europeos.

Ese punto, unido al de las garantías de seguridad tras la firma de una hipotética paz, con el despliegue de tropas internacionales en Ucrania (promovido por la llamada «Coalición de Voluntarios») al que Moscú se niega en redondo, la firma de cualquier compromiso resulta hoy poco menos que imposible.

Trump volvió a insistir en Davos en otra idea ya pronunciada antes, pero no por ello verdadera: «Cuando Putin está convencido de firmar, Zelenski se niega, y cuando Zelenski está de acuerdo, Putin es el que se echa atrás». Pero en realidad Ucrania ha aceptado, desde el principio, todos los alto el fuego propuestos desde Estados Unidos y ha sido Rusia la que los ha rechazado.

La pelota vuelve ahora al tejado del Kremlin. Pero incluso tratándose de un acuerdo que beneficia claramente a Rusia, no parece que Moscú vaya a aceptar la última versión del texto corregida por Ucrania y Europa, según han filtrado durante semanas los funcionarios del Kremlin a diversos medios.

Pese a los esfuerzos de apaciguamiento de Estados Unidos con el autoritario ruso, fuentes de inteligencia estadounidenses han revelado en numerosas ocasiones que Vladimir



El presidente de EEUU, Donald Trump, llega en el helicóptero Marine One a la pista de aterrizaje de Davos.

MICHAEL BUHOLZER / EFE

Putin no tiene una voluntad real de poner fin a la guerra. La razón es que lleva casi cuatro años recibiendo información distorsionada, como publicó *Financial Times*, por parte de sus generales, que le venden grandes victorias en el frente y un ejército ucraniano siempre al borde del colapso. El ejemplo es la batalla de Kupiansk, que el jefe del Estado Mayor ruso, Valery Guerasimov, vendió hace dos meses como una gran victoria. Semanas después de dar la ciudad por conquistada, las tropas ucranianas expulsaron al remanente de tropas rusas sitiadas en el centro y hasta Zelenski fue hasta allí para grabarse un video-selfie.

En esta fase de la guerra, con el frente casi congelado, los que están sufriendo más son los civiles ucra-



Soldados ucranianos con el presidente de Letonia, en Davos. E. M.

nianos. En ciudades como Kiev se suceden los días sin luz ni calefacción, con una infraestructura energética casi destruida por Rusia.

Hasta la famosa ciudad balneario suiza han ido estos días un puñado de oficiales ucranianos para hablar con los políticos europeos. Ayer se

fotografiaron con Edgars Rinkēvičs, presidente de Letonia: «Tuve la oportunidad de conocer a soldados ucranianos en Davos. Están aquí para contar sus historias sobre la guerra. Defienden tanto a Ucrania como a Europa, y la libertad, y por eso merecen un enorme agradecimiento».



ALBERTO ROJAS



El universo republicano se mantiene fiel al presidente

Votantes y políticos del partido cierran filas con Trump, a pesar de las críticas económicas y sus 11 puntos menos de aprobación

El 20 de enero de 2025, Donald Trump juró por segunda vez como presidente de EEUU. Ese mismo día, arrancó la apisonadora que ha marcado el último año, no sólo en su país sino en todo el planeta. Llegó tras haber ganado las elecciones con enorme claridad. Con mucho menos margen de lo que él cree, o al menos de lo que presume, pero con una sensación indiscutible de poderío y el con-



PABLO R.
SUÁREZ
WASHINGTON

vencimiento de haber recibido un mandato casi total para hacer, deshacer y transformar la nación y la sociedad. Doce meses después, tras despedir a cientos de miles de funcionarios, sacar la motosierra, bombardear siete países, del caso Epstein o sus amenazas a aliados históricos, la popularidad del presidente está en niveles mínimos y las perspectivas de éxito en las midterm, las eleccio-

nes de medio mandato de noviembre, son muy bajas.

Según Gallup, el índice de aprobación de Trump ha caído 11 puntos en apenas un año, desde el 47% al 36%. Según datos de la CNN en una macroencuesta esta semana, una mayoría de los estadounidenses, el 58%, califica el primer año del mandato de Trump como un fracaso. La media de sondeos se sitúa en torno al 42% de aprobación (45% según la última encuesta del Wall Street Journal, el 41% según Reuters/Ipsos, con un 55% de

desaprobación a su gestión), similar a su primer mandato, a la de Joe Biden también en este mismo momento de su mandato, y algo inferior a la de otras presidencias recientes. Una semana después de que Trump asumiera el cargo, el 37% de los estadounidenses pensaba que el país iba por buen camino, frente al 50% que creía que iba por mal camino. Hoy, esas cifras son del 31% y del 61%, respectivamente.

El 90% de los republicanos respaldan al presidente

El 97% de los demócratas muestran su absoluto rechazo

Pero aunque esa cifra siga estable, la mayoría afirma que el líder republicano se centra en las prioridades equivocadas y hace muy poco para abordar el principal problema: el coste de la vida. Aunque el país está sacudido por una política exterior intervencionista y anexionista, por el despliegue del ICE y batallas campales en ciudades como Minneapolis, por un embrión de crisis constitucional e infinitos frentes abiertos, hay pocas dudas de que las elecciones legislativas de noviembre girarán en torno a la economía, a la *affordability*, un término que el presidente se empeña en decir que es un invento *fake* de la oposición.

Al mismo tiempo, las encuestas revelan que si bien Trump es visto como una amenaza para la democracia, la estabilidad y la economía por los votantes demócratas, y que está perdiendo a marcha forzada a los independientes y colectivos como los hispanos, sigue contando con los republicanos. Independientemente de lo que haya hecho o no hecho. Así, según la última encuesta de CBS, de estos días, el 59% de los ciudadanos desaprueba la presidencia de Trump, y el 41% la respalda. El 97% de los demócratas y casi el 70% de los independientes y no afiliados están en esa línea. Sin embargo, el 90% de los votantes republicanos aprueban a Trump.

Igualmente, aproximadamente el 87% aprueba, en líneas generales, la política exterior y el 83% piensa que la política exterior de Trump ha ayudado a fortalecer la posición de Estados Unidos en el mundo. Aunque la amplia mayoría de los estadounidenses se oponen a una anexión forzosa, una intervención militar e incluso la compra de Groenlandia, el presidente parece indiferente. Según datos de YouGov de esta semana, sólo el 9% apoya que Estados Unidos utilice la fuerza militar para tomar el control de Groenlandia y el 72% se opone a ello totalmente.

La gran mayoría de los demócratas (92%) e independientes (73%) se oponen a que utilice la fuerza militar. Lo mismo con los republicanos, un 52% frente a un

22% que lo vería bien. El 86% de los votantes encuestados a nivel nacional en un sondeo de la Universidad de Quinnipiac, el que utiliza la cadena Fox en sus noticias, se opondría a una acción militar. Esto incluye al 95% de los demócratas, al 94% de los independientes e incluso a más de dos tercios (68%) de los republicanos encuestados.

Los números deberían preocupar a la Casa Blanca, sobre todo tras los malos resultados en las elecciones estatales y municipales del pasado noviembre, pero como en torno al 80% de los republicanos de la Cámara de Representantes y el 90% del Senado han sido elegidos en distritos o estados donde Trump ganó por 10 puntos o más, el temor a la sangría de indecisos o independientes es, todavía, moderado. Importan los fieles. Y a estos les da igual la política exterior, les preocupa sobre todo el bolsillo. «Trump es el arma secreta del partido de cara a noviembre», repiten los responsables republicanos.

Los estadounidenses creen que la economía es ahora mismo lo más importante, por un margen de casi dos a uno sobre cualquier otro tema. Los sondeos se han mantenido bastante estables durante los últimos dos años, y menos de tres de cada 10 personas valoran la situación económica positivamente. Lo que ha cambiado en las últimas encuestas es el creciente pessimismo, pues sólo cuatro de cada 10 esperan que la economía sea buena dentro de un año, en comparación con el 56% justo antes de que Trump asumiera el cargo. Una mayoría del 55% afirma que las políticas de Trump han empeorado la situación económica del país, mientras que solo el

El pessimismo por el coste de la vida crece de cara a las 'midterm'

Sin embargo, la mayoría aprueba la política exterior del mandatario

32% afirma que han mejorado. La mayoría, el 64%, afirma que no ha hecho lo suficiente para intentar reducir el precio de los bienes de consumo diario. Incluso entre los votantes republicanos es la sensación dominante, aproximadamente, la mitad opina que debería estar haciendo más, así como el 42% entre los republicanos que se adscriben al movimiento *Make America Great Again*.

Los datos coinciden con la última encuesta de AP, que muestra cómo sólo el 37% de los adultos aprueba la gestión económica de Trump, algo mejor que el 31% que decía lo mismo en diciembre. Aproximadamente seis de cada 10 adultos estadounidenses afirman que Trump ha contribuido más a incrementar el costo de la vida en su segundo mandato, mientras que solo dos de cada 10 afirman que ha contribuido a mejorar la situación.

MUNDO

Delcy descabeza la cúpula militar de Maduro

Anuncia que Venezuela ha recibido ya 300 millones del petróleo desde EEUU

DANIEL LOZANO GUAYAQUIL

La presidenta encargada, Delcy Rodríguez, se puso una camiseta de «Venezuela Toda», se calzó las zapatillas deportivas que ha hecho famosas y se dirigió a la comuna socialista Hugo Ayala para informar al país que el negocio petrolero con el «imperio nuclear» comienza a dar sus primeros dividendos. «Hoy debemos informar a toda Venezuela que ha ingresado recurso producto de la venta del petróleo. De los primeros 500 millones han ingresado 300. Esos recursos irán para cubrir y financiar el ingreso de nuestros trabajadores, proteger su poder adquisitivo, de la inflación y de los vaivenes en el mercado cambiario», aseguró la jefa del gobierno teledirigido desde EEUU.

SALE DE LA CÁRCEL LA HISPANO VENEZOLANA MONTSERRAT ESPINOSA

La hispanovenezolana Montserrat Espinosa se unió ayer al grupo de 170 excarcelados por el chavismo desde que el 8 de enero el nuevo gobierno *de facto* de Delcy Rodríguez entreabriera las mazmorras revolucionarias. Con esta nueva libertad condicional son 10 los presos políticos con nacionalidad española que se han beneficiado de las presiones ejercidas por Washington. Otros 10 permanecen encarcelados, incluidos los cuatro denominados históricos, con largas estancias bajo el yugo bolivariano. Contra Espinosa y su marido, el argentino venezolano Roberto Baldo, propietarios de una pizzería en Caracas, recayó en noviembre de 2024 la acusación de haber establecido comunicación con los dirigentes opositores refugiados en la embajada de Argentina, todos ellos muy cercanos a la líder democrática, María Corina Machado. / D. L.

Se trata del crudo que estaba retenido en puertos y refinerías tras la puesta en marcha en diciembre del bloqueo petrolero, el jaque de Donald Trump que anticipó la acción militar contra Nicolás Maduro. Los barcos de la estadounidense Chevron trasladaron finalmente el *oro negro*, que se vendió en mercados internacionales a sus precios normales sin la rebaja del 30% que aplica el chavismo para venderlo a China o para regalarlo a Cuba.

La inyección de los 300 millones será enviada directamente al mercado cambiario, a través de cinco ban-

cos nacionales y del Banco Central de Venezuela (BCV). El objetivo es controlar la devaluación constante del bolívar y la consiguiente inflación, que ha martirizado el bolsillo de los venezolanos, que ya está lleno de costuras.

La dolarización de facto impuesta por Nicolás Maduro a partir de 2019 fue la principal medida dentro del paquetazo del salvaje capitalismo de Estado aplicado para salir de la peor escasez de alimentos y desabastecimiento de productos básicos del siglo. Desde entonces, el billete verde estadounidense se usa como referencia para fijar los precios de los bienes y de los servicios.

Mientras el cambio oficial lo fija el BCV, el mercado paralelo crece sin parar y provoca que existan distintos precios, siempre desfavorables para el consumidor, según el medio de pago elegido. Fuentes opositoras aseguraron a *EL MUNDO* que para mantener estable el paralelo se necesitan al menos 100 millones de dólares a la semana.

El acuerdo petrolero con Washington ya repercutió en el mercado y detuvo su ascenso casi siempre imparable. «Si se estabiliza el tipo de cambio oficial y cae el paralelo, no hay motivos fundamentales para que la inflación siga subiendo. Sería un alivio para el bolsillo del ciudadano», interpretó el economista José Guerra, aunque queda pendiente un viraje total en la política económica del país: reforma petrolera para atraer capitales, aumentar la producción de crudo, emisión de dinero con respaldo...

«La venta de divisas en el mercado oficial, un mercado donde la escasez de divisas ha sido notoria, es transitoriamente un aliviadero, pues le baja la presión a otros mercados no oficiales. Pero la solución al problema cambiario requiere de cambios más estructurales y de un rediseño que bien valdría vislumbrar. Son tiempos de grandes desafíos para Venezuela», precisó el economista Leonardo Vera.

Unos desafíos que el Partido Comunista de Venezuela (PCV), aliado durante décadas del chavismo hasta su ruptura con Maduro, no ve nada claros: «Los neoliberales (el oficialista) PSUV acusaron al PCV de ser



Venezolanos sostienen carteles, el martes, en una marcha para exigir la libertad de los presos políticos. EFE

agentes de la CIA. Hoy más que nunca se evidencia que es el PSUV quien se arrodilló a la CIA», disparó su secretario general, Óscar Figuera.

Si hay una palabra que puede definir esta primera parte de la hoja de ruta marcada por Washington, denominada estabilidad, esa es desconcierto. «A este periodo de grandes cambios geopolíticos y transformación del orden mundial, Venezuela llega destrozada y de rodillas. Así la deja el chavismo y sus colaboradores. Es su absoluta responsabilidad histórica. De nadie más», certificó el analista Jorge Lazo Cividanes, profesor de Ciencia Política de la Universidad de Ottawa.

El chavismo reciclado encabezado por los hermanos Rodríguez lo sabe y por ello porfió para mantener el control de la represión de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana

El crudo estaba retenido desde el bloqueo petrolero de diciembre

Quedan alrededor de 1.000 presos políticos todavía en las cárceles

Aumenta la distancia entre los precios oficiales y los paralelos

(FANB). Para lo primero cuenta con Diosdado Cabello, ministro de Interior, quien ha aplicado una estrategia de cuentagotas para las excarcelaciones de presos políticos, otra forma revolucionaria de mantener el control. Según los cálculos de la Plataforma Unitaria, todavía permanecen en las mazmorras del nuevo chavismo alrededor de mil prisioneros políticos.

Cabello se mueve como pez en el agua de la represión de baja intensidad, para no enfadar a Washington, al menos de momento. Ayer, la policía política acudió a la Universidad Central de Venezuela (UCV), donde los estudiantes homenajeaban a sus presos con una gran pancarta. Los agentes del Servicio Bolivariano de Inteligencia (SEBIN) la decomisaron por la fuerza.

«Todo aquel que celebre la agre-



ROSA CUCUNUBA

LÍDER UNIVERSITARIA VENEZOLANA. Estudiante de Derecho de 22 años, su video grabado en Caracas exigiendo a la revolución bolivariana que pare la persecución ha dado la vuelta al mundo

«Más miedo me da no vivir en democracia, nací en este sistema»

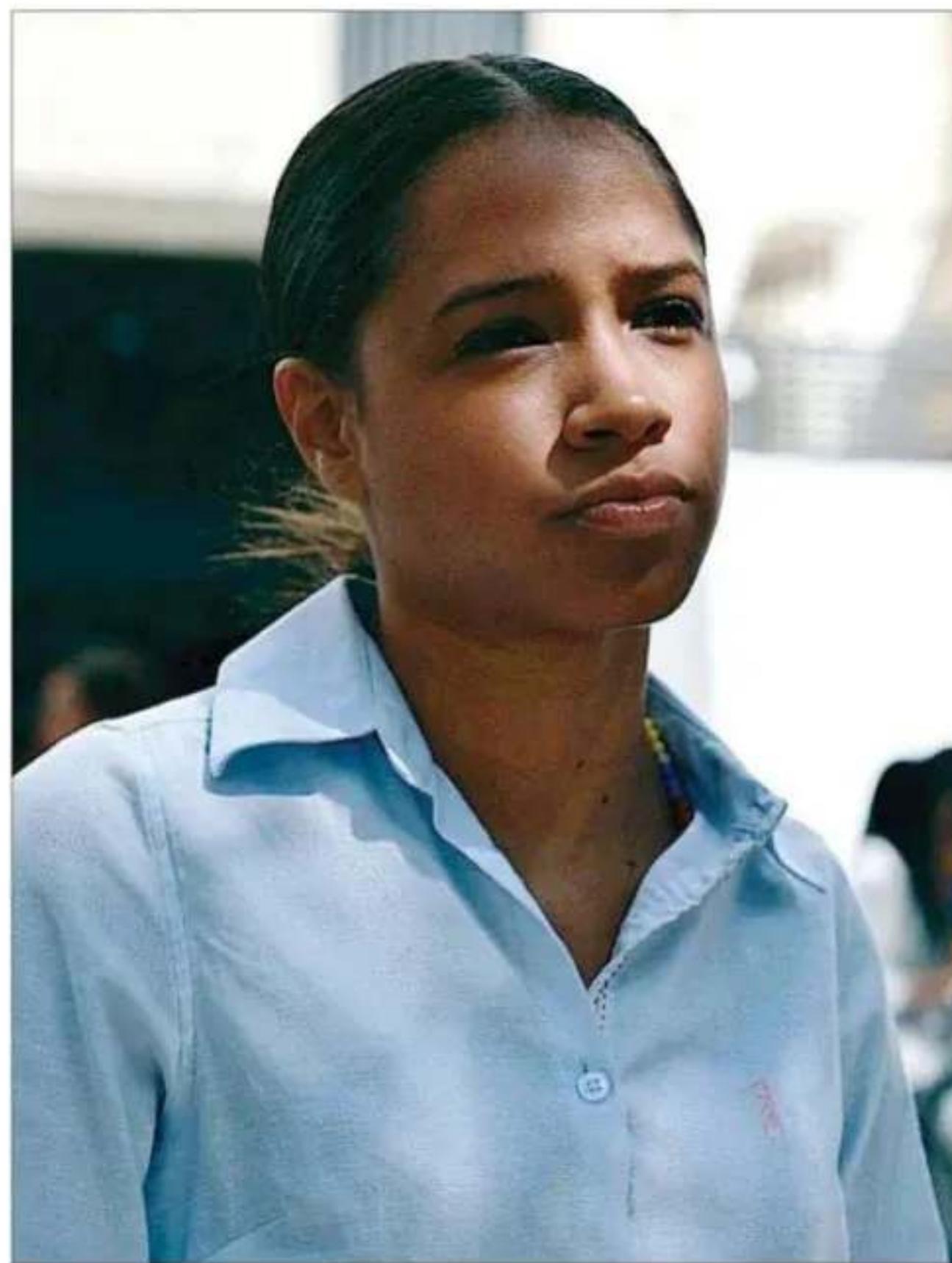
D. LOZANO

El video dio la vuelta al mundo de las redes sociales: una jovencita venezolana, en perfecto inglés, exigiendo a la revolución bolivariana que parara la persecución y liberara a los presos políticos. Palabras rotundas desde dentro del *monstruo*, desde la propia Caracas, donde casi nadie se atreve a hablar.

