

SIGLO XXI

LA NUEVA ESPAÑA
23/11/2025

P 7 Ena, la reina televisiva
cuyas joyas ha lucido
con glamour Letizia

P 8 y 9 Ignacio Morán, promotor
musical: «Quise ser aparejador,
pero acabé de camarero»

P 12 Tortilla de patata,
con o sin cebolla:
he ahí el dilema

El AVE que vuela y ahueca el ala

*La alta velocidad encalla en
Pola de Lena: trenes a
70 kilómetros por hora de la
Variante a Oviedo y Gijón*

P 2 a 6



● XUAN FERNÁNDEZ

Trenes que superan los 300 km/h, un Oviedo-Madrid en poco más de tres horas, vagones llenos, ejecutivos que van y vuelven en el día, escapadas turísticas al alza... El AVE asturiano ha transformado por completo la movilidad del Principado.

«Estábamos en Preferente y ahora estamos en mitad de tabla de Primera División», ejemplifica un alto cargo de Renfe para explicar la revolución ferroviaria que llegó en noviembre de 2023 con la apertura de la Variante de Pajares.

Del «tren burra», como se conocía coloquialmente al convoy de los años 90 que hacía el trayecto Asturias-Madrid en más de siete horas, al esperadísimo AVE —marca comercial de Renfe para sus servicios de alta velocidad— media un salto histórico. Y, en un tiempo en el que la unanimidad escasea, en materia ferroviaria sí parece haber un consenso poco habitual entre políticos, empresarios, asociaciones y usuarios: la mejora ha sido evidente, con matices, pero palpable para todos.

La región, subida por fin a la velocidad, no ha cambiado solo por los trenes —que, además, llegaron con retraso— sino por el conjunto de túneles que conforman la Variante y que atraviesan el corazón de la Cordillera Cantábrica. Ahora Asturias tiene Variante y también los trenes más modernos de Renfe.

¿Está todo hecho? Ni mucho menos. La alta velocidad regional, muy singular al convivir dos anchos de vía —ibérico y europeo—, está aún lejos de completarse. La promesa es situar el Oviedo-Madrid por debajo de las tres horas, algo que los expertos consideran alcanzable pero que hoy no es real.

EL PROBLEMA DEL RELIEVE

Para lograrlo se debe resolver un asunto esencial, largamente atrasado por el Estado: la adecuación de la alta velocidad hasta Oviedo y Gijón.

A efectos prácticos, la línea de alta velocidad termina en Pola de Lena. Hasta ese punto, los trenes mantienen velocidades competitivas propias del servicio. Pero a partir de ahí, desaparece la alta velocidad. Entre Pola de Lena y Oviedo —y también hasta Gijón— apenas hay tramos que superen los 120 km/h. La media real se mueve entre los 70

Todo lo que está pendiente de hacer del AVE asturiano

La apertura de la Variante ha puesto a Asturias en otra dimensión ferroviaria, pero los trenes apenas pasan de 70 km/h desde Pola de Lena

Y a la espera de los convoyes privados

El AVE asturiano tiene todavía un asunto clave pendiente: la entrada de operadores privados en el corredor. Actualmente, Renfe, compañía pública del Estado, es la única que presta servicios de alta velocidad con Asturias, lo que en la práctica supone un monopolio, como sucede también en Galicia. En otras regiones de España sí existe competencia, con Ouigo e Iryo presentes en varios corredores.

El Gobierno central inició en septiembre el proceso de liberalización, que para Asturias prevé 24 nuevos servicios. Sin embargo, aún pasarán varios años antes de ver trenes privados circulando por la región. La operación es compleja: apenas hay trenes en el mercado capaces de operar en Asturias, donde conviven dos anchos de vía —el europeo y el ibérico—. Los convoyes de Renfe, gracias a su sistema de ancho variable, sortean ese obstáculo. Las operadoras privadas, incluida la asturiana Alsa, han mostrado interés en entrar en el corredor, pero se enfrentan al problema del material rodante compatible. Paralelamente, Renfe prevé incorporar en Asturias los nuevos trenes del modelo 107, que actualmente están en pruebas. ■

y 80 km/h, con zonas puntuales de 40 o 50 km/h, impropias de un servicio comercial denominado AVE.

Ahí estalla la polémica, tanto política —la oposición centra sus críticas en ese tramo— como empresarial.

«Limita claramente la competitividad del servicio», subrayan varios expertos consultados. ¿Por qué el tren no puede ir más rápido a partir de Pola de Lena, donde comparten vía las cercanías y los servicios de larga distancia?

Las obras pendientes suman cerca de 290 millones de inversión y siguen sin un plazo cerrado

La pregunta tiene varias respuestas. Una de ellas apunta a la necesidad de inversión, aunque no es la única. El asturiano Mariano Santiso, veterano de Renfe ya jubilado y exgerente para el Norte —probablemente, quien mejor conoce la alta velocidad asturiana— lo explica así:

«El relieve entre Lena y Gijón es el que es, y eso hace muy complicado y muy caro establecer una línea de alta velocidad pura entre Lena y Oviedo-Gijón», advierte. Se refiere a la complicada orografía del trazado, plagado de curvas y desniveles. «Con este relieve y las necesidades de tiempo y frenado, no es previsible circular a 200 km/h entre Lena y Gijón».

Una gran obra en profundidad —levantar todas las vías y reconstruirlas desde cero— sería compleja y muy costosa: en su día se cifró en unos 1.500 millones, recuerda Santiso. Y, a su juicio, «no compensaría para ganar 10 o 15 minutos».

Sin embargo, sí ve margen real para reducir el tiempo de viaje actual en media hora. ¿Cómo? Elevando la velocidad en la Variante de Pajares y completando las obras pendientes entre León-La Robla y León-Palencia. ¿Y qué hacer entre Pola de Lena y Gijón? «Renovar la red de cercanías, para elevar la velocidad media de los actuales 60 y 80 km/h a entre 120 y 150. Solo con eso, se recortarían quince minutos entre Lena y Oviedo».

El resumen para él es claro: las cercanías, que comparten vía con la alta velocidad, llevan años olvidadas y no estaban preparadas para la llegada del AVE. «Es necesario un importante compromiso del Estado en las cercanías, y después plantearse que el Principado asuma esas competencias», afirma.

Ignacio García-Arango Cienfuegos-Jovellanos, que dirigió durante décadas la Demarcación de Carreteras en Asturias, pone el foco en la falta de inversión acumulada. Recuerda además que el tipo de ancho «nada tiene que ver con la velocidad» en el caso de viajeros —a diferencia de lo que se escucha en debates políticos—, aunque sí es decisivo para las mercancías, la gran asignatura pendiente de la alta velocidad.

«Con la red actual, un tren de viajeros no puede alcanzar 200 km/h ni de broma: el trazado no lo permite. Asturias va con mucho retraso y las inversiones programadas no mejorarán la situación. Se requieren actuaciones importantes y variantes muy significativas y caras en puntos como Soto del Rey, Villabona o Veriña. La causa es la falta de inversión», concluye.

Vicente Luque, que fue jefe adjunto de Redes Transeuropeas del Transporte en la Comisión Europea, resume así el problema de fondo: «Mi impresión, quizás equivocada, es que Asturias es muy cortoplacista, no participa lo suficiente en las estrategias nacionales y europeas, salvo para pedir fondos, y luego te-

La situación de la alta velocidad en Asturias



La alta velocidad asturiana comenzó a funcionar en noviembre de 2023 con la esperada apertura de la Variante.



