

EL PERISCOPIO

Rosa Palo



QUISQUILLAS

FUE un sábado por la mañana. Estábamos en la calle, junto a la cochera, cuando mi padre se volvió hacia mí, se agachó a mi altura, me miró y me dio el único consejo de su vida: "Nunca dependas económicamente de un hombre".

En él, que se levantaba de comer para ir al baño pasando por la cocina y no era capaz de llevarse su plato, aquel destello de feminismo se me antojó tan raro como una supernova.

Muchos años después, cuando mi madre enfermó, empezó a poner la mesa, a quitarla, a fregar los cacharros, a hacer la cama y la compra. Le vio las orejas al lobo, y el lobo llegó. Y volvió a los tres meses para llevarse-lo a él.

Cuenta Ian McEwan que Philip Roth le aconsejó que escribiera como si sus padres hubieran muerto, que no se preocupara por incomodarlos. Los míos murieron hace treinta y dos años, y yo sigo escribiendo como si pudieran leerme, como si mi padre fuera a entrar por la puerta del club náutico con el diario en la mano, hinchado como un pavo, presumiendo frente a sus compañeros de julepe de que su hija escribe en los periódicos. Lo hubiera hecho aunque algunos artículos no le gustaran, o no los entendiera, o no quisiera entenderlos. Pero no me hubiera dado miedo incomodarle porque sé que, a pesar de ello, habría seguido queriéndome con ese amor animal con el que a veces se ama lo que no se comprende. Y lo sé porque yo le quise así.

También sé que hoy le echo un poco más de menos. Sentados en un restaurante, y entre quisquilla y quisquilla, le habría dado la barrilla al heredero con los pelos, a mi santo con el fútbol y a mí con la política.

Eso sí, hubiera pagado él, porque no seguí su consejo: económicamente, dependo de un hombre. De un señorito, para ser exactos. Pero quiéno.

EN CLAVE DE HUMOR

Ramón



¿Bombay-Delhi? No, Pamplona-Zaragoza

LOS más mayores recordarán de algunas películas las imágenes de los trenes en la India en la época de Gandhi. Gente de pie apretujada, las maletas de un lado para otro y muchos peleando por no caerse ante la perspectiva de un frenazo.

Eso era en la India en los 50-60 del siglo pasado. Bueno, pues involucionando hemos llegado a que la conexión por tren Pamplona-Zaragoza en 2025 se parezca a eso. Zaragoza, no lo olvidemos, es nuestra más cercana conexión a la alta velocidad y tiene pinta de que lo va a ser durante mucho tiempo. Desde allí uno va a Málaga, a Sevilla, a Granada... y, por supuesto, a Madrid y Barcelona.

La historia de esta conexión es para que se hubieran ido ya varios a su casa, pero aquí dimitir parece que es un nombre ruso y nadie asume responsabilidades. Hasta hace poco más de un año (diciembre 2023) teníamos un tren, cutre eso sí, que nos conectaba a Zaragoza. Corrijo. Nos parecía cutre entonces, pero comparado con lo de ahora, era el Orient Express. La gente iba sentada en un trayecto de más de dos horas. Sentada. Un lujo asiático.

En enero de 2024 se desplazaron a la decadente y deprimente estación de Pamplona nada menos que el secretario de estado de transporte y el presidente de Renfe para presentar, junto a nuestra presidenta, el Civia, que iba a sustituir el anterior tren. Nos vendieron algo así como el tren bala Tokyo-Yokohama. Una presentación, sí, a bombo y platillo.

El Civia es, para empezar, un cercanías. Sí, han leído bien. Un cercanías para Pamplona-Zaragoza con un trayecto de dos horas y cuarto. Se venden más billetes que el total de

asientos, con lo que hay muchos pasajeros de pie y los equipajes van bailando de un lado a otro. Muchos de los afortunados que consiguen asiento tienen que ir sentados en asientos enfrentados en los que no se cabe. Y mucha, mucha gente va sentada en el suelo apelotonada. Bombay-Delhi 1950.

Esto es lo que le colocaron al Gobierno de Navarra, que lo recibió con alborozo como si fuera un tren de última generación (¿alguien lo había mirado antes?). Después de muchas protestas y denuncias (en y por este medio entre otros), la presidenta anunció que se iban a sustituir los trenes de cercanías que nos habían colocado por los "Alaris, mucho más cómodos y rápidos" para "finales del año 2024".

Aquí estamos, ya en marzo de 2025, y seguimos como en la India en 1950. Menos mal que hubo alguien que sí hizo su trabajo, el diputado Alberto Catalán, quien preguntó en diciembre al Ministro por los nuevos trenes. Óscar Puente, sin demasiado interés, aventuró que el nuevo tren llegará "a partir de abril de 2025". Ojo, "a partir". Como digo, no nos hemos enterado de esto por un anuncio del Gobierno de Navarra, sino como contestación a una pregunta parlamentaria. Es todo tan chusco, cutre, informal y poco profesional que da mucha pereza el volver a denunciarlo. Pero esto es lo que hay.

Álvaro Bañón Irujo. Economista y miembro del think tank Institución Futuro.

LA VENTANA

Carmen Tomás



Y LA SUBIDA DEL DIÉSEL, EN BREVE

EL gobierno de Pedro Sánchez ha subido desde que llegó a La Moncloa más de 90 impuestos. La mayoría lo han sido para aumentar la recaudación y, efectivamente, lo han conseguido. Únicamente con el empeñamiento de no deflactar la tarifa del IRPF, las arcas públicas se han embolsado casi 28.000 millones de euros. Pero, no era suficiente para tanto gasto. Las basuras, los alimentos básicos, la electricidad, el ahorro, el tabaco, la banca, Sociedades, valores catastrales y otros más que, junto con la subida de las cotizaciones sociales, han supuesto un impacto acumulado para los bolsillos de los hogares de unos 2.200 euros por hogar. Y no se dan por satisfechos. Según un estudio del Instituto Juan de Mariana, para este año el Gobierno prepara otras 12 nuevas subidas de impuestos y cotizaciones sociales. Unas veces nos han vendido que la orden venía de la Unión Europea, otras sencillamente para seguir gastando ni siquiera para reducir el déficit público. Ahora, le ha tocado el turno al diésel. Nada menos que 10 céntimos por litro. Dicen desde el Ejecutivo que si no se hace peligrará el quinto tramo de los fondos Next Generation. Un tramo que ya no es gratis. Estamos hablando de otros casi 24.000 millones de los que unos 16.000 son prestamos a devolver y añaden que la entrega depende de la subida del precio del diésel. El Gobierno pretende llevar al Congreso un decreto ley que tendrá que pelear con sus socios, ya que esta subida no es bien acogida por los ciudadanos y las empresas, ya que va a encarecer los transportes en un país donde se mueven por carretera casi 1.650 millones de toneladas y donde Cataluña, Madrid, Castilla-La Mancha y la Comunidad Valenciana agrupan más del 60% de las empresas de este sector en todo el país. Además, el 51% del parque automovilístico español tienen motor de gasóleo, así que comienza una batalla en el Congreso y en la calle que tendría que terminar antes de la Semana Santa.