

## El caso Negreira

LA MIRADA EN LA LENGUA

FRANCISCO RÍOS

Los periódicos nos sorprenden casi a diario con nuevas revelaciones sobre el caso de la prestación de servicios al Fútbol Club Barcelona por el que durante muchos años fue vicepresidente del Comité Técnico de Árbitros, José María Enríquez Negreira. Algunos, afortunadamente pocos, han bautizado el asunto como *Negreiragate*, empleando para ello un elemento compositivo exótico, *-gate*.

Ambas cosas, la relación *Negreira-Barça* y *-gate*, comenzaron hace muchos años. La segunda, cuando cinco personajes al servicio de la Administración Nixon fueron sorprendidos mientras espían en la sede del comité nacional del Partido Demócrata, en el complejo Watergate, de Washington. Desde entonces, en inglés se ha empleado *-gate*, de *Watergate*, como elemento compositivo con el que se forman nombres con los que se designan asuntos escandalosos de gran trascendencia, como el *Irangate*.

Los hispanohablantes, siempre tan amantes del amigo del norte y de su idioma, lo compramos tal cual y empezamos a crear y a importar *watergates*, como el *Russiagate*, el *Fifagate*, el *Dieselgate*... Los nombres de los casos escandalosos, policiales y judiciales deben llevar mayúscula inicial (caso *Nécova*, caso *Gürtel*), mayúscula que hace innecesario el empleo de la cursiva cuando están en otro idioma. Como *Barçagate*. Pero este no tiene nada que ver con Enríquez Negreira y los árbitros, sino con una oscura campaña de desprestigio de personas críticas con la directiva del club cuando la presidía Josep Maria Bartomeu. Hubo entonces quien propuso una denominación alternativa, *Bartogate*.

Hace un par de años, servidor hizo una consulta sobre los *gates* y quien la atendió en la Academia resultó poseer capacidades proféticas. Caigo en ello cuando releo su mensaje, que termina así: «... puede justificarse el uso de minúscula y cursiva si la formación resultante no designa un caso específico, sino tipos o clases de casos que comparten el mismo origen, como en denominaciones genéricas plurales. Por ejemplo: *Seguramente vendrán otros barçagates*». O sabía algo de los negocios de ese club, cosa improbable, o tenía dotes adivinatorias, pues ha llegado el *Barçagate* 2.

Voces como *Negreiragate* y *Barçagate* tienen, además, el problema añadido de la pronunciación. ¿Por qué no recurrimos entonces a una fórmula normal y arraigada en el idioma que hablamos y decimos simplemente caso *Negreira*?

# Automoción: la política no puede ir por delante del desarrollo tecnológico

PUNTO DE VISTA

JESÚS F. LAMPÓN

Profesor del departamento de Organización de Empresas y Marketing de la Universidade de Vigo

La Unión Europea decidió la prohibición de la venta de coches de combustión (diésel, gasolina e incluso híbridos) en el 2035, y por tanto su producción para el mercado europeo. Una decisión que, desde el punto de vista ambiental, podríamos considerar que tiene el apoyo de la mayor parte de la sociedad. Es necesario reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> y no hay tiempo que perder. Por tanto, como en todos los planes, es necesario poner un objetivo y por ende unos plazos para su cumplimiento.

Así, sin perder de vista que

coincidimos en el objetivo último de este plan, lo que tenemos que decidir es si el plazo para su cumplimiento es el correcto. Según las últimas noticias, parece que desde Alemania e Italia existen reticencias acerca de ese plazo. Dos países con una importante presencia de la industria del automóvil, en los que diferentes empresas de fabricación de vehículos tienen sus centros de decisión. Aspecto muy importante y diferente al de España, segundo productor europeo, pero sin centros de decisión en nuestro país.

Volviendo al tema del plazo, parece que diferentes factores juegan en contra. El primero y más importante es tecnológico, ligado al estado del desarrollo de las tecnologías, y el segundo y derivado de este es el social,

ligado a la dificultad de adquirir vehículos con tecnologías «limpias» por una gran parte de la población. Así, la autonomía, el tiempo de carga o la vida útil de las baterías, o la falta de una red de carga, son un hándicap para la implantación total de los vehículos eléctricos. Los vehículos de hidrógeno están todavía en un estado incipiente en su desarrollo. En la última ponencia a la que asistí de un director de una empresa del automóvil afirmó «que podemos tener un vehículo de hidrógeno mañana, pero costaría 100.000 euros». Otras opciones han sido puestas encima de la mesa por los fabricantes, como los vehículos de combustión alimentados por combustibles sintéticos, con combustibles no procedentes de fuentes de energía fósiles

y que, aunque emitan CO<sub>2</sub>, este se compense con el proceso renovable de su creación, por lo que al final se puede considerar neutro en carbono.