Un tren tarda ahora desde Oviedo 3 horas y diez minutos, mientras que antes superaba las cinco horas.



El problema de la línea es que las velocidades bajan drásticamente a partir de Pola de Lena, donde acaba la alta velocidad propiamente dicha.

Actuaciones en el AVE en Asturias



nemos que reclamar cuando todo está decidido». Como García-Arango, pide no olvidarse de las mercancías, y duda de la capacidad del Ministerio de Transportes para fijar un modelo ferroviario. «El plan director del Corredor Atlántico es un listado inconexo de inversiones, sin estrategia. Respecto al AVE, el factor fundamental es la Variante de Pajares; lo esperado es que las próximas mejoras vayan reduciendo tiempos», señala.

LOS EMPRESARIOS, DE LA MANO

El empresariado asturiano, a su vez, observa con preocupación todo lo que queda pendiente. La Variante ha revolucionado los viajes de trabajo con Madrid —el tren le ha arrebatado pasajeros al avión—, pero los ejecutivos reclaman un proyecto completo. «La llegada del AVE a Pola de Lena, sin alcanzar todavía Oviedo ni Gijón, limita claramente la competitividad del servicio», sostiene María Calvo, presidenta de FADE. Reclama que el tren llegue directamente a Oviedo, Gijón y Avilés, donde está la demanda real.

Para Carlos Panicles, presidente de la Cámara de Oviedo, «hacer una nueva línea entre Pola de Lena y Gijón no está justificado». Pero matiza: «La línea actual no puede estar condicionada a ir a 50 km/h. Hay que acometer obras de adecuación, resolver la variante de Villabona y otras actuaciones lógicas para que el Oviedo-Madrid se sitúe en dos horas y media».

Félix Baragaño, presidente de la Cámara de Gijón, pide «completar los tramos pendientes, porque la alta velocidad solo llega actualmente hasta León».

Los sindicatos coinciden parcialmente con la empresa, aunque matices. «Hay un éxito total de viajeros; no vemos falta de competitividad. Cuando se ejecuten los trabajos pendientes, habrá mejoras importantes», afirma Javier Fernández Lanero, secretario general de UGT.

Para Nacho Guzmán, responsable ferroviario de CCOO, el origen del problema está en los veinte años que duró la Variante: «Durante su construcción, toda la inversión ferroviaria fue a ese proyecto. Los retrasos lo alargaron hasta 20 años y eso dejó el resto de infraestructuras anticuadas o directamente obsoletas. La modernidad se quedó en Campomanes y no ha entrado del todo en Asturias».

¿En qué punto están los trabajos

pendientes? Arrancando, pero sin plazos cerrados. El Ministerio de Transportes estima una inversión total cercana a 290 millones entre Pola de Lena y Gijón. Son actuaciones por separado, porque no existe un proyecto integral.

En octubre adjudicó el primer contrato por 38,7 millones entre Pola de Lena y Oviedo, para desplegar nuevos sistemas de señalización de última tecnología. Paralelamente se avanza en la modernización del trazado entre Oviedo y Gijón: renovación de vía, electrificación y refuerzo de infraestructuras.

En ese tramo se enmarca la mejora del nudo de Villabona, cuyo estudio informativo avanza, y la renovación integral de los túneles de Villabona, ya licitada.

La falta de avances hace que resurja otro debate: la conexión ferroviaria entre las grandes ciudades asturianas. «Para conectar bien el triángulo Oviedo-Gijón-Avilés es necesaria una profunda reforma horaria, tanto en ancho métrico como ibérico, con más servicios semidirectos y menos paradas, lo que exige más trenes», afirma Carlos García, portavoz de Asturias al Tren.

Los tramos León-La Robla y León-Palencia, fundamentales, siguen pendientes de completar

Sus reflexiones llevan al metrotrén, proyectado inicialmente para mejorar la conexión metropolitana. El proyecto sigue en redacción y pendiente de finalizar obras en Gijón. «El metrotrén debería ser el extremo de una red de cercanías integrada y coordinada con los autobuses. La clave es un servicio fiable, no billetes gratis», señala García-Arango.

Luque añade otra perspectiva: la conexión Oviedo-Gijón-Avilés le recuerda, en pequeño, a la Y vasca, pero advierte de otros núcleos con problemas, como la accesibilidad al campus de Mieres.

Asturias, que tardó veinte años en ver circular su primer AVE, se enfrenta ahora al reto más difícil: completar el trabajo empezado. La infraestructura ya está; falta que el sistema que la rodea se ponga a su altura. ■



«Les comunicamos que el tren llegará a su destino con seis minutos de retraso». Así arrancaba en 1994 un spot publicitario emitido en televisión, en el que, tras conocer la demora, un grupo de viajeros comenzaban a bailar y celebrar. ¿El motivo? «Si alguna vez su ave llega con más de cinco minutos de retraso le devolvemos el importe total de su billete», apuntaba el locutor. Así presumía Renfe de la puntualidad de sus servicios. 30 años después, la imagen de la alta velocidad española (AVE)

se ve socavada por retrasos, averías, trenes antiguos o una infraestructura en renovación. Son algunos de los problemas que sufre la alta velocidad en España, el país con la segunda mayor red del mundo solo por detrás de China, y que ha vivido en los últimos años un auge por la liberalización y la entrada de nuevos operadores. Entre las incidencias más recientes que impactan de lleno en los usuarios: las obras en algunas estaciones, como Sants en Barcelona y Chamartín y Atocha en Madrid, o la retirada de la oferta «low cost» en la conexión de Cataluña y Aragón con la capital.

Un problema radial

Los expertos sitúan el origen del problema en la situación de la infraestructura ferroviaria, diseñada de forma radial e infrafinanciada — la inversión pública ha caído un 66% anual, de 11.000 millones en 2008 a 3.000 millones en 2024 —, que provoca paradojas como que no esté aún operativo un túnel que conecte las dos estaciones que tiene Madrid, causando que otros puntos de la península sufran directamente también las averías que se producen en la capital, o que no exista una doble vía durante 110 kilómetros entre Galicia y Madrid, lo que provoca que a veces los trenes tengan que pararse en pleno trayecto. Sin olvidar la antigüedad de los propios trenes o la falta de una conexión de alta velocidad de calidad en regiones como Extremadura, Sevilla-Huelva o Marbella.

La UE quiere conectar todas las capitales europeas

Todos estos fenómenos se producen además tras el proceso de liberalización que ha vivido la alta velocidad, con la entrada de operadores extranjeros como Ouigo (francés) e Iryo (italiano) en un mercado que operaba en forma de monopolio Renfe, lo que también ha generado un exceso de oferta y muchos más trenes para usar la misma infraestructura. Es un negocio que mueve cerca de 2.000 millones de euros solo si se tienen en cuenta los ingresos de todas estas compañías (en el caso de la operadora pública española se cuentan únicamente los servicios comerciales). El problema es que este proceso de apertura a la competencia se recrudece porque la Comisión Europea acaba de presentar un plan para seguir impulsando y liberalizando los trenes de alta velocidad de la Unión Europea. ¿El objetivo? Conectar vía alta velocidad las grandes capitales europeas en 2040, con una inversión estimada de 550.000 millones. Un ejemplo: Madrid-Lisboa, en tres horas.