A Rosa Cucunuba ya la conocían en la Universidad Central de Venezuela (UCV), el mayor centro público del país, porque su lista Salvemos la U, con Migueangel Suárez a la cabeza, ganó a finales de 2024 las elecciones de la Federación de Centros Universitarios (FCU). Al frente de la FCU han estado líderes de la importancia de Juan Requesens o su hermana Rafaela, un puntal de lucha contra el chavismo. Y ahora, cuando se ha abierto una ventana de esperanza en medio de la peor oscuridad, tanto Suárez como Cucunuba han alzado sus voces para unirse a los familiares y activistas que demandan desde hace dos semanas la libertad de sus seres queridos.

Natural de San Fernando de Apure, llano venezolano fronterizo con Colombia, Cucunuba vive desde niña en San Antonio de los Altos, cercano a Caracas, y en la propia capital. Tiene 22 años, estudia Derecho y ese inglés que parece de Harvard lo aprendió de forma autodidacta, como el italiano. Pero lo que más llama la atención de esta joven liberal, militante de Vente Venezuela, partido de María Corina Machado, es su valentía: pese a la represión, pese al hostigamiento, se ha atrevido a desafiar al chavismo, como Suárez. Una actitud que se da a cuentagotas en una sociedad aterrorizada. Otros dos dirigentes opositores, Alfredo Ramos y Andrés Velásquez, también han abandonado la clandestinidad. Pregunta. Suárez y usted se han puesto al frente del grupo de estudiantes que se han unido a las vigilias frente a las cárceles.

Respuesta. Tras el 3 de enero se ha abierto una oportunidad, una puerta, gracias a la presión de EEUU, para la excarcelación de los presos políticos. Venezuela tiene 1.500 presos políticos (sumando los casos sin reportar que están apareciendo), con algunos encarcelados desde el año 2000. Es una locura. Con el anuncio de las excarcelaciones, los familiares se han plantado a las afueras de los centros de reclusión. Hasta la fecha ni siquiera han excarcelado a 200. Las familias pernoctan a la espera de sus seres queridos. P. Hay múltiples denuncias, tanto de



Naciones Unidas como de organizaciones de derechos civiles, sobre las condiciones en las que malviven los presos políticos.

R. Tenemos información de primera mano y los testimonios son desgarradores. En Zona 7, por ejemplo, son terribles (se refiere a la sede de la Dirección General de Contrainteligencia Militar, dirigida ahora por el mayor general Gustavo González López, el hombre fuerte de Delcy Rodríguez). Pasan días sin comer, les someten a torturas, los aíslan y pierden la noción del tiempo, en celdas sin ventanas y con un bombillo blanco para que no sepan si es de día o de noche. Hace unos días denunciamos la muerte de uno de ellos. P. El fin de semana pasado comenzaron a hostigar a las familias, tras incorporarse grupos de estudiantes. R. Sí, nosotros fuimos y tuvimos una vigilia. Subimos hasta la entrada del centro de reclusión, nunca lo habíamos hecho. Y la respuesta de ellos fue poner un piquete de policías para impedir que subiéramos. Una cosa es verlo y otra vivirlo, es desgarrador. Nuestro llamado es a em-

patizar con la causa, no sólo es una causa de los familiares, es de todos los venezolanos. Tenemos que elevar la voz y que el país y el mundo se dé cuenta de lo que pasa.

P. Pero hasta ahora sólo un par de dirigentes han salido de la clandestinidad, al margen los estudiantes. R. Pero la gente está saliendo y se está sumando. El cambio del 3 de enero en adelante es impresionante. Hemos roto el silencio. Los que estamos dentro nos damos cuenta de que está creciendo. La dirigencia estudiantil de la UCV dio un paso adelante y detrás se están sumando otras universidades, como la Simón Bolívar, la Católica y la Monteávila. Una muchacha de esta universidad privada incluso estaba dispuesta a declarar a los medios. Yo me dije guau, vamos sumando. Hemos dado un paso muy grande. Es evidente que no todos se suman de forma presencial, pero hasta donaciones nos están llegando: comida, enlatados, ropa para los familiares que pernoctan. En esta situación tan difícil el venezolano demuestra que está a la altura, a pesar de todo.

P. ¿Se puede romper el muro de pánico impuesto desde la campaña de terror tras el megafraude electoral?

R. Nadie está exento de miedo, todos tememos miedo por estos abusos sistemáticos de las personas que siguen estando en el poder. Hemos sufrido persecución... Pero me da más miedo seguir viviendo este abuso sistemático. Y ahora ha llegado la oportunidad de alzar la voz, tomar la iniciativa, hablar y que la gente deje el miedo a un lado. Tengo confianza de que de forma cívica y pacífica la sociedad civil se sume a la causa para lograr la liberación de todos los presos políticos. No puede haber un debate sobre la mesa de transición sin la libertad previa de todos ellos.

P. Personalmente, ¿también siente ese miedo?

R. Claro, nadie está exento. Pero al final más miedo me da no vivir en democracia. Yo nací y crecí en este sistema... Al asumir la FCU junto a todos los muchachos, asumí el compromiso. El movimiento estudiantil ha cumplido un rol histórico (en 2007, los estudiantes derrotaron a Chávez en el referéndum para perpetuarse en el poder)

en todo lo que ha pasado en el país. Evidentemente hay miedo, pero asumes la responsabilidad y sabes las consecuencias que puede acarrear. P. ¿Te han hostigado?

R. Sí, el año pasado viví la persecución. (Prefiere omitir detalles por seguridad). Aquí adentro nadie está exento de que algo le pueda pasar.

P. Tuvo también que esconderse durante este año y medio de recrudecimiento de la represión?

R. Sí, en diferentes ocasiones. Cuando hacemos algunas declaraciones y entrevistas para meter presión nos hemos guardado durante un tiempo para que se calmen las aguas y luego volver a salir.

P. ¿Cuántos estudiantes siguen presos con el chavismo reciclado?

R. Actualmente tenemos 47 detenciones arbitrarias. Vamos a hacer una propuesta creativa para su liberación, los hay con condiciones muy delicadas de salud. En la facultad de Derecho tenemos un compañero, Roalmi Cabeza, encarcelado desde hace más de un año. En la noche también vamos a hacer una vigilia por ellos.

ACTUALIDAD ECONÓMICA

El Parlamento Europeo paraliza el acuerdo con Mercosur

• Vox se alía con Sumar, ERC, BNG y Compromís para bloquear el pacto comercial • La decisión abre la puerta a que el Tribunal de Justicia de la UE revise su compatibilidad con el derecho comunitario

DANIEL VIAÑA BRUSELAS
CORRESPONSAL

El Parlamento Europeo paralizó ayer el acuerdo comercial UE-Mercosur, pacto que lleva más de 26 años negociándose, y que ahora deberá pasar por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) para que decida si es compatible con el derecho comunitario. Así lo indicaba la resolución de The Left, que es el grupo al que pertenecen Sumar y Podemos, y que es la que salió adelante.

Patriots, la formación a la que pertenece Vox, también había presentado una con el mismo objetivo pero apuntando razones diferentes. Esta resolución, en cambio, no prosperó. La formación de Santiago Abascal, sin embargo, no dudó en apoyar a The Left y celebrar «una victoria histórica», según afirmaron desde el partido.

Es más, hicieron suyo el resultado afirmando que fue también una gran «victoria de Vox». Y para ello no dudó en aliarse con Sumar, así como con ERC, BNG y Compromís, partidos que están integrados en el grupo de los Verdes/Alianza Europea. Todos ellos votaron juntos, y todos ellos fueron fundamentales para obstaculizar el acuerdo.

También lo fueron los numerosos eurodiputados tanto del Partido Popular Europeo como del S&D. Muchos países como Francia o Polonia se han mostrado totalmente en contra del acuerdo, y los representantes *populares*, socialistas o incluso liberales de estas naciones votaron en esa dirección. Y muy llamativa fue la ausencia durante la votación de Irene Montero e Isa Serra, las dos eurodiputadas de Podemos que están englobadas en The Left. Aunque luego, eso sí, la ex ministra de Igualdad no dudó en celebrar en sus redes sociales que el acuerdo se haya paralizado. No parece descabellado pensar que no quiso votar en la misma dirección que Vox.

Pero, muy importante, nada de esto sirve para detener totalmente el acuerdo UE-Mercosur. Porque a pesar de la decisión del Parlamento, la Comisión puede poner en marcha el pacto de manera provisional hasta que haya un fallo del TJUE dentro de 18 meses o incluso en dos años. Tan solo necesitaría que Brasil, Argentina, Uruguay o Paraguay lo ratificasen y entraría en vigor. Y eso es lo que, casi de inmediato, exigió ayer el canciller alemán, Friedrich Merz.

«La decisión del Parlamento Europeo sobre el acuerdo con Mercosur es lamentable. No tiene en cuenta la situación geopolítica. Estamos conven-



El Parlamento Europeo vota remitir el acuerdo Mercosur al Tribunal Supremo en Estrasburgo. AP

EL CAMPO ESPAÑOL CELEBRA QUE EL ACUERDO SE SOMETA A CONTROL JURÍDICO

El sector agrario español celebró ayer la decisión del Parlamento Europeo de someter el acuerdo UE-Mercosur al control del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, atribuyendo este resultado a la presión ejercida por agricultores y

ganaderos europeos, incluidos los españoles durante las últimas semanas. Las principales organizaciones agrarias, como Asaja, COAG, UPA y Unión de Uniones, consideran que el pacto genera inseguridad, desequilibrios y

competencia desleal para el campo europeo y español, y destacan que la movilización del sector fue fundamental para influir en la votación. Los responsables de estas asociaciones califican la decisión como una «pequeña victoria» y subrayan que demuestra que la presión tanto en la calle como en los despachos puede dar frutos. Al mismo tiempo, insisten en

mantener las protestas y concentraciones programadas para finales de enero, especialmente el día 29, y llaman a todos los agricultores y ganaderos a seguir mostrando su rechazo al acuerdo hasta lograr que se paralice definitivamente, garantizando condiciones justas y el principio de reciprocidad para el sector español.

Por ello, es probable que hoy mismo se trate la cuestión de Mercosur en el Consejo extraordinario, y que se consulte a las capitales si están de acuerdo en que la Comisión siga adelante con la aprobación temporal. No es un paso necesario, pero sí deseable. Lo mismo ocurre con el Parlamento, en donde un nuevo desaire de la presidenta del Ejecutivo comunitario, Ursula von der Leyen, sentaría muy mal.

«Esto conduciría a un enorme conflicto institucional», según explicó ayer el jefe de la comisión de Comercio del Parlamento Europeo, Bernd Lange. «Tenemos el compromiso de los cuatro últimos comisarios de Comercio de que no se aplicará un acuerdo temporal sin contar con el Parlamento», incidió el responsable alemán.

En su opinión, el escenario más probable es que se llegue a un acuerdo para que haya una aplicación temporal. Pero con Mercosur todo es tan enrevesado, complicado y largo que se antoja muy complicado hacer predicciones. Aunque sí, en Bruselas esa es también la sensación. O el deseo.

cidos de la legalidad del acuerdo. No más retrasos. El acuerdo debe aplicarse provisionalmente ahora», aseguró en sus redes sociales.

La Comisión, sin embargo, se mostró algo más cautelosa. Fuentes del Ejecutivo comunitario lamentaron «profundamente la decisión del Parlamento Europeo de solicitar una opi-

nión al Tribunal de Justicia de la UE», y añadieron que «esta decisión llega en un momento en el que los productores y exportadores de la UE necesitan con urgencia acceder a nuevos mercados, y en el que la UE debe cumplir su agenda de diversificación y demostrar que sigue siendo un socio comercial fiable y previsible».

Pero desde Bruselas evitan confirmar que activarán de manera temporal el acuerdo. «La Comisión establecerá ahora contactos con el Consejo y con los eurodiputados antes de decidir los próximos pasos», explican. Y dicen esto porque no quieren tomar una decisión que pueda enfadar a los países o al Parlamento.



Los ministros Carlos Cuerpo y Óscar López se reúnen en Davos con altos ejecutivos de empresas españolas. EFE

«Cada vez es menos atractivo invertir en la UE»

Dirigentes del Ibex se reúnen con Cuerpo y López en Davos «por cortesía» y piden que no se opongan a la desregulación

CARLOS SEGOVIA DAVOS (Suiza)
ENVIADO ESPECIAL

Los ministros de Economía, Carlos Cuerpo, y de Transformación Digital, Óscar López, pidieron a los dirigentes del Ibex presentes en Davos que mantuvieran con ellos la reunión prevista inicialmente con Pedro Sánchez y lograron que la mayoría de ellos lo hicieran.

«La agenda en Davos es intensa, pero hemos querido acudir por respeto institucional», declararon varios de ellos a este diario a la salida del encuentro. Lo que sí hicieron es aprovechar para pedir al Gobierno español que contribuya a la corriente de desregulación y unidad de mercado que predicen Mario Draghi y Enrico Letta en vez de navegar en contra.

El presidente de Iberdrola, Ignacio Galán, fue muy explícito, según asistentes consultados, en que, salvo prácticamente Reino Unido por las condiciones que ofrece, es cada vez menos atractivo invertir en la UE. También Ester Baiget. Esta alta ejecutiva española preside la biotecnológica danesa Novonordisk y expuso a los ministros cómo el entorno regulatorio europeo hace que sea más atractivo, también para su empresa con sede Dinamarca, dirigir sus inversiones fuera de la UE.

El presidente de BBVA, Carlos Torres, señaló que es hora de actuar en la UE ante el riesgo de declive y el avance de EEUU. También

el presidente de Naturgy, Francisco Reynés, defendió la necesidad de reducir la regulación para favorecer la inversión y también garantías de seguridad en las actividades de las empresas.

El consejero delegado de Repsol, Josu Jon Imaz, acudió también al encuentro, sin que los ministros le preguntaran por su reciente visita a la Casa Blanca por Venezuela. También acudieron, sin mostrarse activos en el debate, el presidente de Telefónica, Marc Murtra, el consejero delegado del Banco Santander, Héctor Grisi o el presidente de Acciona, José Manuel Entrecanales.

El presidente de Ferrovial, Rafael del Pino, y la del Banco Santander, Ana Botín, declinaron la invitación de los ministros.

El presidente de Moeve, Maarten Wetselaar, presente en el encuentro,

Cuerpo y López pidieron mantener la cita sin Sánchez

es de los que apoyó horas antes un contundente comunicado del sector energético pidiendo cambios al Gobierno para que la península ibérica no pierda la oportunidad de jugar la baza competitiva que le ofrece la transición energética. Por segunda vez consecutiva en Davos, la

llamada Iniciativa Ibérica de Industria y Transición Energética (IETI), que aglutina a McKinsey & Company junto a ACS, EDP, Galp, Iberdrola, Moeve, Naturgy, Repsol y Técnicas Reunidas, reclama «elevar la ambición y la coordinación en sectores estratégicos».

«Aunque la oportunidad es clara y se han producido algunos avances, la ventana de actuación se está estrechando. Lograr resultados exigirá una ejecución más rápida, una colaboración público-privada más profunda y un liderazgo decidido».

Uno de los puntos es «Orientar la regulación a la competitividad, simplificando y estabilizando marcos centrados en resultados y mejorando la facilidad para hacer negocios, mediante la eliminación de barreras a la inversión, incentivos focalizados y un entorno basado en la neutralidad tecnológica para reducir los costes contextuales». También la mejora de las infraestructuras críticas. «A principios de este año, más de 70 empresas industriales en España alertaron sobre la situación crítica de las redes de distribución eléctrica, donde actualmente se rechaza la mayoría de las solicitudes de conexión. La revisión de los esquemas de remuneración podría acelerar el ritmo de incorporación de capacidad y de construcción».

