

la revista Mercedes

Verano 2007



La nueva Clase C: **Sin compromisos**

Pirineos en globo: **Una aventura a vista de pájaro**

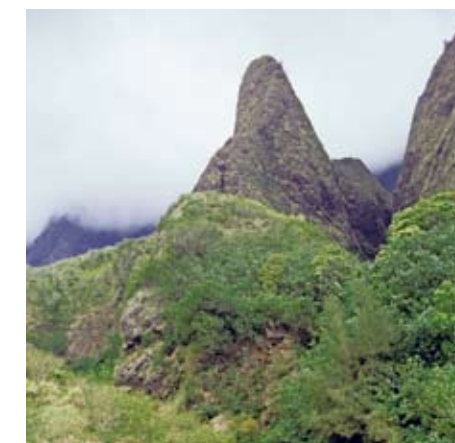
Hawai: **Mar, viento y volcanes en Maui**



© AGENCIA EFE

Rafael Moneo pasará a la historia de la arquitectura por muchas cosas, y no será la menor la ampliación del Museo del Prado, una de las grandes noticias culturales de 2007. El famoso *cubo de Moneo* en el área del Claustro de los Jerónimos le ha permitido rendir homenaje a los grandes artistas alojados en la primera pinacoteca de España. Entre sus innumerables obras se encuentran el edificio Bankinter, la remodelación de la estación de Atocha o la primera adaptación del palacio de Villahermosa (Museo Thyssen), en Madrid; el Museo Romano de Mérida; el centro Kursaal de San Sebastián; el Museo de Arte Moderno de Estocolmo; la Biblioteca de la Universidad de Lovaina; la ampliación del Museo de Bellas Artes de Houston; la catedral de Los Ángeles... Tudelano nacido hace 69 años, ha recibido, entre otros, el premio Pritzker (*nobel* del sector) y el Mies van der Rohe, y es académico de Bellas Artes.

“Por más que nos guste, la realidad es que los ciudadanos no necesitan la ciudad antigua, donde nos atraía el encuentro con lo impredecible. Y es que la ciudad ya no es lugar de encuentro y el mercado está en Internet, en el centro comercial, en cualquier lado”.



Clase C Avantgarde, Classic, Elegance: seducen. **12**

La cordillera pirenaica vista desde las alturas. **18**

Vodafone McLaren Mercedes: dúo excepcional. **30**

Desechos orgánicos: ¿alternativa al petróleo? **40**

Marilyn vos Savant, un CI fuera de serie. **52**

Maui, de origen volcánico, una joya hawaiana. **70**

02 2007

ESENCIA

Rafael Moneo, arquitectura con nombre propio. **3**

VANGUARDIA

Clase R con 5+2 puertas, C220 Vision BLUETEC y Linguatronic. **7**

RETRATOS

La estrella es... Stirling Moss. **28**

ESCAPADAS

Destinos para perderse. **58**

COLECCIÓN

Disfrute del verano y de sus vacaciones con un toque del bicampeón mundial Fernando Alonso. **66**

EL RINCÓN

Novedades del mundo empresarial. **80**

EXCLUSIVIDAD

Soluciones radicales **12**

Con la nueva Clase C no tendrá que elegir entre confort y dinamismo. Mercedes-Benz le ofrece ambos aspectos en su máxima expresión.

DESAFÍOS

Los Pirineos a vista de globo **18**

¿Se atrevería a sobrevolar las cimas de esta espectacular cordillera en globo? Acompañe a dos aventureros españoles en la singular travesía.

Marilyn vos Savant y la lógica **52**

Con 220 de coeficiente intelectual, el más alto registrado hasta la fecha, esta defensora de la lógica aboga por darle un mayor papel en la enseñanza.

INNOVACIÓN

Fórmula dos **30**

Fernando Alonso y Lewis Hamilton son la pareja más joven de la Fórmula 1. Un retrato de este dúo ganador de la escudería Vodafone McLaren Mercedes.

Potencia natural **40**

El SunDiesel, biocombustible de segunda generación, permite una automoción respetuosa con el medioambiente. Conozca cómo la biomasa, hecha a partir paja, madera y juncos, se transforma en el combustible del futuro.

DE CERCA

El pintor de la luz **36**

Florencio Aguilera empapa su paleta en los colores y la alegría del Mediterráneo. Una antología en Madrid homenajea cuarenta años de trabajo del polifacético artista gaditano.

La sal de la vida **46**

Imprescindible en nuestras comidas, la sal presenta cada vez más variedades. Ponga un toque exótico en sus platos con un tipo de sal cada vez menos común.

Ingenio al poder **60**

Las innovaciones han sido siempre el motor del progreso humano. La creatividad, en ocasiones rompedora, caracteriza a los genios de todos los tiempos.

AVANCES

Diagnóstico: los segundos cuentan **68**

Le presentamos una nueva sección con los últimos avances médicos. La tecnología de la imagen, por ejemplo, facilita un diagnóstico rápido y preciso en enfermedades cardíacas y frente al cáncer.

HORIZONTES

En pos de la ola **70**

El archipiélago hawaiano tiene su máximo exponente en la isla de Maui, un paraíso de exuberante vegetación donde le fascinará la fuerza del océano y las antiguas tradiciones.

La concepción del habitáculo de la Clase R es la clave de la versatilidad de este moderno vehículo, cuyas líneas básicas están reforzadas por el paquete estético AMG.



El banco trasero viene de serie con cinco asientos sin restar confort a las plazas laterales.

LA CLASE R, MÁS ESPACIOSA QUE NUNCA

El habitáculo de este SUV (Sports Utility Vehicle) se adapta a las preferencias de cada usuario, y su innovador banco para la segunda fila de asientos permite viajar a tres personas sin restarle confort a las dos plazas laterales. Si no se necesita este asiento, puede abatirse y utilizarse a modo de confortable apoyabrazos. Además del modelo clásico para cinco personas, Mercedes-Benz ofrece la Clase R en una versión con 5+2 plazas, que, al igual que la versión con cuatro asientos, dispone también de una tercera fila de asientos escamoteable. Para hacer el vehículo más polivalente y para aquellos que no necesitan tracción a las cuatro ruedas, habrá versiones con transmisión a las ruedas traseras exclusivamente, mante-

niéndose los modelos con tracción total. Mientras que los modelos R 280 y R 280CDI, tanto con batalla corta como larga, serán comercializados con tracción trasera, las versiones R 320CDI y R 500 mostrarán toda su potencia con tracción permanente 4MATIC. Sólo el modelo R350 ofrecerá la posibilidad de ser equipado con tracción trasera o total.

Así, la Clase R es el primer SUV con propulsión a las ruedas traseras de Mercedes-Benz y el pionero en el segmento europeo de los SUV de gama alta.

La oferta de modelos diesel incluye dos versiones con motores de seis cilindros, potentes y de bajo consumo, con una potencia nominal de 190 CV en el R 280 CDI y 224 CV en el R 320

CDI. El abanico de motores de gasolina se amplía con un nuevo grupo de seis cilindros. El R 280 desarrolla 231 CV y acelera de 0 a 100 km/h en sólo 9,6 segundos. Junto al conocido R 350 con 272 CV se ofrece ahora un nuevo motor de ocho cilindros en el R 500. Este modelo tope de gama de la Clase R desarrolla una potencia máxima de 388 CV.

Otra novedad es el interior en diseño bicromático. Los faros antiniebla vienen de serie, al igual que el llamativo paquete estético AMG, que incluye un nuevo paragolpes, más en cuña. El aire deportivo se ve realzado por el faldón de la zaga con inserto de color negro.



En el Vision C 220 BLUETEC dos catalizadores adicionales reducen en un 80% las emisiones de óxidos de nitrógeno.

El propulsor de cuatro cilindros ofrece 170 CV de potencia nominal.



VISIÓN DE FUTURO

En términos medioambientales, menos es más. Así pueden resumirse las características del Vision C 220 BLUETEC de Mercedes-Benz, uno de los vehículos más ecológicos del mundo. La denominación BLUETEC indica que se trata de un vehículo dotado de un motor diesel cuyas emisiones contaminantes son muy reducidas. De hecho, el motor de este prototipo basado en la nueva Clase C (recientemente aparecida en el mercado) supera las exigencias de la futura normativa medioambiental EURO 6, que entrará en vigor en la Unión Europea a partir de 2015 con carácter vinculante para todos los vehículos nuevos, y que es mucho más restrictiva con respecto a las emisiones contaminantes que la actual EURO 4.

El propulsor de cuatro cilindros y consumo reducido es una auténtica sensación, pues conjuga una potencia nominal de 170 CV y un par motor máximo de 400 Nm con un consumo medio de 5,5 litros de diesel cada 100 kilómetros. Al igual que los motores de serie, utiliza cuatro válvulas por cilindro, la tercera generación de inyección directa common rail, turbocompresor con turbina de geometría variable y recirculación de los gases de escape. Además, la innovadora tecnología BLUETEC reduce en un 80% las emisiones contaminantes de óxidos de nitrógeno. De ello se encargan dos catalizadores adicionales incorporados al convencional de oxidación, que disminuye las emisiones de monóxido de carbono y de hidro-

carburos no quemados, y el filtro de partículas. Mercedes-Benz introducirá sus primeros turismos BLUETEC en todas las gamas de modelos en Europa a partir de 2008.

La segunda generación del mando fónico Linguatronic de Mercedes-Benz entiende palabras completas, lo que aumenta la seguridad.



© PETER MEISSNER

UN BUEN INTERLOCUTOR

Un vocabulario rico es la clave de una conversación agradable, y eso se agradece mucho cuando se pasan muchas horas viajando o moviéndose por la ciudad. Los ingenieros de Mercedes-Benz han tenido en cuenta esta premisa al desarrollar la segunda generación del mando fónico Linguatronic. Además de enseñarle sinónimos, han mejorado su capacidad de percepción y procesamiento de la voz, con una discriminación más precisa de términos. En pocas palabras: Linguatronic ha demostrado ser un interlocutor muy aplicado y ahora resulta más agradable que nunca. El conductor se beneficia de las nuevas funciones al accionar el sistema de navegación. A partir de ahora ya no es necesario deletrear

el nombre de las ciudades, calles y países, en vista de que el equipo entiende palabras completas. Un filtro anticarraspeo elimina los sonidos parásitos que contienen los comandos hablados. El equipo Linguatronic perfeccionado, que se incorpora de serie en los vehículos actuales de la Clase S, controla, al igual que su antecesor, el equipo de navegación, el teléfono y el sistema de audio.

Además, forma parte del equipamiento de las berlinas de la Clase C si se encargan con radio Audio 50 APS y cargador de DVD para seis discos o con Comand APS. En ese caso, el conductor de la Clase C puede activar una función que lee en voz alta informaciones relevantes sobre el estado del tráfico, e incluso los mensajes

breves SMS recibidos. Otra ventaja del nuevo sistema Linguatronic es que permite seleccionar de forma rápida y sencilla emisoras de radio y entradas en el listín telefónico sin necesidad de una fase previa de aprendizaje de la voz del usuario.



SOLUCIONES RADICALES

Texto | **PETER GROSCHUPF**

Fotografía | **NILS HENDRIK MÜLLER**

La nueva Clase C es mucho más que un vehículo atractivo: es expresión del placer de conducción en su versión más genuina. Para no tener que elegir entre confort y dinamismo, los ingenieros de Mercedes-Benz han desarrollado ambos aspectos al máximo en la nueva berlina. Sin soluciones de compromiso.



La versión Avantgarde de la nueva Clase C lleva la estrella en la parrilla del radiador.

Los compromisos siempre tienen algo de renuncia. En particular, los compromisos técnicos, ya que los aspectos interesantes se reducen al mínimo común denominador. En cambio, en la nueva Clase C los ingenieros de Mercedes-Benz han optado por una vía que permite integrar dos características esenciales de un automóvil, el dinamismo y el confort, sin supeditar un aspecto al otro.

El resultado es una berlina ágil, pero en ningún caso dura. Muy confortable, pero nada estática. Una novedad absoluta en esta categoría de vehículos. Rueda con una enorme suavidad y su tren de rodaje reacciona con agarre a las irregularidades de la calzada. Puesta a prueba tanto en carreteras de montaña como en autopista, la Clase C supera con maestría cualquier situación al volante.

El secreto es el sofisticado sistema Agility Control que, entre otros componentes, consta de

amortiguadores con característica elástica variable. Si se conduce la nueva Clase C sobre una calzada en buen estado, se disfruta de un confort de rodadura inédito; si se viaja por una carretera sinuosa, aumenta instantáneamente la dureza de los amortiguadores.

Control total al volante

El programa electrónico de estabilidad, que interviene sólo cuando es realmente necesario, y un comportamiento autodireccional agradable, confieren al vehículo un nivel de seguridad muy elevado, incluso si se tienen ambiciones deportivas.

Para mejorar la respuesta de la Clase C al tomar curvas se ha elegido para la dirección Agility Control un dimensionamiento 6% más directo que en el modelo antecesor. Esto significa que el vehículo entiende y ejecuta más rápidamente las órdenes del conductor, trans-



Agility Control regula la fuerza de atenuación de los amortiguadores y maximiza el confort al circular con un estilo moderado.

La Clase C muestra su vertiente más deportiva al tomar curvas

mitidas por medio del volante, y el conductor, a su vez, siente cómo controla la situación. El dinamismo de la versión de serie de la nueva Clase C puede optimizarse con un equipo opcional: el paquete Advanced Agility, ideal para los que prefieren determinar personalmente la respuesta de los amortiguadores: confortable o deportiva.

Ergonomía superlativa

El conductor que toma asiento por primera vez en un Mercedes-Benz se siente instintivamente a gusto: en un vehículo con la estrella, la ergonomía es mucho más que una palabra. Mandos e indicadores están fácilmente a su alcance. El volante multifunción de serie es cómodo y práctico. Su interacción con el cuadro de instrumentos simplifica las consultas y la selección de funciones. Otra novedad es el sistema de navegación multimedia opcional Comand APS, provisto de un disco duro

de 30 gigabytes con los datos de toda Europa. La pantalla está situada en un campo visual óptimo y sus menús responden a una estructura lógica rápidamente asimilable. El sistema de sonido de harman/kardon®, con su amplificador de 450 vatios, hará disfrutar a todos los pasajeros de un sonido envolvente. Además, los melómanos disponen de un servidor de música con una capacidad de cuatro gigabytes, así como una unidad de DVD para vídeo y audio. Un equipo especialmente agradable y práctico es el mando fónico opcional Linguatronic (ver nuestro artículo en la página 10). Ya no es necesario deletrear los nombres al entrar el país, la ciudad y la calle: el equipo entiende perfectamente palabras completas.

