



El transporte de mercancías goza de buena salud en la actualidad.

FOTO: E.A.

sionario, su valor ha caído un 20%.

— La falta de mano de obra en el sector es una cuestión que está encima de la mesa ¿Cómo se afronta este problema?

— Así es. Llevamos años diciendo que viene el lobo, pero es que ahora está a la puerta. La solución a corto plazo es buscar conductores de terceros países, y ahí nos enfrentamos al muro gigantesco, e infranqueable, de la burocracia: atasco en Extranjería, atasco en Tráfico...

En mi empresa hemos incorporado seis conductores peruanos, después de varios meses de gestiones. Y la referencia es positiva.

¿A qué se debe?, hay un cambio en la sociedad, no nos afecta solo a nosotros, y los empresarios tenemos que adoptar decisiones que, no digo mejoren, porque la actividad de un conductor ahora no tiene nada que ver con lo que era hace unos años, sino que se adapten a los tiempos actuales.

Todos queremos disfrutar más de nuestro tiempo libre, yo el primero, y debo hacer todo lo posible porque los demás también lo hagan. Pero siempre teniendo en cuenta que las mercancías, o los viajeros, no se transportan solos, y

si el agua que sale de los manantiales segovianos se bebe en Alicante, o se lleva en camión, o no hay otra alternativa.

— ¿Cómo se puede hacer más atractivo el sector para los jóvenes?

— Lo hablamos en todos los foros. Pienso que es básico cambiar la formación profesional de los conductores. Ahora quien realiza el grado de conducción no sale del mismo con el permiso de conducir, ¿tiene esto sentido? Y sobre todo orientar las vocaciones de los jóvenes desde el instituto.

— Otra cuestión sobre la mesa es la reducción de la jornada laboral ¿creen factible su aplicación en el sector del transporte?

— En un sector como el nuestro, por definición móvil, reducir la jornada es complicadísimo. No sabemos si finalmente se adoptará esa medida o no, el panorama político es cuanto menos incierto. Veremos qué sucede, especialmente si consideramos que la regulación de la jornada de los conductores profesionales está muy controlada, por la normativa de tiempos de trabajo, pero también por los tiempos máximos de conducción y mínimos de descanso.

LA FALTA DE RELEVO GENERACIONAL PREOCUPA Y ES EL PROBLEMA ACTUAL MÁS IMPORTANTE DEL SECTOR

— Otro reto actual del sector es la renovación de la flota de vehículos para que contaminen menos.

— El transporte está convencido de que debemos contribuir a la sostenibilidad medioambiental, y estas no son palabras huecas, pero siempre que haya una sostenibilidad económica.

Nunca como hasta ahora los motores han emitido menos emisiones, y consumido menos carburante. Hace no mucho tiempo el consumo normal de un tráiler era cercano a los 40 litros/100 kilómetros, y las cabezas tractoras que salen ahora de las cadenas de producción no llegan a los 30 litros, con motorizaciones mucho más eficientes.

Respecto a vehículos propulsados por otras energías, poco a poco están entrando los eléctricos. Pienso que será paulatino, y que dependerá esencialmente de una red de puntos de recarga que haga atractiva la adquisición de vehículos pa-

ra rutas nacionales e internacionales. Otra cosa será en la distribución urbana. Pero todavía queda mucho camino por recorrer.

— ¿Cómo están funcionando los combustibles renovables en ciertas rutas del transporte metropolitano, como son las que unen la capital segoviana con La Granja o Palazuelos de Eresma?

— Era un proyecto piloto, impulsado por la Consejería de Movilidad y Transformación Digital, al que se adherieron varias empresas en la Comunidad, una de ellas en la provincia de Segovia, utilizando el carburante denominado HVO de REPSOL, de prácticamente cero emisiones netas. Estamos a la espera de conocer los resultados.

No obstante desde el sector, a nivel nacional, nuestras organizaciones están impulsando que los vehículos que utilizan ese carburante obtengan el distintivo de cero emisiones. Sería un gran logro, como transición entre los motores de combustión y lo quiera que se impongan luego, si la electricidad o el hidrógeno.

— Es muy común ver vehículos de reparto de cortas distancias eléctricos pero sin embargo, creo que aún no he visto ningún camión pesado...