Tanto Cuerpo como López dedicaron buena parte del tiempo, según las fuentes consultadas, a criticar en privado la actitud de Trump.

La respuesta de Europa



EN RESUMIDAS CUENTAS
FRANCISCO RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ

El nerviosismo que empieza a filtrarse en los mercados no nace de un deterioro súbito de los datos macroeconómicos. Tampoco de un miedo fundado a una guerra comercial. La experiencia reciente demuestra que los episodios arancelarios anteriores tuvieron efectos limitados sobre el crecimiento global y que, en muchos casos, el mayor coste terminó recayendo sobre quien los impuso. Y, sin embargo, algo se ha desplazado.

Cada vez que aparece **Trump**, el giro se parece menos al de una cumbre internacional y más a *Stranger Things*: no hay respuesta inmediata, pero el espectador percibe que algo ha cruzado al otro lado y que las reglas han dejado de servir.

Este año el Foro Económico Mundial en Davos ha dejado de ser solo un escenario de postales y lenguaje amortiguado. El ruido ha entrado en el vestíbulo con fuerza. El foco ha sido Groenlandia y la nueva ronda de amenazas arancelarias que vinculan el acceso al mercado estadounidense con objetivos estratégicos explícitos. No porque se espere un impacto comercial devastador, es porque se introduce un principio distinto: el comercio como instrumento condicional, no como marco estable.

La reacción financiera ha sido contenida, pero clara. El oro marca máximos en un contexto sin recesión declarada ni desplome de beneficios empresariales. Eso dice mucho.

titulares dramáticos, pero erosiona crecimiento potencial con el tiempo.

Aquí entra lo que muchos llaman ya la «respuesta de Europa», y conviene leerla en clave económica, no épica. Europa no reacciona porque teme un impacto arancelario inmediato, sino porque entiende que el verdadero coste sería normalizar la coerción como forma de relación económica entre aliados. La aceptación de instrumentos anti-coerción, de represalias creíbles y de una política industrial defensiva refleja un cálculo de expectativas a largo plazo, no un impulso proteccionista. Desde foros estadounidenses se pide precisamente eso: claridad europea. Un conflicto acotado resulta menos costoso que un marco ambiguo donde las reglas dejan de darse por supuestas.

A todo esto se suma un condicionante estructural que amplifica la sensibilidad del sistema: la deuda. Con balances públicos tensionados tras años de estímulos y nuevos compromisos estratégicos, el margen para absorber episodios de incertidumbre se reduce. Cada duda sobre el marco eleva la prima exigida y refuerza la demanda de activos refugio.

Davos sigue sin ser un lugar para resolver estos problemas. Nunca lo ha sido. Pero este año ha servido para algo menos habitual: reconocerlos sin eufemismos. No por virtud del foro, sino por agotamiento del decorado. Lo que se perfila no es una ruptura abrupta de la globalización, es una revisión a la baja de su dividendo económico. El capital sigue fluyendo,

Se introduce un principio distinto: el comercio como instrumento condicional, no como marco estable

La renta variable pierde tracción tras un ciclo largo de revalorizaciones y reaparece la volatilidad en un momento en que muchos inversores ya daban por descontada una corrección largamente aplazada. Wall Street ha vivido sus peores sesiones en meses. No es una señal de pánico, es un ajuste de expectativas.

El capital no huye, pero se protege. Ajusta horizontes, eleva primas y reduce exposición al riesgo mal definido. El comercio continúa, aunque pierde eficiencia. Las empresas reorganizan cadenas de suministro por seguridad más que por productividad. Esa fricción acumulada no provoca

el comercio continúa, pero el precio de operar en un entorno politizado aumenta. Más cobertura, más prima de riesgo, menos horizonte.

Eso es la desglobalización por desilustración. Como señaló estos días el primer ministro canadiense, en un discurso lúcido, que recordó a **Hume** hace tres siglos, el problema no es que el orden basado en reglas esté en crisis, es que las instituciones no se sostienen por la fuerza. Lo hacen por la creencia compartida en su continuidad.

Francisco Rodríguez es catedrático de Economía de la UGR y director del Área Financiera y Digitalización de Fincas.

ACTUALIDAD ECONÓMICA

El frío dispara la demanda de gas a máximos de tres años y tensa la red

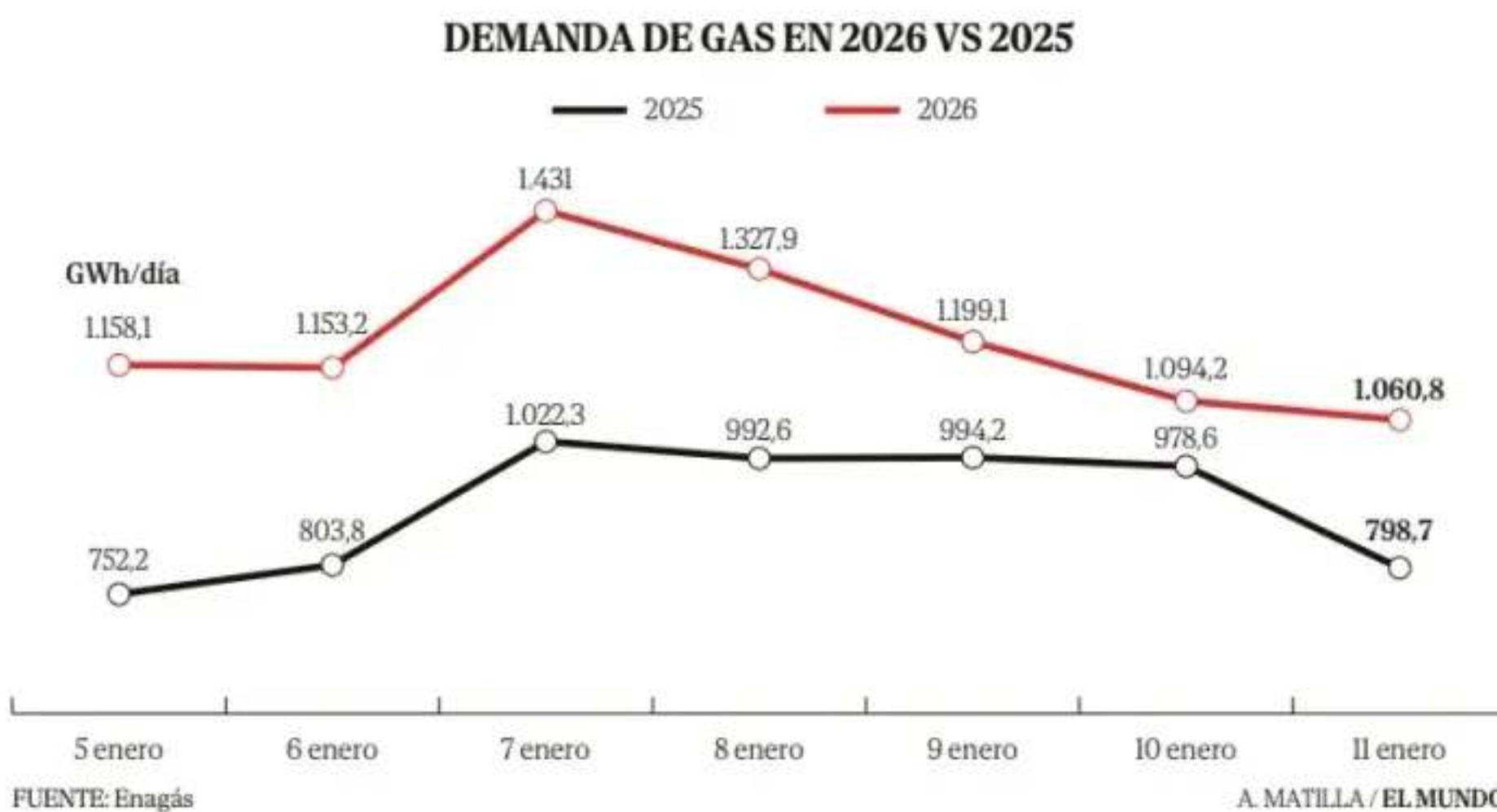
La temperatura extrema agrava los vaivenes de consumo y pone a prueba las tuberías

PAULA MARÍA MADRID

La ola de frío que ha acompañado el arranque de 2026 ha disparado el consumo de gas en España a niveles inéditos en tres años. La semana del 5 al 11 de enero fue la de mayor demanda desde 2023, según los datos publicados por Enagás. El fenómeno no solo ha elevado el volumen total de combustible consumido, también ha acentuado un patrón que preocupa cada vez más al sector: los picos máximos de demanda son cada vez más altos, repentinos y frecuentes.

Los episodios meteorológicos extremos, cada año más habituales, están llevando cada vez más alto las llamadas puntas de consumo. Son los momentos en los que el sistema tiene que ser capaz de entregar enormes volúmenes de combustible en un momento determinado. Aunque el consumo agregado anual fluctúa poco de un ejercicio a otro, esas subidas son más virulentas ahora que hace diez años, cuando paradójicamente, España dependía más del gas para satisfacer sus necesidades energéticas. Esos vaivenes obligan a que la red de tuberías, diseñada para garantizar el flujo continuo de gas, tenga que operar al límite durante varias horas o días seguidos.

El pasado 7 de enero se registró el mayor pico de consumo convencional (1.044 GWh), que es el gas empleado como energía final por hogares e industrias. Los primeros lo usan, generalmente, para calefacción; las segundas, para alimentar sus procesos productivos. Si se suma la demanda destinada a generación eléctrica mediante ciclos combinados –que desde el apagón de abril han cobrado especial relevancia para equilibrar el sistema eléctrico– el total nacional de ese día ascendió hasta 1.431 GWh. Para entender la magnitud, en



una sola jornada España quemó gas suficiente para cubrir el consumo anual de unos 180.000 hogares con calefacción individual.

El comportamiento de los primeros días de 2026 ilustra bien esa creciente presión. Entre el 1 y el 7 de enero, las puntas de consumo crecieron más de un 50%, pasando de 689 GWh en Año Nuevo a los 1.044 GWh la jornada después de Reyes. En los 18 primeros días del año, el consumo acumulado fue un 13% superior al del mismo periodo de 2025.

L'infraestructura ha resistido a esa montaña rusa «con firmeza». «Su flexibilidad le permite dar suministro en los días más fríos y vehicular cantidades muy distintas de gas para asegurar consumos que pueden variar rápidamente, incluso duplicarse», aseguran fuentes del sector.

Incluso en un escenario de electrificación creciente, España sigue estando enormemente expuesta a

un gas que importa, principalmente de Argelia por gasoducto y de Estados Unidos por barco, en forma de gas natural licuado (GNL). Desde el apagón del 28 de abril, no solo lo está usando para abastecer sus altos hornos y calefacciones, sino también para alimentar un sistema eléctrico muy verde, que ha acusado la escasez de energía gestionable.

En los episodios de frío extremo, esa dependencia se ensancha. Enagás, la empresa que gestiona las terminales y almacenamientos del país, ha tenido que declarar la alerta por frío dos veces en un mes. En la primera, del 25 al 26 diciembre, el operador estimó que el consumo de gas sería un 21% mayor del previsto. Durante el segundo aviso, del 4 al 7 de enero, el incremento de demanda por frío respecto a una situación normal superó el 20%.

Que los altibajos son cada vez mayores y las tuberías tienen que poder

soportarlos es una realidad que se ha consolidado en los últimos años. Ya en 2024, la demanda máxima de gas diaria fue un 33% superior a la registrada diez años atrás. Pero las bajas temperaturas de las últimas semanas han confirmado esa tendencia en un momento clave, cuando el sector gaseista está a punto de librarse un pulso con la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) por el nuevo marco retributivo 2027-2035 para la distribución de gas, que debe fijarse este mismo año.

PULSO MILLONARIO

Sedigas –la patronal del sector que agrupa a empresas como Naturgy, Redexis, Madrileña Red de Gas o Enagás– puso sobre la mesa, ya a finales del año pasado, la necesidad de «una base retributiva equilibrada que incentive la modernización y adaptación de la red». Esta infraestructura, recordaron, va a afrontar desafíos claves a corto plazo: «Atender a una demanda con mayor estacionalidad, garantizar la flexibilidad operativa del sistema, integrar los gases renovables e incluir inversiones en digitalización y ciberseguridad».

El anterior periodo retributivo, de 2021 a 2026, conllevó una caída de ingresos de 2.495 millones de euros para el conjunto de las actividades gaseistas reguladas, según Sedigas. Al golpe contribuyó la situación macroeconómica, que en buena parte de esos seis años estuvo marcada por la crisis inflacionaria y un aumento sostenido de los costes financieros que encareció el acceso de estas compañías al capital. Pero también, el marco que fijó el organismo supervisor, que supuso «una sensible reducción de la retribución regulada, derivada de recortes efectivos superiores a los inicialmente previstos por la CNMC», argumentaron desde el lobby gaseista.

El repunte del consumo de combustible en el arranque de año y su efecto sobre la infraestructura han dado argumentos a los gigantes españoles del gas para afrontar una negociación decisiva con la CNMC, que arranca ahora, y en la que el sector se juega una partida millonaria que condicionará sus decisiones de inversión para los próximos seis años.

CIFRAS CLAVE

48%

RESERVAS. El mercado europeo de gas vive estos días un marcado aumento de precios, lo que ha reactivado el temor a riesgos de suministro. Los inventarios de la UE están al 48%, frente al 59% registrado en estas fechas en 2025.

39

ESCALADA. Los futuros del TTF (de referencia en Europa), de entrega en febrero, subieron ayer a los 39 euros/MWh, un 10% más que el martes. Desde el cierre de 2025, se ha revalorizado un 40%.



LO NORMAL ES EXTRAORDINARIO
LEOPOLDO ABADÍA

Chantaje

¡Qué temporada la de Donald Trump! Ha capturado a Nicolás Maduro, amenaza con bombardear Irán, de paso deja caer unas bombas que le sobran en Yemen, prepara un resort en Gaza... Ahora quiere quedarse con Groenlandia. Y no admite discusión. A los que no estén de acuerdo con sus planes, les castigará aplicándoles unos aranceles del 10%.

En algún sitio leo que se está comportando como el clásico matón de patio de colegio, obligándonos a modificar nuestros presupuestos llegando, por ejemplo, a un 5% sobre el PIB en Defensa, obligándonos

a hacer verdaderas contorsiones para que al final salga el cinco.

Estas modificaciones exigidas por Trump me recuerdan la vieja aspiración de convertir unas cuantas naciones de Europa en unos auténticos Estados Unidos, sabiendo que habría muchas dificultades en el camino, y me plantean una pregunta: ¿Cómo reaccionaría Churchill ante amenazas como las de Trump? ¿Y Adenauer? Y, más recientemente, ¿Thatcher? ¿Y Merkel, de la que yo dije que había que canonizar en vida, aunque fuera protestante? Y otra pregunta: Trump, ¿se atrevería a amenazar?

Otra pregunta: ¿No hay nadie en Europa que sea capaz de plantarse ante Trump y decirle: «Unas cuantas naciones decimos que no te llevas Groenlandia y si quieres subirnos los aranceles los subes, que ya verás cómo reaccionamos»?

Para colmo, la pobre Machado, que pensaba que iba a ser presidenta de Vene-

zuela y no lo es porque Trump ha decidido prácticamente ser él, comprando y vendiendo petróleo mientras Maduro, en una cárcel de Manhattan, espera que le juzguen. Aunque no tiene nada que ver, recuerdo cuando los americanos entraron en Panamá, se llevaron a Noriega y lo devolvieron 40 años más tarde.

A Machado le dieron el premio Nobel en Estocolmo y ahora ella se lo ha cedido a Trump que, como es natural, lo ha aceptado porque está convencido de que

¿No hay nadie en Europa que sea capaz de plantarse ante Trump?

la paz en el mundo se debe a él. En confianza, cuando yo veo el mundo, no acabo de darme cuenta de que la paz que hay en el mundo, se deba a un señor, en primer lugar, porque no veo esa paz por ningún sitio.

Cuando estoy a punto de terminar el artículo veo que la Unión Europea prepara represalias contra Estados Unidos por la crisis de Groenlandia y que están a punto de utilizar por primera vez el instrumento anticoerción que, entre otras cosas, congelaría a Estados Unidos el acceso a los mercados públicos europeos.

Pienso que sería cómico encontrarse en el frío polar los activos congelados rusos con los también congelados activos de Estados Unidos y como autor del congelamiento, en ambos casos, la Unión Europea.

Mette Frederiksen, la primera ministra danesa, lo ha resumido: «Europa no se dejará chantajear».

Estamos en el buen camino.

Pago en 6 meses: en tu agencia de Viajes El Corte Inglés y con tu Tarjeta El Corte Inglés o en el 91 33 00 732, oferta financiera del 15/01/2026 al 29/03/2026. Precio 'dólar' por persona y estancia en ocupación individual inferior doble y régimen según programa, para determinadas fechas de salida hasta el 31 de diciembre de 2026. IVAIape (salvo Cruceros). Consulta todas las condiciones en www.viajeselcorteingles.es. Gastos de gestión (18€) por reserva no incluidos. Pilas es limitadas. C.I.C MA 59 - HERMOSILLA - 112 - MADRID.