Emisión reducida de CO₂

La lista de cualidades positivas de la nueva Clase C de Mercedes-Benz es interminable.

Cabe mencionar que la nueva generación de la berlina emite un 15% menos dióxido de carbono que su antecesor del año 2000 en el ciclo completo de vida, desde la producción hasta el reciclaje.

Un equipo opcional destacado es el sistema preventivo de protección para los ocupantes PRE-SAFE®. Si detecta un accidente inminente, toma medidas para mejorar la protección de los pasajeros. El Intelligent Light System, disponible también como opción, cuenta con cinco funciones diferentes de alumbrado, según las condiciones de circulación y al entorno del vehículo.

Puede elegirse entre las líneas Classic y Elegance (con la estrella en su posición clásica sobre el capó), o la versión Avantgarde, más deportiva (con la estrella sobre la parrilla del radiador), según el principio básico del desarrollo de la Clase C: las posibilidades de personalización no están limitadas por soluciones de compromiso.

www.mercedes-benz.es



DATOS TÉCNICOS DEL C 280 | | | | | | |

Motor/potencia: V6 de 3,0 litros, máximo 231 CV a 6.000 rpm

Par motor máximo: 300 Nm de 2.500 a 5.000 rpm

Aceleración: 0 a 100 km/h en 7,2 seg.

Velocidad máxima: 244 km/h

Consumo (mixto): 9,4 litros de gasolina súper/100 km

Emisiones de CO₂ (ciclo mixto): 225 g/km

Coefficiente C_x: 0,29

Cambio: automático de siete velocidades 7G-TRONIC

Motores de gasolina: C 180 Kompressor con 156 CV; C 200 Kompressor con 184 CV; C 230 con 204 CV; C 350 con 272 CV

Motores diesel: C 200 CDI con 136 CV; C 220 CDI con 170 CV; C 320 CDI con 224 CV

El puesto de conducción se distingue por su comodidad de manejo y su ergonomía.

LOS PIRINEOS A VISTA DE GLOBO

Texto y fotografía  FÈLIX MERINO / ZOOM

“¿Se puede dejar de mirar a través de una puerta entreabierta?”. Esa pregunta desafía al aventurero que todos llevamos dentro. Desde hace dieciséis años, dos españoles no se conforman con mirar desde los picos más altos las cimas imposibles. Tenían que elevarse y volar sobre esas cimas como nadie se atreve: en globo. El escenario, los Pirineos.



Desde hace veinte años, Ángel Aguirre y Miquel Messeguer son dos enamorados de la naturaleza y de los deportes aéreos. Después de una escalada en África, se unieron para crear un equipo de vuelo que llamaron *Kon-Tiki* en honor a los primeros exploradores de América. Dos años más tarde se convirtieron en los únicos hombres que, hasta hoy, se han atrevido a surcar las cumbres de los Pirineos a bordo de un globo. “Nos llaman locos. Y para nosotros no hay peor locura que vivir sin alicientes como éste”, afirma la pareja mientras cargan el equipo antes de partir hacia la montaña.

La travesía hasta el punto de despegue empieza un día antes cuando, cargados los todoterrenos con las bombonas de gas, un quemador, una vela y una cesta, parten desde la Cataluña central dirección norte. Los campos de trigo

dejan paso a los bosques de pino negro, y éstos a frías llanuras de alta montaña donde los chancales (aguas estancadas) se han convertido en heleros. Los bosques de robles y abedules parecen dormir. Con la caída del día el paisaje es engullido por la noche aunque la nieve se ilumine con la luz de la luna. Durante el trayecto, uno de los pilotos, Aguirre, recuerda que “cuando nosotros empezamos había unos franceses que volaban los Pirineos. Empezamos imitándoles. Pero hace tiempo dejaron de hacerlo. No sé por qué”, reconoce antes de añadir que “fue un asturiano el primero en conseguirlo”.

Pionero asturiano

El sueño de cruzar estas montañas en globo aerostático lo cumplió Jesús Fernández Duro (La Falguera, Asturias, 1878), quien logró sobrevolar la mítica cordillera por primera vez en la historia hace un siglo. Y lo consiguió en una travesía que parcialmente hizo de noche, en ocasiones a 18 grados bajo cero, y que le supondría ganar la Copa Pirineos de 1906. Antes, Fernández Duro había recorrido Europa

“Volar en globo es la conquista de lo inútil. Sabes de dónde despegas pero nunca dónde aterrizarás. Es una lucha de aire contra aire”



○ Antes de izarse hay que inspeccionar a fondo la vela del globo.



○ Se necesita mucho espíritu de aventura para afrontar este reto.



○ Muy pocos hombres se han atrevido a sobrevolar los Pirineos. Desde aquí el ángulo de visión es de 360°.



○ La soledad de los aeronautas durante un vuelo de estas características convierte la travesía en una hazaña. No puedes tener vértigo, ni mareos.

“Los globos flotan por encima de las nubes. La calma es absoluta. Una sensación de ingravidez total”

desde Gijón hasta Moscú en un automóvil Panhard de 12 caballos de potencia. Más de 10.000 kilómetros por un continente sin carreteras. Falleció en 1906 por culpa de fiebres tifoideas mientras ensayaba el desarrollo del primer hidroavión. Tenía 28 años.

Casi a su misma edad, Aguirre y Messeguer consiguieron admirar por primera vez los picos nevados de los Pirineos. Y de ello hace ya 16 años. Todos los inviernos, puntuales como las estaciones, los dos pilotos suben y suben para disfrutar de la belleza en estado puro gracias a una perspectiva de 360 grados. “Resultado difícil explicar: debe sentirse”, aseguran. El hinchado del globo empieza de madrugada con el sol todavía perezoso tras las montañas. Con la nave en pleno corazón de los Pirineos, los dos pilotos quieren volar en dirección este-oeste: desde la Pica d’Estats (3.143 metros, la más alta de Cataluña) hacia los Pirineos ara-

goneses, donde la Maladeta y el Aneto coronan una de las formaciones montañosas más bellas de Europa (que alcanzan los 3.312 y 3.404 metros respectivamente).

Un GPS en las alturas

Después de subir a una velocidad de dos metros por segundo, el globo se eleva hasta 4.000 ó 5.000 metros para tener una visión adecuada de la ruta. “Por mucho GPS, no hay mejor forma que la buena visibilidad para intuir el itinerario y evitar las neblinas. Si no las hay, podemos volar peinando las montañas”, explica Aguirre mientras comprueba la velocidad. El instrumental a bordo del globo es muy básico: un altímetro, un velocímetro y el GPS. Nada más.

Un globo es prácticamente igual desde el día que se inventó, en el siglo XVIII. Se eleva por el calentamiento del aire que va dentro de la

vela y una vez arriba se desplaza, estanco, con el viento. No se siente la velocidad. Ni una vela se apagaría aun navegando a 100 km/h porque el globo es transportado por la corriente de aire. De ahí que se denomine *vuelo aerostático*. “Volar en globo es la conquista de lo inútil. Sabes de dónde sales pero nunca dónde aterrizarás; dependerá al 100% de la dirección en que sopla el viento. Es una lucha de aire contra aire, pero esto es lo emocionante”, reconoce el piloto.

Campeón de España en varias ocasiones y miembro del equipo nacional, Aguirre va camino de convertirse en un mito de la navegación aerostática. Entre sus hazañas destaca la de haber hecho realidad el sueño de todo aeronauta: realizar la primera etapa imaginada por Julio Verne en *Cinco semanas en globo* (que iba de Zanzíbar al África continental pasando por el océano Índico), el libro de cabecera de todos los pilotos.

“Nosotros no seguimos el camino. Nosotros somos el camino”, aseguraba el escritor francés en boca del doctor Fergusson. Igual que en el caso del doctor y sus acompañantes, para Agui-



○ Cuando la visibilidad lo permite, el vuelo puede ser rasante. Casi acariciando los cerros.



HAGA SU PROPIA TRAVESÍA

¿Quiere convertirse por un día en un auténtico aventurero? Si no tiene vértigo y su pasión por la aventura no conoce límites, reserve un viaje por encima de las cumbres nevadas de los Pirineos a través de www.globuskontiky.com. Para ello debe tener en cuenta que esta travesía normalmente se realiza en invierno cuando se dan las condiciones idóneas para elevarse sobre los Pirineos: buena visibilidad y ausencia de térmicas. Los pilotos son gente totalmente experimentada y grandes conocedores del terreno. Al finalizar la travesía, se organiza un almuerzo regado con cava a modo de bautismo de vuelo.

○ Una vez en tierra es el momento de conectar con el equipo de rescate y esperar.

La mejor época para sobrevolar los Pirineos es en invierno, con la atmósfera despejada y la temperatura más fría

rre “volar en globo es como navegar por el aire. A diferencia de África, la mejor época para volar sobre los Pirineos es en invierno, cuando la atmósfera está más despejada y la temperatura es más fría, lo que da mayor autonomía de vuelo”.

A 1.000 metros de altura, la atmósfera es limpia como el cristal y la visión infinita. Aunque se alcancen temperaturas de 10 grados bajo cero, no se siente el frío. Los quemadores de helio hacen de estufa. “Desde aquí observas la atmósfera como un océano. Puede ser que aquí, arriba, haya nieve, y abajo, no”, observan. Hoy el viento sopla dirección sur y la niebla aparece en algunas partes del itinerario dan-

do la sensación que los globos flotan por encima de las nubes. Cuando la niebla lo permite, asoman masías y rebaños de vacas despistadas además de algunas iglesias románicas. La calma es absoluta. La sensación de ingravidez, total.

El viento desplaza al globo en dirección al sur siguiendo el cauce del Noguera Ribagorzana, el río que delimita la frontera entre Aragón y Cataluña. Hacia el Montsec, en pleno prePirineo el paisaje se vuelve seco y adusto. Esta sierra es muy abrupta, un verdadero paraíso para los escaladores pero también para las temidas térmicas, bolsas de aire caliente que pueden suponer mucho riesgo para los pilo-

tos. “Los globos no tienen siniestralidad. Pero nunca debes bajar la guardia”, recomienda Aguirre, que en ocasiones alquila su cesta a grupos de aventureros.

Por lo general, un viaje en globo discurre en silencio. Teniendo mucho de aventura, el globo es un deporte más de observación que de acción. Tres horas después de salir, aterriza en la huerta de Lleida. En esta enorme extensión verde, la nieve se ha fundido en cientos de acequias y canales que zanján una de las extensiones de regadío más ricas de España. La espesa niebla dificulta el aterrizaje. También los cultivos, ya que muchos payeses protestan si la cesta pisa el campo sembrado. Algunos reclaman indemnizaciones. Por suerte es invierno y los frutales, recién podados, todavía están dormidos.



VIVIR A TODA PRISA

Sir Stirling Moss ha sido para muchos el mejor piloto de los que nunca llegaron a ganar el campeonato del mundo: el eterno “campeón sin corona”. Con su glamoroso estilo de vida, fue uno de los primeros miembros de la *jet-set* incluso antes de que ésta se pusiera de moda.

Stirling Craufurd Moss nació en Londres en 1929. Su padre, ex piloto, le enseñó a utilizar los pedales del coche desde niño. Con 18 años cosechó sus primeros éxitos por carreteras locales de montaña, y con 19 pasó a los circuitos de competición. En 1955 Mercedes-Benz fichó a Moss, que ganó el British Grand Prix en Aintree con su primer coche de Fórmula 1, un W196 Monoposto, con el que venció a su compañero de equipo, el también campeón del mundo Juan Manuel Fangio. Moss ganó 194 de 497 carreras, entre ellas, 16 de Fórmula 1, y, si bien fue subcampeón mundial cuatro veces seguidas, nunca llegó a coronarse número uno. Como muchos pilotos de su época, compitió en varias categorías y con frecuencia al mismo tiempo. Uno de sus triunfos más gloriosos lo logró en la Mille Miglia en 1955, carrera italiana de resistencia de 1.597 kilómetros, que realizó en el tiempo récord de diez horas y ocho minutos.

Accidente fatal

El glamour que rodeaba a las carreras encajaba con Moss, un rompecorazones cuyos sus éxitos y seductora personalidad lanzaron al estrellato. En una ocasión llegó a reconocer que se dedicaba a esta profesión “más por las mujeres que por el dinero”. Un accidente que casi le cuesta la vida puso fin a su trayectoria en 1962. Logró recuperarse, pero no hasta el punto de poder volver a competir: “Conducir ya no me salía de manera instintiva.”

Así, empezó a dedicarse a la enseñanza y se hizo incondicional de numerosos actos sociales para promover el deporte. En 1967, Moss

volvió a ponerse al volante, pero sólo para un cameo en la versión original de la película de James Bond *Casino Royale*. Nombrado caballero en 2000, en la actualidad, con casi ochenta años, aún viaja por todo el mundo con su tercera mujer, Sussie, para asistir a eventos internacionales del motor. En una de estas ocasiones, durante el Goodwood Revival de 2005, Moss firmó el capó de su legendario Mercedes-Benz 300 SLR de 1955 con el que ganó la carrera de la Mille Miglia y que ahora se expone en el Museo Mercedes-Benz de Stuttgart. Además de su talento como piloto, Sir Stirling Moss también es conocido por su fino sentido del humor. En una ocasión bromeó diciendo: “Si Dios hubiese querido que anduviésemos, ¿por qué nos dio unos pies que se ajustan a los pedales de un coche?”