Así es, en la provincia de Segovia hay varias empresas, asociadas a Asetra, dedicadas a la distribución urbana, que disponen de esos vehículos, pero para los vehículos pesados es más complicado, por lo que he comentado de falta de puntos de recarga, además de su coste, una cabeza tractora eléctrica cuesta el doble que una térmica.

Es esencial que vuelvan las ayudas del sector público, tanto para achatar flota (la última convocatoria fue un éxito), como para animar a adquirir vehículos eléctricos o híbridos.

— ¿Cómo les afecta el programa de la Junta de Castilla y León llamado, BUSCYL, por el cual todos

los residentes de nuestra comunidad autónoma pueden viajar gratis en todas las rutas dependientes de la Junta?

— En Segovia hay varias empresas dedicadas al transporte regular de viajeros, asociadas a Asetra, y por supuesto que les afecta, positivamente, como prestatarias de ese servicio público. La Junta de Castilla y León lleva varios años volcada con el transporte regular, y también el escolar, convirtiendo este sector en uno de los pilares básicos de la sociedad del bienestar, al nivel de la sanidad o de la educación.

— ¿Qué les parece este tipo de programas?

Lo consideramos una medida muy acertada. En la práctica para usuarios recurrentes era casi gratuito, con unos descuentos del 50% en las líneas competencia de la Junta, pero esta decisión fomentará aún más utilizar el autobús. Políticas de este tipo son las que contribuyen activamente a descarbonizar, se usará cada vez menos el vehículo particular.

— Cambiando un poco de tercio, ¿Cómo celebrarán San Cristóbal?

— Somos muy tradicionales, si algo funciona para qué cambiarlo. En un ambiente familiar y de compañerismo para dejar a un lado los problemas cotidianos, repetimos la misa en el Centro de Transportes; seguida de la bendición de vehículos con premios para los tres mejor adornados, amenizada por una charanga; simuladores de conducción para niños, y no tan niños, dentro del CTS; y por la tarde comida en el Puerta de Segovia, con sorteo de regalos, animación, música. En definitiva un día de fiesta para honrar a San Cristóbal, patrón de los profesionales del transporte.

Y quiero hacer un inciso. Asetra es una de las pocas organizaciones profesionales, a nivel nacional, que mantienen la tradición. Cuesta mucho trabajo pero merece la pena el esfuerzo. ■



Asetra

Agrupación Segoviana de Empresarios de Transportes





Asetra, desde 1977

defendiendo al transporte segoviano.



Si no eres socio y quieres recibir información, contacta con nosotros

Tel. 921 44 80 41

asetrasegovia@asetrasegovia.es

Ctra. Nacional 603 p.k. 87 40006 Segovia

CENTRO DE TRANSPORTES DE SEGOVIA

www.asetrasegovia.es

CENTRO DE FORMACIÓN DEL TRANSPORTE

Cursos CAP - Mercancías peligrosas - Tacógrafo - Normativa...

Los negros nubarrones que se ciernen sobre el sector del transporte

LAS PERSPECTIVAS DE NEGOCIO SON BUENAS, PERO HAY SOMBRAS QUE OSCURECEN EL HORIZONTE: LA FALTA DE CONDUCTORES PROFESIONALES, EL ENVEJECIMIENTO DE LAS PLANTILLAS Y LOS ELEVADOS COSTES QUE SUPONEN APLICAR LAS NUEVAS NORMATIVAS DE SOSTENIBILIDAD



El transporte por carretera supone cerca del 95% del tráfico de mercancías de Castilla y León.

J.A.A

El movimiento asociativo del transporte por carretera alerta de los negros nubarrones que se ciernen sobre el

sector, a nivel nacional, y en el marco segoviano. El endurecimiento del marco normativo europeo, el incremento de los costes operativos, la posible reducción

de la jornada laboral y la crónica escasez de conductores profesionales están erosionando progresivamente los ya estrechos márgenes del sector, que se sitúan

entre el 3% y el 5%, y comprometiendo su competitividad.

El nuevo marco regulador europeo exige una profunda transformación interna para las empresas. Normativas como los peajes por emisiones de CO², y directivas de más exigentes están forzando a las empresas a implementar sistemas nuevos, auditorías externas y certificaciones medioambientales, con costes que oscilan entre los 75.000 y los 175.000 euros anuales para una empresa media, según la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC).

