

L M X J V S D



El Domingo

La Opinión A Coruña

CULTURA

'AS COUSAS DA VIDA' DE CASTELAO, UN FENÓMENO SOCIAL
Págs. 6 a 8

CIENCIA

PABLO DOMÍNGUEZ, UN OURENSANO EN AIRBUS HELICOPTERS
Pág. 9

SALUD

ROSA PÉREZ BIBIÁN, DEFENSORA DE LA DIETA COMO FORMA DE ALIMENTACIÓN
Pág. 15

GASTRONOMÍA

LA COCINA A FUEGO LENTO DE JEAN-PIERRE OSTENDE
Pág. 16

Año XXI
Número 1.205
11 de mayo
de 2025

Vecinos de A Coruña hacen cola en una fuente para recoger agua, durante el gran apagón.

// GUSTAVO DE LA PAZ / EUROPA PRESS



LAS LECCIONES QUE DEJA EL APAGÓN

Los generadores fueron clave para que infraestructuras básicas y algunas empresas pudieran operar, mientras que la radio aportó información en medio de bulos y 'fake news'

Págs. 2 a 5

JUAN FERNÁNDEZ / DANIEL
G. SASTRE / MARTA LÓPEZ
/ ELISENDA COLELL

Varios días después del corte de luz del 28 de abril —una fecha ya histórica—, los técnicos y las compañías del sector energético siguen sin ponerse de acuerdo sobre el motivo que originó el colapso de la red eléctrica nacional. Pero a esta hora ya están claras varias lecciones que dejó el apagón relacionadas con nuestra extrema dependencia de la electricidad y con lo poco preparados que estamos para vivir desconectados.

1 Sin planes de contingencia en las empresas

Una de las imágenes que mejor resume el impacto causado por el corte de luz del pasado 28 de abril la ofrecieron los comercios que tuvieron que cerrar al no disponer de señal eléctrica que les permitiera atender a sus clientes. Sin fluido, no solo permanecían a oscuras los locales, tampoco funcionaban las cajas registradoras ni los datáfonos, terminales todos conectados a un enchufe. Sin embargo, en medio del paisaje de persianas bajadas, algunos negocios consiguieron evitar el cierre.

Es el caso de los supermercados de Mercadona, que ese día permanecieron abiertos con su horario habitual, aunque al final de la jornada muchas de sus estanterías lucían vacías debido a la afluencia masiva de compradores que habían soportado. La cadena de supermercados ha explicado que ese día pudo mantener operativos sus más de 1.600 establecimientos porque están dotados de un sistema eléctrico de emergencia, a base de generadores, que les permite tener corriente de forma autónoma si se va la luz. Esta fórmula la aplicaron otras compañías, como El Corte Inglés, Carrefour o Alcampo, cuyos locales se mantuvieron abiertos gracias al uso de grupos electrógenos.

Un grupo electrógeno es una unidad compuesta por un motor —generalmente alimentado por gasoil— y un alternador que convierte la energía mecánica en señal eléctrica. Su precio oscila entre 500 y 15.000 euros, dependiendo de la magnitud requerida. Disponer de uno de estos elementos habría podido librar a bastantes negocios de tener que cerrar el pasado lunes, aunque la demanda que muchos empresarios han empezado a trasladar a las cámaras de comercio va más allá y hace referencia a la necesidad de contar con planes de contingencia globales. «Nadie me había explicado que la persiana tenía un botón de emergencia», se quejaba Josefa



LAS DIEZ LECCIONES QUE DEJA EL DÍA QUE VIVIMOS SIN LUZ

La interrupción del suministro eléctrico que dejó en la oscuridad y sin comunicaciones a toda España revela poca preparación para estar desconectados

Pérez, farmacéutica de Madrid, que pudo cerrar la puerta eléctrica de su negocio gracias a que un amigo mecánico acudió en su ayuda y activó el mecanismo.

2 El dinero en efectivo sigue siendo necesario

El *blackout* igualó de forma democrática a todo el país en una misma limitación, la de no disponer de señal eléctrica, pero dividió a la población en dos categorías: los que el fundido a negro les pilló con billetes y monedas en los bolsillos —o en algún cajón de casa— y los que solo disponían de tarjetas bancarias. Los primeros pudieron comprar bienes de primera necesidad en los pocos comercios que permanecieron abiertos. Los segundos se vieron obligados a pedir prestado o esperar el regreso de la luz, ya que no pudieron pagar con sus tarjetas —no

funcionaban los datáfonos— y los cajeros de los bancos permanecieron bloqueados.

La vulnerabilidad mostrada por los sistemas de pago electrónico llega en pleno debate del Euro Digital, el modelo de pago virtual que está diseñando el Banco Central Europeo (BCE) con el objetivo de hacer desaparecer el *cash* a la vuelta de unos años y que está generando controversia entre quienes se resisten a despedirse del dinero en efectivo.

El apagón parece haber venido a darles la razón, pero desde el BCE responden que su moneda virtual está diseñada para seguir operando incluso en entornos *offline*, aunque es necesario que el móvil tenga batería, ya que el terminal es el verdadero monedero.

El gobernador del Banco de España, José Luis Escrivá, ha revelado que el 40% de los pagos

siguen haciéndose en metálico, pero el resto ya se hace en formato electrónico. El tiempo dirá si las tarjetas siguen ganándole terreno a los billetes, y hasta dónde, pero la propia Comisión Europea incluía el efectivo en el kit de supervivencia que propuso a finales de marzo.

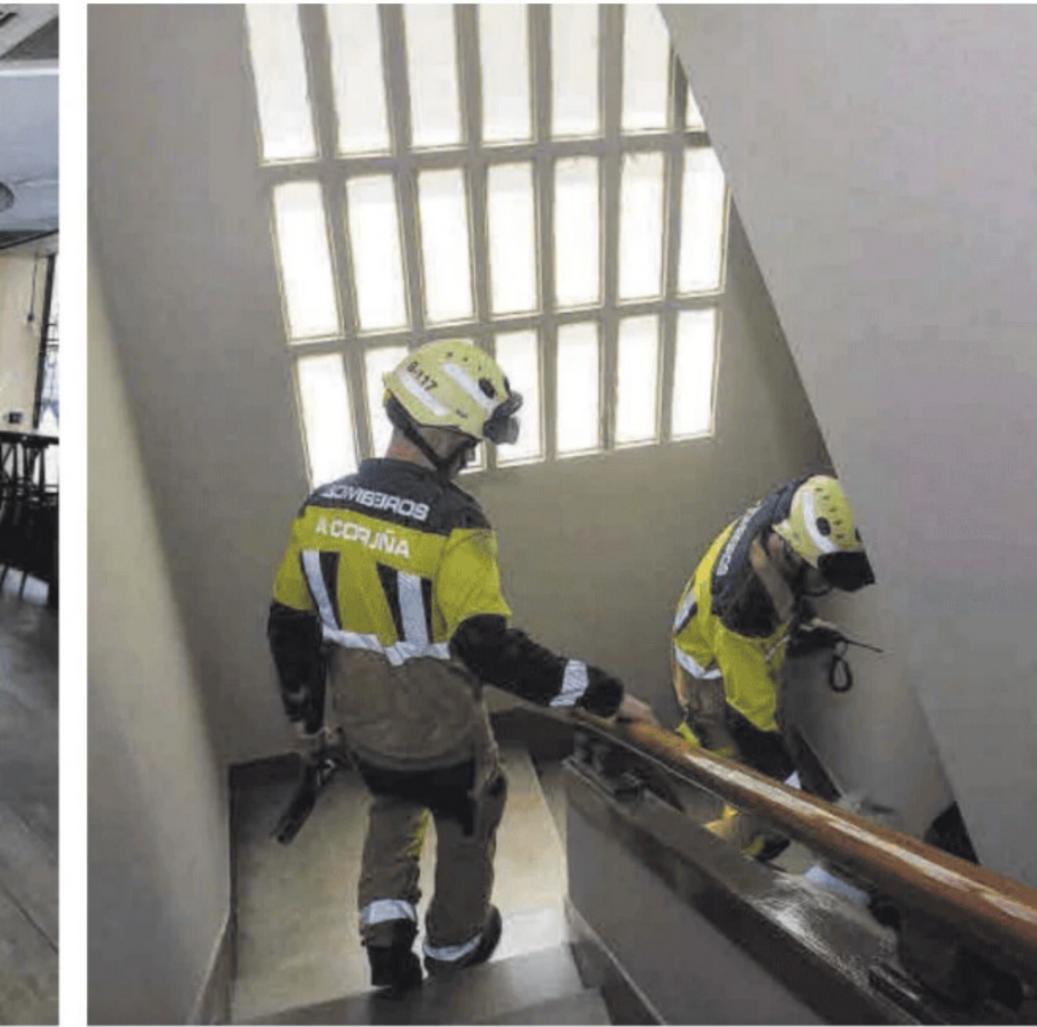
3 Hospitales y aeropuertos pasan el examen

Como infraestructuras críticas, los hospitales estuvieron bajo el punto de mira desde el primer minuto del gran apagón. Y, en general, pasaron el examen con nota. «Todo funcionó bien», resume Esther Tomàs, directora de Infraestructuras y Tecnología del Hospital Vall d'Hebron de Barcelona. Allí se puso en marcha el protocolo previsto en caso de fallo eléctrico masivo, en el que el suministro pasa a depender de los

grupos electrógenos y se prioriza el funcionamiento de las áreas críticas: quirófanos, ucis, laboratorios de análisis clínicos... Toda la actividad quirúrgica ya iniciada se terminó con normalidad, y, entre la que ya estaba programada, se mantuvo la que era urgente. «Como la incidencia era masiva, nos concentramos en tener la máxima autonomía posible. Con el gasoil que teníamos, había unas 40 horas de funcionamiento aseguradas», añade Tomàs.