Stirling Moss al volante de un Mercedes-Benz 300 SL en Brands Hatch, Reino Unido, en diciembre de 1954, poco tiempo después de firmar su contrato con Mercedes-Benz. © CORBIS



FÓRMULA DOS

Texto ■ PETER HARTMANN

La escudería Vodafone McLaren Mercedes de Fórmula 1 ha fichado a un dúo de pilotos con vocación de imbatible. El bicampeón del mundo Fernando Alonso y la joven promesa británica Lewis Hamilton se complementan perfectamente y están en camino de convertirse en un *Dream Team*.

La temporada no podía haber empezado mejor para Vodafone McLaren Mercedes: ésta es la opinión unánime de Fernando Alonso, el actual campeón del mundo, y de su compañero Lewis Hamilton, que ha sorprendido a profesionales y aficionados en las primeras carreras. Alonso, dos veces campeón mundial de Fórmula 1 y favorito de los aficionados españoles, explica la clave del éxito de su equipo: “Yo apporto la experiencia acumulada durante los últimos años, que me llevaron a ganar el campeonato del mundo en dos ocasiones; y Lewis tiene ideas nuevas y creativas. Es decir, nos complementamos y nos alentamos mutuamente para rendir al máximo en cada carrera.” El dúo de pilotos más joven de la Fórmula 1 –Alonso tiene 25 años y Hamilton 22– armoniza perfectamente. El británico resume así sus impresiones: “Trabajar y formar equipo con Fernando es una motivación increíble. Puedo aprender mucho de él.” Sus palabras reflejan respeto, aunque tiene claras sus ambiciones: “Me gustaría poder estar a su altura. Pero, por el momento, lo importante es aprender con la mayor rapidez.” Siete de los circuitos del

Los dos pilotos se respetan mutuamente y se estimulan para rendir al máximo en cada carrera

calendario de Fórmula 1 son un terreno desconocido para Hamilton, pero ha demostrado su potencial desde el inicio de la temporada. En el circuito de Kuala Lumpur en Malasia, el Gran Premio acaba de terminar; los motores de los dos Flechas de Plata MP4-22 crepitan todavía mientras los dos jóvenes pilotos descorchan botellas de champán. Alonso y Hamilton se abrazan y comparten su alegría por el triunfo logrado: con un equipo nuevo, bólidos nuevos y en una temporada nueva, el bicampeón del mundo y su recién estrenado compañero copan el primer y el segundo puesto del podio respectivamente. “Los dos pilotos forman un tándem extraordinario”, reconoce Ron Dennis, director general del Grupo McLaren. Norbert Haug, jefe de automovilismo de competición de Mercedes-Benz, no escatima elogios: “Estoy muy orgulloso del trabajo de nuestro equipo. Hemos sido los úni-

cos que no han tenido problemas técnicos este fin de semana.”

Un debutante prometedor

Sin duda, el equipo está en condiciones de llegar a ser un auténtico *Dream Team*. Alonso alaba las aptitudes de Hamilton: “Es muy joven, tiene enorme talento y es un entusiasta corredor. A sus 22 años tiene la oportunidad de competir en la Fórmula 1 en una escudería tan prestigiosa como Vodafone McLaren Mercedes. Su energía beneficia a todo el equipo”. Energía tiene Hamilton a raudales. Igual que valor y confianza en sí mismo. A los diez años recibió de Ron Dennis un premio durante la Gala de Automovilismo de la revista *Autosport*. El jovencísimo piloto declaró sin ambages que le gustaría llegar a ser campeón del mundo de Fórmula 1 con McLaren. Dennis le contestó que le llamara cuando hubiera ganado el cam-

peonato de karts. Tiempo después, sonó su teléfono: “Mister Dennis, ya soy campeón británico de karts en la categoría júnior.” El patrón de McLaren se echó a reír, y acto seguido le ofreció un contrato. Desde aquella llamada, Dennis y su socio Mercedes-Benz han seguido la carrera del joven piloto con una actitud casi paternal. “Desde 1998, Lewis forma parte importante de nuestros planes a largo plazo. Ahora, su sueño de pilotar un bólido de Fórmula 1 se ha hecho realidad.”

Lo que Hamilton aprecia más en la escudería Vodafone McLaren Mercedes es “su confianza en mí”. Aunque sabe bien lo que quiere, no se deja llevar por una ambición desmedida. Con esta mentalidad ha logrado en su joven carrera éxitos extraordinarios, que en parte debe a su padre, un emigrante de Trinidad que trabajó muchas horas extras para que su hijo pudiera participar en las competiciones de karts. Para Hamilton, formar un equipo con el actual campeón del mundo de Fórmula 1 es un honor, y un estímulo: “Trabajar con Fernando Alonso y competir al mismo tiempo contra él supone para mí un enorme e interesante desafío.”

FERNANDO ALONSO

Compite en la categoría reina del automovilismo desde 2001. Debutó al volante de un Minardi y fue piloto de pruebas para Renault en 2002. Con esta escudería alcanzó el sexto puesto en el campeonato mundial de 2003 y el cuarto en 2004. En 2005 y 2006 logró el título. A finales de 2006 se anunció su paso a la escudería Vodafone McLaren Mercedes. En marzo de 2007 debutó en Melbourne al volante de un Flecha de Plata. Alonso pilotó karts desde los tres años hasta 1998. En 1999 participó en el campeonato Euro Open, y un año más tarde en la Fórmula 3000. Nacido en Oviedo, vive entre Suiza y Gran Bretaña.

www.fernandoalonso.com



El MP4-22 abre una nueva era en la sección de automovilismo de Mercedes-Benz.



Hamilton respeta y admira a Fernando Alonso.



El ovetense valora el ímpetu de su compañero y quiere volver a triunfar con Vodafone McLaren Mercedes.

La pasión del campeón

Lo que para el principiante es un sueño, para Fernando Alonso es ya una realidad consumada: ganar el título de campeón del mundo, y además por partida doble. Alonso describe así su pasión por la competición automovilística: "Mi vida es la Fórmula 1. Es un sueño que se ha convertido en realidad, y que me motiva al máximo para disfrutar cada día más de este deporte."

Aunque oriundo de Oviedo, Alonso vive a caballo entre Suiza y Gran Bretaña, pues, al igual que sucede con su compañero, para su trabajo es imprescindible residir en las cercanías de la sede de la escudería en Woking, localidad próxima a Londres. Pese a su juventud, cuenta con gran experiencia en la competición deportiva (ha logrado batir a Schumacher dos temporadas consecutivas), y su popularidad en España casi iguala la de la familia real.

El asturiano siempre ha subrayado la importancia de tener una mentalidad profesional para triunfar en este deporte, y está agradecido a sus padres por haberle educado con los pies en la tierra y por lo mucho que ha aprendido

de ellos: "Mi padre ha ejercido una gran influencia en mi vida. Sin la ayuda de mi familia no podría haber emprendido una carrera como piloto profesional." Tanto su padre como su madre trabajaban y dedicaban una buena parte de sus ingresos a financiar los entrenamientos y las carreras de Alonso en la categoría de go-kart. "La única posibilidad de devolverles el dinero era ganar carreras", comenta Fernando con una amplia sonrisa. "La cara de satisfacción de mi padre después de una victoria era mi mejor recompensa."

Embajador de buena voluntad de UNICEF, en 2005 recibió el Premio Príncipe de Asturias de los Deportes en reconocimiento a su excepcional trayectoria y a "sus grandes sacrificios y renunciaciones con el único apoyo de su familia en los inicios de su carrera". Un año después de su discurso en la recepción del premio prestaba su voz para doblar, con humor, a uno de los personajes de la película *Cars*, una historia de coches animados, con mucho corazón.

www.mercedes-benz.com/motorsport

TEMPORADA 2007 DE F1

Las próximas citas de las competiciones de Fórmula 1 para este año:

8 de julio

GP de Inglaterra en Silverstone

22 de julio

GP de Alemania en Nürburgring

5 de agosto

GP de Hungría en Hungaroring

26 de agosto

GP de Turquía en Tuzla, Estambul

9 de septiembre

GP de Italia en Monza

16 de septiembre

GP de Bélgica en Spa-Francorchamps

30 de septiembre

GP de Japón en Monte Fuji

7 de octubre

GP de China en Shanghai

21 de octubre

GP de Brasil en Interlagos, São Paulo

LEWIS HAMILTON

Comenzó su trayectoria deportiva en la categoría de karts a los diez años. En 1995 fue campeón británico en Super One y en 2000 campeón de Europa de la Fórmula A de karts. En 2001 ocupó el quinto lugar en la Fórmula Renault en Inglaterra. Luego participó durante dos años en el campeonato británico de Fórmula 3, antes de pasar en 2004 a la serie europea de esta misma Fórmula. En 2005 quedó campeón al volante de un Dallara Mercedes. En 2006, compitió en la GP2, que coincide con la temporada europea de Fórmula 1. Logró cinco triunfos y se hizo con el título en su primera temporada. Es soltero y vive con su familia en Stevenage, Inglaterra.

www.lewishamilton.com



■ El nuevo dúo de Vodafone McLaren Mercedes despierta enorme curiosidad.



EL PINTOR DE LA LUZ

Texto **PATRICIA RIDRUEJO**

Una exposición antológica es un hito en la carrera de un artista. Florencio Aguilera, pintor andaluz donde los haya, ha visto cómo se organizaba una en Madrid en torno a su obra: 150 cuadros que reflejan cuarenta años de trabajo. Aunque al pintor, vista su vitalidad y energía, le quedan otros tantos para preparar la siguiente.

Impresiona. Te sientas frente a él en un barcito cercano al Museo de la Ciudad, donde está a punto de inaugurarse su exposición antológica, y te quedas apabullada. Florencio Aguilera no para. Encarga un desayuno fuerte y explica que apenas cenó anoche, saluda a unos parroquianos, soluciona cosas de última hora a golpe de móvil, decide cambiar de mesa “porque aquella parece más tranquila”, te presenta a sus hijos, que aparecen de pronto, y te explica que tiene una casa en el barrio. “¿Pero, no trabaja en Ayamonte?”, le preguntas. “Sí, allí está mi estudio y mi vida... Pero necesito venir a Madrid, cambiar de aires. Madrid es un buen puerto para idas y venidas. Conseguí un piso aquí cerca”.

Mecenas de la música

Cerca quiere decir, cerca del Auditorio Nacional, porque la desbordante actividad del pin-

Hay de todo en su obra: mañanas, tardes, noches de las playas almonteñas, tauromaquias, recuerdos de El Cairo, Marruecos y de un París luminoso por gracia del pincel de Aguilera

tor no se limita a su obra plástica. Es también impulsor y alma del Festival de Música de Ayamonte desde hace veinte años, al que acuden, cada verano, grandes orquestas y nombres de lujo: Joaquín Achúcarro, María Joao Pires, Katia y Mirelle Labeque, Grigori Sokolov, Jordi Savall... El escenario es ese estudio en el que le creías encerrado, un palacio del XVII al que echó el ojo de niño, con un espléndido espacio para la música, el Patio de la Jabonería. Pero cuando quieres preguntarle cómo se le ocurrió meterse en el tremendo lío de organizar conciertos, te dice que también fue torero y empieza a contarte anécdotas divertidas. “¿Cómo se pueden hacer cosas tan distintas y tan exigentes?”. “Bueno, torear, ya no toreo, aunque visito a mis amigos en sus fincas. Pero es que yo, cuando pinto, pinto, y cuando estoy con la música, estoy con la música. No tiene mérito, porque me gustan tanto las dos cosas que no imagino mi vida sin ellas”. Sus hijos, que se sentaron en otra mesa, dicen adiós, pero él no se entera porque manotea para pedir un segundo desayuno: está *desmayado* con los preparativos de la antológica.



Aguilera, que adora trabajar al aire libre, frente a su mar de siempre.



Jardines de Tullerías y el Louvre (2006). Óleo sobre tabla. 41x33 cm.



Playa de Nuestra señora de la Roca (2005). Fragmento. Óleo sobre tabla. 41x33 cm.



Subiendo el Río I (Guadiana, 1998). Óleo sobre lienzo. 52x44 cm.



Zapajes de Formosa I. Fragmento (1999). 41x33 cm.