La liberalización ha disparado un 42% el uso de la infraestructura y un 50% el número de viajeros. Sin embargo, este crecimiento está afectando a la experiencia de los usuarios. El ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, reconoce que existen puntos débiles en el que considera a priori un sistema robusto. «Es evidente que el número de viajeros nos avisa de que el ferrocarril en España, más

La *alta velocidad* española entra en vía lenta

Una infraestructura diseñada de forma radial e infrafinanciada y una oferta en fuerte crecimiento socavan la calidad del servicio de la alta velocidad

● GABRIEL SANTAMARINA

Comparativa de la oferta y los viajeros que usan la alta velocidad

Cifras en millones. Fuente: CNMC



allá de las incidencias, es un buen sistema porque si no, no crecería como lo está haciendo. Nunca ha habido tantas alternativas. La conexión por alta velocidad entre Madrid y Barcelona ha reducido la cuota del puente aéreo del 90% al 15%, con el tren en el 85%. El usuario prefiere el tren, que le ofrece más comodidad, seguridad, sencillez en el equipaje y va de centro a centro de las ciudades», resumió el líder de la cartera durante su última intervención en la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible.

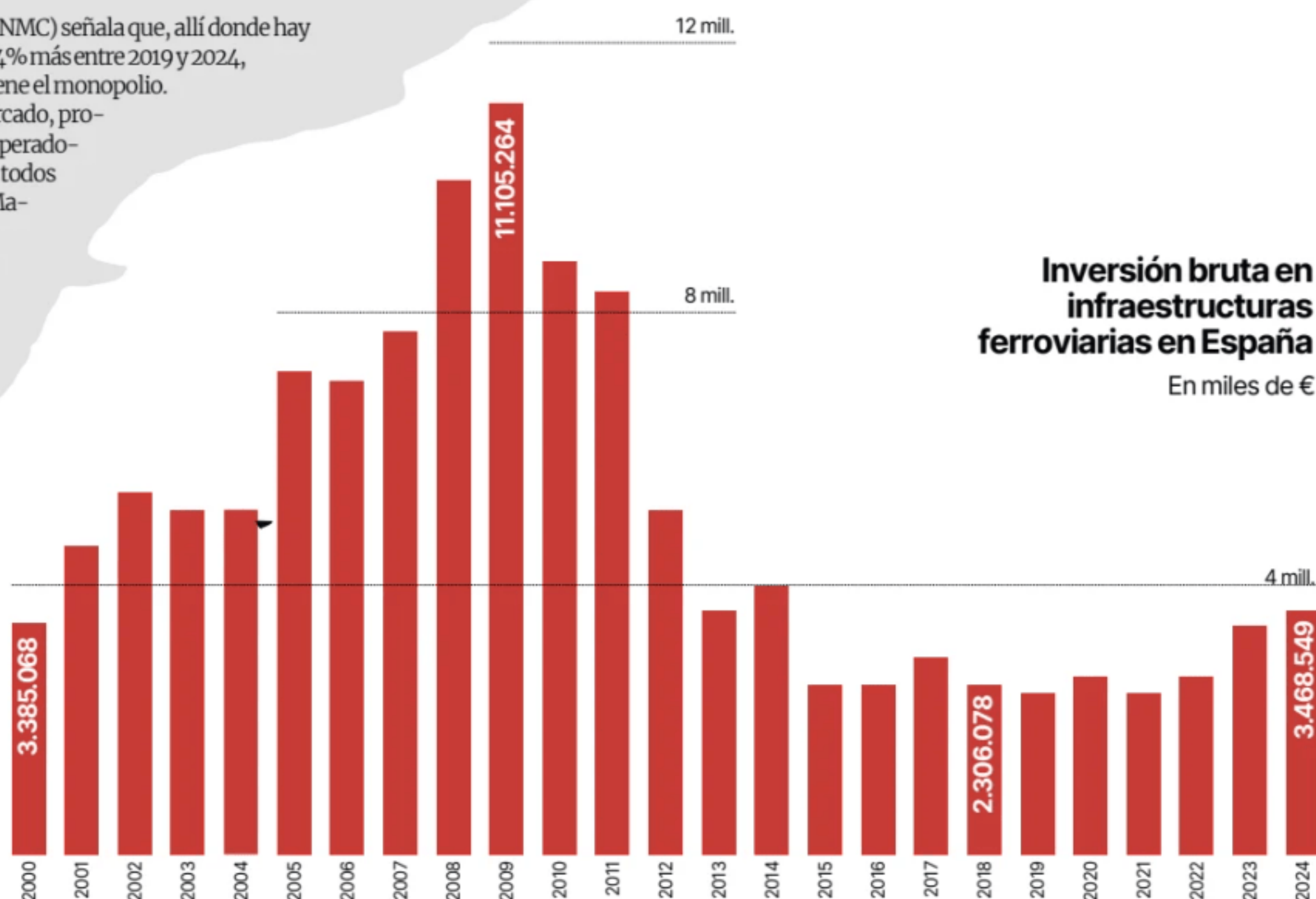
Mucha más oferta

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) señala que, allí donde hay competencia, hay más oferta para los viajeros, de media un 74% más entre 2019 y 2024, el doble del aumento en los corredores donde Renfe mantiene el monopolio.

Estos crecimientos han tenido un impacto directo en el mercado, provocando una caída del 33% en los ingresos medios para las operadoras. Desde 2023, los precios de los billetes son más bajos en todos los corredores con competencia, salvo en la conexión entre Madrid y Barcelona. Sin embargo, hay peros.

Juanjo Gamuza, director de Mercados, Regulación y Competencia de Funcas, asegura que los resultados de la liberalización «han superado las expectativas». «Al revés que en algunas tecnologías como las telecomunicaciones, no se puede improvisar la escala de la infraestructura ferroviaria», comenta el experto, en relación a que cuando se programa una nueva línea de alta velocidad se hace a varias décadas vista. Gamuza destaca la necesidad de una autoridad independiente que regule la infraestructura fuera del papel actual de Adif.

Otro de los «puntos débiles» del sistema ferroviario es el material rodante, que en la práctica son los trenes, en palabras del propio Puente. Esto se debe a que la vida media de los convoyes se sitúa ya por encima de los veinte años, que los sitúa «en el último tramo de su vida útil». En el caso de la alta velocidad, no se incorporó al servicio ningún nuevo tren entre 2010 y 2024, año en el que Renfe empezó a recibir los primeros trenes Talgo S-106, conocidos como Avril, que después de varios retrasos en su fabricación han sufrido además incidencias en su puesta en marcha, incluso han tenido que ser retirados varios por defectos en su fabricación.



Inversión bruta en infraestructuras ferroviarias en España
En miles de €

Una infraestructura en renovación que requiere más inversiones

Uno de los principales puntos que está tensionando el sistema es la infraestructura, en parte por su concepción en base a un diseño radial, que impone limitaciones a conexiones como el Corredor Mediterráneo y Atlántico, los tramos de vía única que generan cuellos de botella, o los diferentes tipos de anchos que conviven, el ibérico y el internacional, que limita los trenes que pueden operar. Aunque la mayor parte de la tensión la está imponiendo las obras de renovación. Esto ha ocurrido en la línea Madrid-Sevilla, donde el Ministerio de Transportes invirtió 750 millones de euros sin cortar el servicio. «En Alemania, se acometió una remodelación similar en la línea Berlín-Hamburgo, que tiene más viajeros que la Madrid-Barcelona, y ha estado cerrada varios

meses. Nosotros las mantenemos abiertas, que tiene como parte negativa que provoca molestias, inconvenientes e incidencias no previstas, porque los trabajos se realizan por la noche y cuando se devuelve el servicio se ha alterado la infraestructura. Esto nos ha obligado a cortar o empeorar el servicio», explicó Puente durante una de sus últimas intervenciones. Casuística similar ha afrontado la Estación de Chamartín en los últimos meses, nido de importantes incidencias, que además ha visto triplicado el número de usuarios desde que los trenes con destino Levante salen de este punto.