DONDE EL MUNDO SE UNE PARA JUGAR



RESERVA
DESDE 50€

HASTA
400€
EN CUPÓN REGALO DE
El Corte Inglés



PAGO EN
6 MESES*



SIN GASTOS
DE CANCELACIÓN

Escapada a Nueva York

Hotel 4* en Manhattan +
5 días | 3 noches
Incluye traslados
Producto Tournmundial

795€

Contrastes de Nueva York

Hotel 4* +
6 días | 4 noches
Incluye traslados, visitas y guía acompañante.
Producto Tournmundial

1.130€

Combinado Nueva York - Punta Cana

Hoteles 4* +
9 días | 7 noches
Incluye traslados.
Producto Tournmundial

1.740€

Puente de Mayo en Nueva York

Hotel 4* +
5 días | 3 noches
Incluye traslados
Producto Smytravel

910€

Cultura en Nueva York

Hotel 4* +
9 días | 7 noches
Incluye traslados, visitas y guía acompañante.
Producto Tournmundial

1.170€

Ruta desde Nueva York hasta Washington

Hoteles según itinerario +
18 días | 16 noches
Incluye traslados y coche de alquiler.
Producto Smytravel

3.400€

Mejores musicales en Broadway

Hotel 4* +
9 días | 7 noches
Incluye entrada a Aladdin.
Producto Smytravel

968€

Semana Santa en Nueva York

Hotel 4* +
7 días | 5 noches
Incluye pensión completa y tasas portuarias.
Producto Smytravel

1.700€

Crucero desde Nueva York: Canadá y Nueva Inglaterra

Norwegian Escape I
Norwegian Cruise Line
8 días | 7 noches
Incluye pensión completa y tasas portuarias.

749€



91 330 72 63
viajeselcorteingles.es

VIAJES **El Corte Inglés**

ACTUALIDAD ECONÓMICA

BOLSA



TÍTULO	ÚLTIMA COTIZACIÓN	VARIACIÓN DIARIA EUROS	VARIACIÓN DIARIA %	AYER MIN.	AYER MÁX.	VARIACIÓN AÑO % ANTERIOR	VARIACIÓN AÑO % ACTUAL	TÍTULO	ÚLTIMA COTIZACIÓN	VARIACIÓN DIARIA EUROS	VARIACIÓN DIARIA %	AYER MIN.	AYER MÁX.	VARIACIÓN AÑO % ANTERIOR	VARIACIÓN AÑO % ACTUAL
Acciona	176,600	0,900	0,51	173,800	177,800	76,80	-5,00	Grifols	10,535	0,175	1,69	10,270	10,625	18,34	-1,54
Acciona Energía	20,920	0,220	1,06	20,640	21,200	28,73	-6,61	IAG	4,820	0,140	2,99	4,710	4,840	34,33	1,50
Acerinox	12,890	0,270	2,14	12,700	12,930	45,73	1,82	Iberdrola	18,335	-0,080	-0,43	18,270	18,460	46,77	-0,70
ACS	92,650	-0,550	-0,59	91,400	93,100	82,64	9,19	Inditex	55,460	-0,040	-0,07	55,140	55,880	17,50	-1,56
Aena	25,200	-0,110	-0,43	25,160	25,420	26,23	5,79	Indra	53,850	-1,600	-2,89	53,050	55,650	186,05	10,94
Amadeus	57,760	-0,620	-1,06	57,400	58,500	-6,40	-8,08	Logista	30,780	-0,240	-0,77	30,680	31,000	10,89	2,19
ArcelorMittal	43,560	1,960	4,71	42,050	43,620	76,94	11,49	Mapfre	3,856	-0,048	-1,23	3,832	3,898	83,09	-9,95
B. Sabadell	3,208	0,048	1,52	3,115	3,221	95,56	-4,67	Merlin Properties	12,250	0,030	0,25	12,150	12,300	27,04	-1,45
B. Santander	10,324	-0,004	-0,04	10,108	10,402	132,40	2,52	Naturgy	25,820	0,080	0,31	25,600	25,920	18,81	-0,39
Bankinter	14,225	-0,055	-0,39	13,895	14,305	94,25	0,49	Puig Brands B	16,050	0,410	2,62	15,800	16,260	14,79	7,94
BBVA	20,860	0,080	0,39	20,400	20,920	124,59	4,04	Redeia	14,520	0,030	0,21	14,470	14,640	-3,78	-3,01
CaixaBank	10,620	0,030	0,28	10,405	10,680	112,19	1,68	Repsol	16,140	0,435	2,77	15,715	16,175	52,17	1,35
Cellnex Telecom	25,170	-0,030	-0,12	24,860	25,370	-8,83	-8,24	Rovi	72,150	0,050	0,07	71,750	72,900	2,53	13,62
Colonial SFL	5,035	-0,030	-0,59	5,025	5,075	10,99	-7,87	Sacyr	3,918	0,006	0,15	3,878	3,948	27,76	1,35
Enagás	13,550	0,035	0,26	13,470	13,610	20,08	3,04	Solaria	17,030	0,260	1,55	16,500	17,070	132,25	-6,17
Endesa	30,310	0,180	0,60	30,110	30,590	58,18	-1,04	Telefónica	3,236	-0,055	-1,67	3,236	3,316	-4,43	-7,36
Ferrovial Se	56,680	-0,180	-0,32	56,280	56,940	38,26	2,42	Unicaja Banco	2,806	0,014	0,50	2,738	2,814	134,87	1,01
Fluidra	25,340	0,080	0,32	25,000	25,480	1,13	9,41								

ANUNCIOS OFICIALES

BORME, BOE, BOCM, PRENSA
Convocatoria Juntas, Reducciones
de Capital, Fusiones,
Transformaciones de sociedades, etc

EL MUNDO
91 571 20 89
publicidadaviso@gmail.com



SI QUIERES PUEDES
PRACTICA DEPORTE
ADAPTADO
INCLUSIVO
CON FUNDACIÓN TAMBIÉN

FUNDACIÓN
TAMBIÉN
www.tambien.org

91 384 50 09

RENAULT ESPAÑA, S.A.

El Consejo de Administración de la Sociedad, en cumplimiento de lo dispuesto en sus Estatutos Sociales y de conformidad con la vigente Ley de Sociedades de Capital, convoca Junta General Extraordinaria de Accionistas, que se celebrará en Alcobendas (28108 Madrid) Avenida de Europa 1, el próximo día 27 de febrero de 2026 a las 10:00 horas, en primera convocatoria, y a la misma hora del siguiente día en segunda convocatoria, en el supuesto de que, por no haberse alcanzado el quórum legalmente necesario, no pudiera celebrarse en primera convocatoria.

Es objeto de esta convocatoria someter a la deliberación y aprobación de la Junta General los asuntos comprendidos en el siguiente

ORDEN DEL DÍA

Primerº. - Cese de miembros del Consejo de Administración.

Segundo. - Nombramiento de miembros del Consejo de Administración.

Tercero. - Delegación de facultades para la formalización, inscripción y ejecución de los acuerdos adoptados por la Junta General de accionistas, y para formalizar el preceptivo depósito de las cuentas anuales.

Cuarto. - Aprobación del acta de la Junta.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 197 de la Ley de Sociedades de Capital, hasta el séptimo día anterior al previsto para la celebración de la Junta General, los accionistas podrán solicitar del Consejo de Administración las informaciones o aclaraciones que estimen precisas acerca de los asuntos comprendidos en el Orden del Día, o formular por escrito las preguntas que estimen pertinentes. Asimismo, los accionistas podrán solicitar verbalmente durante la celebración de la Junta General las informaciones o aclaraciones que consideren convenientes en relación con dichos asuntos.

Igualmente, desde la publicación de la presente convocatoria, los accionistas tienen derecho a examinar en el domicilio social los documentos que han de ser sometidos a la aprobación de la Junta, pudiendo, así mismo, obtener de forma inmediata y gratuita la entrega o envío de los documentos referidos solicitándolo en el domicilio social (Secretaría del Consejo), Avenida de Madrid nº 72, 47008 Valladolid.

De conformidad con los artículos 8º, 14º y 15º de los Estatutos Sociales y artículos 179 a 181 y 184 a 189 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital, tendrán el derecho de asistir a la Junta General todos los señores accionistas que sean titulares de veinticinco (25) acciones, como mínimo, inscritas a su favor en el registro contable correspondiente con, al menos, cinco días de antelación a la fecha señalada para la celebración de la Junta y se provean de la correspondiente tarjeta de asistencia. Dicha tarjeta podrá ser sustituida por el oportuno certificado de legitimidad, expedido, a estos efectos, por la entidad encargada o adherida correspondiente.

Los tenedores de menos de veinticinco acciones tendrán derecho a agruparse hasta reunir esta cifra, como mínimo, a los efectos de su asistencia y votación en la Junta, pudiendo recaer la representación de estas agrupaciones en uno cualquiera de los accionistas agrupados, siempre que tal agrupación se haga constar por escrito; de no hacerlo así cualquiera de ellos podrá conferir su representación en la Junta a favor de otro accionista con derecho de asistencia y que pueda ostentársela con arreglo a la Ley.

La representación para asistir a la Junta General de Accionistas podrá ser delegada la forma establecida en los Estatutos Sociales y en el Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital.

Valladolid, a 16 de enero de 2026. El secretario del Consejo de Administración, D. Carlos Menor Gómez

El CEO de Ryanair se ríe de Elon Musk y de su idea de comprar la aerolínea

Aprovecha la disputa para difundir material promocional de una venta de asientos que presenta una caricatura del ejecutivo

EL MUNDO

El CEO de Ryanair, Michael O'Leary, desestimó la idea de Elon Musk de comprar la aerolínea de bajo coste y restó importancia a los insultos del multimillonario, en una guerra de palabras que estalló por la instalación de sistemas Starlink en los aviones. O'Leary declaró que Musk «no sabe nada de aviones» porque la instalación del WiFi satelital supondría un gasto adicional de combustible demasiado alto debido a la resistencia aerodinámica causada por las antenas del sistema.

En respuesta a las acusaciones de Musk de que estaba «mal informado», O'Leary dijo a una estación de radio irlandesa: «No prestaría ninguna atención a Elon Musk, es un idiota». A lo que el CEO de Tesla respondió en X, llamando al director de la aerolínea un «completo idiota» y publicó la encuesta para sus seguidores sobre la posible compra de Ryanair, a la que un 76,5% respondió de forma afirmativa.

O'Leary recordó a los periodistas en Dublín –donde se encuentra la sede de Ryanair– que los ciudadanos no europeos no pueden poseer una participación mayoritaria en aerolíneas europeas. Musk nació en Sudáfrica y vive en EEUU. «Pero si quiere invertir en Ryanair, pensaremos que es una muy buena inversión. Ciertamente, una inversión mejor que los rendimientos financieros que obtiene en X», Musk com-

pró X (antigua Twitter) en 2022 por 44.000 millones de dólares tras enfrentarse con los principales ejecutivos de la plataforma.

O'Leary, conocido por *trolear* a sus críticos, agradeció a Musk por la «publicidad adicional». La aerolínea ha aprovechado la disputa para poner en marcha una venta de asientos con material promocional que presenta una caricatura de Musk, pero el eje-

link durante unos 12 meses sobre la instalación del sistema. «Nos gusta el sistema Starlink. Es un sistema magnífico. Funciona muy bien», dijo, pero agregó que le costaría a la compañía alrededor de 250 millones de dólares al año. Eso incluye el coste de instalar dos antenas en cada fuselaje de avión, además de un 2% adicional de arrastre aerodinámico que aumentaría la factura de combustible en 200 millones de dólares.

Ryanair tendría que cobrar por Starlink, pero O'Leary estimó que menos del 5% de los pasajeros querían gastar unos euros extra por el servicio en sus vuelos de corta distancia, que median una hora y 15 minutos.

La aerolínea sigue en conversaciones con otros proveedores de telecomunicaciones, entre ellos Amazon, que está en proceso de lanzar Kuiper, el rival directo de Starlink, para proporcionar servicio de internet a bordo, «pero solo de una manera que reduzca nuestros costos», dijo O'Leary.

También abordó una reciente controversia en torno a Grok, el *chatbot* de IA de Musk, que está disponible a través de X y se utilizaba para generar imágenes *deepfake* no consentidas. «Las redes sociales, X en particular, son una fosa séptica», dijo O'Leary. «La controversia más reciente con, ya sabes, desvestir a niñas o desvestir a mujeres es francamente ofensiva».



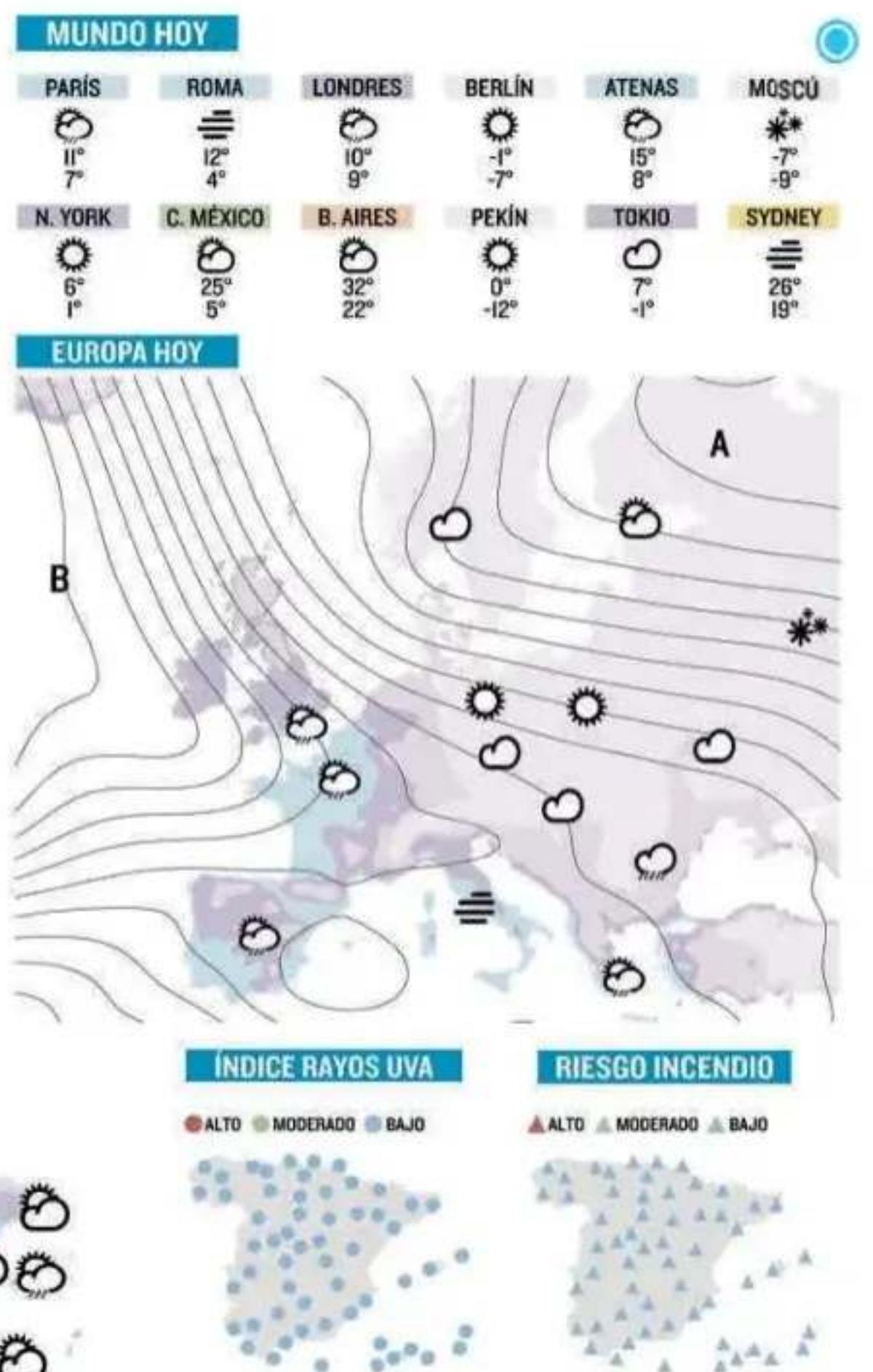
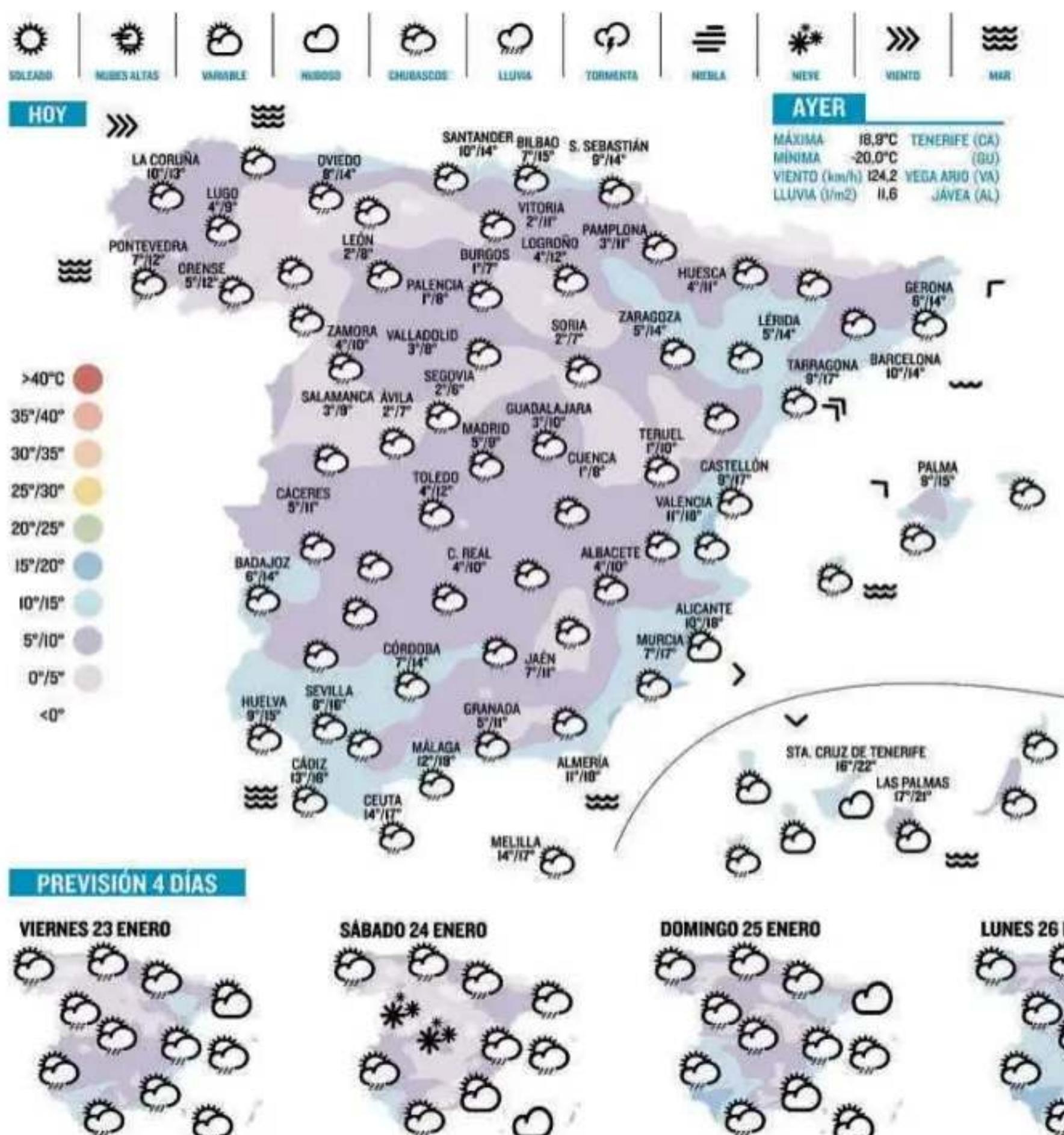
Michael O'Leary, CEO de Ryanair. BRIAN LAWLESS

cutivo restó importancia a los insultos del multimillonario.