No hizo falta tanto. A las 15.30 horas de la tarde volvió el suministro eléctrico al hospital. «Endesa tiene claro qué líneas corresponden a Vall d'Hebron», dice la directora de Infraestructuras. Y, dentro de su propio protocolo, la compañía priorizó el restablecimiento a los principales centros médicos.

También solventaron con suficiencia los contratamientos en el Hospital de Sant Pau de Barcelo-



na. La doctora Xènia Acebes, directora asistencial del centro, explica que su primer objetivo fue también «maximizar el tiempo de autonomía eléctrica» que ofrecían los generadores. «A pleno rendimiento», que no era el caso por esa voluntad de optimizar los recursos, «podríamos haber estado más de 12 horas, y además como infraestructura crítica tenemos acceso preferente al suministro de gasoil», recuerda. En Sant Pau se reprogramó «menos del 1%» de las cirugías previstas.

El apagón también puso a prueba a los aeropuertos. Durante toda la jornada del lunes hubo retrasos y problemas con la facturación y con los accesos, pero los generadores y los protocolos de emergencia que se aplicaron evitaron las cancelaciones de vuelo masivas. En España, según datos de Aena, solo se cancelaron 45 vuelos, con impactos menores en los aeropuertos de Barcelona (2,98%) y Madrid (2,56%). En Portugal, el aeropuerto de Lisboa sí estuvo más cerca del colapso: se cancelaron 96 vuelos, con un 29,63% de las salidas afectadas.

4 El reto del cuidado a los dependientes

El sector de los cuidados fue uno de los que más notó el impacto del apagón. En las residencias que no disponían de generador se tuvo que subir a los ancianos a sus plantas a pulso para dormir, o no pudieron triturar los alimentos a

Escenas en un restaurante, un edificio, la estación de tren y el aeropuerto, en A Coruña.

// CASTELEIRO/ROLLER AGENCIA / IAGO LÓPEZ / GERMÁN BARREIROS/ROLLER A.

aquellos que no pueden masticar. En algunos centros, de hecho, se llegaron a valorar medidas como la cota cero, cuando se coloca un colchón en la primera planta porque no se puede subir a los usuarios a su planta. También sufrieron para las baterías de los respiradores de los pacientes aguantaran, así como las grúas de las camas de los residentes.

Es por ello que, ahora, el Govern quiere impulsar que todos los centros residenciales en Catalunya tengan un generador propio. Los que sí tenían generador, en cambio, vieron cómo hubieran tenido problemas para reponerlos en caso de que se hubieran alargado el apagón mucho en el tiempo, así que proponen ser considerados servicio esencial para poder abastecerse de combustible, como tienen los hospitales.

Otro problema con los más vulnerables fue la comunicación. No había forma de reportar incidencias. Ni las residencias, ni los cuidadores ni aquellos más vulnerables, los que viven solos y usan un servicio de teleasistencia en su casa. De hecho, miles de ancianos pulsaron el botón, la mayoría asustados por lo que estaba ocurriendo. Esta incomunicación puso en riesgo a los más vulnerables. Además, las cuidadoras fueron también las grandes víctimas del apagón, ya que

muchas no pudieron subir hasta las casas de los ancianos hasta muy tarde, o lo hicieron dejándose la espalda y subiéndolos a pulso.

5 Renovables en el ojo del huracán

Aún sin conocer con certeza cuáles fueron las causas del apagón, todos los ojos miran a las energías renovables, después que desde Red Eléctrica se atribuyera la pérdida súbita de 15 gigavatios de energía (el 60% de la que se consumía en aquel momento) a la desconexión masiva de plantas solares en el suroeste de España, lo que desequilibró oferta y demanda y colapsó el sistema. En ese momento, un 59% de la generación de electricidad era de origen fotovoltaico y un 12% eólico mientras que casi no había de origen hidráulico. El 11% era de producción nuclear y las centrales de gas aportaban el 5%.

Una de las primeras actuaciones ha sido frenar el uso de la producción que inyectan plantas solares y en menor medida parques eólicos y priorizar plantas tradicionales, en especial las centrales de gas, que dan más estabilidad al sistema. A esa decisión se suma que en un informe de auditoría de cuentas del ejercicio 2024 al que tuvo acceso *El Confidencial*, Red Eléctrica ya había advertido de una alta penetración de las renovables «sin las capacidades técnicas necesarias»

LOS GENERADORES FUERON CLAVES PARA QUE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS Y EMPRESAS OPERARAN CON NORMALIDAD Y LA RADIO APORTÓ CALMA EN UN MAR DE DESINFORMACIÓN

para un adecuado comportamiento ante perturbaciones.

Pero ¿hasta qué punto son las energías renovables, en plena expansión en España y punta de lanza de la necesaria transición energética, responsables de esta crisis? Antonio Turiel, científico investigador en el Instituto de Ciencias del Mar del CSIC, lo explica de forma muy sencilla: «El problema no son las renovables *per se*, sino su integración en el sistema eléctrico», cuyo funcionamiento es muy complejo ya que las distintas fuentes se deben ir sincronizando entre ellas. Y según relata, «las renovables no funcionan igual que el resto de energías y no se les ha dotado de sistemas de estabilización para que se adapten a la red. Es como poner un coche en la autopista sin frenos». Este experto añade que «esto no era un problema cuando las renovables eran pocas pero sí a medida que han ido creciendo». «Es algo de lo que los técnicos llevan advirtiendo hace tiempo sin que se les haga caso», dice.

6 Los kits de emergencia no son ninguna broma

En un clima de creciente tensión internacional, la Comisión Europea lanzó a finales de marzo un llamamiento a la población para que se dotara de un «kit de supervivencia» que, en caso de producirse una emergencia, permitiera subsistir durante al menos 72 horas sin necesidad de salir de casa. La advertencia, inédita, causó perplejidad. En las redes sociales se multiplicaron los comentarios tachándolo de «alarmista» y relacionándolo con el aumento del gasto en defensa propuesto por la propia Comisión. Tampoco faltaron quienes se lo tomaron a chufra. Algo de informalidad sí que tenía el aviso, presentado en sociedad por la comisaria europea de Igualdad, Preparación y Gestión de Crisis, Hadja Lahbib, en un simpático vídeo donde mostraba entre risas, y para quitarle hierro al asunto, todos los útiles salvavidas que le cabían en su bolso.

El apagón del lunes ha evidenciado que el consejo no era ninguna broma y que tener a mano los recursos que este proponía podrían haber hecho mucho más llevaderas las horas sin fluido eléctrico. Ese día, fueron muchos los que echaron de menos tener en casa una radio a pilas, baterías de repuesto para el móvil o un hornillo portátil con gas envasado y cerillas para cocinar, como recomienda el kit diseñado por la Comisión Europea.

La propuesta incluye latas de comida no perecedera, linternas, útiles de higiene, agua embotellada (cinco litros por persona) y dinero en efectivo, artículos todos que el día del apagón se convirtieron en los productos más demandados en los establecimientos que pudieron permanecer abiertos.

Después de las experiencias distópicas vividas en el último lustro —la pandemia de covid, la tormenta *Filomena* y la dana de Valencia—, el apagón ha otorgado un renovado valor a una serie de artículos que estaban condenados al desván y que ahora parecen llamados a permanecer bien localizados en los hogares.

7

La importancia de los seguros

Mientras las principales aseguradoras ya estudian cómo actuar tras el histórico apagón, la inédita incidencia ha provocado que muchos ciudadanos hayan mirado por primera vez qué tienen contratado exactamente en su seguro del hogar. «Hay tres garantías que responden en situaciones como esa», responde el experto en seguros Santiago Martín Cano. La primera es la garantía de daños eléctricos, que se puede contratar tanto por parte de empresas como por particulares y que «da solución a los aparatos dañados por una alteración extrema» de la corriente; la segunda, la de bienes refrigerados, protege los alimentos —y también, por ejemplo, los medicamentos de farmacia que necesitan frío— que se pueden dañar; y la tercera garantía es la de «pérdidas consecuenciales», que evalúa los posibles gastos y la pérdida de beneficios derivada de una paralización del servicio de empresas y comercios. Los expertos consultados destacan que la afectación habría sido mucho mayor si el corte en el suministro eléctrico se hubiera prolongado más tiempo.