Según datos del Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas (IVIE) y BBVA, aunque a partir de 2021 la inversión en infraestructuras ferroviarias creció al calor de los fondos europeos, desde la crisis financiera de 2007 la

Administración ha reducido radicalmente las partidas: en 2008 destinó 11.105 millones de euros, su mayor punto de inversión, mientras que desde 2012 no ha superado en ninguna anualidad los 4.000 millones. La Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras (SEOPAN) asegura que para «continuar impulsando la movilidad ferroviaria interurbana de viajeros, es necesario seguir invirtiendo en la mejora y ampliación de la red, para dar continuidad además a los Corredores Transeuropeos de Transportes». Esta patronal, en un informe elaborado de la mano de Sener, calcula que hay pendientes de ejecutar inversiones por valor de cerca de 9.500 millones de euros «para conseguir el nivel de conexión de la red», entre ellas la conexión del Cantábrico con el Mediterráneo o de Burgos con Álava.



El AVE: un pepinazo que debe regenerarse

Las incidencias y los retrasos empiezan a acumularse en las líneas de alta velocidad ferroviaria española, segundas en kilometraje del mundo y que siguen sumando proyectos en construcción

España es líder mundial en producción de aceite de oliva y primer exportador en estos productos: pepino, lechuga, coliflor, brócoli, pimiento, berenjena, apio, naranja, mandarina, limón, melón, sandía, albaricoque, caquis y calabazas. Junto a Francia e Italia, dependiendo de los años y sus cosechas, se alterna como primer productor mundial de vino.

Cambio de negocios. En automóviles, España es el noveno productor mundial, y en turismo es el segundo receptor del planeta detrás de Francia. La suma agregada del sector agroalimentario (8,6%), más el del automóvil (alrededor del 11%) y el turismo (15%) representa algo más de una tercera parte del PIB del país.

En un mercado muy fragmentado como el de la distribución de textiles variados, España tiene la primera cadena mundial con un 1% del mercado, Inditex. En sectores como la ingeniería/construcción y la energía, España también ha logrado situar a un variado grupo de empresas en la cúspide mundial. Y un banco español llamado Santander es el primero de la Unión Europea. Una



MARTÍ SABALLS

Director de
Información
Económica de
Prensa Ibérica

empresa nacida en Sabadell, Fluidra, es el referente, de Australia a EEUU, en fabricación de piscinas y productos para su mantenimiento. Y en Vigo se encuentran algunos de los principales armadores de barcos pesqueros y oceanógrafos. La lista podría seguir, aumentando la presencia de empresas españolas líderes en productos cada vez más especializados.

Los factores que contribuyen al liderazgo mundial no dependen solo de disfrutar de una de las mejores condiciones geográficas del planeta, con un clima envidiable y un estilo (y esperanza) de vida que sitúan en todas las estadísticas a España como uno de los mejores países para vivir.

Para lograr este liderazgo se han requerido los mejores recursos humanos. Tanto desde el sector privado, a través de la capacidad de poder generar y cultivar esta riqueza; como del público, facilitando los instrumentos necesarios para que se puedan desarrollar. La seguridad jurídica y una constante de políticas laborales y fiscales continuadas en el tiempo han permitido el progreso de estas empresas. Por mucho que critiquemos y apuntemos a la

necesidad de reducir burocracia y afrontar el desafío de la productividad –no consiste en trabajar menos, por cierto– el resultado es más que notable. Ni hay que ser cenizos ni caer en la euforia.

Gracias a su entrada en el club europeo, hoy en medio de las urgencias para volver a reinventarse, España empezó en 1986 su carrera de fondo. Para poder sustentar este éxito era necesario crear infraestructuras de primer nivel: aeropuertos, puertos, carreteras y ferrocarriles.

Fue en ferrocarriles donde se gestó una apuesta que, por entonces, solo Francia había realizado: la alta velocidad ferroviaria. El TGV francés se convirtió en el AVE español y se decidió, para empezar, unir a 300 km/h Madrid con Sevilla aprovechando la Expo de 1992 en abril de ese año. No fue hasta el 8 de febrero de 2008 que no se inauguraba la línea Madrid-Barcelona. Desde entonces, se han ido abriendo líneas al Este, Sur y Noroeste. ¿El gran agujero negro? La unión de la segunda y tercera ciudad de España, Barcelona-Valencia, esperada para 2027. También es necesario privilegiar –en ello se está– la unión de Madrid con Lisboa y de Vigo con Oporto.

España es líder en trenes de alta velocidad solo por detrás de China, que funciona a ritmos estratosféricos. La creación de la red de AVE ha sido un éxito nacional que también ha generado algunos despropósitos. Quienes somos usuarios constantes podemos atestiguar que no era necesario construir estaciones mastodónticas en la mayoría de los casos.

La entrada de nuevos operadores

y las obras en estaciones clave de Madrid y Barcelona han tensionado la red de alta velocidad. No hay la misma puntualidad de antes y, durante el trayecto, son habituales las paradas. El trayecto entre Barcelona y Girona se ha convertido en un dolor de cabeza: congestionado y con retrasos de hasta quince minutos para una duración prevista de 39 minutos. ¿No hubiera sido mejor haber invertido el dinero en trenes de velocidades medias (200 km/h), como Alemania, o en tejer una red de cercanías de calidad?

La entrada de nuevos operadores y las obras en estaciones clave han tensionado la red de alta velocidad

Bienvenido sea el liderazgo español en alta velocidad ferroviaria, como lo es en tantos otros productos ya señalados. Llegado a este punto, a medida que las demandas para que el AVE llegue a cuantas más ciudades mejor, toca el momento de restablecer una estrategia y decidir por qué modelos se apuesta. Para ello, no solo hay que pensar en el AVE; también en las rutas aéreas e, incluso, en mejorar las viarias, donde la eliminación de peajes en algunas autopistas, ha sido un grave error. Nos encontramos, pues, ante un tema de debate que no cesa.

Ena, la reina de España que burló su apacible destino de princesa inglesa

Las infidelidades de Alfonso XIII, la hemofilia y el exilio marcaron la vida de la nieta pequeña de Victoria del Reino Unido, a la que ahora se dedica un serial televisivo

Victoria Eugenia, en 1910, con 22 años, retratada por Antonio Cánovas del Castillo Vallejo (Káulak).



La Reina Letizia, con los botones de brillantes y el collar de chatones. Debajo con la tiara de las lises; y las pulseras gemelas Cartier. | LNE



La exposición sobre la reina mostrará la tiara de las flores de Lis

La Galería de las Colecciones Reales acogerá del 2 de diciembre al 5 de abril de 2026 una exposición sobre la reina Victoria Eugenia. Podrá verse la tiara de las flores de Lis, regalo de Alfonso XIII a su prometida, que la lució en su boda. Victoria Eugenia adoraba las alhajas. Llegó a Madrid con un joyero valorado en más de un millón de pesetas de la época. En su testamento dispuso que las piezas recibidas en usufructo pasarían a su hijo Juan, de quien fueron a Juan Carlos I y ahora a Felipe VI. Además de la diadema con la flor símbolo de los Borbones, entre las «joyas de pasar» destaca la tiara de las perlas, la diadema Melleiro (de la Chata), los pendientes de diamantes gruesos, el collar de chatones y el de perlas, comprado por Alfonso XII en Rusia en 1878 y las dos pulseras con gemas de una coronita de Cartier.