«Lo único que le diría a Elon Musk es que tendría que formarse al final de una fila muy, muy, muy, muy larga de personas» que ya lo han insultado, «entre ellas, mis cuatro hijos adolescentes», dijo el consejero delegado de la aerolínea.

O'Leary explicó que Ryanair había estado en conversaciones con Star-

EL TIEMPO



SORTEOS

BONOLOTO

Combinación ganadora del miércoles:

10-22-24-34-39-44 (C 30, R 4)

Categoría	Acertantes	Euros
6	0	BOTE
5 + C	2	117.578,68
5	III	1.040,52
4	6.224	28,34
3	I2.568	4,00
Reintegro	735.874	0,50

TRIPLEX DE LA ONCE
076 - 327 - 345 - 740 - 695

SUPER ONCE:

Categoría	Acertantes	Euros
6	0	0
5 + C	3	67.953,67
5	98	1.040,11
4	5.970	25,61
3	I15.994	4,00
Reintegro	654.751	0,50

Combinación ganadora del lunes:
7-22-30-35-42-49 (C 12, R 2)

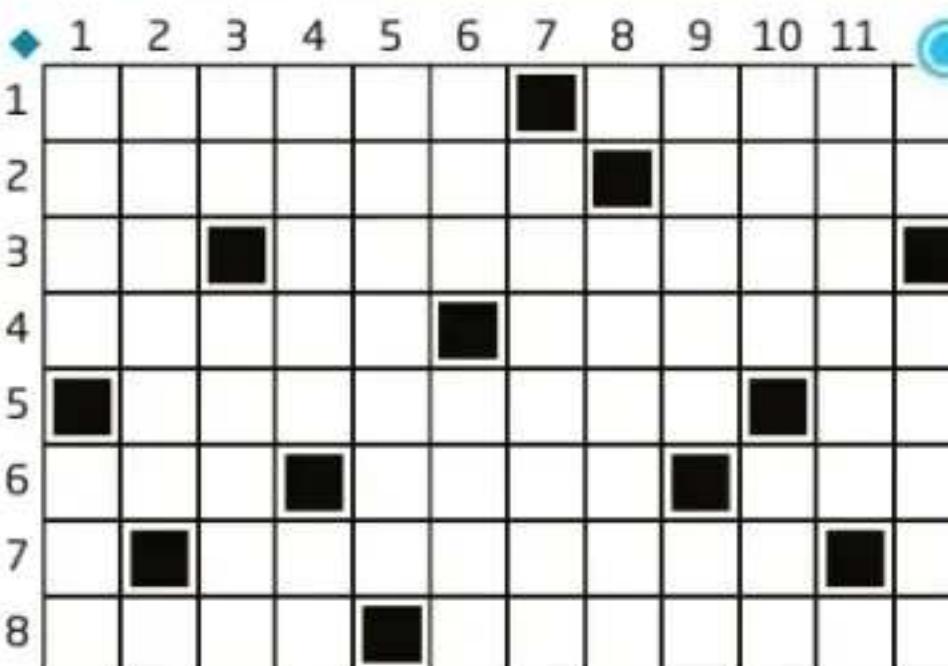
Categoría	Acertantes	Euros
6	0	0
5 + C	6	31.670,68
5	104	913,58
4	6.313	22,58
3	I10.076	4,00
Reintegro	619.838	0,50

SUSCRÍBETE A TODO EL MUNDO

PAPEL + DRBYT + PREMIUM

Todo por solo
39 €/mesSuscríbete en suscripcion.elmundo.es/ofertas o llama al 91 275 19 88

CRUCIGRAMA



HORIZONTALES. 1. Entidad principal generadora de otras. Doblo algo en forma de codo. 2. Personas que se consideran linceos y listas. Ciudad de Italia. 3. Matrícula de la provincia de Logroño. Enfermedades que pueden curarse. 4. Religión monoteísta basada en los preceptos de Mahoma. Persona o animal que tiene salud y buen aspecto. 5. Conjunto de los sonidos que son propios de cada voz o instrumento. Extraterrestre de Steven Spielberg. 6. De lo que está el que no tiene pareja. Parte del tronco por la cual salen las ramas. Igual o semejante totalmente. 7. Horadar el cráneo u otro hueso con fines curativos. 8. Te lo digo cuando quiero que me acerques algo. Que se asemeja a otra cosa, parecido.

VERTICALES. 1. Es el séptimo país más extenso de África. En tenis, pelota que toca la red. 2. Mes que comienza astrológicamente con el signo de Leo y termina en Virgo. 3. 2.ª persona singular. Que no es rápida. 4. Mujeres que tienen muchos bienes o mucho dinero. Símbolo químico del Renio. 5. Dé luz. 6. En tierras lejanas, líder con cetro y corona, pero

sin varita mágica. Compacte, espese. 7. Envian saludos. 8. Millo, mijo. 9. Cuña con que se calza. Palabra que resulta de unir la preposición 'a' con el artículo 'el'. 10. Que es parecida al hueso. Ventaja o aspecto favorable. 11. Dificultad de respirar. 12. Osmio, elemento químico. Espacio abierto y porticado que hay en el interior de algunos edificios.

SOLUCIONES. HORIZONTALES. 1. Marruecos. 2. Agujas. 3. Lila. 4. Quirales. 5. Taza. 6. Zafiro. 7. Saludan. 8. Al. 9. Gálica. 10. Sesia. 11. Disnea. 12. Os. Afrito. VERTICALES. 1. Mai. 2. Agujas. 3. Lila. 4. Quirales. 5. Taza. 6. Zafiro. 7. Saludan. 8. Al. 9. Gálica. 10. Sesia. 11. Disnea. 12. Os. Afrito.

HORÓSCOPO



ARIES (21 marzo - 20 abril)

Una conversación honesta te permitirá aclarar emociones en el amor y tomar decisiones valientes, dejando atrás temores antiguos que te frenaban.



TAURO (21 abril - 20 mayo)

Tendrás a obsesionarte con un aspecto concreto de tu vida, aunque en el fondo sabes que puedes transformarlo si te decides a dar el paso.



GÉMINIS (21 mayo - 21 junio)

Un plan con amigos podría devolverte la alegría, ya que entre risas y conversaciones sinceras liberarás tensiones que guardabas dentro.



CÁNCER (22 junio - 22 julio)

Hoy podrían surgir discusiones intensas que no van contigo, aunque te costaría mantenerte al margen porque tu instinto te empujará a mediar.



LEÓN (23 julio - 22 agosto)

Ama sin límites ni condiciones, entregándote con valentía al poder transformador del amor incondicional. Abraza tus nuevos principios.



VIRGO (23 agosto - 21 septiembre)

Procura moderar las quejas y comentarios pesimistas sobre lo que otros hacen o dejan de hacer, ya que esa actitud solo atraerá tensión.



LIBRA (22 septiembre - 22 octubre)

Notas un cansancio profundo y sientes ganas de escapar, porque repetir siempre lo mismo ha terminado por agotarte y desconectarte.



ESCORPIÓN (23 octubre - 21 noviembre)

Una propuesta laboral te permitirá mostrar tu inteligencia estratégica, y si escuchas tu intuición lograrás destacar claramente.



SAGITARIO (22 noviembre - 22 diciembre)

Cultiva la presencia consciente en cada momento y descubre la magia que emerge del aquí y ahora, en la atención está la plenitud.



CAPRICORNIO (23 diciembre - 21 enero)

Con una visión más realista entenderás que tu situación económica requiere cambios, y al poner límites a ciertos gastos recuperarás el equilibrio.



ACUARIO (22 enero - 21 febrero)

Debes prestar más atención a tu salud, porque el estrés acumulado está debilitando tus defensas y tu cuerpo te pide frenar antes de darte un susto.



PISCIS (22 febrero - 20 marzo)

Un viaje podría transformarse en algo inolvidable, porque al dejar espacio a la improvisación conocerás personas que inspirarán cambios internos.

PASATIEMPOSWEB.COM

PASATIEMPOSWEB.COM

DEPORTES

Deshielo a tiempo

FÚTBOL. El Barça remonta dos veces al Slavia con doblete de Fermín y goles de Olmo y Lewandowski

CHAMPIONS (JORNADA 7)	
2	4
SLAVIA	BARCELONA
EDEN ARENA, LLENO	
Slavia: Stanek; Holes (Doudera, min. 46), Zima, Chaloupek; Moses (Vlcek, min. 46), Dorley, Provod, Sapilek, Sanyang (Cham, min. 72); Chory (Schranz, min. 65) y Kusej. Barcelona: Joan Garcia; Koundé, Eric, Gerard, Balde (Araujo, min. 79); De Jong, Pedri (Olmo, min. 61); Rooney (Rashford, min. 61), Fermín (Marc Bernal, min. 79), Raphinha; Lewandowski. Árbitro: Chris Kavanagh (ING). Tarjetas amarillas: De Jong. Goles: 1-0: Kusej (min. 10). 1-1: Fermín (min. 34). 1-2: Fermín (min. 42). 2-2: Lewandowski, en propia puerta (min. 44). 1-3: Dani Olmo (min. 63). 2-4: Lewandowski (min. 71).	

INMA LIDÓN

De diamante a cristal. El Barça transita entre dos personalidades en esta Champions que le van a obligar a jugarse la clasificación en el último partido ante el Copenhague. Es capaz de golpear en ataque con el talento de Fermín o Dani Olmo, pero ayer lo hizo obligado por la fragilidad defensiva que explotó el Slavia.

Al Barça se le entrecortó la respiración, y no por los cinco bajo cero, demasiado pronto. No había hecho más que arrancar el duelo en Praga cuando el gigantón Chory a punto estuvo de aprovechar un mal despeje de Gerard Martín, central junto a Eric para proteger a Cubarsi. De ese primer susto pudo sacarlo Fermín, al que asistió Raphinha para que cazara un disparo a bote pronto que no pudo ajustar entre los tres palos. Le costaba al equipo de Hansi Flick sacudirse la presión de un rival pegajoso, que no dejaba respirar con marcas individuales, pero al que no temían porque en las seis jornadas de competición solo había sido capaz de marcar dos goles, y fue en el primer partido. Valoraron mal los azulgrana lo que es capaz de hacer un equipo desahuciado.

No pasaron más de 10 minutos cuando lo entendieron. Saque de esquina que prolonga el capitán Holes en el primer palo para que, en el balrullo del despeje en el segundo, Kusej aparezca antes que De Jong para llevar el balón al fondo de la red. Otra vez al Barça le tocaba remar. No ha habido ni un solo partido en esta Champions en que Joan Garcia no haya recibido un gol. Y a estos siete se suman los tres últimos de la campaña pasada. La solidez del primer proyecto de Flick, ese que comandaba como general napoleónico Iñigo Martínez, se ha esfumado por completo.

Con Lamine Yamal cumpliendo sanción, fue Fermín quien se cargó el equipo a la espalda. Su movilidad



Fermín celebra el segundo gol que marcó anoche ante el Slavia de Praga. AFP

El equipo de Flick sigue fuera de los ocho primeros y necesita ganar al Copenhague

La lesión muscular de Pedri le hará perderse un tramo esencial de la temporada

en el ataque hacia más difícil tener la sombra de un checo pegada a su espalda y, aunque antes de la media hora Eric armó un disparo desde la frontal que obligó al guardameta Stanek a estirarse para mandar la pelota por encima del larguero, fue el onubense quien logró el empate. Al enmascarado Eric le volvieron a dejar salir de la defensa, asociarse en el borde del área con Raphinha que, de tacón, se la dejó a De Jong para que desde el punto de penalti viera aparecer por la derecha a Fermín. Su latigazo lo ajustó al palo corto de un Stanek petrificado.

Alempate le siguió otro arreón antes de que el Slavia despertara y, de nuevo, fue Fermín quien lo abandonó. Esta vez lo habilitó Pedri en la medialuna para marcar el segundo y correr a abrazarse con Flick, como si fuera el hombre que mejor entiende to-

dolo que el alemán quiere de su equipo. La remontada se había consumando y, en la misma jugada en la que el bigoleador apretaba los puños enguantados pidiendo coraje, llegó de nuevo el empate. Otra vez de saque de esquina. Otra vez al primer palo, pero en esta ocasión, aunque buscó el remate Chaloupek, fue Lewandowski quien la tocó despistando a Joan Garcia. Otra vez el contador se ponía a cero para un Barça vulnerable.

No iniciaron los azulgranas la segunda mitad con mejor fortuna. Primero porque el VAR anuló una triple ocasión: tiro de Fermín que rechaza Stanek, el rechazo se lo manda al cuerpo Lewandowski y caza De Jong, pe-ro la línea cazó al polaco adelantado por un hombro. Probó de lejos Raphinha y se atrevió también Provod. Con el partido abierto, llegó en el minuto 60 la peor noticia para el Barça:

Pedri se tiró al suelo por una lesión muscular que le obligó a dejar el partido. El golpe de agua más helada aún que la noche de Praga lo alivió su sustituto. El calentamiento de Dani Olmo nadó más saltar al campo fue aprovechar un mal despeje de los centrales del Slavia de un centro de Koundé. Se acomodó la pelota en la frontal y la clavó en la escuadra.

Esta ventaja ya sí que la supo manejar el Barça y hasta Lewandowski pudo quitarse el peso que arrastraba con su primer gol en Champions. No fue muy plástico, pero qué más da. Un centro tenso de Rashford que le pegó en el vientre pero, elástico, alzó la pierna para rebañarlo a gol. Sacó el colmillo el equipo de Flick, porque la diferencia de goles puede ser determinante para no perder opción de quedarse entre los ocho primeros, pero el Slavia aguantó.



Llorente intenta despejar un balón en el área rojiblanca ante varios jugadores turcos, ayer, en Estambul. KHALIL HAMRA / AFP

Empate y disgusto

FÚTBOL. Los rojiblancos debían ganar para asegurar el 'Top 8' / Queda el Bodo y esperar

CHAMPIONS (JORNADA 7)	
1	1
GALATASARAY	ATLÉTICO

ALI SAMİ YEN, LLENO

Galatasaray: Çakir; Sallai, Sánchez, Bardakci, Elmali; Torreira (Gündoğan, min. 87), Lemina, Sané, Akgün (Sara, min. 64), Yilmaz (Jakobs, min. 79); Osimhen.

Atlético: Oblak; Llorente, Pubill, Hancko, Ruggeri; Giuliano, Koke (Cardoso, min. 55), Barrios (Le Normand, min. 55), Almada (Baena, min. 46), Sorloth (Griezmann, min. 60) y Nico (min. 72).

Árbitro: István Kovács

Tarjetas amarillas: Pubill, Osimhen, Almada, Barrios, Sallai, Giuliano, Lemina.

Tarjetas rojas: No hubo.

Goles: 0-1: Giuliano (min. 4), 1-1: Llorente p.p. (min. 20).