Hay que determinar también si ante hechos como los del lunes cabe invocar la «fuerza mayor», que provocaría que fuera el Consorcio de Compensación de Seguros quien tuviera que resarcir a los consumidores de los perjuicios ocasionados. Este organismo, que sí ha actuado por ejemplo tras la dana, depende del Ministerio de Economía y Hacienda y cubre unos siniestros de afectación global —actos de terrorismo, fenómenos atmosféricos catastróficos...— en los que no está claro que pueda haber el apagón.

La afectación, pronostica Martín Cano, será mayor «en el mundo de la empresa, en industrias con cadenas de montaje, por ejemplo, donde una parali-

zación hace mucho daño». «A priori, cabe esperar que las compañías de seguros no se vean obligadas a tener que subir las primas por este hecho, dado que el apagón no ha sido de gran duración. Pero aún es pronto para decirlo, y cada compañía establece sus primas en función de su propia siniestralidad», añade.

8

Sin Google Maps, los mapas de papel son oro

En medio del caos desatado el lunes por el corte de corriente eléctrica, entre los semáforos apagados y las aceras atestadas de lugareños tratando de volver a casa a pie al no funcionar el transporte público, los visitantes y sus maletas aportaban su particular desconcierto en las ciudades más turísticas del país. Caída la señal telefónica y anulada la geolocalización de sus terminales, sus teléfonos móviles se habían convertido en meros relojes digitales que contaban con parsimonia el transcurrir de las horas. La aplicación de Google Maps y todas las similares conducían una pantalla blanca que no acababa de cargar. Imposible saber si la Sagrada Familia estaba a tres manzanas, o siete, como sí había informado con exactitud la *app* el día anterior, detallando la ruta a seguir y el tiempo de caminata requerido.

La familiaridad con que hoy usamos los sistemas de geolocalización es una de las expresiones más relevantes de nuestra dependencia del móvil. Ya nadie viaja a un país extranjero con un mapa de papel en la maleta, y con soberbia los desdeñamos en los hoteles cuando nos los ofrecen. ¿Para qué, si tenemos Google Maps?, pensamos. «Se han convertido, casi, en objetos de coleccionista», reconocen en la librería Desnivel de Madrid, especializada en mapas y libros de viajes. De hecho, su venta cayó en picado en la década de 2010, cuando se popularizó el manejo de los mapas virtuales del móvil, especialmente el de Google. Sin embargo, en días como el pasado lunes, en que la falta de electricidad nos devolvió a la era analógica, los planos urbanos de papel recobraron el valor que habían perdido.

9

'Fake news' disparadas de nuevo

Fue una de las primeras cosas que dijo Pedro Sánchez cuando compareció para informar sobre el apagón: en su intervención inicial, instó a los ciudadanos a no difundir información de «dudosa procedencia» y a seguir úni-





Un supermercado vacío, colas para comprar radios y linternas y calles de A Coruña a oscuras.

// CASTELEIRO/ROLLER AGENCIA
/ IAGO LÓPEZ / GERMÁN BARREIROS/ROLLER AGENCIA

camente fuentes oficiales, y pidió «responsabilidad». En la noche del lunes, el presidente del Gobierno insistió: «Mi recomendación es esa, que no demos pábulo al ruido, a los muchos bulos que están circulando, a la desinformación». ¿Sirvió de algo? Un vistazo a las redes sociales bastaría para concluir que no mucho.

Desde el primer minuto, y en una nueva lección de la facilidad que tienen las *fake news* para propagarse, circularon teorías sobre una mano negra rusa o israelí, sobre el papel de las energías renovables en el apagón, sobre los experimentos sociales de una oscura élite. Abrazó esta última hipótesis un habitual de las conjeturas extravagantes, el eurodiputado Alvisé Pérez, que, en su canal de Telegram, atribuyó el corte eléctrico a un enrevesado plan para terminar con el dinero en efectivo.

A día de hoy, no hay una versión oficial sobre las causas del apagón, y siguen difundiéndose hipótesis al respecto. Pero la teoría sin confirmar estrella sigue siendo el ciberataque, que en ocasiones ha parecido alentar incluso desde el Gobierno. Aunque el director de Servicios para la Operación de Red Eléctrica de España, Eduardo Prieto, aseguraba, ya el martes, que no había habido «ninguna intrusión en los sistemas», conti-

núan las elucubraciones al respecto. En cambio, sí han perdido fuerza otras teorías que circularon en las primeras horas del apagón, como la que culpaba del incidente a un incendio en el sur de Francia, entre Narbona y Perpinyà, que fue desmentida por el operador francés de la red eléctrica.

10

Las limitaciones del coche eléctrico

Se nos ha dicho que el coche eléctrico, al igual que las energías renovables, es el futuro, el camino hacia la reducción de emisiones y el abandono de los combustibles fósiles. El lunes, ante la interrupción del servicio del metro y el ferrocarril y el colapso de los autobuses, el coche se convirtió en la única opción de transporte para mucha gente y fueron varios los que decidieron en esas horas de caos que jamás se comprarían un vehículo eléctrico. Pero desde la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica (AeDive) recuerdan que también los surtidores de combustible (gasolina o diésel) precisan de suministro eléctrico para su gestión y funcionamiento, por lo que los «vehículos de combustible son también vulnerables» ante una crisis como la vivida el lunes.

En este sentido, Javier Izquierdo, director técnico de AeDive, señala además en ese sentido que «en los hubs o estaciones de recarga de alta potencia (a partir de 50 kW), la instalación cuenta en algunos casos con tecnología de respaldo de almacenamiento energético, lo que les permite cargar, a pesar de un corte de suministro» y cuenta que así lo pudieron hacer el lunes varios usuarios. E Izquierdo pone en valor otra cuestión: que tecnologías avanzadas del vehículo eléctrico —la V2L (*vehicle-to-load*) o V2H (*vehicle-to-home*)— «permiten convertir la batería en una fuente de energía para el hogar y poder alimentar con electricidad todo tipo de dispositivos durante un corte eléctrico», como por ejemplo lámparas, refrigeradores, ordenadores u otros aparatos electrónicos.

«El vehículo se convierte en una solución de respaldo de energía», afirma Izquierdo, para hogares en los que con placas de inducción, vitrocerámicas, hornos y microondas inutilizados no es posible ni hacer un café ni calentar la comida del bebé. Siendo las cocinas de gas una especie casi en vías de extinción, los hornillos de *campings* o barbacoas se convirtieron casi en la única alternativa viable para llevarse algo caliente a la boca.

LA LUZ QUE NO SE APAGA

EN PRIMERA PERSONA



CARLES FRANCINO

Gracias por lo de ayer», «sois de puta madre», «no sé qué haríamos sin vosotros...». Creo que sentirse útil es una de las emociones más reconfortantes que existen. Cuando alguien te lo reconoce y ves que eso nace de la sinceridad y el afecto, se convierte en un chute de autoestima de los que deberían venderse en farmacias. Las frases que encabezan este artículo podrían ir dirigidas —con toda la razón— a los sanitarios, a los maestros... a estos dos colectivos, siempre; para mí son sagrados. También a los taxistas, que nunca fallan en los momentos jodidos y que el día del apagón hicieron un montón de carreras que no cobraron. A los bomberos, rescatadores habituales, pero también psicólogos si hay gente en apuros, por ejemplo, en un ascensor; a las tripulaciones de los AVE que lidiaron con un marrón de aúpa cuando se pararon los trenes en mitad de la nada. Y, en general, a todos los servicios policiales y de emergencias, desplegados para hacer frente a una situación inédita.