Fumaba cigarrillos para escándalo de su suegra, la Reina María Cristina de Habsburgo-Lorena; jugaba al golf y al tenis (deporte que popularizó en España); apenas hablaba castellano cuando se casó con Alfonso XIII en 1906 (se comunicaban en francés); era anglicana, conversa al catolicismo para desposarse, y vivió una boda trágica con 23 muertos y 100 heridos en un atentado anarquista perpetrado al paso de su carruaje por la calle Mayor. Victoria Eugenia Julia Ena de Battenberg y Windsor (Castillo de Balmoral, 1887-Lausana, 1969), entró en Palacio con el vestido nupcial teñido de sangre. Aquel mal presagio se cumplió con creces.

Con los años, la vida de aquella joven princesa inglesa, destinada a habitar en una nube de felicidad, se empaparía de tristeza por las infidelidades del Rey; la hemofilia que transmitió a dos de sus hijos varones (Alfonso y Gonzalo), y el exilio que la llevó a su país y de ahí a Italia y Suiza, donde por fin encontró algo de paz en sus últimos años, con frecuentes visitas de hijos y nietos en Vieille Fontaine, su casa de Lausanne.

La princesa Leonor de Borbón tiene cierto aire a su tatarabuela británica, nieta pequeña de la Reina Victoria por línea materna, la mujer que eclipsó al Rey Alfonso en Londres, con una mirada azul profundo heredada en línea por su hijo Juan de Borbón, su nieto Juan Carlos I, su biznieto, Felipe VI y la primogénita de éste. En familia la llamaban Ena, nombre escocés, (que no apodo ni diminutivo), que lleva la serie televisiva que se estrena mañana, dedicada a su figura.

En realidad, Victoria (por su abuela materna) Eugenia (como su madrina, Eugenia de Montijo); Julia (por su abuela paterna) y también Ena, por decisión de sus padres, fue una «outsider» en el Palacio de Oriente desde el primer día. Tuvo seis hijos vivos, dos chicas y cuatro varones. Dos de ellos, Alfonso, Príncipe de Asturias, y el Infante Jaime, renunciaron a sus derechos sucesorios. Juan pasó a ser designado heredero pero nunca ciñó la corona, que fue a parar a su hijo Juan Carlos por designio de Franco. Ni en eso Ena cumplió con el destino de una reina. Hubo un séptimo hijo, el infante Fernando, alumbrado muerto en 1910. La «english rose» (en muchas facetas precursora de Lady Diana Spencer), que prefería Santander, San Sebastián y Biarritz al frío Madrid, quiso acercarse al pueblo con obras sociales como la creación de la Liga Contra el Cáncer y un definitivo impulso a la Cruz Roja en España. En 1931, con la proclamación de la II República, la Familia Real partió al destierro. El matrimonio ya estaba roto, y aún así, la reina, que no fue a las bodas de sus hijos, acompañó a Alfonso en el lecho de muerte en Roma.

A diferencia de su esposo, ella regresó a España una última vez. El 8 de febrero de 1968 amadrinó a su biznieto, Felipe VI. La reina viajó en coche desde Montecarlo, donde pasaba los inviernos, hasta Niza para tomar un vuelo de Air France. Cuando la nave tomó tierra Victoria Eugenia no esperaba semejante recibimiento. A pie de pista aguardaban el conde de Barcelona, otros miembros de la familia, ministros, consejeros privados y espontáneos con banderas de España. En el cóctel posterior a la ceremonia, la reina habló con Franco, al que amadrinó en su boda con Carmen Polo en 1923. Cayetana Alba siempre sostuvo que el dictador le reveló ese día a la anciana que su nieto Juan Carlos sería nombrado su sucesor a título de rey, hecho que llegó el 22 de julio de 1969. Ena no llegó a verlo, ya había fallecido para entonces.

● ORIOL LÓPEZ

Ignacio Morán Mántaras (Gijón, 10-01-1948), más conocido como Nacho Morán, tuvo una vida que, por hache o por be, siempre tuvo un denominador común: la música. En su juventud regentó bares de copas, discotecas y fue dj; más tarde, a principios de los años 80 del siglo pasado, abrió la histórica tienda de discos gijonesa Mundo Sonoro, que acaba de clausurarse tras la jubilación de su esposa, Rosa Rodríguez. A su vez, lideró durante quince años un estudio de grabación y fue programador de conciertos del Instituto Cervantes, además de vivir las más diversas aventuras. Actualmente es presidente del colectivo republicano memorialista Asturias Socialista.

Infancia. «Fui al colegio donde las monjas que había al lado de lo que hoy es el Museo Nicolás Piñole y luego estudié donde lo hacíamos todos los críos de la zona, en La Escuelona. De pequeño era muy tímido, no hablaba. Los profesores me preguntaban y no contestaba. «Este crío tiene un problema», le dijeron a mi madre. Entonces acabé en la Academia Codes, con Manuel Fernández Rodríguez, «Jaurés», y ahí empecé a formarme. Me tuvo una mañana entera leyendo el Libro del Corazón. Yo ya sabía leer, porque me había enseñado mi abuelo en casa, pero no quería. Al final el tío me pegó un par de hostias y me puse a leer como una metralleta. Era un tío cojonudo, cobraba a la gente en relación a lo que ganaban los padres de sueldo. Había gente que no pagaba. Lo que dejó al morir lo donó y sirvió para hacer el Conservatorio de Langreo».

Familia. «Tuve dos abuelos, que se llamaban los dos Emilio. Uno era extremadamente rico, el paterno, y el otro exageradamente pobre, el materno. El pobre, con el que me crié, era maestro fresador; el rico, delegado de la Metro Goldwyn Mayer en el norte de España y tenía minas en Sotrondio. Vivía en una casa con 16 habitaciones. Me crié con la familia de mi madre, que era modista, porque mi padre, que trabajaba en Duro Felguera de maestro electricista, se puso de acuerdo con la taquillera del Cine Goya, que llevaba mi abuelo, para quedarse con una parte del precio de las entradas que se cobraban en B. Mi abuelo se enteró y lo echó de casa y nos fuimos a El Llano».