Además, la inclusión del transporte por carretera como “sector difuso” en el sistema europeo de comercio de emisiones ETS II a partir de 2027 podría implicar un sobrecoste de entre 875.000 y 1,2 millones de euros anuales para una empresa con una flota de 100 vehículos. Los empresarios consideran que estas normativas amenazan la rentabilidad de muchas compañías que no podrán adaptarse a tiempo, y solicitan

una revisión de los plazos de aplicación.

El impacto de estas medidas se hace sentir de forma notable en regiones como Castilla y León, donde el transporte por carretera es un sector estratégico para la economía regional. Con una gran dispersión geográfica, baja densidad de población y una fuerte dependencia de las exportaciones agroalimentarias e industriales, Castilla y León necesita una red logística ágil y eficiente. Las provincias de la comunidad, como Segovia, pueden desempeñar un papel clave como nodos logísticos intermedios entre Madrid, el norte peninsular y la frontera francesa.

En Segovia, las empresas dedicadas al transporte internacional están viendo cómo la presión regulatoria y fiscal pone en jaque su viabilidad. La obligación de adaptarse a exigencias medioambientales sin ayudas públicas adecuadas podría provocar cierres o externalización de servicios a operadores extranjeros.





La media de edad de conductores de camiones y autobuses se sitúa en los 54 años, y no hay relevo generacional.

También preocupa al sector el continuo ascenso de los costes operativos. Esta tendencia se ve agravada por el conocido fenómeno del “coquete y la pluma”, en el que las subidas del precio del crudo se trasladan rápidamente al surtidor, pero las bajadas lo hacen lentamente y con menor intensidad. Esto impacta directamente en los márgenes de explotación, sobre todo para pequeñas y medianas empresas que no pueden repercutir fácilmente estos costes a sus clientes.

Uno de los problemas más graves que atraviesa el sector es la escasez estructural de conductores profesionales. En España faltan actualmente unos 30.000 conductores, una cifra que podría elevarse considerablemente en los próximos años si no se toman medidas urgentes. La edad media del con-

ductor profesional ronda los 54 años, y que el relevo generacional está prácticamente paralizado.

Desde las patronales se pide facilitar la entrada de profesionales de terceros países, revisar el modelo de formación, incluir esta ocupación en el Catálogo de Dificil Cobertura del SEPE, e incentivar el acceso de jóvenes y mujeres a una profesión tradicionalmente masculinizada.

En Castilla y León, el problema es especialmente acusado en zonas rurales y de montaña, donde los jóvenes emigran y los servicios públicos de formación son limitados. Empresas segovianas denuncian la dificultad para encontrar nuevos conductores, incluso cuando ofrecen condiciones competitivas.

La posible reducción de la jornada laboral en España, de aplicarse, afectaría solo a las empresas

DESDE LAS PATRONALES SE PIDE A LAS ADMINISTRACIONES QUE SE FACILITE LA ENTRADA DE PROFESIONALES DE TERCEROS PAÍSES, REVISAR EL MODELO DE FORMACIÓN Y FAVORECER NUEVAS VÍAS DE ACCESO A LA CAPACITACIÓN, INCLUIR ESTA OCUPACIÓN EN EL CATÁLOGO DE DIFÍCIL COBERTURA DEL SEPE, E INCENTIVAR EL ACCESO DE JÓVENES Y MUJERES A UNA PROFESIÓN TRADICIONALMENTE MASCULINIZADA

españolas, ya que otros países de la UE no tienen previsto adoptar cambios similares, lo que supondría una pérdida clara de competitividad. Los conductores españoles recorrerían hasta 8.000 kilómetros menos al año, una reducción significativa que podría provocar tensiones operativas y legales, dado el estricto marco europeo sobre tiempos de conducción y descanso.

Y quedan más nubes en el horizonte. La idea de considerar el transporte por carretera como una actividad “penosa y peligrosa”, podría abrir la puerta a la jubilación anticipada a los conductores. Hay empresarios que defienden que los avances tecnológicos en los vehículos y en las condiciones laborales hacen que esta percepción esté desfasada, y piden que, antes de apli-

car una medida tan sensible, se realice un estudio sectorial profundo.