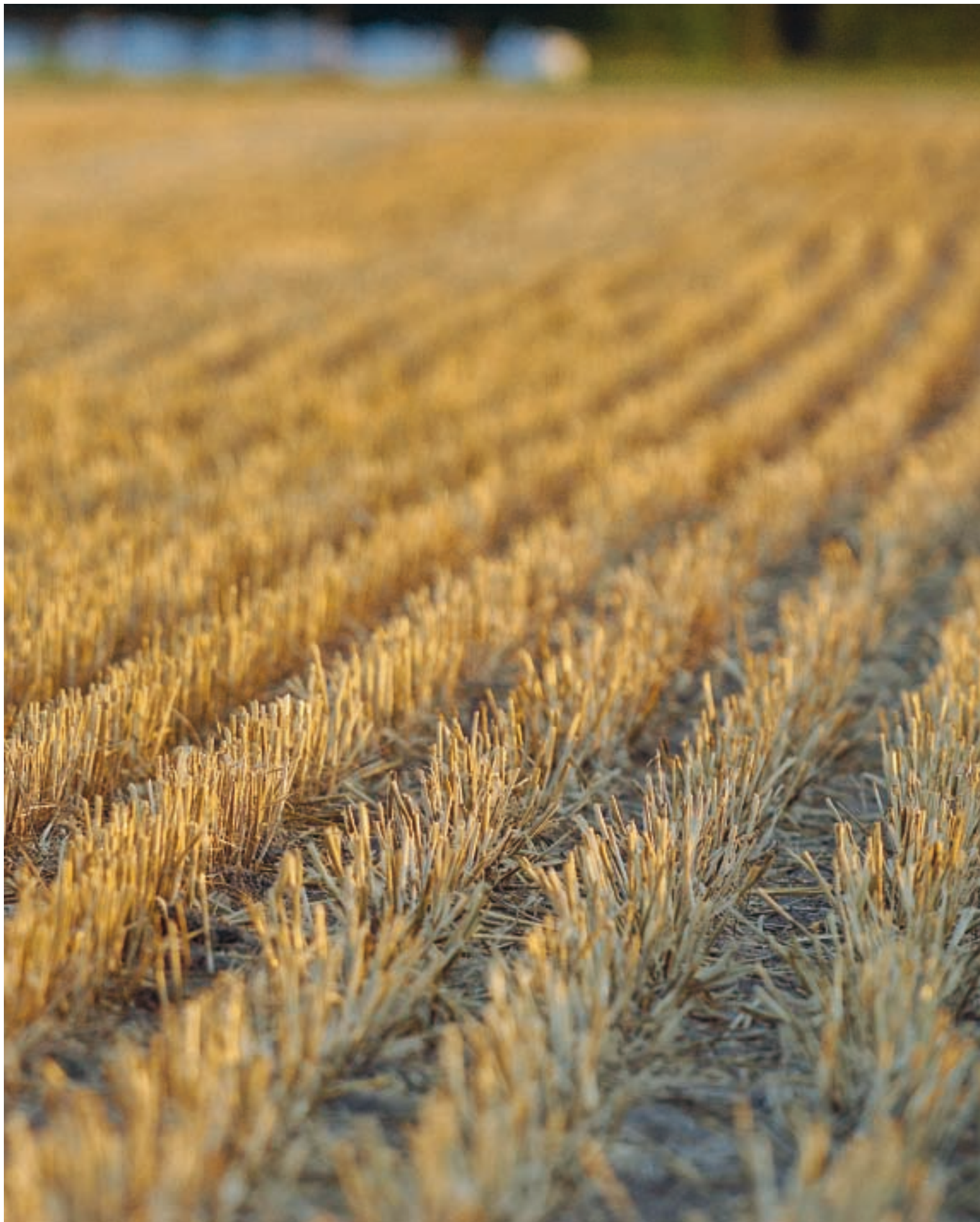
Parece que “los chicos” se han repartido su alma doble: uno es guitarrista flamenco –“y muy bueno”–, y el otro pintor, –“también muy bueno, aunque en otra línea diferente a la mía”–. “De casta le viene al galgo...”. “Sí y no. Mi padre tenía un negocio de confitería y esperaba que yo siguiera por aquello de la seguridad. Pero él pintaba y esculpía francamente bien. Yo no tuve más formación académica que ver pintar a mi padre. Tengo en la exposición un bodegón que pinté a los catorce años. Puede llamarse *el experimento profidén*, porque me faltaba pintura y mezclé la que tenía con pasta de dientes”.

Exposiciones de un autodidacta

Aguilera ha merecido otras exposiciones de homenaje antes, pero esta Antológica del Museo de la Ciudad de Madrid exhibe, espectacularmente, cuarenta años de su vida y de

su obra. Liquidado el segundo desayuno, cruzamos hasta el Museo. Otra vez el torbellino: “Aquí falta una luz”, le dice a un electricista. Saluda, va, viene, pregunta por los catálogos... El conjunto es deslumbrante: entra la luz y la vibración de la vida con ecos de fauvismo, puntillismo, divisionismo, impresionismo... Todos esos *ismos* a los que alude el profesor Valdivieso, comisario y autor de un libro sobre el artista. Alusiones, porque el pintor, autodidacta, ha creado su propia mirada. Hay de todo en este recorrido por cuatro décadas colgadas de las paredes: mañanas, tardes, noches de las playas almonteñas, nostalgias taurinas, alguna procesión, recuerdos de El Cairo y de Marruecos, horas y horas de un París luminoso por gracia del pincel de Aguilera. “Todo está lleno de energía”. “Sí, aunque hace no demasiado tuve un gran bajón. Pero creo que he vuelto con más ganas”.

Es directo, sin afectación. Te dice que siempre ha vendido todo, “desde el principio... y eso que no soy barato”. Habla de sus amigos, le ilusiona el libro –*Vida y obra de Florencio Aguilera*, del profesor Enrique Valdivieso– que analiza su trabajo. ¿Vanidad? Sólo cuando presume de su consumada habilidad para reconocer piezas musicales. “Les he ganado apuestas a críticos y músicos de medio mundo. ¡No fallo una!”. “¿Le queda tiempo para más?” “Claro. ¿Le he hablado de mi colección de figuritas de belén? Pues tengo unas 6.000, desde el siglo XVIII. ¿Sabe que he montado un belén en el Palacio Real? A los Reyes les gustó mucho y quieren que algún día lo haga en La Zarzuela. Será cosa de encontrar el momento”.



© ALEXANDRA BUSS/SIPAIX

POTENCIA NATURAL

Texto  **TOBIAS NEBL**

El biodiesel de segunda generación es un producto selecto, además de prometedor. Y no sólo por su proporción equilibrada de CO₂. En Europa se desechan cada año millones de toneladas de paja, que podrían utilizarse para producir combustible BTL. Lo mismo ocurre con otros materiales, como recortes de madera y juncos.

Qué combustible utilizaremos en el futuro? En *Regreso al futuro*, una película de los años 80, el extravagante profesor Doc Brown crea un invento capaz de convertir la basura en energía. Nos remontamos al año 1912: en esa fecha, Rudolf Diesel solicita una patente para usar aceites vegetales como combustible biológico. Ambas propuestas, la científica y la de ficción, nos acercan a una tecnología esperanzadora que podría dar lugar a una automoción más ecológica, sin emisiones netas de CO₂.

Desde hace cinco años, la empresa Choren Industries desarrolla el combustible del futuro. Este sustituto para los derivados del petróleo, producido por síntesis, ya tiene nombre: SunDiesel. El diesel de origen biológico de segunda generación puede ser la clave para un tráfico que no ponga en peligro el equilibrio climático de nuestro planeta. La fórmula BTL (Biomass To Liquid, líquido derivado de bio-

masa) consiste en un proceso para generar combustible a partir de una gran variedad de desechos orgánicos.

Pozos petrolíferos del futuro

En opinión de Matthias Rudloff, portavoz de Choren Industries, las tierras de labranza son los pozos petrolíferos del mañana: “Sólo con la mitad de los cuarenta millones de toneladas de paja producidas cada año que se descartan en Alemania podrían obtenerse cuatro millones de toneladas de SunDiesel.” Esta cifra equivale al 14% del gasóleo utilizado en el país germano. Si se añade la mitad de los recortes de madera no aprovechados en el sector forestal, se obtienen otros 2,5 millones de toneladas de combustible. Dos ejemplos que no agotan las materias primas.

Otros seis millones de toneladas podrían obtenerse aprovechando las tierras en barbecho para cultivar plantas energéticas de crecimien-

to rápido, como el junco de China. En teoría, Europa produce una cantidad de biomasa suficiente para la producción anual de 115 millones de toneladas de diesel sintético. Y esta cifra puede aumentar. Si bien este cálculo implica convertir en combustible la totalidad de la masa biológica disponible, según una estimación más realista, en 2030 sería posible cubrir con combustible sintético BTL del 20% al 25% de la demanda europea de diesel.

“Las posibilidades del BTL son enormes, pues permite un aprovechamiento integral de las plantas”, indica Rudloff. A diferencia del biodiesel de primera generación, se utiliza todo: desde el tallo hasta las flores. Por lo tanto, el rendimiento es extraordinario. Una hectárea de terreno puede producir unos 1.550 litros de biodiesel convencional o más de 4.000 litros de SunDiesel.

Hasta el momento no existe ninguna instalación que produzca combustible BTL a gran escala, pero esto cambiará a partir de otoño. Choren ultima la primera planta de producción de SunDiesel en Freiberg, al este de Alemania. El rendimiento anual esperado utilizando biomasa es de unas 15.000 toneladas de combustible. “Esto equivale al consumo anual de unos 20.000 turismos”, explica Rudloff. En 2010 está previsto abrir la segunda planta de producción, con una capacidad anual de 200.000 toneladas de combustible. Y están previstas cuatro plantas adicionales en Alemania, así como otras en Francia, España, en los países escandinavos y en América del Norte.

Obtención del SunDiesel

La planta de Freiberg convierte los residuos de madera (producto de desecho de la explotación forestal y de las tareas de desmonte de los bosques de esta región) en combustible. El proceso técnico consta de varios pasos: primero, se carboniza la madera a baja temperatura para obtener coque biológico y gas de destilación. A partir de estos dos productos, por medio de temperaturas y presiones muy elevadas y añadiendo un agente gasificante como el oxígeno, se obtiene el gas de síntesis, que consta principalmente de hidrógeno, monóxido de carbono y dióxido de carbono. Finalmente, el SunDiesel se sintetiza a partir del hidrógeno y el monóxido de carbono.

La producción de biodiesel de segunda generación dará comienzo en breve



© CISTER LEIZNER/AMBI PHOTOSARCH

En la producción de SunDiesel se aprovecha la planta completa de la colza, del tallo hasta la flor.



BREVE GLOSARIO DE LOS COMBUSTIBLES SINTÉTICOS

BTL

“Biomass To Liquid” (líquido derivado de biomasa). Se obtiene por síntesis a partir de madera, paja o plantas energéticas de crecimiento rápido. Su principal ventaja es el aprovechamiento integral de las plantas y, por tanto, el mayor rendimiento por hectárea. En la combustión no produce más CO₂ que el absorbido por las plantas, y carece de azufre.

GTL

GTL o “Gas To Liquid” (líquido derivado de gas). Se obtiene a partir del gas natural. Resulta interesante para yacimientos de gas natural situados en regiones poco accesibles. Se distingue por su combustión eficiente. También son menores las emisiones de partículas en comparación con el gasóleo, y las de CO₂ disminuyen ligeramente.

CTL

CTL o “Coal To Liquid” (líquido derivado de carbón) se obtiene por la licuefacción de carbón. Supone una alternativa al petróleo, sobre todo en países con grandes yacimientos de carbón. Sus emisiones de CO₂ son mayores que las de los combustibles convencionales, si bien la separación y la evacuación del CO₂ durante la producción contribuiría a reducir las. No obstante, la viabilidad de esta tecnología no está asegurada.

Combustibles ecológicos para motores de gasolina

El bioetanol y la lignocelulosa también son considerados combustibles biológicos de segunda generación. Estos sustitutos de la gasolina se distinguen —al igual que el BTL— por el aprovechamiento integral de las plantas y por unas emisiones moderadas de CO₂. Actualmente se trabaja en la producción de bioetanol a partir de biomasa que contenga celulosa, como madera o paja, pero de momento no hay fecha para su introducción. Además, la mezcla de un porcentaje elevado de bioetanol en la gasolina exige emplear vehículos especiales con técnica “Flexible-Fuel”.

Los recortes de madera son una valiosa fuente energética, que se emplea en la producción de BTL.

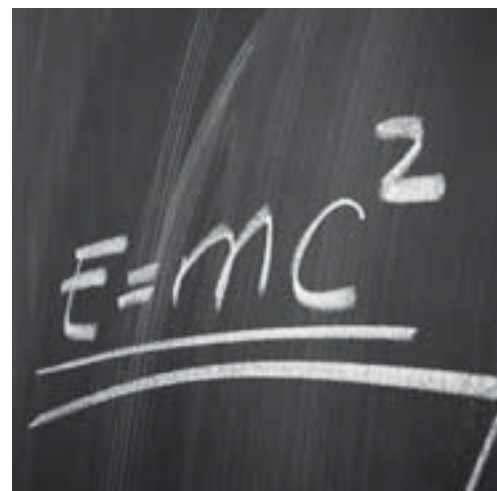
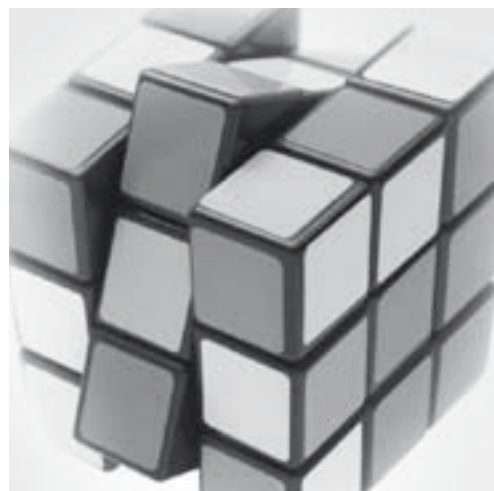
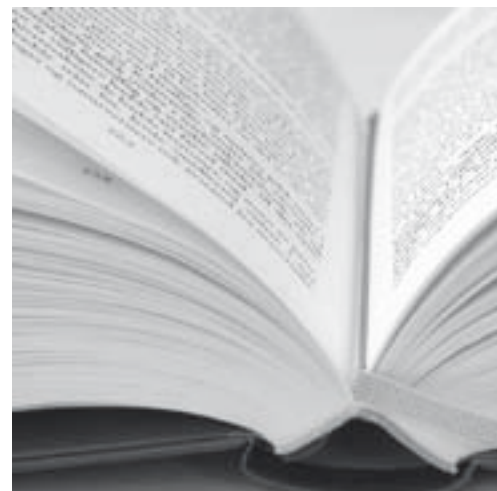
Rudloff es optimista: “Los costes de producción son alrededor de un euro por litro. En las plantas de mayor tamaño de un futuro cercano, los costes disminuirán a 70 céntimos y, más adelante, incluso a 50 céntimos.”

Stefan Keppeler, especialista en combustibles sintéticos del departamento de investigación de DaimlerChrysler, no ve inconvenientes para usar el nuevo producto: “El BTL puede mezclarse sin limitaciones con el combustible diesel convencional. Hasta una relación de un 20% no es necesario introducir modificación alguna en la actual normativa sobre combustibles. De todos modos, para poder aprovechar plenamente este combustible habría que modificar los motores.” Los ingenieros utilizan un vehículo experimental —el Demonstrator— para mostrar estas posibilidades.

El motor CDI de la Clase E está optimizado para operar con SunDiesel puro. El resultado

es convincente: las emisiones de óxidos de nitrógeno del grupo con homologación Euro 4 han disminuido en un 60%. “Además, SunDiesel mejora el arranque en frío de los motores diesel”, apunta Keppeler.