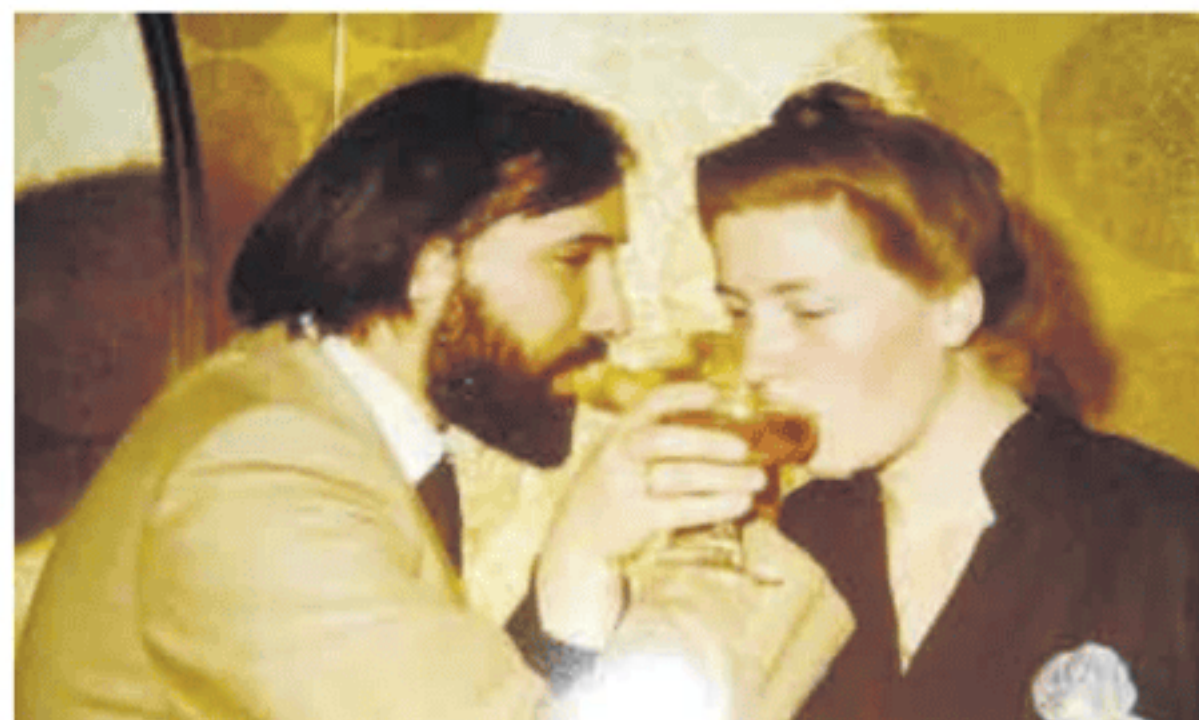
El Llano. «Era una casa muy pobre, en la Avenida Schulz. Aún está en pie. No había baño, nos bañábamos con un caldero, y el retrete estaba en el patio. Ahí empezaron los problemas. Mi padre estaba acostumbrado a ser un señorito y fue un trauma. Empe-

IGNACIO MORÁN MÁNTARAS

Dueño de la tienda de discos Mundo Sonoro
y productor musical

«Pedro y Fernando de Silva son amigos de mi infancia; compartíamos hasta los pañales»

«Tuve una etapa muy golfa, en la que acababa en los cabarés a las seis de la mañana, pero un día apareció Rosa, mi mujer, y me cambió la vida»



Sobre estas líneas, Nacho Morán y su esposa, Rosa Rodríguez, brindando en su juventud. A la izquierda, Nacho Morán cuando tenía 17 años.

zó a beber y lo pasó tan mal que terminó marchando de Gijón a vivir y trabajar la central de Duro, en La Felguera. Al año siguiente, con nueve años, marchamos mi madre y yo también a vivir a Sama. Hice el bachiller en el Alfonso II de allí, filial del de Oviedo».

«Hermanos de pañales». «Mi madre era modista. Yo iba con ella a todas partes de pequeño y entre los clientes estaba la madre de Pedro y Fernando de Silva y jugaba con ellos. Pedro tiene un año más que yo y Fernando uno menos. Seguimos siendo amigos desde entonces y nos llamamos «hermanos de pañales», porque los de Pedro los usé yo y después Fernando. Pedro cuando me ve lo primero que me dice es «¿Qué tal, hermano de pañales?»».

La mili. «Fui voluntario con 18 años a los guerrilleros, los de la boina verde, para quitar la mili de delante y poder ir a Burgos a estudiar aparejador, aunque tuve que esperar un año para apuntarme. Tuve una mili muy buena en las COES, Compañía de Operaciones Especiales, que era un capricho de Franco porque quería modernizar el ejército. Le compró a los americanos la metralleta, los jeeps, toda la mierda que no querían de la guerra de Vietnam, para nosotros. Fui asistente del capitán. Mi división no tenía agua caliente en el cuartel de Simancas y la conseguí para el grupo, también colchonetas buenas para dormir. Me los gané a todos. Aunque también gané dinero, porque iba a comisión con los de las colchonetas. Y como había hecho algo de aparejador, el capitán me recomendó e hice un proyecto, una cosa sencilla, para pintar el cuartel. Y se hizo, todo de amarillo, y me dieron un mes de permiso. Me apunté a cursos de paracaidista, de fotografía aérea. Lo pasé muy bien».

Hostelería. «Mi sueño era ser arquitecto o aparejador, porque era un gran dibujante y quedaba muy bien en los concursos. En uno que participé en el Náutico quedé segundo, me ganó Francisco Álvarez-Cascos. ¿Por qué no fui arquitecto? Éramos pobres y empecé a trabajar de camarero, en las Pérgolas del Muro, con quince años. Luego trabajé en la cafetería Bariloche y me convertí en un mago de la plancha. En la cafetería Darling estuve de barmán».

Campeón de coctelería. «Me presenté a un concurso de coctelería en la Casa Sindical y lo gané; luego fui a Madrid y quedé segundo del campeonato de España. Me empezaron a llamar para el Club de Regatas, el Hípico y el Club de Tenis. Me pagaban mil pesetas por poco más de una hora de dar el cóctel y cenaba lo mismo que los invitados. Haciendo eso cua-



ERA UN BUEN DIBUJANTE Y QUEDABA BIEN EN LOS CONCURSOS; EN UNO QUEDÉ SEGUNDO, ME GANÓ FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS

tro veces al mes ganaba lo mismo que un camarero a jornada completa. Llegué a empezar los estudios de aparejador, pero me llamó la mujer del dueño del Darling, Juan Palacios, que fue presidente del Grupo Covadonga, y me dijo que había marchado el encargado, José Manuel Buznego, que abrió el bar Los Potros. Me ofreció el puesto porque ya les había resuelto cosas y algunas de números. Le dije que no, porque estaba con la

carrera, pero me empezó a ofrecer más y más hasta que ya era el doble de lo que ganaba mi padre y acepté».

La noche. «En esa época tuve un engaño amoroso, pero era muy joven y ganaba mucho dinero así que empezó lo que viene a ser mi etapa más golfa. En la cafetería los trabajadores vendíamos tabaco de estraperlo que sacábamos de El Musel en los camiones de la basura y se ganaba la tira. Acababa todos los días en los cabarés o donde fuera hasta las seis de mañana y ya había abierto un disco bar en la avenida Castilla que se llamaba El Rollo, donde conocí a mucha gente, como a Miguel Ríos».

La boite. «También le alquilé a Juan el Darling Club, que estaba debajo de la cafetería y era una boite. Por allí paraba toda la elite de Asturias, entre ellos un general hermano de un altísimo cargo de régimen que era un borrachín y tenía una caniche. Él tomaba Chivas Regal con almendras y la perra un botellín con patatas. Se emborrachaban los dos todos los días».

Nacho Morán, metiendo en el registro la petición de cambio de nombre de la avenida Juan Carlos I.

Ruiz Mateos. «Cuando llevaba dos años en la boite apareció Ruiz Mateos, que quería comprar el edificio entero para hacer el Banco Atlántico. El dueño, que era muy listo, le dijo que había un problema, que había un inquilino: yo. Era mentira. Firmamos en ese momento un contrato con fecha de dos años antes. Al poco vino un abogado a presionar para que me fuera y les dije que si no me indemnizaban no me iba. Al final me pagaron un par de millones y me quedé solo con El Rollo. Y entonces cogí y marché pa'Brasil».