Pero esas palabras de cariño y de gratitud han llovido estos días, sobre todo, para quienes trabajamos en la radio; no porque seamos mejores que los taxistas, los bomberos o las enfermeras, sino porque la radio es el hilo que nos conecta con la vi-

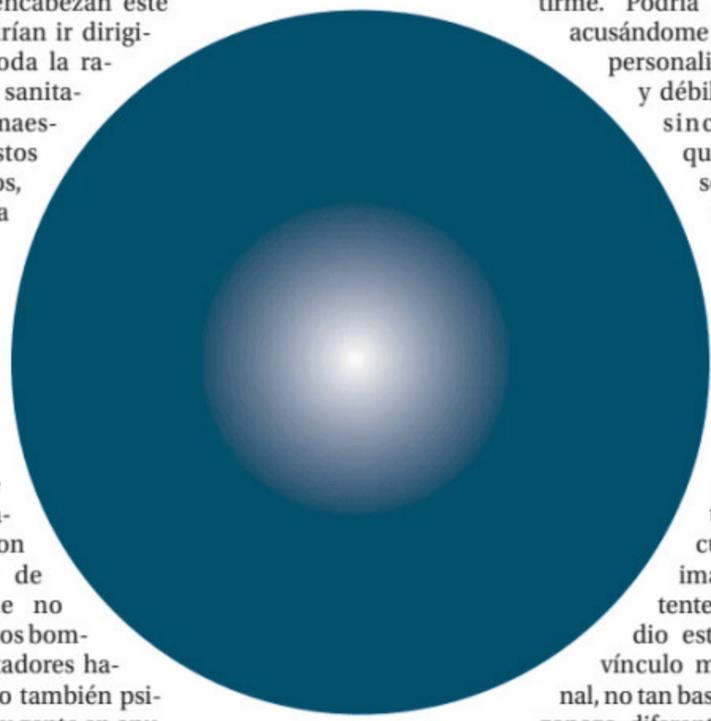
da en tiempo real cuando falla todo lo demás. Por eso el gran apagón nos regaló escenas de otro tiempo, que valen su peso en oro: vianantes con un transistor pegado al oído, bares que sacaban altavoces a la calle para que decenas de personas se agruparan en busca de información, empujones para comprar pilas... La peregrinación a los estudios de Radio Barcelona de oyentes frustrados porque la emisora había dejado de emitir a través de su frecuencia principal fue una variación impagable de aquel dicho de Mahoma y la montaña. Si la radio no puede informar, voy yo a la radio para enterarme.

A las pocas horas del apagón ya circulaba la expresión «día de los transistores», recordando aquella «noche de

relevante que conjuga es el de acompañar. Y en aquellas semanas aciagas, no de apagón sino de encierro, la compañía era la vacuna más eficaz contra el desánimo, la soledad y el miedo.

El otro día, con el apagón de marras, tocaba aplicar los mismos códigos: informar sin alarmar, entretener sin frivolar, hacer radio como la mayoría de personas vivimos la vida: con luces y sombras. Y funcionó, claro que funcionó. Por eso cada día 24 millones de oyentes sintonizan alguna emisora; España es un fenómeno mundial en este terreno. Yo estoy en la radio, y en el periodismo, por puro azar, porque mi vocación inicial era ser profesor, estudiar Magisterio. Pero ya en primero de carrera se me cruzó un micrófono en el camino y fui incapaz de resistirme. Podría fustigarme, acusándome de tener una personalidad voluble y débil, pero creo, sinceramente, que en este caso fue más mérito de la radio que demérito por mi parte.

Para mí está claro que la televisión no tiene rival cuando una imagen es potente. Pero la radio establece otro vínculo más emocional, no tan basado en el fotonazo, diferente porque no entra por los ojos, aunque últimamente nos empeñemos en sembrar de cámaras los estudios. Es un vínculo de piel. Y llegados a este punto es cuando alguien dice: «te estás olvidando de las redes sociales». No, porque la radio fue la primera gran red social de toda la historia. ¿Y el podcast? Un *spin-off* de la radio. Eso es lo que hay. Definitivamente, Bruce Woolley, el que escribió en 1978 *El video mató a la estrella de la radio*, tenía un talento enorme para la música, pero como profeta no se hubiera ganado la vida. Hágase la luz: la radio no se apaga nunca.





—Pero ti non vés que eu teño a razón?
—E ti non vés que eu non cha quero dar?



—Antes había políticos románticos.
—Tamén había bandidos xenerosos.



—¿E de qué vas a ir ó baile?
—Vou a ir vestida de home facendo de «niña bien».

RAC

CASTELAO E AS 'COUSAS DA VIDA'

Corría o ano 1926 cando un dos escritores e debuxantes máis emblemáticos da literatura galega comezou a traballar para *Faro de Vigo*, cabeceira que, como LA OPINIÓN A CORUÑA, forma parte de Prensa Ibérica. A colaboración entre Castelao e o xornal vigués nace dunha profunda amizade co director e propietario do rotativo nesa época, Eladio Lema Martín, e continuaría ata abril de 1933.

A primeira entrega de Castelao como caricaturista de humor gráfico publícase o sábado 16 de outubro do ano 1926. Na viñeta aparecen tres homes que din: «O mellor remedio contra a gordura é o sacho. Non vos hai labrego que teña bandullo». Dende entón os lectores puideron disfrutar das súas ilustracións cada semana. Estes debuxos

de Castelao convertiríanse na referencia para atisbar as súas ideas sobre as desigualdades sociais da época e polo fracaso da emigración, un dos temas máis recorrentes na súa obra.

A primeira etapa da colaboración entre o xornal e Castelao rematou en xullo de 1927, debido aos problemas de visión do autor rianxeiro. A morte do seu único fillo, Alfonsiño, sume ao escritor

nunha profunda crise existencial. A segunda etapa de colaboracións comeza en febreiro de 1929, aparecendo de novo os seus debuxos na sección *Cousas da Vida* os domingos e xoves.

Durante o ano 1931, Castelao pasa a publicar ilustracións censuradas pola ditadura de Primo de Rivera no 1924, cando traballaba na cabeceira *Galicia, diario de Vigo*. Entre elas estaba unha moi familiar. Un home falando con outro dicíndolle: «Uns din que si, outros din que non, uns que pra riba, outros que pra baixo, pero eu o que quero saber é se somos ou non somos».

Foi neste mesmo ano no que Castelo métese de cheo na vida política presentándose como deputado ás Cortes pola provincia de Pontevedra. As súas viñetas pasan entón a adquirir un cariz máis reivindicativo e político, deixando de lado o humor. Nesta época o rianxeiro

fixo uso da popularidade gañada pola súa presenza no xornal para facer campaña. Ata entón Castelao non tivera éxito na política, fracasando tanto nas eleccións municipais de Rianxo como nas das Irmandades da Fala. Tras ser elixido en 1931, o autor continuaría nas Cortes ata 1936, cando volveu a reeditar o seu escano por Pontevedra. Durante o ano 1932, Castelao usa as súas ilustracións en *Cousas da Vida* para defender o Estatuto da Autonomía.

Alfonso Daniel Rodríguez Castelao publica o domingo 9 de abril de 1933 a súa derradeira caricatura no xornal. Nela se observa a dous homes sentados dialogando: «A República xa veu, agora só falla a Autonomía». O libro *Cousas da Vida no Faro de Vigo 1926-1933*, editado polo Consello da Cultura Galega en 2001, agrupa os mellores debuxos que saíron desta colaboración.



—Os números non enganan.
—Pero poden enganar os que os fan.



—A min paréceme que non van saír os mesmos deputados de antes, porque... algúns xa morreron.



—¿Porqué non qués ir á escola, rapáz?
—Porque... porque sempre me preguntan o que non sei?



—Ven comer comigo hoxe
—Non vou, porque... ¡total para un día!



—Yo soy liberal conservador.
—Pues yo soy... republicano monárquico.



—Tamén debían facer en Santiago unha residencia para profesores.
—¿E logo?
—Para que residan...



—Xa lle sacaron o voto ás mulleres.
—Será porque lle teñen máis medo que ós homes.



—Uns din que si, outros din que non; uns din que pra riba e outros din que pra baixo. Y-eu quero saber d'unha vez se somos ou non somos.



—Disque van a subil-os sellos das cartas.
—Que ben fixemos en non saber escribirl...



— Para librarme do caciquismo eu tiven que facerme cacique.



**OS TABERNEIROS NON SE CHAMAN COMERCIALES,
QUE SE CHAMAN INDUSTRIALES.
A MIN PARECEME QUE DEBIAN CHAMARSE FABRICANTES.**



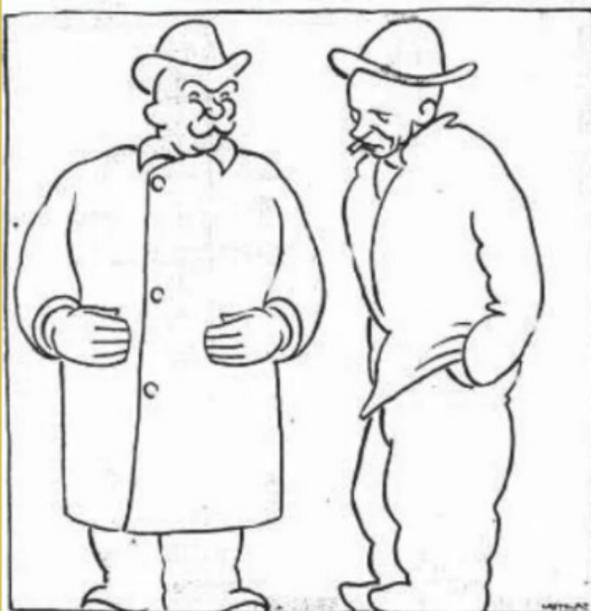
—Eu hónrome moito ca vosa visita.
—O honrado non é vostede: os honrados somos nosoutros.



2025. ANO CASTELAO | COUSAS DE DANIEL



—¿Pagou a conta?
—Si, señor.
—¡Qué lástima! Si o sei póñolle o dobre.