LUIS NÚÑEZ-VILLAVEIRÁN

Insistió mucho el *Cholo* en la importancia de los seis puntos restantes. Se mentalizaron los jugadores de la importancia de ganar en el infierno turco. Pero no pudo ser. Se empujó especialmente al principio y al final. Con asedios a la portería de Cakir, aunque con más susto que muerte. Apenas tuvo que usar las manos el portero turco hasta los últimos 10 minutos y no las tuvo que usar tampoco Oblak hasta el paradón final que salvó el empate para los rojiblancos. Los goles fueron rojiblancos sólo que

Giuliano hizo el suyo en la puerta correcta y Llorente en la propia.

No se puede reprochar al Atlético su salida de la cesta. Fulgorante, intenso y con intención. Cualquiera diría que los 50.000 tipos del Ali Sami Yen eran los que habitualmente animaban desde las gradas del Metropolitano, donde los rojiblancos usan siempre una marcha más. Se necesitaban victorias en las dos jornadas europeas que quedaban y en eso estaban los chicos del *Cholo*.

Y no hay un chico más del *Cholo* que su propio hijo, claro. Sin duda, el mayor peligro ante las huestes turcas. Suyo fue el primer tanto, aunque parte del mérito hay que dárselo a Ruggeri, por su templado centro, y a Elmali, que decidió agachar la cabeza para facilitar el remate del *Cholo*. Antes había tenido una Julián, pero el argentino sigue en depresión. Se notó especialmente en un disparo que realizó desde la frontal, uno de sus lugares predilectos, sin oposición y con el balón rodando hacia su pie. La mandó al graderío.

Ante la negación del gol, está el delantero ejerciendo más como llave entre líneas y lo cierto es que no se le da mal esa labor. Acompaña bien la salida de balón y ayuda a encontrar a Sorloth, un delantero que nunca ha estado tan centrado en el Atlético como en estos momentos, según reveló el *Cholo* recientemente.

Lo cierto es que los rojiblancos tenían la obligación de presionar la última línea del equipo de Okan Buruk, la más floja de largo. Porque del medio hacia arriba tienen pólvora. Este Sané no desmerece al del Bayern. Yilmaz es un futbolista que sabe encontrar espacios donde no los hay y Osimhen es un tanque que ya obligó a Pubill a varias pugnas, en una de ellas le sacó una amarilla.

Lo negativo del primer tiempo fue una jugada desafortunada de Llorente. Quizás debió de darse cuenta el madrileño de que no tenía a nadie alrededor a la hora de afrontar el centro chut de Sallai. Se precipitó

con amarilla, desde el inicio del segundo tiempo. Tendrá muchas cosas el técnico argentino, pero el no intervenir pronto en el partido no es una de ellas. Poco después también cambió a Barrios, con tarjeta, y a Koke. Al campo Cardoso y Le Normand. La precaución y la polivalencia de Llorente, que volvió al mediocampo, favorecieron la estrategia *cholista*. Si ya hubieran marcado en una jugada con cuatro remates consecutivos habría sido muy del técnico argentino.

Con apenas un cambio, el de Serra, Buruk embotelló a unos rojiblancos que perdieron la iniciativa del juego. Los turcos se echaron encima de los de Simeone y los colchoneros no encontraban ni el balón ni la manera de atacar la línea defensiva rival. Pintaban bastos y el entrenador recurrió a Nico para encender de nuevo a su equipo y recuperar el cuero.

Lo hizo. Se volcó el Atlético sobre Cakir. Con muchas ocasiones pero poca efectividad. Quizás la más peligrosa fue una falta al borde del área que el portero turco sacó cercana a su escuadra. Respondió Oblak con una mano que salvó para su equipo el punto final. No dio tiempo para más y los rojiblancos ya no dependen de sí mismos para entrar en el *Top 8*. Malas noticias y más después de que el curso pasado lo cerraran quintos. Sumar dos partidos más en Europa no es plato de buen gusto.

Llorente metió el balón en su portería en una jugada sin ningún rival cerca

e introdujo el balón en su portería. El empate dio lugar a varios minutos de locura y de poca estabilidad en el medio campo que Barrios y Koke, con inteligencia, frenaron.

Para sorpresa de nadie, Simeone decidió meter a Baena por Almada,

El Athletic vuelve a la vida en Bérgamo

CHAMPIONS (JORNADA 7)

2	3
ATALANTA	ATHLETIC

STADIO DI BERGAMO. LLENO

Atalanta: Carnesechi; Kossounou, Djimsiti, Kolasincic (Ahancor, min. 76), Zappacosta (Samardzid, min. 76); De Roon, Ederson, Bernasconi (Sulemana, min. 83), De Ketelaere; Zalewski (Lookman, min. 65) y Scamacca (Krstovic, min. 65).

Athletic: Unai Simón; Gorosabel (Arezo, min. 80), Lekue, Vivian, Paredes, Adama (Sanet, min. 46); Jauregizar (Ruiz de Gallarreta, min. 5), Rego (Vesga, min. 59), Navarro; Guruzeta y Unai Gómez (Nico Serrano, min. 67).

Árbitro: Danny Makkelie (PB).

Tarjetas amarillas: Vivian, Jauregizar y Carnesechi.

Goles: 1-0: Scamacca (min. 16). 1-1: Guruzeta (min. 58). 1-2: Nico Serrano (min. 70). 1-3: Navarro (min. 74). 2-3: Krstovic (min. 88).

JAVIER MARTÍNEZ

Llegaba con respiración asistida el Athletic a Atalanta y salió muy vivo, rescatadas sus opciones de clasificarse entre los veinticuatro primeros si gana el próximo miércoles al Sporting de Portugal en San Mamés. Los cambios transformaron al tímido equipo de Ernesto Valverde, de nuevo descapitalizado por las lesiones, una pesadilla a lo largo de la temporada. Más cómodo con cuatro defensas, sistema recuperado en la segunda parte tras empezar con una línea de cinco, y estimulado por la incorporación de Sanctet, reversionó el tanto inicial de Scamacca para lograr su segunda victoria del torneo.

Cuando menos se esperaba, tras superar momentos en los que parecía marcharse el partido, el Athletic ofreció los mejores minutos del curso. No era poca cosa el Atalanta, bien situado en la lucha por el *top 8* y capaz de gobernar el juego con criterio y punzanza hasta que Robert Navarro, determinante en el desenlace, y Guruzeta se aliaron para que el delantero expresara su finura en el desmarque y la definición que supuso el empate.

Fue la espoleta para la reacción de un Athletic anoche sí certero ante el gol, que se le viene negando esta temporada. Le tocó sufrir pese a los tantos de Navarro y Nico Serrano que le pusieron con dos tantos de margen. La incorporación de Lookman, recién llegado de la Copa de África, mantuvo alguna esperanza para los italianos, que apretaron tras el tanto de Krstovic. Resistió el Athletic, con un triunfo que puede marcarle un punto de inflexión este curso.

DEPORTES

Kane mantiene el ritmo en Múnich

El Bayern tumbó al Union Saint-Gilloise gracias a un doblete de Harry Kane, con el que el equipo de Vincent Kompany mantiene su ritmo de crucero (2-0). Tras un primer tiempo anodino, el delantero inglés decantó el triunfo con un remate a la salida de un saque de esquina y con un penalti que él mismo había provocado ante Kjell Scherpen. El triunfo del campeón alemán ni siquiera se vio comprometido tras la expulsión de Minjae Kim, por doble amarilla, en el minuto 64, y el error de Kane en otra pena máxima ejecutada a nueve minutos para el final. De este modo, el Bayern se afianza en la segunda plaza a la espera de Jamal Musiala, que regresó el sábado ante el Leipzig, pero que ayer no jugó.

LIGA DE CAMPEONES

7ª JORNADA

Kairat Almaty 4. Bodo Glimt 3 Manchester City 1. Villarreal 1 Ajax 2. Tottenham 2 Borussia Dortmund 0. Olympiacos 2 Bayer Leverkusen 0. Sporting 2 Paris Saint Germain 1. Inter 1 Arsenal 3. Real Madrid 6 Mónaco 1. Copenhague 1 Nápoles 1. Galatasaray 1 Atlético 1. Qarabag 3. Eintracht Frankfurt 2 Newcastle 3. PSV Eindhoven 0. Slavia de Praga 2. Barcelona 4. Juventus 2 Benfica 0. Chelsea 1 Pafos 0. Marsella 0. Liverpool 3. Bayern 2 U. Saint-Gilloise 0. Atalanta 2 Athletic 3.

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

TENIS. Alcaraz cambia dos detalles de su servicio al estilo Djokovic / El serbio bromea

JAVIER SÁNCHEZ MELBOURNE
ENVIADO ESPECIAL

«Yo también puedo ver similitudes, sí, sí», reconocía hace unos días Carlos Alcaraz, al tiempo que se defendía: «Pero no pensé en copiar a Novak [Djokovic], simplemente salió así».

Desde que llegó al circuito ATP, Alcaraz ha aprovechado cada pretemporada para perfeccionar su saque. Cuando celebró su primer Grand Slam en el US Open de 2022 se frenaba hasta dos veces antes de golpear; al año siguiente pasó a hacer únicamente una parada; y la temporada pasada adoptó un movimiento más fluido, sin pausas, muy directo. Fue un éxito. Más puntos ganados con el primer servicio –del 73% al 74%–, más aces por partido –de 3,9 a 4,8– y, más allá de los números, mayor confianza. En su triunfo en el último US Open sobre Jannik Sinner, por ejemplo, el saque fue su argumento más sólido.

Pero aun así, el pasado diciembre quiso introducir algún retoque de la mano de Samuel López. Los cambios de años anteriores le habían dado más potencia, pero también le habían restado fiabilidad. Cada vez tenía que

Ahora coloca la bola en la raqueta antes de lanzarla con la muñeca hacia abajo

«Le escribió: 'Debemos hablar de los derechos de autor'», comenta Novak, burlón

recurrir más al segundo saque –el porcentaje de primeros cayó hasta el 63%– y esa tendencia podía llevarle a problemas en determinados encuentros. Ahí entró en juego Djokovic.

El mayor problema que Alcaraz tenía al sacar era el toss, es decir, el lanzamiento de la pelota al aire antes del impacto. Había días en los que subía recta y firme, pero en otros le bailaba y no encontraba la manera de controlarla. Por ello, en la Carlos Alcaraz Academy, López le propuso dos pequeñas variaciones como remedio. Ahora el número uno del mundo se prepara colocando la pelota sobre la raqueta para sentirla antes de propulsarla. Y, al hacerlo, ejerce la fuerza con delicadeza, con la muñeca hacia abajo en lugar de hacia arriba. Son dos detalles mínimos, pero llamativos: es lo que lleva haciendo Djokovic toda



Alcaraz saca, ayer, ante Hanfmann, en segunda ronda de Australia. AP

la vida. Ahora el saque de Alcaraz se parece al del serbio. Se parece mucho. Se parece muchísimo.

«En cuanto vi el saque de Carlos, le envié un mensaje diciendo: 'Debemos hablar sobre los derechos de autor'. Y el otro día, cuando llegamos aquí a Melbourne, le comenté que hay

mejorar mi saque. Prácticamente cada año he introducido algún detalle nuevo. Si me comparo con mi versión de hace cinco años, lo más diferente técnicamente es el saque, eso seguro», aseguraba ayer Alcaraz.

Un análisis certero de los efectos del cambio exige meses, pero en los dos partidos que ya ha disputado en el presente Grand Slam el español ha empezado a encontrar resultados. En el debut ante Adam Walton, su porcentaje de primeros se elevó hasta el 67% y apenas sufrió con el saque –aunque cedió un break en la única opción en contra-. Y ayer, frente a Hanfmann, su servicio le sostuvo en un primer set muy incómodo. Al final venció por 7-6(4), 6-3 y 6-2, y mañana, en tercera ronda, se medirá al francés Corentin Moutet, un tenista extravagante que volverá a poner a prueba armas como su saque.

Ante Hanfmann quedó en evidencia que, después de dos meses de

DAVIDOVICH
Victoria y lío con el público

Alejandro Davidovich se quejó por la actitud de un grupo de espectadores que lo insultaron durante su partido de segunda ronda del Open de Australia. «Eran cuatro ignorantes borrachos que no sabemos si apuestan. Daban un por culo que flipas. Siempre hay cuatro ignorantes que no respetan y siempre están ahí molestando», expresó. El enojo del 14 del mundo se produjo después de que le hicieran un gesto obsceno desde las gradas durante su victoria por 6-3, 7-6(7-3), 5-7, 4-6 y 6-4 frente a Reilly Opelka. En tercera ronda le espera Tommy Paul.

parón, el español todavía está en busca de ese no sé qué que te da la competición. Apareció nervioso, perjudicado por el cambio de horario –debutó de noche y esta vez jugaba al mediodía– y molesto por el fuerte viento que soplaban ayer en Melbourne. En el primer set, un periodo que se alargó durante 78 minutos, empezó con problemas con su derecha que le llevaron a cometer varios errores no forzados y muy pronto se vio con un break en contra. El 1-3 en el marcador era una amenaza.

Hubo un buen tramo en el que no le salía nada. Si hacía un malabarismo con la raqueta, se le caía. Si jugaba con las pelotas, se le escapaban. Pero la rotura de su servicio por parte de Hanfmann le obligó a reaccionar con rapidez y, en el juego siguiente, todo empezó a funcionar.

PAPER

VUELVE MORANTE

El maestro, que se retiró el 12 de octubre en Las Ventas, reaparece el Domingo de Resurrección en Sevilla. Toreará cuatro tardes con la fecha del Corpus

Por Zabala de la Serna

Fotografía de Alberto Di Lotti



PAPEL | EN PORTADA

Por Zabala de la Serna (Madrid)

Morante de la Puebla dejó huérfano al toreo con su inesperado adiós en la apoteósica tarde del 12 de octubre en Las Ventas. Aquella Puerta Grande, la más triste del mundo, fue la guinda de una temporada histórica, antológica, desgarradora, levantada desde la quiebra de la salud mental. Ya en ese mismo momento, cuando aún no se había acabado de ir, empezaron las especulaciones de su vuelta. Los rumores jamás cesaron, al contrario: no pararon de crecer hasta convertirse ayer en noticia antes de hora: Morante reaparecerá el próximo Domingo de Resurrección.

La noticia más esperada, la que tenía al mundo del toro en vilo y al nuevo empresario de la plaza de Maestranza sin vivir, la adelantó **EL MUNDO** en primicia en su edición digital después de que se filtrase parte del cartel de Resurrección. José María Garzón había cerrado a Roca Rey y David de Miranda según *Abc*, pero faltaba conocer la baza principal, la carta escondida en la manga, el rumor presentido ya como cierto: vuelve el torero más grande en la fecha más emblemática de Sevilla. Apenas seis meses después de cortarse/quitarse la coleta en la memorable Corrida de la Hispanidad, regresa a los ruedos. Si es que puede llamarse regreso. Garzón y Morante lo firmaban en el Bar Taquilla a mediodía: Resurrección, dos tardes en feria, el Corpus Christi y un «hueco libre en San Miguel, por si el Maestro decidiera torear».

La decisión de volver en la temprana fecha del 5 de abril en Sevilla, casi sin haberse ido, porque no le han dejado, no ha podido, no ha querido o simplemente porque lo necesita desde un enfoque clínico, vendrá arropada de otras tardes en el abono maestrante con una especial que obsesiona al maestro: resucitar la tradicional fecha del Corpus (junto a Ortega y Aguado).

Morante, que este mismo martes se probaba de nuevo en la finca portuguesa de Álvaro Núñez, su cuartel general, se había reunido con Garzón a principios de diciembre en Marinha Grande (Portugal) y después de la festividad de Reyes en La Puebla del Río. Fue entonces cuando el empresario colgaba en su perfil de *guasap* una foto con el maestro en la que decía: «Soñando».

Y de tanto soñar –y días y días de atasco para confeccionar los carteles que presentará el 9 de febrero en Cartuja Center– resulta que va a tener a Morante de la Puebla en su debut como empresario de Sevilla en Resurrección, el Corpus, dos tardes más en feria y otra más, probable pero no segura (la del «hueco» en San Miguel). Cuatro en firme. Pero la duda ahora estará en saber si el genio de la Puebla, después de una temporada antológica como la del año pasado, hará campaña. De momento la margarita de su regreso queda deshaciada y será en Sevilla por Resurrección.

La vuelta de Morante llega en un momento clave con una nueva etapa para Sevilla por delante. El relevo de Ramón Valencia por José María Garzón sucede el 22 de noviembre de 2025 como política de hechos consumados. La salida de la empresa Pagés –casi 100 años al frente del coso del Baratillo– se produjo, después de envenenarse la relación con varios pleitos de torpeza y soberbia, con un escueto comunicado de cuatro líneas y sin mención alguna: «La Junta General de la Real Maestranza de Caballería de Sevilla ha designado a don José María Garzón como empresario de la Plaza de Toros de Sevilla para los próximos cinco años». Ramón Valencia, incluso con todos sus déficits, dejaba una plaza en perfecto estado de salud, nueve carteles de «no hay billetes» pendiente de 2025. Garzón, un soplo de aire fresco en el anquiloso panorama empresarial taurino, un



agitador de ferias –Santander o Málaga, como ejemplos más recientes–, se encontraba a priori, tras años de encorrible lucha y sucias zancadillas, con la temporada de su debut en la Maestranza sin Morante. Es decir, sin el amo de las llaves del cofre del tesoro: cinco de esos nueve «no hay billetes» llevaron la firma del maestro de La Puebla. Y por eso viajó en su busca a Marinha Grande, en Portugal, en diciembre, cuando el glorioso año de 2025 encaraba su recta final. Cenaron juntos y quedaron citados a la vuelta de las Navidades, después de la fecha de Reyes, el 7 de enero, el día de la famosa foto.