En Castilla y León, el transporte por carretera representa una palanca esencial para la industria, la agricultura y la exportación. Su debilitamiento afectaría de forma directa a sectores tan relevantes como la automoción en Valladolid y Palencia, la agroindustria en Burgos y Salamanca, o la actividad logística y de alimentación en Ávila y Segovia.

La patronal reclama a las administraciones públicas, tanto nacionales como europeas, que comprendan la realidad del sector y colaboren en la construcción de un marco regulador realista, adaptado a las necesidades de quienes, día tras día, mantienen en marcha la economía sobre el asfalto. ■

GEOT

CARBURANTES SL

Desde 1962 a su Servicio

Nueva Gama de Carburantes: **Neotech**

Elige tu Estación de Servicio GEOT:

SEGOVIA

Pº Ezequiel González 28.
Tel. 921 42 79 10

GARCILLÁN

CL 605 - KM 12
Tel. 921 49 02 08

LA GRANJA

CL 601 - KM 120,1
Tel. 921 47 03 96

Ven y Descubre
NUESTRAS PROMOCIONES

servicio de gasoleo a domicilio

921 42 79 10

Suministro de Gasóleo: A, B y C



Las asociaciones recomiendan verificar las direcciones de correo electrónico y números de teléfono.

Asetra alerta ante fraude por suplantación

LOS DELINCUENTES DESARROLLAN UN MÉTODO DE SUPLANTACIÓN DE IDENTIDAD Y DESVÍAN LA MERCANCÍA A UN DESTINO CLANDESTINO

J.A.A.

La Agrupación Segoviana de Empresarios del Transporte, Asetra, ha informado a la Confederación Española de Transporte de Mercancías, CETM, de presuntos casos de fraude en la contratación de servicios de transporte de mercancías, basadas en la suplantación de identidad.

Estas estafas, ya denunciadas ante las autoridades, consisten en la suplantación de identidad de intermediarios de transporte para desviar mercancías, habitualmente de alto valor, como electrodomésticos o bebidas alcohólicas, y hacerlas desaparecer. Los delinquentes replican de forma casi idéntica los datos de empresas reales (nombre, logotipo, dirección, etcétera), modificando ligeramente direcciones de co-

reo electrónico o teléfonos. Estas alteraciones pueden pasar desapercibidas, si no se revisan con atención.

El método de los estafadores se basa en que, ante una oferta de carga en una plataforma digital del sector, se comunican con el cargador, contactando por correo electrónico. El cargador original, creyendo que está ante una empresa legítima, confía y formaliza el contrato, enviando la orden de carga. Después, los delinquentes subcontratan el transporte con un transportista efectivo, que también resulta engañado. El transportista acude al punto de carga y retira la mercancía con documentación válida, pero posteriormente este falso intermediario modifica el lugar de entrega. De esta manera, la mercancía se descarga en un nuevo destino del que desaparece sin dejar ras-

tro. Ante estos hechos, el transportista, a pesar de ser víctima del engaño, puede ser considerado el responsable del valor total de la mercancía extraviada.

Por ello, desde Asetra se insta a extremar las precauciones verificando de manera minuciosa direcciones de correo y números de teléfono, aunque el resto de la información parezca real. Además, ante la mínima duda, se aconseja confirmar la identidad del interlocutor mediante medios fiables e independientes y evitar contrataciones exclusivamente por medios digitales sin validación previa.

Si se sospecha de haber sido víctima de un fraude de este estilo la patronal recomienda comunicarlo de inmediato a las autoridades competentes y a su asociación territorial para poder alertar de lo sucedido y prevenir nuevos casos. ■

Calcula los costes de tu viaje

UNA NUEVA WEB DEL MINISTERIO PERMITE CALCULAR LOS COSTES DE LOS DESPLAZAMIENTOS

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, pone en marcha una nueva herramienta web para calcular los costes anuales y por servicio del transporte de mercancías y del transporte discrecional de viajeros por carretera.

Esta nueva herramienta, llamada *Acotran*, fusiona en una sola aplicación las dos herramientas que existen en la actualidad (*Acotram*, para el transporte de mercancías y *Acotravi*, para el de viajeros), con la ventaja de que no requiere la instalación en un dispositivo ni la descarga periódica de ficheros para tener la información actualizada, ha informado en un comunicado el Departamento que dirige Óscar Puente.