—O que escasea val moito.
—Pois logo xa debe ser negocio ser home honrado.



—Había que suprimir-la emigración.
—O que hay que suprimir é a necesidá de emigrar.



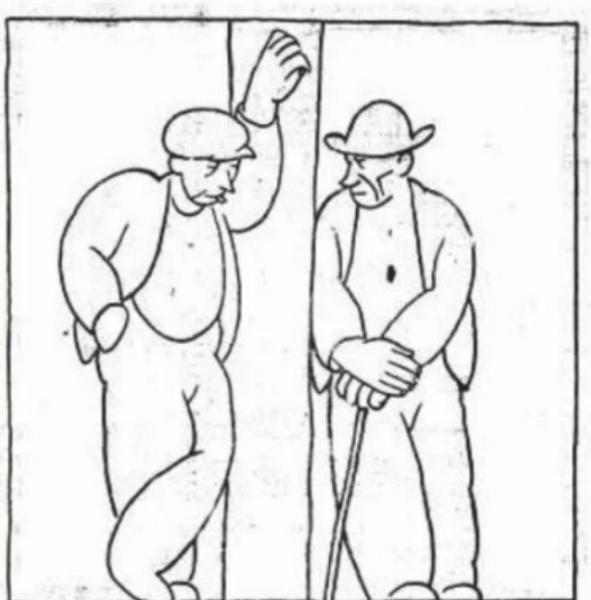
—Pra ti é un ano máis; pra min é un ano menos.



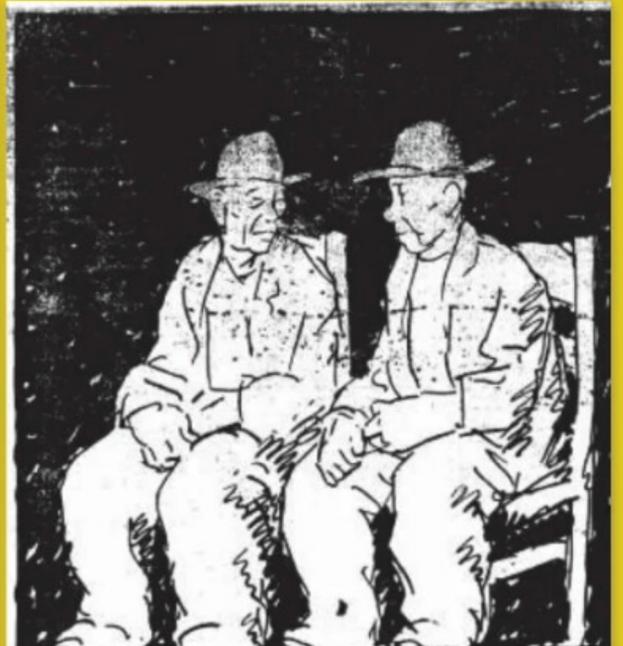
—N'OUTRO TEMPO OS LADRONES ROUBABAN; PERO AGORA OS LADRONES NON ROUBAN PORQUE XA LLE LEVAMOS OS CARTOS A CASA. ¿TI ENTENDES?



—Ti sabes o qué é un Banco?
—Si, hom, si: unha tenda de diñeiro.



—Eiqui non se pode vivir porque non hay grandes industrias.
—Nax, home, non. Eiqui aínda se pode vivir porque non-as hay.



—¿Pra qué sirve a autonomía?
—Pra vivir a nosa vida.

«DESDE NIÑO ME GUSTABA CUALQUIER COSA QUE VOLARA»

El ourensano **Pablo Domínguez Fernández** trabaja como ingeniero de diseño en Airbus Helicopters, en Alemania

SANDRA PENELAS

Heredó la pasión por los aviones de su padre, aficionado al aeromodelismo y al que toda la familia acompañaba a las competiciones, y ya no dejó nunca de mirar al cielo. Incluso recuerda entre risas que ganó un concurso infantil de la Xunta dibujando una aeronave. Alumno de la primera promoción de Ingeniería Aeroespacial de la Universidade de Vigo, Pablo Domínguez Fernández (Ourense, 1998) trabaja desde hace algo más de un año en Airbus Helicopters: «Desde niño, me gustaba cualquier cosa que volara y, si quieres progresar en este ámbito, estoy en una de las empresas de referencia. Llegar aquí fue un cúmulo de perseverancia y suerte y estoy muy contento».

Airbus Helicopters lidera el mercado mundial, sus aeronaves son claves en misiones civiles, policiales y militares en todo el mundo —dos de sus modelos ayudaron en las recientes inundaciones de Valencia— y durante el año pasado firmó contratos con clientes en 42 países.

Pablo, que completó su formación con un máster en Ingeniería Aeronáutica en la Politécnica de Valencia, es ingeniero de diseño de fuselaje en el departamento de plataformas ya diseñadas o en producción.

«Nos dedicamos a resolver los problemas de diseño que se detectan e incluso también a plantear algunas modernizaciones dentro de programas un poco más profundos. Cada helicóptero tiene muchas variantes o submodificaciones y, a veces, encontrar soluciones requiere creatividad. Es verdad que una parte del trabajo es muy mecánico, metódico e incluso burocrático pero también hay otros momentos en los que te sientas con otros ingenieros a tomar decisio-

nes de verdad y eso es muy estimulante», subraya.

Trabaja habitualmente con los modelos H135 y H145, a los que en breve se añadirá la nueva aeronave de la compañía, el H140. Dentro de su equipo de diseño, integrado por casi medio centenar de profesionales, pertenece a la división civil, pero hay helicópteros que también cuentan con una versión militar, por lo que también acaban participando en algunos de esos proyectos.

La sede de Donauwörth suma una plantilla de alrededor de 6.000 personas, entre ellas, muchos españoles: «No es de las más grandes, pero aquí hay producción, mantenimiento y diseño. Y ver cómo se fabrican los helicópteros y superan los test es inspirador. También trabajamos con mucha seguridad. No puedes acceder a la planta de producción con ningún objeto que se te pueda caer y causar algún problema, desde un *piercing* a la tarjeta de entrada. Y en el diseño todo está firmado por varias personas. Hay bastante redundancia».

El ingeniero ourensano confía en dar el salto en algún momento a los aviones, pero por ahora prefiere ir «paso a paso». «Estoy en un punto en el que debo encaminar lo que será el resto de mi proyecto de vida, pero por ahora no sé si quiero hacerlo en Alemania o en España», reconoce.

Lo que sí tiene claro es que la formación recibida en la UVigo es «excelente» y por eso participó encantado en el foro de antiguos alumnos celebrado hace unas semanas en la Escuela de Ingeniería Aeronáutica de Ourense. La presencia de graduados en compañías como Airbus o la Agencia Espacial Europea (ESA) evidencia que sus currículos son bien valorados dentro y fuera de nuestro país.

«Cuando llegué a Alemania me di cuenta de que formarte en la universidad pública española su-



pone un plus y, desde luego, la UVigo ha dado la talla y estoy seguro de que será mejor con el tiempo. Hay cierto complejo o menosprecio porque es la que tenemos cerca pero no está sustentado en nada. Al final, tienes que rendir, pero cuentas con un soporte de conocimiento que te da seguridad», destaca.

Pablo se define como una persona «muy curiosa» y eso le ha llevado a matricularse en Filosofía por la UNED. «Es puro *hobby*. Siempre me gustó conocer y estudiar. Uno de los motivos por los que también estudié una ingeniería fue para entender cómo funciona el mundo y por qué vuelan los aviones. Y resolviendo esas preguntas te encuentras con otras más existencialistas. Pueden parecer gustos contrapuestos, pero mi lema es que cada uno debe perseguir lo que le gusta para sentirse realizado porque solo hay una vida», defiende.

Esa curiosidad fue también la que le llevó a cursar el último año

El ingeniero ourensano Pablo Domínguez, en el casco histórico de Augsburg.

de máster como Erasmus en Darmstadt «para conocer otras culturas y formas de trabajar» y después a Airbus. Vive con su gato *Lucas* en Augsburg, a media hora en tren del trabajo, y asegura que la ciudad le recuerda a Galicia. «Aquí también llueve mucho y hace mal tiempo. Puede parecer raro, pero a mí es lo que me gusta de nuestro clima. Mi vida en Alemania es muy parecida a la que tenía en España, pero con ciertas ventajas como un salario que te aporta más versatilidad y flexibilidad», reconoce.

También encuentra otra gran y no desdeñable diferencia: «No recuerdo cuánto extraño la comida hasta que voy a Galicia y la pruebo otra vez. Alemania tiene sus platos ricos, pero no hay nada como un pulpo a la gallega o las albóndigas de mi madre».