Morante reapareció en Verona (Italia) el 13 de diciembre, visiblemente más delgado –la nueva fase del tratamiento psiquiátrico consiste en una reducción drástica de las pastillas– y rejuvenecido, para recoger el premio Ópera Taurina del Club Taurino Italiano. Recuperado de una lesión ósea en el tobillo, consecuencia de alguna de las múltiples volteretas de absoluta entrega en 2025, ya se prepara desde algún tiempo. La cuestión ya no es si José Antonio reaparecerá en 2026, si no cuándo lo hará. Gana el Premio **EL MUNDO** de Tauromaquia 2025 por «su

Morante se quita la castañeta el pasado 12 de octubre en Las Ventas. EFE

Morante se manifestó aburrido del sistema taurino, contra los veterinarios y presidentes que imponen un toro muy grande, dijo, un animal que va contra el «toreo de arte». Volvió en mayo de 2018 en Jerez. No hace falta ser muy perspicaz para observar que, a pesar de todas las interrupciones, no ha habido en la carrera de Morante de la Puebla ni una sola temporada en la que no haya toreado desde su alternativa en 1997. Siempre reaparecía al año siguiente de decir adiós. Sin el toreo, no hay nada. Todo apuntaba, a pesar del arrebato de cortarse/quitarse la coleta, a que volvería a suceder: «No es

La decisión de volver, casi sin haberse ido, sucede en el momento clave de la nueva etapa empresarial de la Maestranza

una retirada, es un descanso», declaró en el *New York Times* como ampliación de la frase que pronunció como profético matiz en la habitación 219 del hotel Wellington la misma noche de su adiós: «Me la he quitado [la coleta], no me la he cortado».

histórica temporada y el admirable ejercicio de superación de la quiebra de la salud mental». Ante la concesión por insólita unanimidad de la Oreja de Oro de RNE –tercera de su carrera– declara que desearía que el 12 de octubre no fuera el adiós definitivo: «Me gustaría que fuese un punto y aparte, no un final. Es mi esperanza, mi lucha y mi ilusión, pero nunca se sabe. Estas cosas de la cabeza no son tan fáciles y es una lucha interior muy fuerte que arrastro desde los 20 años. Pero ojalá pronto pueda estar con todos vosotros».

Los rumores subieron con la fotografía de la presentación de las fiestas de San Sebastián de La Puebla el pasado 10 de enero, impecablemente vestido de corto, después de bordar el toreo a una vaca de Álvaro Núñez. A falta de dos días para la primera rueda de prensa de Garzón, en la que no pudo apenas anunciar nada. Hasta ayer.

Son cuatro las veces que Morante de la Puebla se ha despedido en toda su carrera.

La primera fue en 2004, cuando tuvo que marcharse a Miami para tratarse su trastorno. Volvió en 2005. Cortó de golpe en la temporada de 2007 tras matar seis toros en la Beneficencia de Madrid. Regresó en la temporada de 2008. La tercera vez que se despidió ocurrió en el verano de 2017 después de un mano a mano con un Juli arrollador en El Puerto.

Morante se manifestó aburrido del sistema taurino, contra los veterinarios y presidentes que imponen un toro muy grande, dijo, un animal que va contra el «toreo de arte». Volvió en mayo de 2018 en Jerez. No hace falta ser muy perspicaz para observar que, a pesar de todas las interrupciones, no ha habido en la carrera de Morante de la Puebla ni una sola temporada en la que no haya toreado desde su alternativa en 1997. Siempre reaparecía al año siguiente de decir adiós. Sin el toreo, no hay nada. Todo apuntaba, a pesar del arrebato de cortarse/quitarse la coleta, a que volvería a suceder: «No es



Una de las manos halladas perfilada por ordenador. M. AUBERT

EL FARO SANTANDER APUNTA A MÉXICO

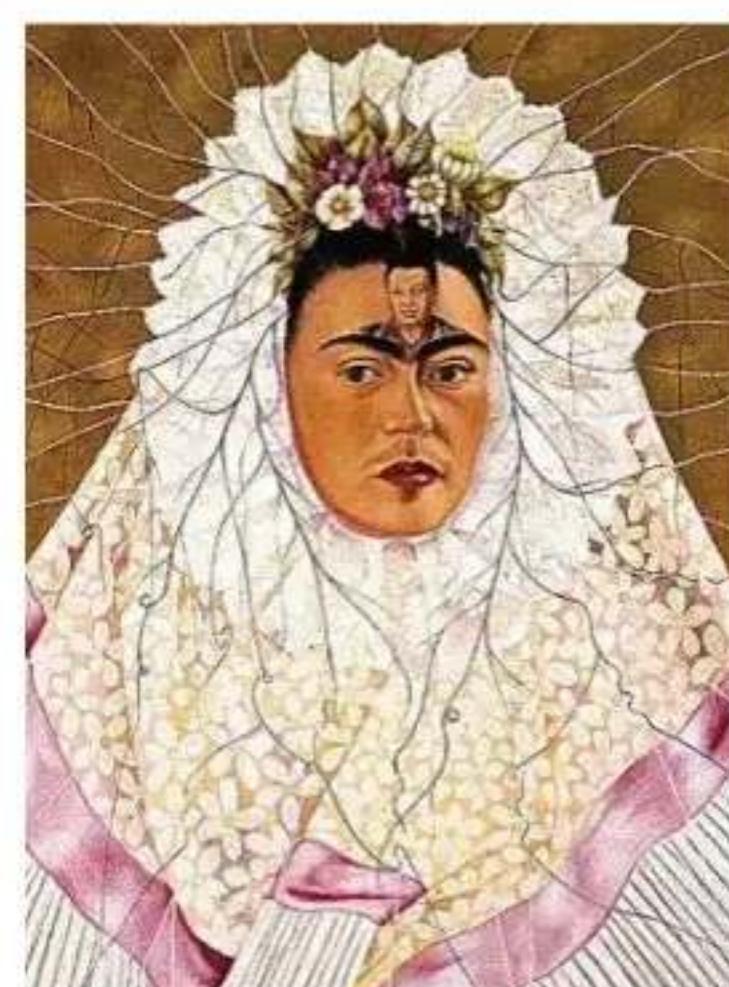
Arte. La Fundación Santander cierra un acuerdo para gestionar la colección Gelman y exponerla en su nuevo centro: 160 obras, entre ellas 18 piezas de Frida Kahlo

Por Pablo R. Roces (Madrid)

La Fundación Santander prepara los últimos detalles para la apertura de su nuevo centro de arte, Faro Santander, en la capital cántabra a finales del mes de junio. Y, en ese marco, ha llegado a un acuerdo con la familia de magnates mexicanos Zambrano para gestionar a largo plazo la colección Gelman, un total de 160 obras de arte mexicano del siglo XX que sirva como atractivo de arranque para el espacio en su inauguración.

Entre las obras que gestionará y expondrá la Fundación Santander, ahora bajo el nombre Colección Gelman Santander, se encuentran pinturas de Frida Kahlo, Diego Rivera, María Izquierdo o Francisco Toledo, representantes del surrealismo, cubismo y muralismo de principios del siglo XX mexicano. También están las fotografías de Graciela Iturbide, actual ganadora del Princesa de Asturias de las Artes, o Guillermo Kahlo, padre de la pintora y autor de un retrato suyo que se incluye en este paquete. De la artista mexicana, la colección suma 18 obras –10 pinturas, siete dibujos y un grabado–, entre las que destacan

'Autorretrato con collar', 'Autorretrato con monos o Diego en mi pensamiento', de Frida Kahlo.
COLECCIÓN GELMAN



'Autorretrato con collar', de Frida Kahlo. También está incluido el famoso retrato que Rufino Tamayo pintó del actor Cantinflas o *'Paisaje con cactus y Girasoles'*, de Diego Rivera. El acuerdo de la Fundación Santander se produce sobre una colección que, desde la muerte de Natasha Gelman en 1998, ha estado envuelta en problemas legales y judiciales. Los responsables de la Fundación no han querido dar detalles sobre el acuerdo económico con la familia Zambrano por esas obras, pero el director de Faro Santander, Daniel Vega, sí incidió ayer, en un acto de presentación en Madrid, en que se trata de obras de gran valor. Solo hay que recordar que el pasado mes de noviembre, *'El sueño (La cama)*, un autorretrato surrealista de Frida Kahlo, se subastó por 54,7 millones de dólares en la casa Sotheby's de Nueva York, la mayor cantidad para una obra subastada de una mujer.

En la adquisición de Santander están las 95 piezas originales de la colección Gelman y la idea es que gran parte ya estén presentes en la inauguración del centro, en la antigua sede del banco en Santander, y que también se cedan para exposiciones por el mundo.

HALLAN EN INDONESIA LA PINTURA MÁS ANTIGUA DE LA HUMANIDAD

Prehistoria. Se trata de un destino turístico conocido de Sulawesi, pero nadie hasta ahora se había fijado en unas formas rupestres difuminadas con 67.800 años junto a pinturas más modernas

Por Ricardo F. Colmenero

Unas manos en una cueva de la provincia de Sulawesi, en Indonesia, se han convertido en el arte rupestre más antiguo de la historia de la humanidad, así como en la huella del pintor más antiguo de la historia de la humanidad, con 67.800 años.

Las manos se encontraban discretamente conservadas en la cueva de piedra caliza Leang Metanduno, en la isla de Muna, en el Mar de Flores, y rodeadas de otras imágenes de arte rupestre, con escenas de caza mucho más recientes. Indonesia ya es famosa por albergar las obras de arte rupestre más antiguas del mundo, que se remontan al Pleistoceno. Ahora estas manos superan en antigüedad las figuras humanoides cazando a un cerdo salvaje, que se dataron con 51.200 años en 2024; así como a la imagen de un jabalí verrugoso de Célebes (*Sus celebensis*), un animal autóctono de la isla, pintado en la cueva de Leang Tedongnge, y considerada en 2022 la pintura más antigua, con unos 45.500 años, según las dataciones por uranio.

El sureste de Sulawesi, del que se informó por primera vez que contenía arte rupestre en 1977, había permanecido prácticamente inexplorado hasta la fecha. Maxime Aubert, arqueólogo y geoquímico del Griffith Centre for Social and Cultural Research (GCSCR), y sus colegas se pusieron a inspeccionar cuevas de esta parte de la provincia, y registraron 44

yacimientos, 14 de ellos totalmente desconocidos. El doctor Adhi Agus Oktaviana, especialista en arte rupestre de la Agencia Nacional de Investigación e Innovación de Indonesia (BRIN), ya había descubierto las manos hace varios años, cuando estaba trabajando en un libro sobre arte rupestre indonesio. «De hecho, esta cueva en particular es un destino turístico muy conocido, pero nadie hasta ese momento había reparado en la presencia de unas manos antiguas y difuminadas», apunta Aubert.

Los investigadores tomaron muestras de diminutos depósitos de carbonato de calcio que se habían formado debajo de las pinturas y aplicaron la datación por ablación láser de alta resolución con series de uranio. Los resultados revelaron edades mínimas de hasta 67.800 años, lo que supera el arte rupestre más antiguo conocido. En algunos casos, se descubrieron dos episodios distintos de creación artística, separados por aproximadamente 35.000 años, lo que indica una larguísima tradición artística durante el Pleistoceno en el mismo escenario.

Muchas de las manos rupestres encontradas en Sulawesi cuentan además con una particularidad. Las puntas de los dedos son cuidadosamente modificadas para parecer puenteadas, como si fueran garras de animal, y se cree que las recién descubiertas podrían haber sufrido la misma modificación. «Alterar las imágenes de manos humanas de esta manera pudo tener un significado simbólico, posiblemente relacionado con la forma en que esta sociedad antigua entendía las relaciones entre humanos y animales. En investigaciones anteriores en Sulawesi, encontramos imágenes de figuras humanas con cabezas de ave y otros rasgos animales, datadas en al menos 48.000 años, que interpretamos como la representación de seres mitad humanos, mitad animales. En conjunto, estos hallazgos sugieren que las poblaciones tempranas de esta

región tenían ideas complejas sobre los humanos, los animales y la identidad desde tiempos

muy remotos», apunta Aubert. «Las manos muestran que estas personas eran capaces de un comportamiento simbólico complejo. Crear imágenes en las paredes de las cuevas sugiere que estaban marcando lugares que eran importantes para ellos y expresando ideas sobre la identidad, el sentido de pertenencia o las relaciones con el mundo natural».

“Estaban marcando lugares que eran importantes para ellos y expresando ideas sobre la identidad”



LA PENÚLTIMA

ISABEL
ESPIÑO

¿DE VERDAD SIENTES NOSTALGIA POR 2016?

Era uno de esos sitios «de siempre». Donde tomar unos vinos y un trozo de empanada. La pared de piedra, la lareira lista para el fuego en esos días fríos y húmedos de Santiago. Mezclaba a parroquianos, estudiantes, algún peregrino. Hace poco me dijeron que su dueña había muerto.

Descubrí O Filandón en 2016, cuando los alquileres imposibles todavía no expulsaban a los estudiantes del centro, cuando éramos jóvenes y despreocupados. La imagen volvió estos días al bucear en mi móvil. Empujada por los posts de Instagram «Mis fotos de 2016», yo también quise saber qué hacía hace una década. Qué cosas pasaron entonces.

Fue el año en que despedimos a Bowie, a Cohen. Nos enamoró *Paterson*, nos perturbó *Langosta*. Nos emocionó *Patria*, nos enganchamos a *Stranger Things*.

Primero vi a veinteños compartiendo sus fotos adolescentes. Uniforme, brackets y Justin Bieber. Pronto nos sumamos los demás, deseosos de revivir nuestra última juventud. Mi archivo me mostró los amigos que siguen ahí, los chicos que me gustaron –uno es buen amigo, a otro apenas lo saludó...–, la ropa que todavía conservo, el carmín que deseché.



Dicen que la tendencia nos traslada a aquellos buenos tiempos prepandémicos, los últimos *reales* antes de quedar atrapados definitivamente en lo digital.

Que no te engañen.

Por entonces ya éramos adictos. Cazábamos Pokémon, jugábamos a los filtros de Snapchat. Todo lo sé porque dejaba metódica constancia en Facebook.

«Recordar se acerca más a un acto de la imaginación que a la clara, fiable y detallada recuperación de un suceso de nuestro pasado», nos avisa Julian Barnes en *Mis cambios de opinión*. Y si 2016 no era una Arcadia feliz, ¿por qué nos gusta tanto echar la vista atrás? Si el reto viral ha calado tan hondo es porque, más allá de lo vanidoso, implica hacer un balance vital. Como los propósitos de Año Nuevo. Tan frívolos, tan profundos.

En estos tiempos rápidos, donde no tenemos un momento para detenernos, repasar lo vivido nos sorprende. Nos gusta ver la constancia, lo perdido, lo ganado. Hoy ya no revelamos fotos, las acumulamos sin sentido en el carrete (qué ironía, esa palabra), así que un tonto trend permite hacer una pausa y revivir aquellos momentos. Cada foto con amigos que me encontré, la fui compartiendo en un grupo de WhatsApp.

Qué panda de jovenzuelos. Menuda lozanía. Qué ganas de veros.

Hubo risas, nuevos momentos compartidos. Sólo por eso, volver a 2016 ya ha valido la pena.

La familia Vicho Vaello es la protagonista de la hilarante comedia, ahora convertida en serie.
ATRESMEDIA



LA "VUELTA DE TUERCA" DEL TRIUNFO DE SANTIAGO SEGURA

Estreno. Nacer respaldado por uno de los mayores éxitos cinematográficos de los últimos tiempos es algo que no todas las series pueden tener. El reto de 'Padre no hay más que uno, la serie' es su mayor ventaja: "Empezar de cero"

Por Esther Mucientes (Madrid)

Adam Driver y Golshifteh Farahani en la película 'Paterson', de 2016.

En el año 2019 Santiago Segura decidió dar un giro a su trayectoria como director. Escribió el guion de una película para todos los públicos –*Padre no hay más que uno*– sin imaginarse que podría llegar a ser la más taquillera de aquel año y que después de la primera vendría una segunda, una tercera, una cuarta, una quinta...

Con este aval, ¿cómo no convertir la saga en una serie? Pocas ficciones de la pequeña pantalla tienen el privilegio de nacer bajo la protección de éxitos tan rotundos en el cine. Pero convertir *Padre no hay más uno* en una serie también suponía un reto: no podías dar lo mismo que ya habías dado.

Había que mantener la esencia, al público, la historia..., pero diferente. Y ahí entró Atresmedia y Prime Video para convertir la película en una serie que, salvando las distancias, recuerda a uno de los mayores éxitos televisivos en cuanto a series se refiere como fue *Médico de familia*. *Padre no hay más*

que uno, la serie, que llega este domingo a Atresplayer, cuenta con uno de los ingredientes del triunfo de la película: los reyes de la casa, los niños, son los que arrastran a sus padres al cine para ver la película y ahora van a arrastrar a sus padres al sillón para ver la serie. Porque al final cuando un niño quiere algo...

Que se lo digan a los dos actores que encarnan a los padres de este nuevo *Padre no hay más uno*, Marian Hernández y Daniel Pérez Prada, los dos valientes que batallarán y convivirán con cinco hijos de entre 5 y 12 años, que son, como lo fueron en la película, los auténticos protagonistas de una ficción que, en palabras del actor, es «como los juegos de mesa, de 0 a 99 años».