Acotran mantiene las tipologías de vehículos de los Observatorios de Costes de Transporte (20 para mercancías y 4 para viajeros), los datos para el cálculo de costes (explotación, costes del vehículo, del remolque o semirremolque, del personal, del carburante, etcétera), la comparativa con los costes de los Observatorios o la grabación

de los datos introducidos para su utilización futura e introduce mejoras en la funcionalidad ya que, al ser una aplicación web, las bases de datos están permanentemente actualizadas.

Además, permite crear perfiles personalizados, dando la posibilidad de guardar los datos y las características sobre los diferentes vehículos y flotas de cada usuario, y realizar los cálculos en base a ellos.

Es compatible con cualquiera de los sistemas operativos existentes. La web permitirá implementar en el futuro utilidades y mejoras añadidas, como nuevas simulaciones de costes basadas en kilómetros recorridos y horas totales y no sólo en la carga, la exportación de resultados a formatos editables (Excel, csv, etc), mejoras en la impresión (en formato PDF), nuevos sistemas de visualización de datos y gráficos o la incorporación de nuevas tipologías de vehículo. En septiembre u octubre empezarán sesiones informativas gratuitas por vía telemática para explicar con detalle el funcionamiento de esta nueva herramienta. ■



**Santiago
de Pablos**

TRANSPORTES / LOGÍSTICA / DISTRIBUCIÓN

Avda. Segovia, Nave 27 C - P.I. Hontoria
Tel. y Fax 921 44 71 52 - Tel. Mov. 609 84 16 38
40195 Hontoria - Segovia



**TRANSPORTE
FRIGORÍFICO
SANTIAGO
MORENO**

Teléfono 629 117 541

C/ Magdalena, 12
CANTIMPALOS (Segovia)



Se buscan soluciones al envejecimiento de las plantillas de conductores.

El cheque formación para formar conductores

LAS ASOCIACIONES DEL TRANSPORTE PIDEN A LAS ADMINISTRACIONES SOLUCIONES A LA FALTA DE CONDUCTORES ACTUAL Y PREVISIÓN DE CARA AL FUTURO

J.A.A.

Las asociaciones que componen el Comité Nacional de Transporte por Carretera, han solicitado al Ministerio de Transportes que sea más ambicioso ampliando las ayudas a un mayor número de beneficiarios, mediante el establecimiento de un "cheque formación" para aquellos alumnos que obtengan el certificado CAP inicial que contribuya a romper la barrera económica que supone la obtención de ambas titulaciones.

El preocupante problema de falta de conductores que sufre el sector y la dificultad de encontrar profesionales que reúnan los requisitos se va agravando con el tiempo debido al envejecimiento

de los conductores actuales y a la falta de relevo generacional, ya que son más los conductores que se jubilan que los que se incorporan al mercado laboral.

De hecho, la edad mayoritaria de los conductores con carnet profesional C+E se encuentra en la franja de los 45-65 años, lo que implica el 64% de los conductores profesionales actuales, estimándose en alrededor de 30.000 los puestos vacantes sin cubrir en España.

Las organizaciones que componen el Comité Nacional de Transporte por Carretera, CNTC consideran que la línea de ayudas existente para la obtención del permiso de conducir va a tener un efecto muy limitado, ya que, según los datos publicados por el Ministerio de Educación y Formación Profe-

sional, el número de alumnos que cursan dicha titulación se sitúa en torno a los 200 alumnos en toda España, lo que supone menos del 1% de las necesidades de nuevos profesionales que demanda en la actualidad el sector del transporte por carretera.

Por ello, las asociaciones de transportistas han demandado al Ministerio de Transportes que sea más ambicioso en el objetivo de facilitar que un mayor número de nuevos profesionales puedan incorporarse al sector, para lo que han planteado establecer de una segunda línea de ayudas dirigida a todos aquellos que obtengan la titulación CAP, que contribuya a romper la barrera económica que supone la obtención de ambas titulaciones. ■

Descuentos Buscyl, ahorro en los viajes

LA TARJETA BUSCYL OFRECE DESCUENTOS PARA LOS TRASLADOS EN LA COMUNIDAD

El consejero de Movilidad y Transformación Digital, José Luis Sanz Merino, ha informado que un total de 15.000 jóvenes menores de 15 años empadronados en Castilla y León disfrutarán de la tarjeta Buscyl. Se trata de la nueva medida implantada por la Junta de Castilla y León que supone la gratuidad en el servicio de transporte metropolitano, de la que el resto de la población podrá beneficiarse a partir del 1 de septiembre.