FORMARTE EN LA UNIVERSIDAD PÚBLICA ESPAÑOLA SUPONE UN PLUS Y LA UVIGO HA DADO LA TALLA. TIENES QUE RENDIR, PERO CUENTAS CON UN SOPORTE DE CONOCIMIENTO QUE TE DA SEGURIDAD

MEDIO AMBIENTE Y SOSTENIBILIDAD


**CRISIS
CLIMÁTICA**

CABALLITO DE MAR: UNA JOYA MARINA EN EXTINCIÓN

Se capturan por millones a causa de la pesca de arrastre y debido a la medicina tradicional asiática, pero en el Mediterráneo también están amenazados por el declive de las praderas de posidonia, en las que viven. Pese a ello, se desconoce el tamaño de sus poblaciones en España

JOAN LLUÍS FERRER

Pequeños, esquivos y convertidos en un icono, los caballitos de mar se encuentran en una difícil situación, tanto en el mar Mediterráneo como en el resto del planeta. Sus poblaciones están desapareciendo a gran velocidad, víctimas, sobre todo, de la sobrepesca, pero también del comercio derivado de la medicina tradicional asiática, que mueve un tráfico ilegal de millones de ejemplares de este signátido.

Existen 35 especies diferentes de caballito de mar en el planeta y habitan en aguas costeras tropicales y templadas, a escasa profundidad. Su tamaño oscila desde los 35 centímetros en las especies más grandes hasta dimensiones tan reducidas como un garbanzo.

En España, tal y como explica el investigador del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) Miquel Planas, existen tres especies. Dos viven en el Mediterráneo: el caballito de mar común o de hocico corto (*Hippocampus hippocampus*) y el de hocico largo (*Hippocampus guttulatus*). En Canarias, además del primero de ellos, vive también el *Hippocampus algiricus*.

Planas lidera el proyecto Hippo-DEC, que es uno de los que se llevan a cabo en España para tratar de averiguar en qué estado se encuentran las poblaciones de caballito de mar en nuestras costas. Y es que, precisamente, uno de los principales problemas es que se desconoce el número de ejemplares actual y su distribución exacta, lo cual impide que se adopten medidas destinadas a su conservación.

Aunque se ignoren las cifras exactas, es evidente que las tres especies presentes en España sufren un acelerado declive, hasta el punto de que el biólogo marino

Manu San Félix augura que dentro de 25 años este animal podría desaparecer del planeta si no se revierten las condiciones de degradación de los océanos. En España, por ejemplo, cada vez se observan menos. Hay casos como el del Mar Menor donde se ha perdido ya el 99,9% de los 10.000 ejemplares que existían hace diez años, según Miquel Planas.

Aunque en zonas como Cataluña la situación no es tan grave, en otras partes del litoral español el estado es crítico, según los expertos.

Varios programas científicos tratan de averiguar cuántos ejemplares quedan en el litoral español

Uno de los problemas que afrontan estas especies es que el hábitat del que dependen está en claro retroceso. Se trata de las praderas de fanerógamas marinas en las que viven, básicamente la *Posidonia oceánica* y la *Cymodocea nodosa*. El calentamiento excepcional que padece el Mediterráneo, muy por encima de la media mundial, está asfixiando estas praderas, auténticos bosques submarinos donde florece la vida y que son refugio y hogar de un gran número de especies, como los caballitos. No solo las amenaza el cambio climático, también lo hacen los fondeos incontrolados de yates recreativos o los vertidos contaminantes. A medida que estas praderas se reducen, los caballitos de mar se van quedando sin su hogar.

La sobrepesca desenfrenada es otro de sus enemigos, pues las flotas de arrastre capturan accidentalmente (sin que sea su objetivo)

millones de caballitos de mar todos los años, tanto en el Mediterráneo como en otros mares. Al margen de la pesca legal, destaca también la furtiva, que arrasa las poblaciones de este signátido para la medicina tradicional asiática.

Aparte del programa Hippo-DEC, que se está desarrollando actualmente, hay otras iniciativas que tratan de evaluar y cuantificar las poblaciones de este animal en nuestro país. Es el caso del proyecto *Save Little Big Seahorse*, que lidera la ONG Oceánidas a través de su red de buceadores en todo el litoral español.

Es una iniciativa que lleva tres años en marcha y que ha brindado ya sus primeros resultados. Según ha publicado en la revista *Quercus* la directora de proyectos de Oceánidas, Liliana Concustell, «hasta la fecha se han localizado ocho colonias, tanto de caballito de mar de hocico corto como de hocico largo, en las provincias de Cádiz, Málaga, Granada y Girona».

Estas colonias, añade, están formadas por grupos de entre siete y diez ejemplares cada una. En el resto del litoral, donde se siguen buscando nuevas colonias, sólo se han podido observar individuos aislados, añade la responsable de la campaña.

La falta de datos detallados, que estos programas están tratando de cubrir, es la causa de que ninguna de las tres especies que hay en España figuren siquiera en el Catálogo Español de Especies Amenazadas, como tampoco figura en calidad de amenazada en la Lista Roja de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN), según afirman los expertos. Y eso, a pesar de que «en los últimos cincuenta años su población se ha visto casi reducida a la mitad», según Planas.

Es el primer paso para preservar estas especies y sus hábitats.





SON LOS MACHOS LOS QUE DAN A LUZ

Ejemplar de caballito de hocico largo. // SHUTTERSTOCK

El caballito del mar es un animal curioso. A diferencia de otras especies acuáticas, son monógamos y su pareja dura de por vida. Además, es una de las pocas especies del planeta en las que es el macho el que incuba los huevos en su cuerpo. Durante el apareamiento, la hembra usa un conducto llamado ovipositor para colocar sus huevos en la bolsa de cría frontal del macho. Éste los incuba y los nutre a lo largo de dos a cuatro semanas. Cuando las crías ya están suficientemente desarrolladas, el padre da a luz y las expulsa mediante fuertes contracciones. Los pequeños (desde decenas a más de mil, según la especie) van a la deriva por el agua. Por ello, son víctimas propicias para todo tipo de depredadores; pocos sobreviven a los primeros días tras su nacimiento. Los caballitos de mar nadan erguidos y se impulsan mediante una aleta dorsal. Sus aletas pectorales, ubicadas a ambos lados de la cabeza, las usan para orientar la dirección de la marcha. Su cola es prensil y con ella se agarran a las hojas de posidonia o a los corales, y pueden permanecer así durante días. En general, estos animales se alimentan de plancton y pequeños crustáceos. Como no tienen estómago, su comida pasa rápido por su cuerpo y deben ingerir alimento muy a menudo.

Existen 35 especies diferentes en todo el planeta

La pesca de arrastre mata a millones de ellos cada año

Su situación es «crítica» en muchos puntos de España



El caballito común vive en gran parte de la costa española. // SHUTTERSTOCK



El 'Hippocampus algiricus' es propio de las islas Canarias. // SHUTTERSTOCK



Las especies se ven afectadas por el declive de sus hábitats. // SHUTTERSTOCK



Las praderas de plantas marinas, como la posidonia (endémica del Mediterráneo) son el hogar de los caballitos de mar. // SHUTTERSTOCK

PRENSA
IBÉRICA

neomotor

Novedad | Denza Z9 GT

'Premium' chino y de calidad

Más de 1.000 CV, dirección trasera independiente y un interior de lujo. Este modelo quiere reinar en las berlinas deportivas



Edgar Vivó
Valencia

Denza, la división *premium* del gigante asiático BYD, se presentó ante el público por todo lo alto durante la Brera Design Week de Milán, con el Z9GT como gran estrella. Su creador, Wolfgang Egger (anteriormente en firmas como Audi o Alfa Romeo), ha dado vida a un gran turismo de 5,1 metros de longitud tipo *shooting brake*, con una estética que aúna elegancia y deportividad.

El interior rezuma sofisticación. Materiales de altísima calidad, ajustes precisos, tecnología de vanguardia y un nivel de aislamiento que potencia la experiencia sonora de un equipo firmado por Devialet, con nada menos que 20 altavoces. En las plazas traseras, el espacio es abundante. Los asientos, con 12 ajustes eléctricos, masaje, ventilación y calefacción, ofrecen una experiencia propia de una limusina de lujo. Incluso hay un frigorífico integrado que alcanza los -6°C , perfecto para mantener frío el champagne. En la parte delantera, el protagonismo es para las pantallas.



Una central flotante de 17,3 pulgadas, acompañada de otra de 13,2" frente al copiloto y un cuadro digital del mismo tamaño, dominan el salpicadero con una integración limpia y moderna.

Mucha potencia. El Denza Z9GT tendrá alrededor de 1.000 CV de potencia. Cuando llegue al mercado

europeo a finales de este año, el Denza Z9GT se ofrecerá en dos versiones: una 100% eléctrica (EV) y otra híbrida enchufable con la tecnología DM-i. Ambas se desarrollan sobre la nueva e3 Platform, exclusiva de Denza y con arquitectura de 800V.

Esta plataforma incorpora tracción independiente con tres o cua-

tro motores (según sea BEV o PHEV), dirección trasera también independiente, un avanzado sistema de control de movimiento del vehículo (VMC) y la integración de la batería en la estructura (tecnología Cell to Body - CTB).