Brasil. «Allí estaba mi tío Laureano Mántaras, que es uno de los fundadores de Gesto, que era comunista. Trabajaba en infraestructuras para el Estado y en un canal de televisión de Sao Paulo en programas de política. Hicimos una gira con Ney Matogrosso, un cantante brasileño que venía a ser como Serrat allí y tuve el honor de conocer a Lula da Silva, que en los conciertos también lanzaba su mitin. Perdí un millón de pesetas jugando al póker en un barco».

Novia carioca. «Casi me caso en Brasil. Me paró un día la policía con el coche y con ellos había una mujer policía, que me pidió la documentación. Yo había oído que eran muy corruptos y le metí 50 dólares dentro. Me los devolvió y me dijo que si quería dormir en el calabozo. Hice así varias veces hasta que metí todo lo que llevaba, como 2.000 dólares. Le dije que si se lo quedaba también me tenía que dar el teléfono. Me devolvió el dinero y me dio el teléfono. Unos días después empezamos a salir juntos y estuvimos unos cuantos meses. Se llamaba Dulce Elena. Luego fue cuando regresé a España y conocí a Rosa, mi mujer, con la que me casé y llevo toda la vida».

Rosa. «Un día entró Rosa, mi mujer, y su amiga Lidia, que siguen teniendo amistad a día de hoy, en El Rollo. Pidieron algo de beber y puse música, era aún muy pronto. Ella se me acercó a preguntar quién era aquel grupo que sonaba y pum, flechazo. A los pocos días celebraban un cumpleaños y vino un grupo muy grande en el que estaba ella. Ahí ya empecé a hacerme el simpático, a tirarle los tejos y tal. Al final marcharon todos y quedamos Lidia, Rosa y yo y las invité a cenar. Lidia se dio cuenta de lo que había, marchó con una disculpa y nos dejó solos. Y hasta hoy. Le estoy muy agradecido. Me conoció en una época en la que bebía, fumaba marihuana, era muy golfo. Llegó ella y me cambió la vida. Vivía en un mundo que era otro mundo, solo era el bar, salir de noche, andar con golfería, me levantaba a las seis de la tarde. Me sacó de la noche, me reencontré con gente de antes. Y hasta empecé a ahorrar dinero. Ella es buena, trabajadora y guapa, lo tiene todo. 'Ya te casas con la vikinga', me decían los amigos antes de la boda».

La música. «En Brasil me hice amigo de un señor que tenía una tienda de música que se llamaba El Museo del Disco y, además, yo había sido discjockey cuando tenía la boite. Entonces empecé a salir con Rosa y ella me animó a poner una tienda de discos y pusimos la primera en San Agustín, que hice yo la obra casi entera. Empezamos con muchos problemas. Estaba Mercurio, Memphis, Discoteca... Había trece tiendas de discos. Vendíamos muy poco, era ya la época del casete».

MAÑANA:

«Comprábamos los vinilos en Londres de quinientos en quinientos»



¿De dónde viene el calamar que comemos en España?

No siempre el cefalópodo que compramos en la pescadería procede de prácticas legales o de áreas reguladas: buena parte de esta especie proviene de la pesca clandestina por parte de buques chinos que, además de arrasar los fondos marinos, esclavizan a sus tripulantes

● JOAN LLUÍS FERRER

Una parte del calamar que se vende en España procede de productores nacionales, incluso a pequeña escala, que cumple con las normativas y garantías medioambientales. Pero otra parte procede de una lejana pesquería situada en el Atlántico sur sin ninguna regulación, totalmente huérfana de normativa, y donde cientos de pesqueros ilegales (mayoritariamente chinos) hacen su agosto a fuerza de esquilmar las poblaciones del llamado calamar argentino o calamar pota, una especie cada vez más acorralada por estas prácticas.

Una investigación llevada a cabo durante meses por la entidad Environmental Justice Foundation (EJF) ha dado lugar a un informe titulado «La cara oculta del calamar importado en España» que desgana los abusos medioambientales, y también el incumplimiento de derechos humanos y laborales, que esconden estas importaciones.

No se trata de cantidades irrelevantes, puesto que España es el

segundo mayor importador de calamar y sepia del mundo, justo por detrás de China, por lo que tiene un papel protagonista en todo lo que sucede en dicha pesquería ilegal. Cada año, nuestro país importa el 85% de su consumo nacional, unas 152.000 toneladas. De las 20.000 toneladas de pota argentina que se descargan en puertos como Vigo, Valencia, Bilbao, Algeciras y Barcelona, casi la mitad procede de pesquerías de alta mar no reguladas.

De todas ellas, la zona que analiza el citado informe está a unas 200 millas frente a las costas argentinas, ya en aguas internacionales, y allí reina el caos más absoluto, según dicho documento.

A partir de la milla 201 «alrededor de 350 buques poteros, en su mayoría de Chi-

na, Corea del Sur y Taiwán, operan sin regulación regional ni internacional», señala el informe de EJF, que añade que entre 2019 y 2024 las horas de pesca en alta mar por parte de los barcos chinos aumentó un 85%. «El tamaño de la flota es tan grande que puede verse desde el espacio por la noche», a causa de la potente iluminación que usan para atraer a los calamares.

Todo este acoso pone en riesgo la población de

esta especie. «La pota argentina es una especie de vida corta y altamente sensible, con poblaciones que fluctúan en función de las condiciones ambientales». Científicos entrevistados para esta investigación advierten de que la sobrepesca durante años natural-

mente bajos podría llevar a un colapso total del stock.

«Una disminución drástica de las poblaciones de calamar causaría un desequilibrio en toda la cadena alimentaria. Esto afectaría a especies de interés comercial, pero también a especies sin importancia comercial, pero clave en el ecosistema, como muchos mamíferos marinos y aves marinas», añade esta organización.

También focas y tiburones

La investigación ha demostrado que, aparte de la sobrepesca del calamar en esta zona, se llevan a cabo «prácticas crueles e inhumanas, como la caza deliberada de focas y morsas, por sus dientes y colmillos. Las focas son arponeadas, arrastradas a cubierta aún vivas y golpeadas hasta la muerte», señala el documento. También se ha documentado el aleteo de tiburones, es decir, la captura de estos animales solo para cortarles la aleta, que tiene usos culinarios, lo que les lleva a una muerte lenta y dolorosa.

El estudio destaca el papel de España en todo este proceso. Y es que nuestro país es el segundo mayor importador de calamar del mundo. Del total de esta especie que llegó a los mercados españoles entre 2019 y 2023, el 85% fue importado y el 15% restante fue producido en el país, es decir, capturado por buques con bandera española.

El 17% de la captura total de pota argentina por parte de China fue exportada a

la Unión Europea. España fue el destino del 10% de esa captura. En concreto, alrededor del 45% de estas importaciones chinas se descargaron en el puerto de Valencia, seguido del de Vigo, con un 27%, Bilbao (10%), Algeciras (9%) y Barcelona (2%).

Trabajar en régimen de esclavitud

La acción ilegal de estos pesqueros actúa, además, como competencia desleal hacia las flotas nacionales que cumplen con las normativas vigentes.