Por el momento no habrá BTL puro en los surtidores de las gasolineras. Su introducción en el mercado se realizará de forma gradual. Primero se mezclará con el gasóleo obtenido a partir del petróleo, aunque todavía no se sabe en qué porcentaje. En opinión de Keppeler, el mercado de combustibles BTL experimentará un crecimiento acusado en los próximos años. La Agencia alemana de Materias Primas Renovables está convencida de que los nuevos combustibles de origen biológico relevarán a la anterior generación para el año 2020 y es evidente que la política fiscal asumirá un papel importante en este proceso.



MARILYN VOS SAVANT Y LA LÓGICA

Texto ■ ANDREW YORK

Fotografía ■ ERIKA LARSEN



La columnista y conferenciante estadounidense Marilyn vos Savant posee el coeficiente intelectual más alto registrado hasta la fecha. Esta vehemente defensora del pensamiento lógico entusiasma todos los domingos a millones de lectores con su popular columna "Pregunte a Marilyn".



Su coeficiente intelectual récord le ha asegurado un puesto en el Guinness. ¿Se considera más inteligente que los demás?

No. No creo que los tests de CI puedan medir realmente la inteligencia, pero reflejan nuestro afán de concretarla de alguna manera. En ese sentido resultan muy útiles. Permiten a las personas demostrar su capacidad de aprendizaje de formas muy variadas. En mi opinión, la capacidad de aprendizaje está estrechamente ligada a la inteligencia. Ahora bien, no se puede forzar a las personas a alcanzar rendimientos que sólo estarían en condiciones de lograr si previamente han potenciado sus capacidades intelectuales de manera selectiva. En los mejores y más serios tests, los buenos resultados no son fruto de la casualidad; creo que las puntuaciones más elevadas son las más exactas. En cambio, las puntuaciones intermedias que logra la gran mayoría me parecen las más inexactas. Con esto quiero decir que los valores de los tests podrían ser todavía más altos si las personas que se someten a ellos tuvieran otras experiencias vitales y otros rasgos de personalidad.

Usted propone dar más peso a la lógica dentro de los planes de estudio. ¿Por qué?

De acuerdo con los cientos de miles de cartas que recibo desde hace ya más de veinte años, el pensamiento lógico es precisamente el verdadero punto débil de mucha gente. El individuo medio, de por sí, es creativo, sensible, crítico, con capacidad de valoración y una elevada

autoestima. Pero, a medida que pasan los años, la falta de ese pensamiento lógico hace que las personas tiendan a tener cada vez más prejuicios y que, en cambio, su capacidad de comprensión vaya mermando. Y, lo que es peor aún, la mayoría ni siquiera se dará cuenta.

¿Encontraba aburrida la escuela?

Sí, pero no porque las asignaturas fueran demasiado fáciles. En aquel entonces yo me aburría por los mismos motivos que se aburren muchos estudiantes de hoy en día: ¡a menudo las clases son tremendamente monótonas! Y cuando uno es joven lo que quiere es descubrir el mundo, desarrollar sus inquietudes y divertirse con los amigos.

¿Qué aspectos habría que mejorar en la enseñanza?

Saber transmitir los contenidos de las materias. No todos los profesores son capaces de hacerlo bien, ni saben despertar el interés de niños y adolescentes.

¿Podría mencionar algún ejemplo?

Cuando iba a la escuela primaria me di cuenta de que muchos profesores no explicaban basándose en deducciones lógicas, sobre todo en asignaturas que requerían precisamente este tipo de explicaciones, como las matemáticas. En lugar de eso se limitaban a repetir lo mismo de varias maneras. Como tener que escuchar todo este repertorio era frustrante para los alumnos, me ofrecí a explicar las cosas con mis propias palabras. La mayoría de las veces conseguía detectar los puntos donde el profesor rompía el razonamiento lógico, así que yo retomaba la argumentación justamente ahí.

¿Y los profesores la aceptaban como ayudante?

Sí, porque al fin y al cabo mis explicaciones eran útiles. Finalmente los profesores acabaron pidiéndome que les ayudara a aclarar determinadas materias.

¿Qué papel desempeña la lógica dentro de una buena enseñanza?

Si dejamos a un lado las bellas artes, que por su propia naturaleza son de carácter emotivo, los contenidos pedagógicos se deben transmitir de forma lógica para que sean entendidos en condiciones. Ahora bien, hay mucha gente que no domina el arte del pensamiento lógico, y yo creo que este tipo de pensamiento es una de las asignaturas más importantes que se deben aprender en la escuela. Si uno no está convenientemente formado en lógica y pensamiento racional, tampoco comprenderá lo que lee ni lo que oye, y además no será consciente de ello. La inmensa mayoría entra dentro de esta categoría, independientemente de su inteligencia individual.

Un buen ejemplo de ello es el acertijo conocido como *Problema de Monty Hall*, un problema matemático de probabilidad inspirado en un concurso televisivo. La solución que usted dio, en 1990, causó gran revuelo.

¿Cómo explica aquella polémica?

Un lector de la columna “Pregunte a Marilyn” que escribo para la revista *Parade* me planteó la siguiente cuestión: imagínese que está



“El individuo medio, de por sí, es creativo, sensible, crítico, con capacidad de valoración y una elevada autoestima”



■ En sus años de escuela Marilyn vos Savant ya era capaz de detectar los fallos en el razonamiento lógico de sus profesores y les ayudaba a impartir clase.

en un concurso y tiene que elegir entre tres puertas cerradas. Una de ellas esconde un coche, y las otras dos, una cabra. Usted elige la puerta número 1 y el presentador, que sabe lo que hay detrás de cada puerta, abre otra, por ejemplo la 3, que esconde una cabra. A continuación el presentador le pregunta: “¿No prefiere escoger la puerta número 2?”. Yo debía responder si en semejante situación conviene decidirse por otra puerta diferente.

¿Y qué respondió?

Que sí, que uno debería cambiar de opinión. Porque con la primera puerta las posibilidades de ganar son de 1/3, pero con la segunda las posibilidades son de 2/3. Para mostrarlo más gráficamente: supongamos que hay un millón de puertas y usted elige la número 1. Entonces el presentador, que sabe lo que esconde cada puerta y trata de evitar la que tiene el premio, abre todas las puertas salvo la puerta ganadora número 777.777. Seguro que usted se decidiría enseguida por esa puerta, ¿verdad?

¿Cuáles fueron las reacciones de los lectores?

No se puede imaginar la cantidad de cartas de lectores que recibí.

¿Cómo se tomó las observaciones críticas?

Me hizo gracia que tantos intelectuales rebatieran mi solución y me llamaran al orden, porque ellos precisamente deberían haber sabido la respuesta. Al fin y al cabo, se trata de un problema con una respuesta que sólo puede ser verdadera o falsa. La mayoría de las cartas que recibí eran de hombres que me acusaban del que ellos consideraban el peor de los pecados: pensar como una mujer. ¡Las cartas eran muy divertidas!

Le han reprochado el utilizar una *lógica femenina*. Pero, ¿realmente existe una lógica específica de cada género?

Sólo en sentido coloquial. Ahora bien, recientemente hemos logrado demostrar de manera científica que existen algunas diferencias en el funcionamiento de determinadas áreas del cerebro de hombres y mujeres, al igual que ocurre si comparamos el cerebro de dos hombres entre sí y el de dos mujeres entre sí. Aún no sabemos cuál es el significado de estos resultados, si bien permiten concluir que hombres y mujeres piensan de manera diferente. ¡Como si no lo supiéramos ya! Sin embargo, no existe una lógica masculina o femenina típica, salvo en los chistes sobre las diferencias entre hombres y



■ Experta en educación, confía en las posibilidades de la inteligencia artificial.

“No existe una lógica masculina o femenina típica salvo en los chistes sobre las diferencias entre hombres y mujeres en cuanto a sentimientos”

mujeres en cuanto a sentimientos. Las leyes de la lógica son universales. Tienen la misma validez en Nueva York que en una granja de Ohio; en la Luna o en otra galaxia.

¿Cómo definiría la inteligencia?

Creo que la inteligencia es la capacidad de asimilar conocimientos y de utilizarlos de manera adecuada al pensar y al elaborar argumentaciones lógicas. No cabe duda de que los límites de nuestra inteligencia nos vienen impuestos genéticamente. Por ejemplo, aunque haya dado la mejor de las educaciones a un perro y le haya enviado a las mejores escuelas caninas, jamás llegará a apreciar a Shakespeare. Es decir, que en los perros los límites están prefijados genéticamente, al igual que ocurre en los humanos.

¿Qué papel desempeña el entorno social en el caso de los seres humanos?

Al contrario de lo que ocurre con los animales, el potencial del ser humano suele ser gigantesco, pero rara vez se aprovecha del todo, ni siquiera una parte ínfima. Probablemente nuestro grado de aprovechamiento dependa de nuestra educación, nuestra personalidad y muchos otros factores.

Además de la inteligencia lógica, los psicólogos y los neurólogos hablan también de una *inteligencia social y emocional*. ¿Qué opina de estos términos y de los conceptos a que hacen referencia?

El término inteligencia emocional fue acuñado por un colega mío, que además ha desarrollado el concepto y ha escrito un libro sobre el tema. No lo he leído, así que no puedo opinar. Pero lo que sí sé es que sus ideas han gustado a mucha gente y que su libro se ha convertido en un éxito de ventas.

¿Qué opinión le merece la inteligencia artificial?

La considero un concepto muy útil. Si compara una flor auténtica con una artificial, seguro que se sentirá inclinado a decir que la flor auténtica es, de lejos, mucho mejor que la artificial, aunque si tenemos en consideración múltiples aspectos prácticos, la auténtica tiene muchas menos ventajas que la artificial. Es cierto que la flor auténtica es infinitamente más bella; en cambio, la artificial no se marchita jamás. Una flor auténtica sólo florece en determinados lugares, mientras que una flor artificial *florece* al margen del lugar donde se la *plante*. Los colores de la flor auténtica los limita la Naturaleza, mientras que en el caso de la flor artificial no hay más límite que el de la fantasía humana. Qué duda cabe que no existe sustituto de la inteligencia *auténtica*; pero la inteligencia artificial nos puede abrir horizontes que, de otro modo, no llegaríamos a vislumbrar.

UNA LÓGICA PRODIGIOSA

Marilyn vos Savant aparece en el Libro Guinness de los Récords dentro de la categoría “Coeficiente intelectual más alto”. Cuando la media del CI es de 100 y un valor de 130 se considera ya excelente, esta estadounidense registra un coeficiente de 228. Vos Savant forma parte de la junta directiva del Consejo de Educación Económica y del consejo asesor de la Asociación de Niños Superdotados de Estados Unidos.

Su columna “Pregunte a Marilyn” se publica desde hace veinte años en el suplemento dominical de la revista *Parade*, que se distribuye con más de 280 periódicos y que, con una tirada de 34 millones de ejemplares y cerca de 79 millones de lectores, es la publicación líder mundial. Las cuestiones que trata en sus artículos van desde la filosofía hasta las matemáticas. Entre sus libros más recientes destacan *Growing Up: A Classic American Childhood* y *The Art of Spelling*.

Vos Savant vive Nueva York y está casada con el médico Robert Jarvik, inventor del corazón artificial, con el que tiene dos hijos. Los cuatro trabajan en Jarvik Heart, empresa fabricante de corazones artificiales que se emplean para paliar la insuficiencia cardíaca.

www.marilynvossavant.com





LA SAL DE LA VIDA

Texto  **MARIBEL CHOZAS** Fotografía  **AGE y J.A. PAJARES**

Los sibaritas abren camino: cartas de almohadas en los hoteles, cartas de aguas o aceites en los restaurantes... y ahora, carta de sales para cada plato. Pero que la sal sea un detalle de lujo, tampoco es nuevo. Hubo un tiempo en que llegó a valer más que el oro y, todavía, a orillas del río Níger se cuentan historias sobre el paso de los hombres del desierto con camellos cargados de sal, el tesoro de los tesoros.

Aunque sus detractores dicen de ella que favorece el aumento de peso, la hipertensión arterial o la arterioesclerosis, la sal en sí misma no perjudica, salvo en exceso. El organismo sólo necesita una cantidad pequeña para funcionar correctamente. Según la OMS, el máximo recomendado es de entre 5 ó 6 gramos diarios para los adultos, pero hay países que superan estas cantidades con creces dependiendo de su clima, tradiciones culinarias, altitud, humedad, etc. El Consejo Europeo de Información sobre Alimentación relaciona su abuso con el cáncer gástrico y con la osteoporosis. Por estos y otros motivos, y sin ser alarmistas, el mejor consejo es moderación... y no desviarse: antes de consumir productos enlatados o precocinados, conviene leer atentamente las etiquetas; resulta sorprendente la alta cantidad de sodio que contienen.

De todas formas, la sal es el ingrediente estrella de nuestra alimentación porque anima las comidas, es conservante de alimentos y proporciona al organismo cloro y sodio imprescindibles para efectuar la actividad muscular y nerviosa. Los elementos que la componen son básicos para vivir y mantener el equilibrio del agua en nuestro organismo.

A veces se evita sazonar un guiso y se olvida la sal *oculta* de precocinados, conservas...

De dónde viene la sal

Hay varios orígenes, aunque las más comunes son dos: la sal de roca, también llamada de yacimiento, y la sal marina. La primera está presente en la tierra y se origina en minas con vetas subterráneas. La segunda es la procedente del mar y se obtiene de forma natural mediante la evaporación ocasionada por el sol y el viento. En España tenemos ejemplos de ambas, las de roca procedentes de las minas de Cardona, Cataluña y de Cabezón de la Sal, Cantabria; y las marinas, típicas en el litoral levantino. Famosas salinas son las de las localidades de Torrevieja, San Pedro del Pinatar, Santa Pola, Guardamar del Segura, etc. Otras también muy conocidas son las de la marisma costera del Parque Natural de la Bahía de Cádiz y las islas Baleares. Atención especial merecen las explotaciones de los manantiales de agua salada; existen muy pocas y a principios del siglo XX se abandonó su extracción. Las Salinas de Añana, en Álava, fueron declaradas Monumento Histórico.

La sal marina ayuda a reducir la ingesta de sodio, es más saludable y se suele encontrar en tiendas de dietética. A diferencia de la sal de roca, contiene sólo un 34% de cloruro sódico



Tres básicas: sal Maldon, sal fina y sal gorda.