La versión eléctrica suma tres motores -uno delantero de 313 CV y dos traseros de 326 CV cada uno- que permiten una aceleración de 0 a 100 km/h en solo 3,4 segundos. Por su parte, la híbrida enchufable combina un motor gasolina 2.0 turbo de 207 CV con un motor eléctrico delantero de 272 CV y dos traseros de 299 CV. En ambos casos, hablamos de potencias combinadas cercanas a los 1.000 CV, aunque todavía no hay cifras definitivas para el mercado europeo.

Lo mismo ocurre con las autonomías. En el caso del PHEV, la autonomía eléctrica supera los 200 km, mientras que la total supera los 1.100 kilómetros.

Ambas versiones comparten un elemento clave: la dirección trasera independiente, con motores en cada rueda. Gracias a este sistema, el Z9GT puede realizar maniobras impensables para una berlina de

más de cinco metros. Desde girar sobre su eje delantero como un compás, hasta avanzar de forma diagonal. Todo con un radio de giro de solo 4,62 metros, más propio de un coche urbano del segmento A que de un gran turismo *premium*.

También destaca la suspensión neumática DiSus-A, que se ajusta electrónicamente al terreno. Esta tecnología actúa en milisegundos para mantener la estabilidad del vehículo, incluso ante imprevistos como un reventón a alta velocidad. Pudimos comprobarlo en directo y la sensación de control es total. Un sistema que, en situaciones críticas, puede marcar la diferencia.

Aún quedan incógnitas por resolver. No se ha confirmado el precio ni las especificaciones exactas con las que llegará a Europa (en China ronda al cambio los 45.000 euros). Lo que sí sabemos es que Denza operará con una red de concesionarios independiente de la de BYD, lo que da pistas de la ambición que la marca tiene en el mercado *premium* europeo. El Z9GT estará disponible en el último trimestre de 2025, y promete dar mucho de qué hablar.



SUPER DINK GT 125



Descúbrelo

La ciudad deja de ser un obstáculo y se convierte en tu territorio.

Conquista el asfalto con el nuevo Super Dink GT 125, diseñado para quienes no solo se mueven, sino que dominan cada trayecto con estilo y confianza.

La tecnología se pone a tu servicio con el sistema *keyless*, una gran pantalla digital a color y avanzados sistemas de seguridad como el ABS Bosch, el control de tracción (TCS) y el aviso ESS (*Emergency Stop Signal*).

Su diseño renovado, de líneas atléticas y sofisticadas, refleja una personalidad única que impone estilo en cada trayecto.





Llegará a finales de este año 2025. | NISSAN

Un icono de nuestras ciudades

Lanzado en 1982, el Nissan Micra ha poblado las ciudades de todo el mundo a lo largo de cinco generaciones

Neomotor

A Coruña

En el mundo de la automoción, y más concretamente en el de la movilidad urbana, hay una serie de nombres propios que se han ganado el respeto de los conductores tras décadas de buen hacer. Si bien la mayoría son de origen europeo, hay otros que no, como el Nissan Micra, el vehículo urbano de Nissan que desde 1982 ha sido un ejemplo de muchas cosas, co-

mo fiabilidad, eficiencia, manejabilidad o estilo.

Después de dejar de comercializarse en 2023, Nissan ha presentado a su sucesor, una sexta generación de Nissan Micra que será 100% eléctrica y especialmente diseñada para el mercado europeo. Qué mejor momento, entonces, para repasar un poco su historia.

El Nissan Micra vuelve a nuestras calles y carreteras reconceptualizado. Y es así porque mantiene su estilo audaz y su simplicidad, pero ahora es un coche exclusiva-

mente eléctrico. Construido sobre la plataforma AmpR Small de la alianza Renault-Nissan, es un Micra a la europea, diseñado en las instalaciones de Nissan Design Europe de Londres.

Este nuevo Nissan Micra será lanzado al mercado en la parte final de este año 2025 y lo hará estando asociado a dos configuraciones motrices diferentes, una con batería de 40 kWh y otra con batería de 52 kWh, en este segundo caso permitiendo homologar hasta 400 km de autonomía por carga.

Un 'crossover' más potente, eficiente y refinado

El Lexus UX incorpora una serie de mejoras de última generación en materia de sistemas de seguridad y confort

Neomotor

A Coruña

El UX 300h incluye una mecánica híbrida autorrecargable, que sustituye al anterior UX 250h. Se trata del consolidado motor de gasolina de 2.0 litros adoptando funciones de quinta generación híbrida de Lexus que incrementa la potencia y el rendimiento. Unido a una nueva batería de Ion Litio más eficiente y al rediseño del inversor se produce un incremento del 8% de la potencia total del sistema que lo catapulta hasta los 146 kW/199 CV DIN. Además, en todos los

acabados de la gama UX 300h se puede utilizar la Selección del modo de conducción entre los Eco, Normal, Sport o en las versiones más deportivas Sport+ y Custom, para adaptar la experiencia a las necesidades del usuario. Se han introducido importantes novedades que ofrecen más protección contra riesgos de accidente habituales. La Asistencia Proactiva a la Conducción se vale de la cámara frontal del vehículo para detectar riesgos al circular a baja velocidad por ciudad, como vehículos estacionados, ciclistas y peatones que vayan por el arcén.



La potencia aumenta hasta los 199 CV. | LEXUS

Corgal Automóviles, tu Kia siempre en movimiento.



- Servicio de mantenimiento y reparación de vehículos híbridos, eléctricos y de combustibles.
- Estación de carga de vehículos eléctricos.

- Servicio Pre-ITV.
- Servicio integral de reparaciones de chapa y pintura.
- Promociones y ofertas en revisiones de mantenimiento anual.

Pide cita previa:



Corgal Automóviles. Servicio Técnico Oficial Kia

Pol. Ind. A Greña Bens, C/ Gutemberg, 14, 15008 A Coruña
Tel: 981 14 55 67

Avda. del Mar, 120. Pol. de Gándara, 15570 Narón, Ferrol
Tel: 981 39 74 10

C/ Titanio, parcela I7-I8. Pol. Ind. Bertoa, 15105 Carballo, A Coruña
Tel: 881 505 110

ROSA PÉREZ BIBIÁN

MÉDICA ESPECIALISTA EN NUTRICIÓN

«HAY QUE TRANSFORMAR EL CONCEPTO DIETA EN UNA FORMA DE ALIMENTACIÓN»

Rosa Pérez Bibián, médica especialista en nutrición y autora del libro, 'Método A.I.D.A'.
// ANNA M.A.S



ANNA R. ALÓS

Médica especialista en Nutrición y creadora del método A.I.D.A, que recoge en su libro con el mismo título, es poco partidaria de las dietas-moda y de los medicamentos que se venden como milagrosos, fundamentalmente por el efecto rebote. Para ella el tópico de que la belleza está en el interior cobra sentido al partir de una forma de vida saludable gestionada con inteligencia y método. Apuesta por la salud por encima de la estética, sin perder de vista que el sobrepeso y la obesidad son factores de riesgo que, además, suponen al año un gasto de cerca de 27.000 millones de euros a la Sanidad Pública.

¿Hay que dar crédito a los gurús de la alimentación que dan consejos?

–Hay que tener cuidado porque la mayoría es gente con poco conocimiento. En el mercado hay

muchas opciones y un exceso de información, pero al final hay que plantearse qué, cómo y quién asesora, eso es fundamental. Por eso existimos los médicos especialistas en Nutrición, para que el paciente pise suelo firme.

¿Qué ocurre con las dietas de moda?

–Cada año peleo con una que tiene la importante capacidad de alcanzar al paciente, y cuando este llega a mi consulta lo sabe todo porque el exceso de información es imparable. Son dietas desequilibradas y limitan los alimentos. Claro que adelgazas si te tengo a piña todo el día, pero eso carece de fundamento.

–La dieta hipocalórica, ¿sigue siendo la mejor?

–En principio sí, porque todo lo que entra por la boca es susceptible de engordar. Creo en ese tipo de dieta en sentido cualitativo, no cuantitativo. O sea, no hay que andar pesando alimentos, yo dejo las

cantidades libres y doy mucha importancia a la fibra. Hay que transformar el concepto dieta en una forma de alimentación, un hábito, porque el cuerpo nos habla y hay que escucharlo.

–Una moda es el GLP-1, el fármaco saciante, pero funciona.

–Está diseñado inicialmente para diabéticos tipo 2 que hacen picos de azúcar. Ahí han visto un nicho de mercado para gente que tiene mucho apetito, pero el efecto rebote es espectacular, te comes el mundo con un hambre voraz. Y se pierde la musculatura demasiado rápido, por tanto hay que asumir el posterior efecto colgajo. Coma menos y muévase más y no necesitará el medicamento.

¿Cómo plantea una dieta?