Escrita y dirigida por Inés de León, *Padre no hay más que uno, la serie* es una comedia hilarante, repleta de caos familiar y ocurrencias disparatadas. ¿A qué le suena? Pérez Prada avisa: «Hay unos secundarios increíbles –Miriam Díaz Aroca y Rosario Pardo– y hay muchas sorpresas inesperadas».

«Es un proyecto nuevo, una familia nueva con caracteres nuevos, con lo que ha sido empezar un proyecto de cero», explica Hernández a este diario. Además, para diferenciarla aún más de la película, la forma de grabar y montar también es diferente. Padres y niños se dirigen muchas veces a cámara, incluso, tienen una su confesionario. «Lo difícil es presentar una serie nueva, pero en ese caso es un título que es conocido, pero con todas las ganas de que descubra la vuelta de tuerca».

Saben ambos actores que parte del éxito de la película es haber llegado al público infantil, pero a la vez haber hecho que los adultos también se enganchen. La serie mantiene a los niños como el objetivo, pero sin perder nunca de vista a los padres. Empezando por unos capítulos que no superan los 30 minutos, el estilo directo de los protagonistas hacia el espectador o las situaciones que padres, hijos y familias viven cada día, convertidas en sketches donde lo más importante es reírse de la crianza de cinco hijos.

«Yo no soy padre», confiesa Pérez de Prada, «así que no me voy a meter a juzgar ni la educación ni los métodos que cada padre utilice». Lo dice con conocimiento de causa, pues en la serie el actor y su compañera juegan dos papeles antagónicos muy presentes en cualquier hogar actualmente. Helena es la madre que no tiene reparo en usar el tan habitual «porque lo digo yo y punto» cuando la situación se va de madre. El actor es el padre que se guía por una relación comunicativa donde los hijos se sitúan al mismo nivel que los padres. Hernández es la madre del «porque yo lo digo».

«Cada perfil de espectador se va a agarrar a un personaje con el que crea que tiene que ver su mundo y su edad concreta», afirma la actriz.

TELEVISIÓN

GENERALISTAS

La 1	
7.50	La hora de La 1.
10.35	Mañaneros 360.
13.55	Informativo territorial I.
14.20	Mañaneros 360.
14.55	Telediario I.
15.35	Deportes I.
15.40	El tiempo.
15.45	Informativo territorial 2.
15.55	Directo al grano.
17.35	Valle Salvaje.
18.35	La Promesa.
19.35	Malas lenguas.
20.30	Aquí la Tierra.
20.55	Telediario 2.
21.40	Deportes 2.
21.45	La Revuelta.
23.00	Somos cine. «La piel del tambor». España. 2022. 116 min. Director: Sergio Dow.
1.05	Somos cine. «El sustituto».

Antena 3	
8.55	Espejo público.
13.20	Cocina abierta con Karlos Arguiñano.
13.45	La ruleta de la suerte.
15.00	Antena 3 Noticias I.
15.30	Deportes.
15.40	El tiempo.
15.45	Sueños de libertad.
17.00	Y ahora Sonsoles.
20.00	Pasapalabra.
21.00	Antena 3 Noticias 2.
21.30	Deportes.
21.35	El tiempo.
21.45	El hormiguero. Invitado: El Xocas, creador de contenido.
23.00	La encrucijada.
3.10	Sportium Game Show.
3.55	Pazy: que te recuerden como has vivido.
4.15	La tienda de Galería del Coleccionista.
5.15	Juwelo.

Telecinco	
9.00	El programa de Ana Rosa.
12.30	Vamos a ver.
13.45	El precio justo. Presentado por Carlos Sobera.
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.
21.40	El tiempo.
21.45	GH Dúo.
2.00	Gran Madrid Show.

VEO DMax	
10.36	Drenar los océanos.
12.16	Alienigenas.
14.06	Expedición al pasado. Incluye «El código del oro» y «La piedra del Sol de los vikingos».
15.57	La fiebre del oro. Incluye «Salvando el pellejo de Rick» y «La reivindicación».
17.47	Pesca radical.
19.38	Joyas sobre ruedas: Coches alucinantes. Incluye «El VW Gold GTI de David» y «El Porsche Cayman de Mo».
21.30	¿Cómo lo hacen? Emisión de dos episodios.
22.30	Ingeniería desde el aire.
0.24	El libro de los secretos de EE.UU.
2.11	Misterios de las profundidades, con Jeremy Wade.
0.07	Marbella.
3.41	La guerra del hachis.

Movistar Plus+	
9.16	Narcogallegos 2.
11.05	Cine. «The Pelayos».
12.45	Noche de Champions.
14.15	Nominaciones Oscar 2026.
15.03	Cine. «Sirát». Francia, España. 2025. 114 min. Director: Oliver Laxe.
16.51	Sirát, más cerca del Oscar.
16.58	El cine bélico de Boyero.
17.30	Ilustres ignorantes.
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 hachis.

AUTONÓMICAS

Telemadrid	
6.45	Deportes.
6.50	El tiempo.
7.00	Buenos días, Madrid.
11.00	I20 minutos.
14.00	Telenoticias.
15.10	Deportes.
15.35	El tiempo.
15.45	La tarde de Tele Madrid.
17.05	Cine de tarde. «Cinco días, un verano». EEUU. 1982. Director: Fred Zinnemann.
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». EEUU. 2015. 94 min. Director: Charles Stone III.
0.15	El análisis: el diario de la noche.

TV3	
8.00	Matins.
10.30	Tot es mou.
13.55	Telenotícies comarques.
14.30	Telenotícies migdia.
15.30	Cunes. «Sopa de la reina».
15.45	Cunes. «Moniato amb cigrons especials».
16.05	Com si fos ahir.
16.45	El Paradís de les Senyores.
17.30	La selva.
19.10	Atrapam'si pots.
20.15	Està passant.
21.00	Telenotícies vespre.
22.05	Polònia.
22.45	Fanzone.
23.50	Nervi.
1.00	Mésnit.
2.45	Notícies 3CatInfo.
4.00	Jazz a l'estudi. «Ama-dor/Medeiros/Galiana».

La 2

Cuatro	
9.30	Aquí hay trabajo.
9.55	La aventura del saber.
10.55	Espacios increíbles.
11.35	Nunca es demasiado pequeño.
12.00	El western de La 2. «Puerta abierta al infierno». Italia. 1970. 95 min. Director: Enzo Barboni.
13.35	El cazador.
15.35	Saber y ganar.
16.25	Grandes documentales.
17.45	Malas lenguas.
19.35	Viajes con Agatha Christie y Sir David Suchet.
20.25	Grandes diseños.
21.10	Cifras y letras.
22.15	El cine de La 2. «Sucedío en Roma».
23.55	Documentos TV.
0.45	Cine. «Erin Brockovich».

La Sexta

TRECE	
6.45	Remescar, cosmética al instante.
7.00	Previo Aruser@s.
9.00	Aruser@s.
11.00	Al rojo vivo.
14.10	La Sexta noticias Iª edición.
12.00	Ángelus.
12.05	Ecclesia al dia.
13.40	A un paso del cielo.
14.30	Trece y Cope. Es Noticia.
20.00	La Sexta noticias 2ª edición.
21.00	La Sexta Clave.
21.20	La Sexta meteo.
21.25	La Sexta deportes.
21.30	El intermedio.
23.00	El taquillazo. «John Wick». EEUU, R.U., China. 2014. 96 min. Directores: Chad Stahelski.
1.05	Cine. «Buques de guerra americanos».

VEO 7	
7.00	Profesor T.
9.00	Sin rastro.
12.45	Blue Bloods: familia de policías. Emisión de los capítulos «Las banderas de nuestros padres», «En aquella época», «Privilegios» y «Agente abatida».
12.00	Ángelus.
12.05	Ecclesia al dia.
13.40	A un paso del cielo.
14.30	Trece y Cope. Es Noticia.
14.40	Sesión doble. «Desayuno con diamantes».
17.00	Sesión doble. «Misión peligrosa».
18.30	Western. «Horizontes lejanos».
20.20	Tu cine. «Sangre en la sierra». EEUU. 1948. 90 min. Director: George Sherman.
22.00	El cascabel.
0.30	El Partidazo de Cope.
2.30	Teletienda.

ETB 2

Canal Sur	
8.00	Despierta Andalucía.
9.30	Hoy en día.
12.30	Hoy en día, mesa de análisis. Presentado por Teodoro León Gross.
14.30	Canal Sur noticias I. Presentado por Juan Carlos Roldán y Victoria Romero.
15.00	Desconexiones informativas.
15.30	La tarde. Aquí y ahora.
18.00	Andalucía directo.
19.50	Cómetel.
20.30	Canal Sur noticias 2. Presentado por Miguel Ángel Sánchez.
21.00	Informativos locales.
21.55	Atrápame si puedes. Presentado por Manolo Sarria.
22.55	Más noche de análisis.
0.25	Cine. «Polar».



60122

Teléfono de atención al cliente: 91 058 16 29.

MADRID: Avenida San Luis, 25. 28033. Madrid. Tel.: 91 443 50 00. © Unidad Editorial Información General, Madrid 2026. Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser ni en todo ni en parte reproducida, distribuida, comunicada públicamente, utilizada o registrada

a través de ningún soporte o mecanismo, ni modificada o almacenada sin la previa autorización escrita de la sociedad

editora. Conforme a lo dispuesto en el artículo 32 de la Ley de Propiedad Intelectual, queda expresamente prohibida la

reproducción de los contenidos de esta publicación con fines comerciales a través de recopilaciones de artículos periodísticos.

Este periódico se imprime diariamente en papel reciclado y procedente de bosques sostenibles.

Imprime: Corporación Bermont, Artes Gráficas del Atlántico, S.A., Henneo Print. Dep. Legal: M-28115-2004



ENTREVISTA NO VISTA

QUIÉN. Con 18 años decidió dejarlo todo, sus estudios y su familia, para buscarse la vida como jugador profesional de póker en Londres. **QUÉ.** En 13 años se ha convertido en el mejor español de la historia después de ganar 54 millones de dólares.

ADRIÁN MATEOS

JUGADOR PROFESIONAL DE PÓKER

«Jugar al póker en España no es rentable por la tributación»



ABRAHAM
P. ROMERO

MADRID

Pregunta. A los 18 años lo dejatodo por el póker. ¿Cómo pasó?

Respuesta. Recuerdo descubrir el póker en televisión con 16 años. Lo encontré en la tele y pensé: «Esto mola». Era verano y lo vi varios días seguidos, empecé a buscar información sobre qué era y cómo se jugaba, vi que había gente que ganaba de forma constante, que había estrategias... Me enamoró todo eso. Estudié y leí muchísimo. Mi objetivo era estar preparado cuando cumpliera 18 años, que es la edad a la que es legal jugar en España. Por eso cuando empecé tuve buenos resultados muy pronto y a los cuatro meses, tras ganar varios premios importantes, decidí

mudarme a Londres para dedicarme profesionalmente a ello. Dejé la universidad, en la que estudiaba Economía, y me fui con tres amigos del mundo del póker que apenas conocía. Y salió bien, ya llevo 13 años dedicándome a esto.

P. Y sin saber nada del

póker hasta ese momento.

R. Hasta los 16 años nada. Antes me gustaba jugar a las cartas, jugaba mucho a juegos españoles de cartas con mi abuelo y con mi padre. Se me daban bien, y los juegos de mesa. Tenía buena habilidad en matemáticas, me interesaba el mundo de la empresa, la economía, el dinero, la parte psicológica... Y el póker lo tenía todo. Yo además era muy

competitivo, porque competía también al tenis.

P. ¿A tenis?

R. Sí, hasta los 18 años estuve en un club de alta competición. Entrenaba cinco o seis días y jugaba dos o tres partidos por semana. Tanto mi hermano como yo. Siempre he tenido esa vena competitiva, pero no era lo suficientemente bueno como para ser profesional, así que cuando me di cuenta, perdí un poco la motivación y cambié todas las horas del tenis por el póker.

P. La pregunta clásica: ¿qué le dice la familia cuando con 18 años decide dejarlo todo y mudarse a Londres por el póker?

R. Obviamente fue un poco dramático para mi madre y mi padre, pero siempre han confiado mucho en mí. Siempre he sido una persona bastante responsable, así que confiaban en mí. Y luego es que fue todo muy bien desde el principio, ganando premios importantes y dándose los resultados.

P. ¿Cuánto hay de talento y de azar en el póker?

R. Que yo gane o pierda un día depende de la suerte, pero que mis resultados a final de año sean buenos depende prácticamente de mi habilidad. En un periodo de cinco o 10 años, la suerte no influye en nada. Cuanto más tiempo juegues, más muestras tienes. Pero para lo que pase en unas horas, es más relevante la suerte.

P. ¿Cuál es la habilidad que más destaca?

R. El control emocional es super importante, si no lo controlas es muy difícil. Hay que saber leer a la gente, la gestión del dinero, ser rápido con las matemáticas para calcular... Son muchas y hay poca gente que las tenga todas.

P. ¿Usted se ha llegado a obsesionar?

R. Obsesión porque quiero ser el mejor en mi trabajo igual que el que se obsesiona con el tenis, pero nada más. Yo enfoco el póker a nivel deportivo, trabajar duro y ser constante.

P. ¿Cuántas horas juega al día?

R. Cuando hay competiciones son 12-13 horas todos los días sin descanso, sólo para comer o cenar. Y cuando no compito entreno online, son una o dos horas de estudio y siete u ocho jugando. Son muchas horas, muchos días y muchos años. Al final es como el deporte, cuantas más horas dediques, más rápidas mejoras.

«Hasta los 18 me dediqué al tenis, luego cambié esas horas por el póker»

«En un periodo de 5 o 10 años, la suerte no influye nada en el póker»

JOSÉ AYMÁ

P. ¿Cuándo pensó que podría vivir de esto?

R. Antes de irme a Londres ya había ganado dos torneos importantes en España, llevaba seis meses ganando de manera consistente y me sentía bastante superior a los rivales. Y con resultados venía el dinero.

P. Veo en internet que usted ha ganado 54 millones de dólares en torneos durante toda su carrera.

R. Sí.

P. ¿Le cambia la forma de ser haber ganado tanto dinero?

R. Supongo que sí, a todo el mundo le cambiaría un poco. Yo gané mi primer premio millonario con 19 años. Vengo de una familia bastante humilde, con mi madre funcionaria y mi padre ingeniero, y claro, ser millonario con 19 años te cambia la vida. Pero creo que lo he gestionado bien, mi familia y mis amigos han intentado que tenga los pies en el suelo. Tengo este dinero y lo tengo que manejar de la forma correcta.

P. ¿Sigue viviendo en Londres?

R. Sí, desde hace 13 años porque en España no se podía competir a nivel mundial en el póker online, además de que la tributación en España hace que la actividad del póker directamente no sea rentable.

LA ÚLTIMA...

¿Cuál es la pregunta más impertinente que le han hecho? ¿Y qué respondió?

Respuesta. Impertinente como tal no recuerdo. Cuando fui al programa de Broncano me preguntó lo del patrimonio. No me cuesta hablar de mis ganancias, pero mi patrimonio...



BAJAD
LAS ARMAS
**JORGE
BUSTOS**

Nosotros, los europeos

Así que el vínculo forjado en las playas de Normandía se acabará disolviendo con el hielo de Groenlandia. Europeos y estadounidenses (junto al compromiso canadiense que hoy vuelve a honrar Carney) sellaron con sangre una alianza contra el totalitarismo nazi primero y comunista después, pero no parece que esa alianza atlántica vaya a sobrevivir al segundo mandato de Trump. Aún peor: tampoco parece que pueda ya restaurarla su sucesor, sea demócrata o republicano. Porque no asistimos al posicionamiento ideológico de una determinada administración sino a un cambio de paradigma histórico. Según la ley de Tucídides, el Darwin de la historiografía, toda potencia menguante entra en conflicto inevitable con la potencia ascendente, y esa guerra fría con China exigirá a EEUU que libere todos los recursos que durante las décadas durmientes del gigante chino tenía destinados a la OTAN para contener al oso ruso. Hoy la Rusia de Putin es menos poderosa que la URSS, y precisamente por eso ha visto en el ascenso de Pekín que amenaza a Washington la última oportunidad de recuperar algo de la gloria perdida tras la caída del Muro. Y a Trump no le importa que esa «operación especial» de expansión dictada por la nostalgia se consume a costa de territorio europeo, prescindible como un exnovio. ¿Para qué quiere Vladimir tantas cabezas nucleares si no puede rusificar el Báltico? ¿De qué le sirve a Donald comandar el ejército más poderoso de la historia si no puede exhibir sus fulminantes destrezas en las pantallas líquidas de todos los espectadores del planeta? Este es el viejo nuevo orden mundial, basado en la fuerza. El atlantismo, visto así, es la grata reliquia de un tiempo que en realidad ha durado demasiado, como el yogur olvidado en la nevera.

Cuando decimos que Europa no sabe adaptarse a este orden neoimperial estamos asumiendo una imagen demasiado complaciente de nosotros mismos. Vamos a recordar que la *Historia de la guerra del Peloponeso* es obra de un general griego. Tocará volver a las bibliotecas y a las academias militares, a la cultura de defensa y al lenguaje disuasorio, empezando por el mecanismo coercitivo que priva a la economía estadounidense del lucrativo mercado europeo. No es bonito para nadie pasar de vivir como atenienses a tener que entrenar como espartanos. Pero a estas alturas ya deberíamos haber perdido la fe en el mito del progreso lineal. La historia rima. Tendremos que aprender a retroceder.