Pero estas grandes flotas chinas, a veces de cientos de barcos, son también son el escenario de



vulneraciones flagrantes a los derechos humanos. Es un verdadero ejército de trabajadores que faenan sin parar. Sin pasar por casa durante meses, incluso años. Por ejemplo, el buque «Jia de 55» salió del astillero Huanghai Shipbuilding en marzo de 2017 y no volvió a un puerto de China hasta 84 semanas más tarde y tras haber largado las potas —son los anzuelos para los calamares— miles de veces con tripulantes de Indonesia y Filipinas. Son los «esclavos modernos», afirma la investigación.

«Trabajábamos doce horas al día si no había calamares. Cuando había muchos, no dormíamos durante tres días y tres noches, dependiendo de la cantidad». Este es uno de los testimonios recogidos por la organización a un marinero de un potero chino. Este

Los tripulantes denuncian agresiones físicas y jornadas laborales de tres días seguidos sin parar para dormir

otro tripulante trabajó en un potero surcoreano en la misma zona: «Pensé que moriría ese día... Ninguno de los oficiales [del capitán] lo detuvo. Él me pateaba continuamente. Mi quinta o sexta costilla estaba fracturada. Incluso ahora el lado izquierdo de mi cara me duele. Parece que algo está hinchado dentro de la nariz». Abundan los relatos como este.

Es la cara oculta del calamar.

Más noticias y reportajes en la web
Medio Ambiente

Búscala en el menú web de este diario
Información actualizada diariamente



Un potero chino cargado de calamar hasta los topes. | EJR



Imagen de uno de los barcos que operan en la zona no regulada del Atlántico sur. | EJR

Poblaciones en retroceso

El 70% de los tiburones *ya han desaparecido*

El calamar es precisamente una de las principales fuentes de alimento del tiburón y su sobrepesca no ayuda precisamente a la supervivencia de los escualos, máxime cuando este grupo de animales está en retroceso. Las poblaciones mundiales de tiburones y rayas han disminuido un 71% desde la década de 1970. Actualmente el 36% de las 1.200 especies de tiburones y rayas que hay en el planeta están en riesgo de extinción. WWF, que publicó un amplio informe al respecto en 2021, calcula que cada año mueren 100 millones de tiburones y rayas a

causa de la sobrepesca y las capturas accidentales en todo el mundo. Algunos tiburones en peligro de extinción son el tiburón martillo gigante (*Sphyrna mokarran*), tiburón ballena (*Rhincodon typus*), y el tiburón toro (*Carcharias taurus*).

La otra amenaza que afecta a los tiburones es el aleteo, es decir, la práctica de cortar la aleta dorsal a estos animales para venderla en los mercados de medicina tradicional asiática y también como ingrediente culinario. Un reciente informe de la Universidad de Florida (EEUU) revela que, pese a que esta práctica está



Un tiburón es capturado por un pesquero. | GREENPEACE

prohibida desde hace años, sigue siendo una realidad cotidiana en mercados como el de Hong Kong, el más importante del planeta en esta materia.

Las flotas chinas que esquilman las pesquerías de calamar de forma ilegal

también siguen impulsando el comercio de aleta de tiburón. El informe cita a España como uno de los países que continúan colaborando en este tráfico, aunque otras voces expertas cuestionan esta afirmación.

La tortilla de patata ¿con o sin cebolla?

La eterna discusión sobre uno de los platos emblemáticos nacionales es para muchos una batalla digna de ser considerada Patrimonio Cultural Inmaterial, por la fidelidad a la hora de transmitirse generacionalmente

Probaré esta vez a adentrarme en un terreno resbaladizo de verdad. Llevo tantos años pisando estos huertos que me creo legitimado para poder hacerlo, no tras mucho reflexionar sobre ello. Hablo de una encallada discusión española que ha adquirido notoriedad por su enjundia: es la de la tortilla de patata, emblema nacional, con o sin cebolla. Hay quienes sostienen incluso que esta batalla debería considerarse Patrimonio Cultural Inmaterial, ya que se transmite con una fidelidad digna de las viejas sagas nórdicas. Proviene de dos bandos aparentemente irreconciliables, con alguna que otra opinión condicionada en medio. Por ejemplo, la de la propia cebolla, cómo debe ser esta, en qué instante habría que incorporarla a la tortilla en ciernes, el pochado, la caramelización, etcétera. La ortodoxa, simplemente huevo y patata, no exige los mismos miramientos, aunque tratándose de una tortilla siempre estará mediatizada por las cuatro reglas que el gusto de cada cual prescribe. Los cebollistas hablan de dulzor y jugosidad, de un brillo interior que convierte a la tortilla en algo más que un simple cuajado. Los puristas alegan que la cebolla es una concesión moderna, un artificio innecesario que enmascara la nobleza del tubérculo. Entre ambos, un país entero que alterna convicción y resignación según, fundamentalmente, la abuela de cada uno.

Siendo el debate por excelencia de la gasatonomía nacional, el «con o sin» no afecta únicamente a la tortilla española. Veamos: ¿porrusalda de toda la vida (puerro, patata, zanahoria y cebolla) o agregando bacalao?; ¿ensaladilla rusa con o sin guisantes? ¿debe incluir pepinillo encurtido?; ¿mayonesa casera o de bote? Prefiero no entrar en el proceloso mundo



LUIS M. ALONSO

de la paella. ¿El gazpacho debe llevar pan o no para mantener la esencia refrescante del plato?, ¿con o sin pepino?. Hay respuestas para todo, y en el caso del famoso arroz estriba una de las discusiones más variadas y fértiles, siempre y cuando no se trate de Valencia y de valencianos que jamás admitirán salirse de la singularidad que aportan los in-

gredientes locales. Nada es incompatible, del mismo modo que se comparte la ingeniosa salida de Abraham García cuando se refiere a «la paella en su punto» como uno de los platos más exóticos y difíciles de encontrar en este país.

Volviendo al principio, resulta curioso que la tortilla de patata, humilde y de una sencillez engañosa, represente un conflicto tan visceral. Puede que sea porque en España la cocina no es solo cocina,

sino una forma de carácter que se manifiesta también en otros ámbitos de la vida. Igual que unos defienden que la tortilla ha de ser jugosa «hasta casi romperse», o sencillamente derramar huevo líquido como en Betanzos, y otros opinan que debe poder cortarse al estilo cuartel. Es por eso que a veces pides una y recibe otra, percibiendo en ese error un ataque personal. Quizás no consista en dilucidar quién tiene razón, sino aceptar que una tortilla puede ser muchas cosas a la vez: un manifiesto de sobremesa o una tregua dentro de las expectativas cuando llega a la mesa y todo el mundo calla un segundo antes de reconocerla. También, un motivo de discordia o de reconciliación. La tortilla de patata, al fin y al cabo, es una frontera difusa donde se resume un paisanaje entero que se toma muy en serio lo que come sin dejar de hacerlo con cierto humor. Con cebolla o sin ella, la tortilla seguirá siendo un plato en el que no nos cuesta vernos, que habla de nuestras certezas y dudas, de fidelidades inquebrantables. Un homenaje a lo que somos cuando comemos.

Llegados a este punto, no hay más remedio, confieso que con frecuencia he estado del lado de los puristas, simplemente huevo, patata y destreza en la sartén; pero ya no sabría qué decirles si de la que voy encuentro acertado el punto de la cebolla. No me atrevería a pedir en un bar «la tortilla de patata de siempre» como aquel hombre, partidario del purismo, que después de haber comido la misma durante años en el mismo sitio cuestionó la cebolla al ver asomar un par de hebras y el camarero tuvo que explicarle que, aunque bien pochada y discreta, la cebolla siempre había estado allí porque allí no se cocinaba la tortilla de otra manera.