–Es importante que el paciente tenga una comida y una cena libres a la semana, y que no le pase factura después del esfuerzo anterior, y le aseguro que eso aporta un 100% de éxito, porque cuando

uno sabe que se pasa, volver a la rutina sana ilusiona.

¿Hay truco para paliar excesos?

–El de las 24 horas es un mecanismo de compensación. En ese tiempo el cuerpo se mantiene en un peso fijo, y lo que hay que hacer al día siguiente es comer sin darle tiempo a asimilar la grasa ni los azúcares.

–El control de peso parece más complicado en las mujeres.

–Sí, las hormonas van a su aire y son las que regulan el apetito. Pero hay trucos, insisto en la fibra, si la come con líquido se le hinchará en el estómago y le dará sensación de saciedad. Por ejemplo, una naranja con canela antes de comenzar a comer.

¿Acuden a usted por salud o estética?

–Por todo, pero a menudo la estética pasa por encima de la salud y eso es fatal. El síndrome metabólico que aparece con la edad suele ir

asociado con el aumento de peso, y eso puede generar subidas de hipertensión, colesterol, triglicéridos y azúcar y ahí hay que comenzar con medicación, pero si se baja de peso se puede llegar a suprimir.

¿Por qué es básico comer despacio?

–Por las hormonas de nuevo. La leptina indica que hay hambre y a continuación la grelina dice ¡basta!, pero esta despierta sobre los 20 o 30 minutos después de empezar a comer, por eso siempre se aconseja hacerlo en ese tiempo.

¿Cuánto de falsedad hay en el hambre?

–Hay muchos tipos de hambre. Lo que sí es cierto es que la parte emocional es más compleja que la física, hay que trabajarla más porque a menudo la comida es el mejor pretexto para el bienestar, y salir de eso es más complicado porque se entra en un bucle.

¿Cómo se lucha contra el aumento de peso en la menopausia?

–Complicado pero posible. Los estrógenos bajan, el hambre se dispara, aumenta la irritabilidad, el metabolismo se desacelera, las emociones afloran sin piedad y todo eso hay que gestionarlo. Pero no es una enfermedad, es solo un cambio y así hay que entenderlo.

¿Influyen las horas del día en una dieta?

–Es la cronobiología. El metabolismo no es el mismo por la mañana que por la tarde o la noche, por eso es importante la hidratación. Si no bebemos agua por la mañana, tendremos sed a media tarde porque los nutrientes ya estarán en sangre y entonces retendremos líquidos.

–Si le digo que en los hidratos de carbono se encuentra la felicidad, ¿puede ser cierto?

–No es descabellado, son azúcares y alimentan los neurotransmisores. Solo hay que darles tiempo a metabolizar durante el día. Por la noche hay que evitarlos, a menos que vaya a bailar dos horas antes de acostarse. Y si hierve las patatas, el arroz o la pasta el día antes y la refrigera 24 horas, se convertirán en probióticos con cero azúcares.

–Con tantos logros científicos, ¿sería posible una pastilla a medida para regular el peso?

–Imposible, el peso es multifactorial, no solo se trata de lo que comemos, son los hábitos, el deporte, el conocimiento, el equilibrio... También tendría que quitar las ganas de socializar. ¿Me encierran? Por favor. Estamos en el Mediterráneo y socializamos alrededor de la comida.

¿Cuál es el principal reto de una dieta de adelgazamiento?

–Adaptar la alimentación sin que el paciente pase hambre. Y es muy importante personalizarla. A veces cambiando pequeños hábitos, incluso la forma de cocinar, cambiamos todo.

D

LA MIRADA DE LÚCULO



LUIS M. ALONSO

El Domingo

La Opinión A Coruña

11 de mayo de 2025

EL SABER, EL SABOR Y OTRAS HISTORIAS

La cocina a fuego lento de Jean-Pierre Ostende proporciona una fuente impagable de divertida reflexión gastronómica

Me he entretenido un montón leyendo un pequeño libro de un francés inclasificable, Jean-Pierre Ostende, que habla del sabor y del saber. Del conocimiento y del gusto por la comida. Muy ajustado a lo que es la realidad, ya que el cerebro crea nuestras sensaciones de olfato y gusto. Es un error común pensar que los alimentos incluyen específicamente los sabores, contienen moléculas de sabor pero esos sabores en realidad responden a la creación de los cerebros. De no ser así los seres humanos no reaccionaríamos de forma tan distinta respecto a una comida. La literatura sobre cocina y alimentos está casi siempre mal planteada en sentido estricto cuando para simplificar la comprensión de las cosas decimos o escribimos, por ejemplo, que una manzana tiene buen sabor. A diferencia de otras experiencias sensoriales —ver, oír o tocar— los receptores responsables de la creación de olores y sabores del cerebro no reaccionan a formas específicas, como los objetos y pinturas que estimulan nuestro sistema visual o las ondas de sonido actúan sobre nuestro oídos. El proceso de percepción es multisensorial e interactivo. La pregunta que podríamos hacernos es cómo se las arregla el cerebro para inventar el sabor o el olor de un vino, de un queso o de un perfume. Cuál es método que sigue para convertir las combinaciones de sustancias químicas en percepciones sensoriales agudas. Partiendo de las propiedades gustativas, dulce, salado, ácido, amargo y umami se encuentra la respuesta. Las molé-

culas que el cerebro percibe como amargas se unen a los receptores amargos de la lengua, las saladas a los propios de la sal y así sucesivamente, de manera que las llaves van encajando una a una en las distintas cerraduras. Cocinar exige, inevitablemente, manipular cuenta Ostende en *Breve tratado cocinado a fuego lento* (Periférica, 2025); la intriga aporta sabor y el gusto entraña saber. No es casualidad que el verbo latino *sapere* signifique tener sabor o tener gusto. En un sentido figurado, como bien explica Ostende, conlleva del mismo modo tener inteligencia o juicio, apreciar, conocer y comprender. De él se derivan sabor, el sabor característico de algo, y sapiens, que es inteligente y sabio, a la vez. De modo que sabor y saber tienen un mismo origen. «No hay conocimiento sin gusto ni pérdida de conocimiento sin pérdida de gusto». La ignorancia es impermeable al gusto, diríamos entonces.

En quince breves episodios y 150 páginas del librito, Jean-Pierre Ostende profundiza tanto en la etimología grecolatina como en la geopolítica de la alimentación, trayendo consigo los ejemplos de có-

mo el tomate americano y la berenjena china se han convertido en los emblemas de la cocina provenzal; las zonas oscuras del hambre, como las que tuvieron lugar durante el asedio de la Comuna en París; las tipologías de los comedores, *gourmet*, goloso y glotón, y la presencia de la comida en las artes plásticas, caso de los futuristas y de Marina Abramovic. El libro es sincopado y de su síncopa se extraen frases que no se olvidan fácilmente. Como por ejemplo, cocinar algo excelente es raro y repetir esta rara excelencia con regularidad es el éxito. La paradoja es esta: repetimos lo raro. A lo largo de las páginas, además de un gusto evidente por la gastronomía, resumida de una manera divertida con cierto fingimiento ingenuo que no deja sin embargo de otorgarle un peso al relato, se confirma el apetito del autor por las palabras, sus orígenes, su morfología, sus significados, sus sabores. No hay que olvidarlo, en el conocimiento está el gusto.

Ostende se olvida de situarse por encima del propio contenido disolvente de su historia cuando cruza palabras con un chef chinado por culpa de los clientes a los que acusa de querer convertirse en una especie de

jurado. Le dice: «Jean-Pierre, no sabes cocinar ¿verdad? Veo que tienes muchas probabilidades de convertirte en crítico gastronómico». Al mismo tiempo, Ostende va pillando ingeniosamente cosas al vuelo: «El chef habla tan bien del vino que a uno se la hace la boca agua».

Recomiendo este breve e inteligente tratado de cocina a fuego lento y también el *fantasy menu* del restaurante Hadas, Trols y Unicornios que propone: carpaccio de pierna de hombre lobo sobre un lecho de ninfas en *croûte*; filete mignon de elfo con su patata vestida de Blancanieves y su guarnición de salchichas duende; tendones y riñones de cíclope en jugo de hobbit acompañado de súcubo marinado; caramelo de tarasca sobre muslo de centauro con sus raviolos de yeti a la brasa cubiertos con jugos de bruja y licor de gorgona; paupiettes de esfinge a la ni sí ni no acompañados de tragos a *l'étouffé* regados con leche de daba; quenelle de sirena y serpiente del mar Egeo preparada al estilo griego y suavizada con cerebro de minotauro al estilo cretense; costillas de la abuela zombi con hígado de tarasca al perejil en salsa roja de vampiro, y bullabesa de duendecillos y ménades precedida de un potaje de quimera. O el proverbio cantonés que figura como epígrafe en uno de los capítulos del breve tratado: «En Catón, se puede comer todo lo que tiene cuatro patas, excepto las mesas; todo lo que corre, excepto los coches; todo lo que navega; excepto los barcos; todo lo que vuela, excepto los aviones».