En resumen, parece que el objetivo está claro, pero el plazo para cumplirlo debe ser acordado. Gobiernos, sociedad e industria del automóvil deben consensuar ese plazo, y para ello debemos dejar que las tecnologías en las que se está trabajando maduren. Una madurez tecnológica que permita cumplir con las emisiones cero y que haga asequible la adquisición de estos vehículos para la mayoría de la sociedad. En este desarrollo tecnológico, los fabricantes del automóvil tienen la clave. Los gobiernos, por su parte, pueden ayudar a que esas tecnologías sean asequibles para todos.

## Chantaxe ao emérito

PUNTADAS SEN FÍO

SIRO

Amin encantaría-me que me fixesen chantaxe. Que me amezasen con dar a coñecer os vídeos das miñas orxias e aventuras amorosas con fermosísimas vedetes do Moulin Rouge, con descubrir que gardo millóns en paraísos fiscais, que os guións de *Corre Carmela* que *chove* escribimos durante 21 anos un negro africano, que plaxio as viñetas de Xaquín Marín e Pinto & Chinto e que cando un artigo me sae medio ben é porque copio sen pudor a Xosé Luís Barreiro e Fernando Salgado. Unha gozada! Iria aos programas do corazón das televisións e sentiríame importante. Pénsoo e levito.

Claro que eu non son o rei emérito e non teño, coma el, a enorme responsabilidade de velar pola casa real e a monarquía.

El si, e por iso vive dramáticamente as chantaxes e sófres como un servizo máis a España e os españois. A de Bárbara Rey, en 1994. Xantaran xuntos e el tocáralle unha teta. Días despois, alguén chamou á Zazuela dicindo que había fotos e pedía 100.000 dólares. Don Juan Carlos sacrificouse e cedeu. El xa tiña un capital de 5.000 millóns de pesetas en Suíza, pero entendeu-se

que a man do rei na teta da vedete era un asunto de Estado e, co visto bo do presidente Felipe González, pagaron con cartas dos fondos reservados. Bárbara volveu en 1997. Tiña un par de vídeos compartindo cama con don Juan Carlos e quería pasta. Outra vez se sacrificou o rei e outra vez se pensou na chantaxe como un asunto de Estado, pero o presidente Aznar non tragaba e unha Bárbara Rey irada foi ao programa *Tómbola* para revelar o nome do

levo moitos millóns de pesetas. Don Juan Carlos non puxo nin unha.

E agora aparece Iñaki Urdangarín coas memorias que escribiu no cárcere sobre o tempo que foi duque de Palma e que unha editorial quere converter en *best seller*, pagándolle dous millóns de euros por dereitos de autor. A oferta é tentadora para quen está no mellor da vida e quere vivirla a corpo de rei. Con toullo a Cristina e Cristina ao pai. O emérito, escalda-



ILUSTRACIÓN SIRO

home importantísimo necesitado de cariño que durante anos acollera no seu leito cal compasiva samaritana.

Non chegou a saír do camerino. Dous homes vestidos de negro e con placa levárona «para que non se metese en problemas», pero os ben informados din que entre cartos e un programa de cocina en Canal Nou, que non vía ningún,

do, respondeulle: «Págale, no vaya a ir con la lagrimita por ahí, haciendo unas memorias como Harry». E Cristina págale 6.000 euros ao mes, pero os que saben da familia real din que Iñaki quere 25.000 e algúns inmuebles, e que don Juan Carlos se sacrifica por terceira vez. Miña nai era moi refraneira e de xente así dicía: «Vergonza perdida, unha ansia fóra». É ben verdade.

## El primer patriota

EL QUID

JAVIER ARMESTO

Súbitamente, a Pedro Sánchez le ha dado un extraordinario arrebatado de patriotismo a raíz de la anunciada decisión de Ferrovial de trasladar su sede a los Países Bajos. Su reacción a buen seguro hará que la compañía española, empezando por su presidente, lo medite mejor y acabe abandonando el plan de deslocalización: «Hay grandes empresarios comprometidos con su país. No es el caso del señor Del Pino». Eso se llama ser conciliador, templar los ánimos y buscar lo que siempre persigue (en los mundos de Yupi) la política: llegar a acuerdos.

Pero claro, si cogemos la frase de marras y cambiamos el protagonista, podría quedar así: «Hay grandes presidentes comprometidos con su país. No es el caso del señor Sánchez». Para toda la *gente de bien*, el primer patriota debería ser el presidente de la nación. ¿Podemos decir esto de quien se sostiene en el cargo haciendo todo tipo de concesiones a los independentistas catalanes y vascos? ¿De quien se pliega a los que claman «España nos roba» y apartan la bandera en la misma sede de la soberanía popular? ¿De quien se acuesta con los que insultan a los grandes empresarios llamándolos «usureros» y que tienen como modelo la dictadura bolivariana? ¿De quien ningunea al rey de España mientras contenta al de Marruecos? Curiosa manera de entender el concepto de patriotismo.