Sal ahumada, de sabor muy marcado.



Sal gorda con hierbas, sal de ajo y sal fina con hierbas. Un toque de aroma para realzar muchos platos.



● Sal fina de mesa especiada.

Las diferentes sales aportan un toque especial a cada plato. Algunas añaden un punto de sofisticación

y es más rica en oligoelementos. La sal de mesa o cloruro sódico es la más común, y suele estar enriquecida con yodo, siendo de aspecto más seco ya que contiene fosfato de cal.

Tipos de sal

Hay sales para todos los gustos, tanto que la lista podría ser casi, casi inacabable.

Sal gorda: son los cristales de sal más grandes. Los cocineros la utilizan en cocciones a la sal, en procesos de curación y añadida al final de algunos platos, en crudo. También se emplea en la cosmética, en la industria farmacéutica, textil, etc.

Sal fina: su origen es marino y es la preferida de casi todos los paladares puesto que se disuelve con rapidez. La de roca es más ordinaria, sala más y son más difíciles sus utilidades gastronómicamente hablando.

Flor de sal de la Camarga: es apreciadísima. Procede de las salinas de la Bretaña francesa y, dada su dificultad de extracción, su precio es realmente elevado. Se recoge manualmente en las madrugadas del verano. Su uso realza cualquier plato, aunque es recomendable para verduras y pescados a la plancha, *maigret* de pato y carnes rojas.

Negra de Kalanamak: la sal de roca más utilizada en el norte de la India. Aunque la llaman negra, en realidad es de color rosa, y no está refinada, de ahí su aspecto mineral. No sala mucho y se suele mezclar con hierbas y picanterías. Es muy apreciada por los grandes chefs y es estupenda para ensaladas, cócteles y zumos. Tiene propiedades antioxidantes y alto contenido en hierro y magnesio.

Sal de Maldon: sal de mar procedente del condado de Essex, en Inglaterra. Su forma es laminada. Es el toque final de un plato, y es perfecta para acompañar *foies*, carnes y pescados.

Malen Hòm: es un tipo de Maldon especiada con cúrcuma, comino, cayena, pimienta, pimentón... Proviene de las salinas de la isla de Anglesey, en Gales. Su gusto resulta muy sutil al paladar.

Rosa del Himalaya: es la joya aromática de la cocina vanguardista. Su aspecto está entre el de la sal gorda y el de la fina con un ligero tono rosáceo. Se recomienda para pescados al horno. Es muy rica en minerales, oligoelementos, calcio, hierro, magnesio y potasio.



● Rodeado de los montones que luego se recogen, un hombre extrae sal en el yacimiento de Uyuni (Bolivia).

Sal ahumada: de sabor fuerte y olor a humo muy penetrante. Se emplea como conservante en procesos de ahumado de pescados, carnes e incluso, verduras o, si se prefiere, puede ser un toque muy original para acompañar platos con *foies*, salmón, etc.

Sal roja: debe su color a la esencia de la remolacha, el azafrán, la guindilla roja o el pimentón. Se emplea como un sazónador para arroces, sopas... Hay una sal de color más anaranjado que existe solamente en las islas de Aloha, Hawai, y que proviene de la arcilla. Al ser muy difícil de conseguir, su precio es bastante elevado.

Gomasho: sal con semillas de sésamo muy usada en Japón. Está especialmente indicada para pescados crudos y sopas.

Flor de Sal de Ibiza: sus frágiles cristales, 100% naturales, se han recogido a mano de forma precisa y minuciosa en la Reserva Natural del

Parc Natural de Ses Salines d'Elvissa. Se la conoce como la *Reina* de la sal por su pureza; se obtiene siguiendo los métodos tradicionales de cultivo, cuyo origen es el mismo que usan en las salinas atlánticas francesas. Posee la Denominación de Origen Protegida con sello amparado por la Unión Europea. Es perfecta para pescados a la sal.

Flor de Sal del Algarve: se recoge diariamente por los maestros salineros y es la delgadísima primera capa de sal que se forma en la Ría Formosa de Portugal. Es totalmente natural y secada al sol, y tiene un grado de humedad perfecto. Dada su riqueza mineral se emplea para realzar el sabor de los alimentos.

DE INTERÉS

Para Leer: *Sal. Historia de la única piedra comestible* de Mark Kurlansky. Editorial Península.

Para saber más: Fundación Sal y Salud. Avda. Diagonal, 520. 3-3. 08006 Barcelona. www.fundacionsalysalud.org

Para visitar: Parque Cultural de la Montaña de Sal de Cardona, Barcelona. Carretera de la Mina, s/n. 08261 Cardona, Barcelona. Tel.: 93 - 869 24 75.

Parque Natural de la Bahía de Cádiz: Tel.: 956 - 590 243. Fax: 956 - 880 259.

Para comer: Restaurante Iroco. c/Velázquez, 18. Madrid. Tel.: 91 - 431 73 81. Precio medio: de 30 a 40 euros. En verano abre terraza-jardín.



LA SAL, EN CLAVE

- La palabra "salario" procede del latín *salarium* y corresponde a la ración de sal que los legionarios romanos recibían por un día de trabajo. Más adelante se cambió la sal por jornal dinerario, que les permitía comprarla allá donde estuvieran.
- Cada año se producen en el mundo alrededor de 185 millones de toneladas de sal, de los que aproximadamente 3,3 millones corresponden a España.
- Dicen que la sal tiene hasta 14.000 usos reconocidos en la gastronomía: en la cosmética, la industria química, la textil, la farmacéutica, etc.
- La sal caída de forma accidental en la mesa es síntoma de mala suerte. De hecho, en Colombia y en México significa infortunio. En otros casos, la sal se considera protectora frente a los maleficios y se suele asociar con el dinero.
- La importancia de la sal se refleja también en expresiones como "negarle a uno el pan y la sal", como prueba de insolidaridad máxima.
- Algunos investigadores piensan que gracias a su poder de conservación, sus yacimientos serían un lugar seguro para enterrar residuos radiactivos. En Nuevo México se está estudiando esta posibilidad en alguna de sus minas, que prefieren mantener en el anonimato.

VIAJES EXCLUSIVOS ALREDEDOR DEL MUNDO

**Botswana**

Este país del sur de África ofrece muchas bellezas naturales.

SAFARI A LA HEMINGWAY

Nada más comenzar la aventura africana de Botswana, la fuerza de la naturaleza asombra al viajero con las rugientes masas de agua de las cataratas Victoria precipitándose desde 108 metros de altura. Un espectáculo que se puede disfrutar en la terraza del hotel del mismo nombre. Después de pasar una noche inmerso en un evocador ambiente

colonial inglés, dará comienzo la exploración de un territorio que en 1934 inspiró a Ernest Hemingway su novela *Las verdes colinas de África*: aquí es posible contemplar leones, rinocerontes y antílopes en su hábitat natural, además de zorros orejados y suricatas.

Botswana acoge las mayores manadas de animales salvajes de África, lo que constituye su tesoro más valioso -junto con sus yacimientos de diamantes-, y cuenta con hoteles de primera categoría, como en el Deception Valley Lodge, cerca de la reserva de animales salvajes del Kalahari Central.

Hemingway se sintió especialmente fascinado por la sensación de libertad que transmite África, y esta misma experiencia está al alcance de los integrantes de los safaris que

se organizan en tiendas de lujo, bajo un cielo cuajado de relucientes estrellas y tomando cócteles junto al fuego del campamento. La naturaleza tiente en la reserva de Moremi y en el parque nacional de Chobe, situado al norte. Allí, junto a inmensas manadas de búfalos, viven unos 50.000 elefantes. Una excursión en barca por el Chobe brinda la oportunidad de contemplar hipopótamos, y en avión se puede llegar hasta el delta del Okavango, famoso por su riqueza en las más variadas especies de pájaros.

Pero Botswana es el paraíso para los modernos *cazadores de imágenes*, que pueden acechar a sus presas en todoterreno, en barca o en canoa. No tendrán que esforzarse mucho para tener un animal salvaje en el objetivo.

www.catai.es

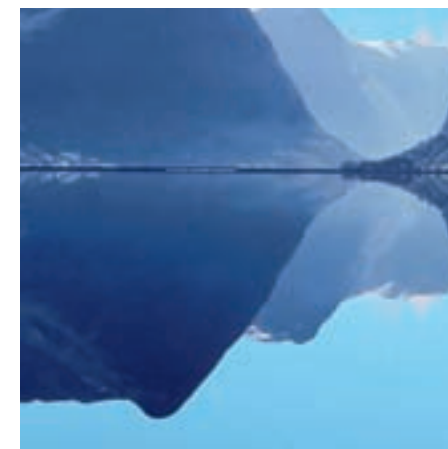
**Malta**

Esta isla del Mediterráneo es el lugar perfecto para reponer energías.

DE 007 CON AMOR

Roger Moore y Sharon Stone forman parte de la lista de huéspedes que han pasado por este establecimiento. El Xara Palace de Malta colma las expectativas y resulta de lo más tentador con sus propuestas: desde la navegación a vela en un catamarán de 21 metros de eslora hasta múltiples posibilidades para practicar el golf. Además, guías experimentados indican el camino a quien desee descubrir las huellas de la historia. El hotel, ceñido a los muros de la ciudad de Medina, dispone de personal cualificado que le permitirá disfrutar, por ejemplo, de un masaje vivificante. La vecina isla de Gozo es una excursión ideal. Allí, el arco de roca Ventana Azul, tallado por el viento y las olas, promete unas vistas de lo más pintorescas.

www.xarapalace.com

**Noruega**

Nada mejor que la bicicleta para explorar el país de los fiordos.

FIORDOS EN BICI

El país de los vikingos puede recorrerse cómodamente, pero también con espíritu de aventura. Lo cierto es que Noruega es un lugar interesante para sibaritas del deporte. La ruta que va de Stavanger a Bergen, por citar un ejemplo, asegura una sucesión de atractivos panoramas: escarpados fiordos, imponentes cascadas y el glaciar de Folgefonna... vistos desde una bicicleta. Además, esta gira por ese reino del norte brinda la oportunidad de aprender algo de historia, como el monumento *Espada en la piedra*, que recuerda la batalla que unificó el país en un solo reino. Pero sea cual sea el destino que se elija en este hermoso país, confortables alojamientos nos esperarán al final de los paseos por los bosques o las aventuras *polares*.

www.trekkingyaventura.com

**Vietnam**

La sonrisa de Asia le acompañará en este recorrido de Norte a Sur.

BAHÍA ESMERALDA

Vara de bambú con dos cestas de arroz en los extremos es el sobrenombre de Vietnam, que en su zona más estrecha sólo mide cincuenta kilómetros de ancho. La excursión desde la capital, Hanoi, a la ciudad de Ho-Chi-Minh, la antigua Saigón, permite seguir esta configuración geográfica casi en toda su envergadura. La joya del viaje es la bahía de Ha-long, de cuyas aguas verde esmeralda emergen enormes formaciones rocosas. Un junco acerca a los visitantes a estos gigantes de piedra caliza. De vuelta a tierra firme, los viajeros pueden explorar la montaña Sam, llena de cuevas con pagodas y templos. Qui Nhon, un auténtico oasis del bienestar, satisfará hasta los más mínimos deseos de aquellos que buscan la calma.

www.nuba.net

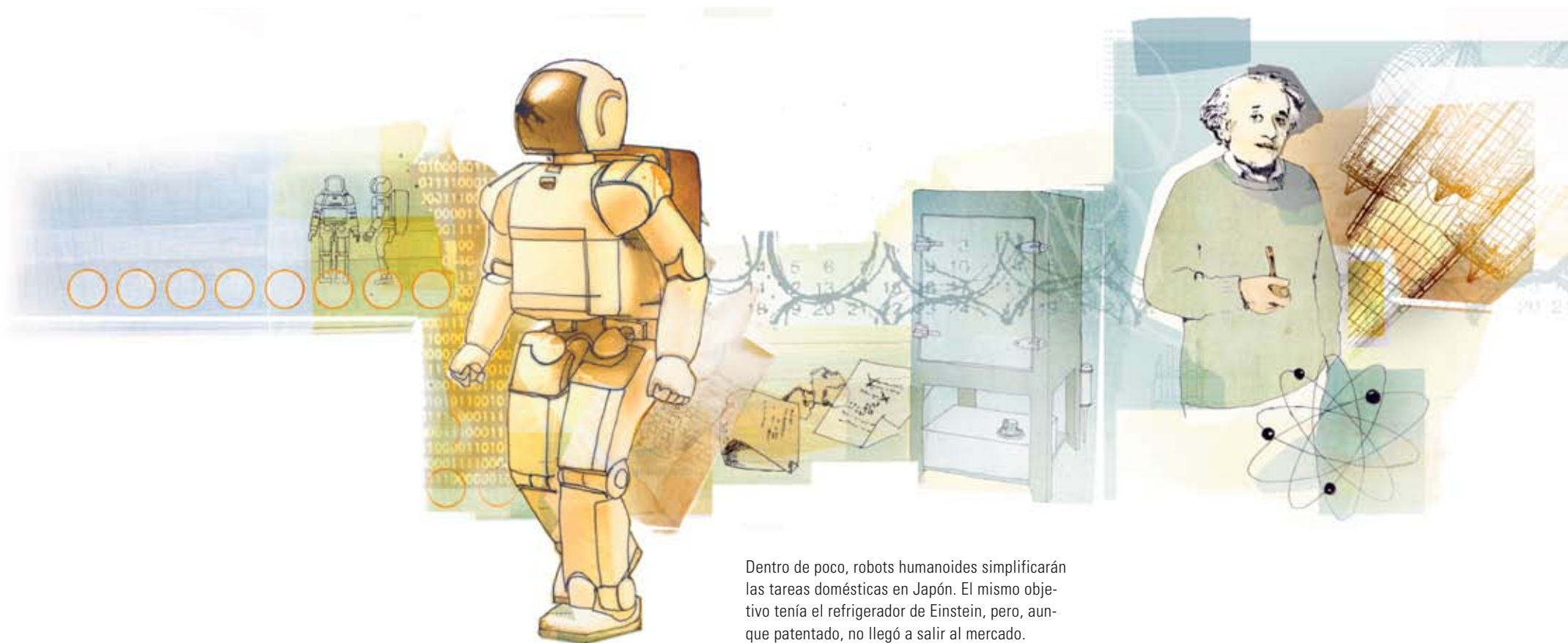


INGENIO AL PODER

Texto | **ROBERT ZSOLNAY**

Ilustración | **TINA ZELLMER**

El genio creativo ha dado alas y movilidad al ser humano; le ha permitido surcar los cielos y llegar hasta la Luna. En estos momentos, mientras los investigadores planean la colonización del espacio, en Japón los robots humanoides se preparan para ayudarnos en la vida doméstica. Los investigadores no creen en los límites. Es una de las cosas que tienen en común con sus antecesores de todas las épocas.