Cualquier persona empadronada en Castilla y León puede solicitar la tarjeta y viajar gratuitamente por la Comunidad a partir de septiembre. En el caso de Castilla y León, esta medida afectará a 83 rutas y a una población diaria de un millón de habitantes.

El consejero de Movilidad ha explicado que esta medida no ha podido ser posible sin la implicación de elementos como la digitalización. "Las nuevas tecnologías del transporte están jugando un papel clave que nos permite centralizar esta operativa desde el centro de control de transportes de León", recalcó en la presentación de los descuentos, mientras añadía que también se debe al equipamiento embarcado y no embarcado "con marquesinas o paradas inteligentes", casi 400 en Castilla y León y 27 de ellas en las 177 rutas de la provincia de Segovia.

Asimismo, Sanz Merino agradeció la labor de las 111 empresas concesionarias que operan las más de 2.600 rutas que tienen en Castilla y León y que conectan los municipios y entidades de población "por el esfuerzo realizado para poder ofrecer en un tiempo breve esta nueva operatividad y servicio a los ciudadanos en condiciones óptimas". Por último,

declaró que, con independencia del calendario de implantación de Buscyl, el bono rural a demanda "sigue su vigencia". Así, durante este verano y, hasta que se acabe de implantar Buscyl "seguirá funcionando con normalidad". Desde el punto de vista de líneas interurbanas y bonos de transporte metropolitano, "los ciudadanos de Castilla y León no van a notar nada distinto de lo que tienen en otras comunidades", aclaró el consejero.

CUALQUIER PERSONA EMPADRONADA EN CASTILLA Y LEÓN PUEDE SOLICITAR LA TARJETA Y VIAJAR GRATUITAMENTE POR LA COMUNIDAD A PARTIR DE SEPTIEMBRE. ESTA MEDIDA AFECTARÁ A 83 RUTAS Y A UNA POBLACIÓN DE UN MILLÓN DE HABITANTES

Además, confirmó que seguirán activos los descuentos del 50 por ciento en las líneas interurbanas para los usuarios, "que asume la Junta" y, en el caso del transporte metropolitano, los bonos con el mismo precio que hasta ahora.

Con todo ello, consideró que la nueva política de transportes impulsada por la Junta se concretará en un servicio "muy bien recibido por la población" al tener vocación de permanencia y ser una medida "pionera", para que Castilla y León "sea vanguardia y referencia en materia de servicios públicos y, en concreto, en el transporte de viajeros", concluyó Sanz Merino. ■

GASÓLEOS A DOMICILIO

✉ suministroslosolmos@hotmail.com

P.77, Polígono 12 Calle fresno, 72
Olombrada Valverde del Majano
921 401 324 921 490 637



Ctra. N110 Km 182,6
Torrecaballeros
921 401 413



Calle fresno, 72
Valverde del Majano
921 490 118

✉ hermanos-8@hotmail.com

San Cristóbal, el gigante que ayudó al Niño Jesús a cruzar las aguas

EN MUCHOS LUGARES DEL MUNDO SE CELEBRA SAN CRISTÓBAL, EL PATRÓN DE LOS TRANSPORTISTAS Y CONDUCTORES. PERO NO TODO EL MUNDO SABE DE DONDE PROCEDE LA TRADICIÓN DEL SANTO QUE PROTEGE A LOS VIAJEROS



Paisaje con san Cristóbal y el Niño Jesús, Patinir, Joachim. Hacia 1521. Galería de las Colecciones Reales.

J.A.A

El 10 de julio, día de San Cristóbal, en varios pueblos y barrios de España se mantiene una curiosa tradición: automovilistas, camioneros, motoristas e incluso ciclistas hacen fila para que el párroco del lugar bendiga sus vehículos. Aunque esta costumbre ha perdido fuerza con los años, debido a la creciente secularización, sigue siendo un reflejo de la profunda huella popular que ha dejado este santo.

San Cristóbal, patrón de los viajeros y conductores, no es precisamente uno de los santos más históricos ni documentados. De hecho, su existencia es más legendaria que comprobada, y mucho de lo que se conoce proviene de fuentes hagiográficas como *La Leyenda Áurea*, la célebre compilación de vidas de santos escrita en el siglo XIII por el fraile dominico Santiago de la Vorágine. Según la tradición, al nacer Cristóbal sus padres le pusieron el nombre de Reprobis, un cana-

neo de imponente estatura —dos metros y medio— y aspecto rudo. Era un guerrero por naturaleza, y en su búsqueda por servir al rey más poderoso de la Tierra, acabó descubriendo algo inesperado.

AL NACER CRISTÓBAL
SUS PADRES LE PUSIERON
EL NOMBRE DE REPROBUS.
ERA UN CANANEO DE
IMPONENTE ESTATURA —
DOS METROS Y MEDIO— Y
ASPECTO RUDO. TODO
EL QUE SE CRUZABA EN
SU CAMINO CREÍA QUE
ERA UN GUERRERO POR
NATURALEZA

Primero sirvió al rey de Canaán, pero al ver que este temía al diablo, dedujo que Satanás debía ser aún más poderoso. Así pasó a servir al maligno... hasta que lo

vio apartarse al ver una cruz. Fue entonces cuando se preguntó quién era ese Cristo que incluso el diablo temía.

Un ermitaño le introdujo en la fe cristiana y le aconsejó usar su fuerza para ayudar a otros: debía instalarse junto a un río peligroso, donde muchos viajeros habían perecido, y ayudarles a cruzar. Así lo hizo, y un día, al cargar a un niño sobre sus hombros, notó que el peso se volvía insostenible a medida que avanzaban entre las aguas embravecidas. Al llegar a la otra orilla, el niño se reveló: “Has llevado en tus hombros no solo el peso del mundo, sino al Creador del mundo. Yo soy Cristo, tu Rey”, le dijo antes de desaparecer.

Reprobis tomó entonces el nombre de Cristóbal, que en griego significa “portador de Cristo”, y se marchó a Licia —en la actual Turquía—, donde muchos cristianos sufrían persecuciones. Allí predicó con fervor y convirtió a tantos que enfureció al rey local. Tras intentar sobornarlo con ri-

quezas y mujeres —que él terminaba convirtiendo también—, el monarca ordenó su decapitación.

La figura de San Cristóbal, más que la de un mártir, es la de un héroe de leyenda: un guerrero que ayuda a los necesitados y de-

UN DÍA, AL CARGAR A
UN NIÑO SOBRE SUS
HOMBROS, NOTÓ QUE
EL PESO SE VOLVÍA
INSOPORTABLE A
MEDIDA QUE AVANZABAN
ENTRE LAS AGUAS
EMBRAVECIDAS. AL
LLEGAR A LA OTRA
ORILLA, EL NIÑO SE
REVELÓ: “HAS LLEVADO EN
TUS HOMBROS NO SOLO
EL PESO DEL MUNDO, SINO
AL CREADOR DEL MUNDO

safía al poder injusto. Esta imagen tiene paralelismos con mitos antiguos, como el de Jasón, el ar-

gonauta griego que ayudó a cruzar un río a una anciana —que resultó ser la diosa Hera— y se enfrentó a un tirano. Por eso, algunos estudiosos consideran que San Cristóbal puede ser una cristianización de figuras mitológicas como Jasón o incluso Caronte, el barquero que guiaba las almas al inframundo.

Otra teoría plantea que se trate de un caso de duplicidad hagiográfica, una especie de “fusión” con otro santo real: San Menas de Alejandría, un soldado fuerte, martirizado también en Turquía, que es patrón de los viajeros en la tradición copta.

Aunque San Cristóbal fue retirado del martirologio romano en tiempos recientes por la falta de pruebas históricas, su devoción permanece viva. Su oración lo resume bien:

“Enséñame a hacer uso de mi coche para remedio de las necesidades ajenas. Haz, en fin, Señor, que no me arrastre el vértigo de la velocidad y que siga y termine felizmente mi camino”. ■