Dentro de poco, robots humanoides simplificarán las tareas domésticas en Japón. El mismo objetivo tenía el refrigerador de Einstein, pero, aunque patentado, no llegó a salir al mercado.

Los inventos son flores; las innovaciones, mala hierba. La comparación es de Robert Metcalfe, el inventor de Ethernet, una tecnología de red informática que conecta millones de ordenadores a Internet. Es, además, uno de los más solicitados expertos en innovación. “A menudo el invento surge a partir de una idea brillante, y luego la innovación la difunde por el mundo,” señala Metcalfe. Este estadounidense, que estudió en el Instituto Tecnológico de Massachussets (MIT) y la Universidad de Harvard, trabajó como ingeniero y jefe de ventas de una multinacional. Sin embargo, la compañía no consiguió colocar en el mercado su tecnología Ethernet. Así que se despidió, fundó su propia compañía y escribió una de las grandes historias de éxito de la era de la informática. Por eso Metcalfe sabe hasta qué punto es importante rentabilizar las innovaciones y hace su comparación con conocimiento de causa.

Flores y malas hierbas. Sin embargo, esta metáfora evidencia el hecho de que, sin imaginación, no hay avances. No en vano, muchas voces, conscientes de que los espíritus creativos suelen ir por delante de su época, piden que se dé más libertad a quienes viven su afán investigador con verdadera pasión, y que los imperativos económicos pasen a un segundo plano, al menos durante un tiempo.

Inventos beneficiosos

De espíritu creativo no adolece precisamente el holandés Ron Kok, inventor de un display de lámina compuesto por diodos luminosos orgánicos que ha sido premiado por el Fórum Económico Mundial como novedad revolucionaria, aunque todavía no está madura para el mercado. Estos displays tienen casi el mismo tacto que el papel y se pueden enrollar y doblar, por lo que la tecnología de Kok podría impulsar de-

hacerlos más útiles, sencillos y asequibles al gran público. Ella ha sido precisamente la primera mujer en la historia del MIT galardonada con el codiciado “Lemelson-MIT Student Prize” por su incubador de fases alternas, un premio que se otorga a jóvenes promesas que destacan por su ingenio y brillantez.

Mentes visionarias

Cada invento acerca al presente un fragmento de futuro. El avión, el teléfono e Internet forman un terno ejemplar de grandes inventos creados por mentes privilegiadas que nos han ayudado a entrar en la época moderna. Su curiosidad, sed de nuevos conocimientos, creatividad, gran inteligencia y enorme perseverancia contribuyen a impulsar a las sociedades y sus economías de todas las épocas. En muchas ocasiones, genios como Albert Einstein, movidos por una idea visionaria, proponen inventos para los que aún no existe aplicación alguna, cosechan reacciones escépticas y son objeto de mofa.

está a punto de celebrar sus sesenta años de existencia: nada menos que quince premios Nobel han salido de ella.

Imaginación sin trabas

Todo espíritu creativo necesita libertad para desarrollar sus ideas sin trabas; valor para asumir riesgos; gran minuciosidad en su tarea, y mucha perseverancia para aguantar los sinsabores inherentes al experimento y el error. Sin estos rasgos de personalidad es muy probable que el físico alemán Wilhelm Conrad Röntgen no hubiera pasado a la historia en calidad de primer ganador del premio Nobel. En 1895 descubrió los rayos X: mientras trabajaba en los fundamentos de las primeras pantallas de televisión se liberaron radiaciones desconocidas que se visibilizaron en placas fotográficas almacenadas en el laboratorio. Intrigado, Röntgen aparcó otro proyecto en el que trabajaba y se dedicó por entero al fenómeno que acababa de descubrir. En la actualidad probablemente algún directivo le habría recriminado

La casualidad se alía en ocasiones con la persona adecuada, decidida y ávida de conocimientos

finitivamente la sustitución de los medios de impresión por el papel electrónico, opción que se debate desde hace algunos años. Otra antigua alumna del MIT, la estadounidense Amy Smith, ha recibido elogios de la revista *The New York Times* como precursora de una nueva generación de inventores. Al igual que Kok, el gran reconocimiento que ha alcanzado no sólo se debe a la excelencia de su trabajo, sino también a su esfuerzo para lograr que las innovaciones contribuyan al bienestar de la humanidad. Smith ha desarrollado, entre otras cosas, un dispositivo de análisis de la calidad del agua de bajo coste que puede funcionar sin corriente eléctrica. Una gran ayuda para países en desarrollo para medir, por ejemplo, la carga bacteriana del agua potable. Imparte clases en el MIT en calidad de *senior lecturer*, y se dedica con incansable afán a perfeccionar dispositivos de alta tecnología para

El gran físico señaló en una ocasión, en pleno apogeo de su etapa creativa, que si la investigación se dejara exclusivamente en manos de los ingenieros, la humanidad tendría lámparas de petróleo capaces de funcionar a la perfección, pero carecería de energía eléctrica. Aquel hombre de cabellos desgreñados también tenía su lado práctico: se interesó por las brújulas e inventó el “refrigerador doméstico automático”. Lo proyectó en 1926 en Berlín junto con su colega, el físico Leo Szilard, y lo registró como patente suiza. “Si el investigador no mira más allá de la utilidad de sus resultados, es muy probable que acaben escapándose las ideas realmente brillantes,” explica Peter Gruss, presidente de la Sociedad Max Planck. Esta organización científica fundada en 1948 que se ocupa de la investigación básica orientada al conocimiento, exhibe un currículo impresionante cuando

estar perdiendo el tiempo en su trabajo. Pero sus investigaciones dieron sus frutos y le llevaron a un éxito del que todavía sigue beneficiándose el mundo entero: los rayos X. Aunque también hay que agradecer el hecho de que, en ese año, la casualidad se aliara con la persona adecuada: un investigador decidido y ávido de conocimientos. Contrariamente a los inventores, los descubridores encuentran algo que, si bien ya existía, había permanecido desconocido hasta el momento. En este sentido Röntgen reúne en sí al descubridor, al inventor y al innovador, puesto que también ofreció de inmediato una aplicación práctica del aparato de rayos X, apta para ser comercializada en el mercado. Ejemplo de la constancia inherente a todo creador son los hermanos Wilbur y Orville Wright, mecánicos de bicicletas poseídos por el sueño de volar. Carolina del Norte, 17 de diciembre

La construcción ideada por Da Vinci en 1483 surcó los aires y aterrizó suavemente en el año 2000



Los grandes inventores ansían alcanzar el éxito y tienen el valor de fracasar.

de 1903: tras años de incansable y minucioso trabajo, los hermanos esperan vivir el momento cumbre de sus vidas mientras aguardan con impaciencia el despegue del primer vuelo motorizado, tripulado y pilotado de la historia de la humanidad.

Conmocionados por la caída mortal del pionero de la aviación Otto Lilienthal en 1896, habían probado doscientas formas de ala diferentes; efectuado cerca de mil planeos, e invertido mucho tiempo en pulir un motor de cuatro cilindros con doce caballos de potencia y cien kilos de peso antes de poder elevarse por los aires con su biplano Flyer en aquel memorable día de diciembre.

Los hermanos Wright hicieron un sueño realidad: el sueño de volar, perseguido por la humanidad desde el mito de Ícaro, pasando por los planos de construcción de Leonardo da Vinci hasta los temerarios pioneros de la aviación

de principios del siglo XX, que ascendían por los aires en sus aparatos y muy a menudo acababan malheridos como resultado de aterrizajes forzosos.

El sueño de Leonardo

Todavía faltan un par de años para que la humanidad pueda manejar el primer periódico electrónico enrollable y plegable. Pero, mientras tanto, el holandés Ron Kok tiene previsto ocuparse en otros proyectos, como las gafas a las que se dedica actualmente, que costarán aproximadamente un dólar, y que por tanto serán asequibles incluso para los habitantes más pobres del planeta.

Aunque lo más probable es que Kok no tenga que esperar tanto como Leonardo da Vinci para ver hecha realidad la aplicación práctica de sus inventos. El genio italiano, espoleado como tantos otros por el sueño de volar, ultimó

en 1483 los planos de construcción de una especie de parapente. Su *Mona Lisa* llevaba siglos sonriendo desde una pared del Louvre parisino cuando el británico Adrian Nichols se propuso resucitar el artefacto volador de Da Vinci a partir de los dibujos originales del siglo XV. Corría el año 2000 cuando Nichols planeó desde unos 3.000 metros de altura hasta el suelo con aquel aparato de forma piramidal, construido con madera y lona, diseñado 517 años antes sobre un tablero de dibujo. Fue un vuelo suave y seguro.

Si Leonardo da Vinci hubiera podido verlo, probablemente se habría sentido exultante de alegría. Y con toda seguridad, su sonrisa habría sido menos contenida que la de su famosa *Gioconda*.

A PORTODAS, CAMPEÓN

Fernando Alonso es el piloto estrella del equipo Vodafone McLaren Mercedes de Fórmula 1. Inspirada en el campeón mundial, esta colección de artículos le permitirá sentir en su piel toda la emoción de la competición reina automovilística.



GORRA F. ALONSO

De color plata, es una mezcla de poliéster y algodón. Lleva el logotipo Mercedes-Benz bordado en el frontal y "Fernando Alonso" en la visera. Además, con número de salida "1" en el lateral, bandera española y logotipos en la parte trasera.

25,69 €

B6 695 6889

GORRA TEAM MCLAREN VODAFONE

De color plata, lleva el logotipo de Mercedes-Benz de gran tamaño bordado en el frontal. La mezcla de poliéster y algodón es transpirable y repele la suciedad.

38,58 €

B6 695 0537

POLO F. ALONSO

Blanco, gris y rojo. Con un bólido de Fórmula 1 delante y en la espalda el número de salida "1" y la inscripción "Fernando Alonso". De algodón 100%. Tallas: S-XXL.

65,38 €

B6 695 0507-0511



POLO SRA. F. ALONSO

Por delante es blanco y rojo con un monoplaza de Fórmula 1 estampado en cromo, además de la inscripción "Fernando Alonso" por detrás. De algodón 100%. Tallas: XS-XL.

57,93 €

B6 695 0512-0516

RELOJ F1 EDICIÓN LIMITADA

Con bisel fijo, escala de velocímetro y segmento rojo, es sumergible hasta 5ATM. Las cifras y las manillas son luminiscentes. La caja y el brazalete con cierre de seguridad son de acero inoxidable. Lleva la inscripción "Mercedes-Benz Motorsport" grabada en la base. Edición limitada de mil unidades.

248,91 €

B6 695 5188



MOCHILA

Negra, plateada y roja. Con el logotipo de Mercedes-Benz delante y la inscripción "Mercedes-Benz Motorsport" en los bolsillos laterales. El asa y las correas son acolchadas. De nylon 100%.

71,34 €

B6 695 6890



CAMISETA NIÑO F. ALONSO

Blanca y roja. Con coche de Fórmula 1 y "Vodafone McLaren Mercedes" estampados delante, número de salida "1" y nombre "Fernando Alonso", detrás. De algodón 100%. Tallas: 116-140.

36,01 €

B6 695 0498-0500

CAMISETA F. ALONSO

En blanco y rojo (100% algodón) con estampados. Delante lleva el monoplaza de Fórmula 1 de la escudería "Vodafone McLaren Mercedes" y en el dorso la inscripción "Fernando Alonso" con el número 1. Tallas: S-XXL.

47,61 €

B6 695 0493-0497

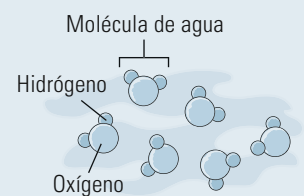
De estar interesado en alguno de estos artículos puede remitir su pedido por fax al número 949-26 87 92 o bien por correo a la dirección: DaimlerChrysler España, S.A., Marketing Postventa (PM/C), Polígono Industrial Miralcampo, 19200 Azuqueca de Henares, Guadalajara. Además de estos artículos puede adquirir otros muchos más en la boutique *on line*: www.mercedes-benz.es. Todos los precios incluyen IVA (están sujetos a sufrir alguna modificación al cierre de esta edición).

1 Preparación del paciente

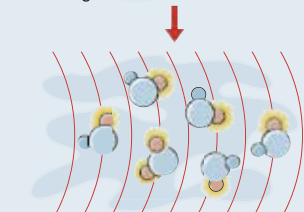
Se sitúa sobre la camilla con las bobinas receptoras necesarias según el tipo de prueba. Se introduce dentro del aparato.

2 Creación del campo electromagnético

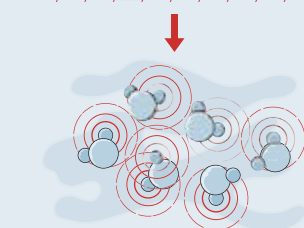
Las bobinas principales crean un campo magnético en el interior del tubo.

**3 Formación de núcleos de alta energía**

Las moléculas de agua del cuerpo del paciente están formadas por átomos de hidrógeno.



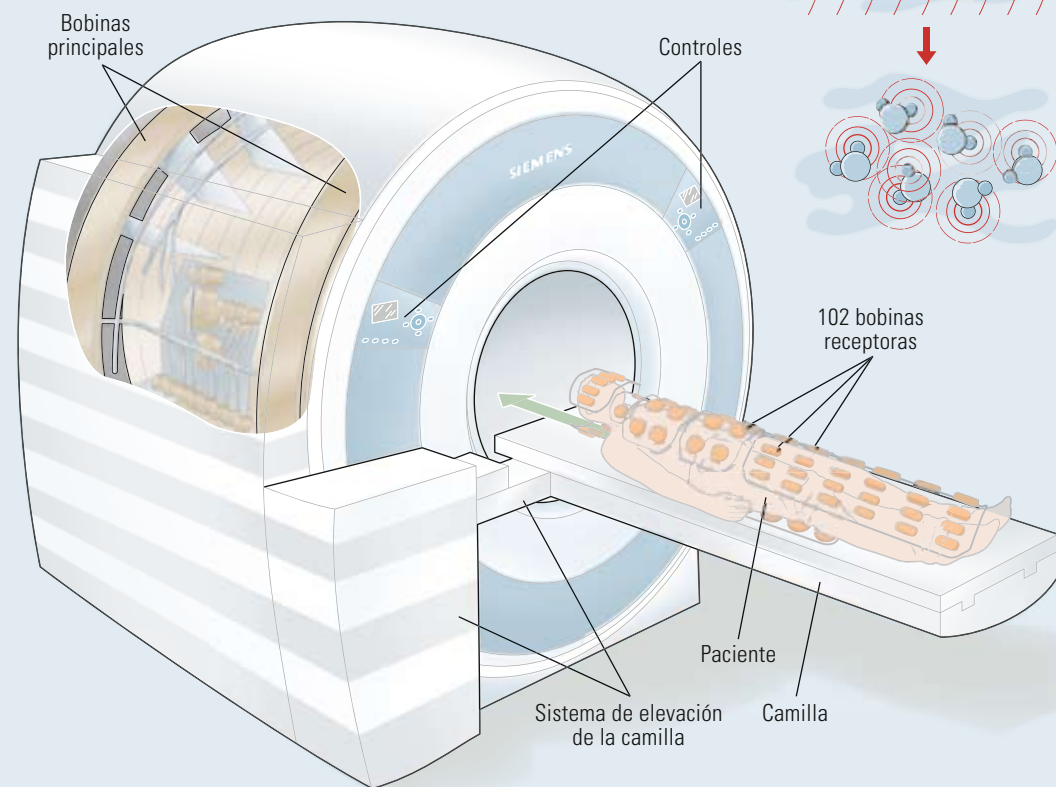
En presencia del campo magnético, los átomos de hidrógeno adquieren energía.

**4 Recepción de la señal**

Después, emiten esa energía en forma de ondas, que son recogidas por las bobinas receptoras.

5 Formación de la imagen

Las señales recibidas son interpretadas para crear una imagen de los tejidos.



Cada punto es una interpretación de la intensidad de la señal, del tiempo que tarda en recibirse, etc.



DIAGNÓSTICO: LOS SEGUNDOS CUENTAN

Texto **MÓNICA RUIZ DE LA CUESTA**

La medicina tiene un aliado impresionante en la tecnología. Las técnicas de imagen aceleran los diagnósticos y su nivel de acierto. El TAC multicorte de doble fuente y la resonancia magnética de 3 teslas están dando un vuelco a los estudios de corazón, vasculares, neurológicos y del cáncer.

Las nuevas técnicas de imagen han revolucionado el diagnóstico de enfermedades. Detectar el cáncer en fases muy precoces, elaborar estudios de corazón y vasculares de exquisito detalle, practicar colonoscopias virtuales o investigar el Alzheimer y el Parkinson son posibilidades que aportan los equipos más evolucionados de radiodiagnóstico. Su precisión, calidad y velocidad evitan al paciente procedimientos más invasivos.

Entre las últimas innovaciones, destaca el TAC (Tomografía Axial Computerizada) de 64 cortes de doble fuente y la resonancia magnética de 3 teslas (ver ilustración), tecnologías de las que dispone la Clínica Universitaria de Navarra. Según José Luis Zubieta, director del departamento de Radiodiagnóstico y neurorradiólogo de este centro hospitalario, entre las principales ventajas del escáner multicorte de doble tubo "destaca la velocidad. Los dos tubos de rayos X aparecen dispuestos de forma perpendicular, de modo que el giro necesario del tubo emisor y de los detectores en lugar de ser de 180° es de 90°, por lo que la recepción de la información es todavía más rápida".

Esta velocidad es esencial en patologías cardíacas. "En muchas ocasiones hay que administrar fármacos betabloqueantes para ralentizar el movimiento cardíaco y obtener así una óptima calidad de imagen del corazón y de sus estructuras arteriales". Al lograr hasta tres imágenes por segundo, el equipo de doble fuente evita la medicación.

Y hay más. La angiografía diagnóstica podría sustituirse por esta prueba, ya que al ser el TAC una técnica no invasiva, evita los riesgos potenciales de un cateterismo convencional. En general, el tiempo de exploración de un escáner de cuerpo entero con un equipo de 64 cortes se sitúa en 12 segundos, frente a los 25 segundos de equipos anteriores. El TAC de cuerpo entero es una prueba que el departamento de Radiodiagnóstico de la Clínica Universitaria indica especialmente para chequeos de pacientes con riesgo cardiovascular.

Horizontes y esperanzas

La resonancia magnética de 3 teslas es la de mayor potencia permitida actualmente para el estudio morfológico del cuerpo humano. Las

especialidades médicas en las que su utilización es más novedosa son la neurorradiología, el diagnóstico por imagen de lesiones musculoesqueléticas y la angiografía (estudio radiológico de los vasos sanguíneos) por resonancia magnética. En los estudios neurorradiológicos se aplica este equipo con mayor frecuencia. Se trata de exploraciones del sistema nervioso central y de la columna vertebral principalmente. Le siguen en utilización las exploraciones músculo-esqueléticas.

La resonancia magnética se impone en el estudio del abdomen, corazón, mama, pelvis y los órganos que allí se alojan como la próstata, en el caso de los varones, y el aparato genital femenino, en el de las mujeres. En radiología molecular, el doctor Zubieta destaca la posibilidad de un diagnóstico precoz del cáncer antes de que el tumor alcance un determinado tamaño. Otra de las aplicaciones del equipo de 3 teslas son los proyectos de investigación que desarrolla la Clínica Universitaria de Navarra en colaboración con el Centro de Investigación Médica Aplicada (CIMA) de la Universidad de Navarra.

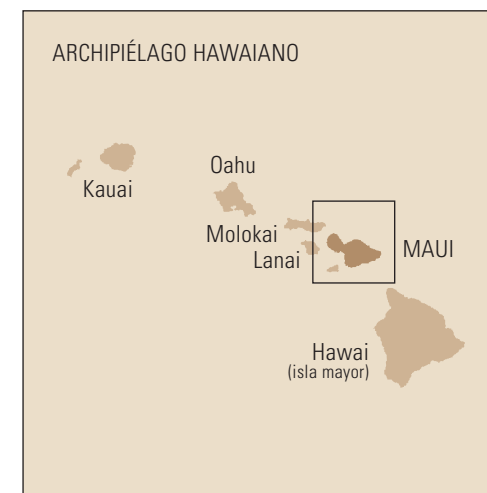


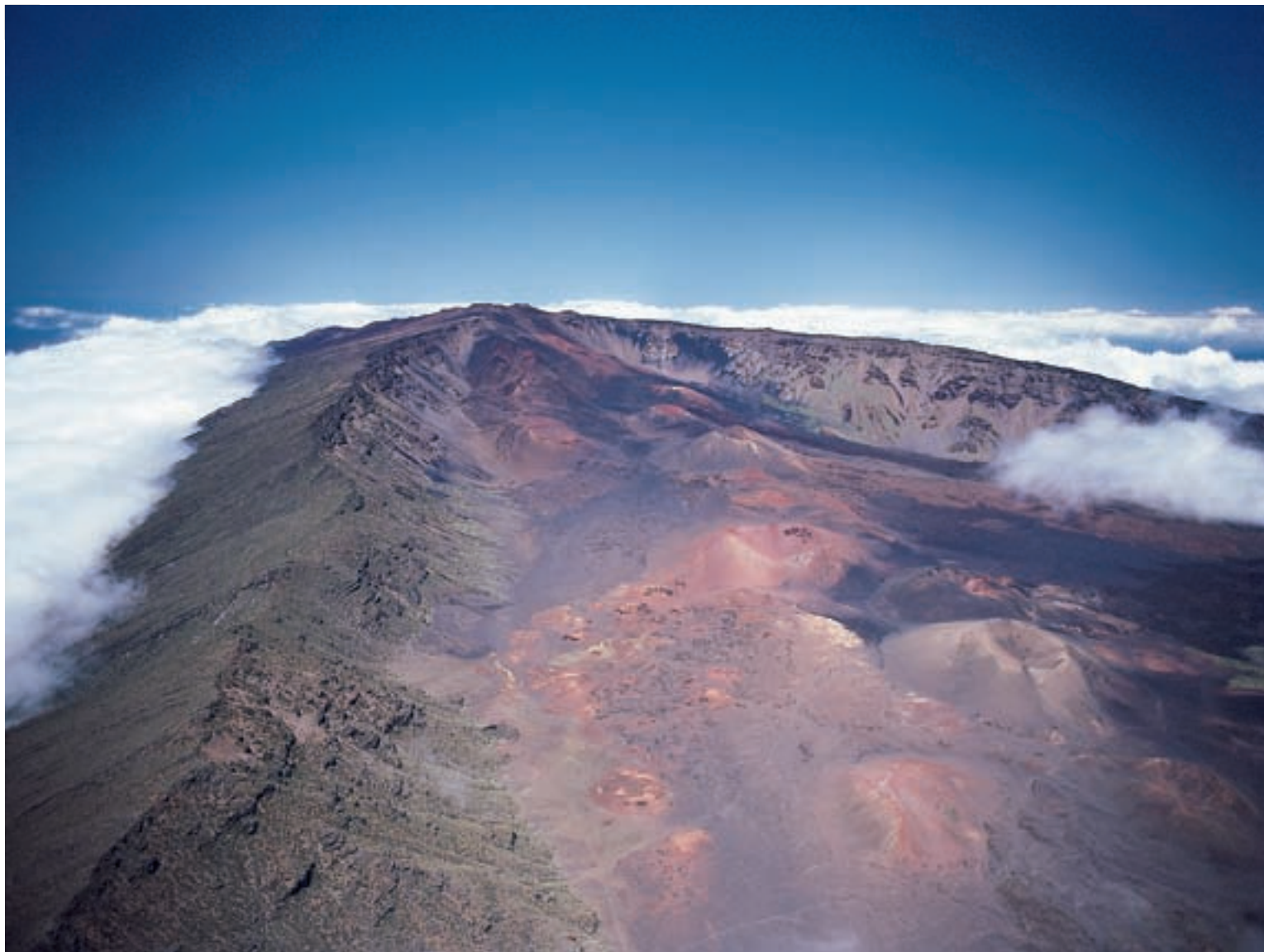
EN POS DE LA OLA

Texto ✿ GERO GÜNTHER

Fotografía ✿ JOEL RIEMAN

Descubrir Maui significa sentir los elementos de la naturaleza en todo su apogeo. El viento, el agua y la fuerza de los volcanes han tallado esta joya del archipiélago hawaiano. En primavera incluso se pueden avistar ballenas con sus crías, que emigran desde Alaska a las cálidas aguas de esta paradisíaca isla.





✂ El paisaje de cráteres de Maui, una verdadera obra de la naturaleza. El volcán más alto de la isla mide cerca de 3.000 metros de altura.

Dejamos de remar al grito de ¡*Lawa!*, orden de Gary, nuestro timonel. *Lawa* es una palabra hawaiana que significa “suficiente” o “alto”. A partir de ese momento nuestra canoa de batanga se desliza silenciosamente por el mar, aún tranquilo esta mañana. De repente, escuchamos un silbido y un penacho de espuma asciende hacia el cielo. Acto seguido avistamos el lomo de un gigantesco animal: una espléndida ballena jorobada emerge de las aguas. Cada vez que la cola de la ballena azota la superficie, los seis ocupantes de la embarcación prorrumpimos en gritos de júbilo. Imposible reaccionar de otro modo ante semejante espectáculo. Todos los años, entre los meses de diciembre y abril, las ballenas jorobadas, que alcanzan los quince metros de largo y cerca de cuarenta toneladas de peso, vienen a millares a Maui para dar a luz a sus crías.

Por allí asoma el bebé, ¡a menos de diez metros de donde estamos! Esta especie nace ya pesando una tonelada, pero el alevín, con sus tres metros de largo, parece un enanito comparado con su progenitora.

Remamos de vuelta. *Hut* (atención), grita el timonel desde proa. *Ho* (comprendido), y pasamos el remo al otro lado. ¡Qué sensación tan maravillosa dejarse llevar por el ritmo! Éste es el compás que rige desde hace siglos los desplazamientos de los habitantes de las islas de los Mares del Sur. De isla en isla, de archipiélago en archipiélago. Las canoas sencillas se han utilizado siempre para pescar, mientras que las canoas de batanga funcionan como medios de transporte.

Origen volcánico

Los lujosos hoteles al borde del mar, las villas y los jardines de Wailea empiezan a aparecer.



✂ Para salir de excursión en canoa de batanga, el medio de transporte acuático tradicional de los isleños, hace falta estar en forma.

Ante nosotros se yergue el volcán Haleakala, la *casa del sol*, de 3.000 metros de altura y el más alto del mundo en actividad. Como todas las islas del archipiélago hawaiano, Maui, la segunda más grande, está formada por magma que se ha ido solidificado en el fondo del mar a lo largo de millones de años hasta dar lugar a cumbres volcánicas. Pero hace ya mucho que la lava ha quedado cubierta por helechos, plantas trepadoras, boniatos, mangos y papayas. Entre tanta frondosidad exuberante, Maui se asemeja a un gigantesco jardín. No en vano es conocida como la *isla mágica*. Para experimentar la verdadera esencia de Maui hay que entrar en contacto con la naturaleza: sentir el viento, las olas y la sal. Nada mejor para descubrir el atractivo de los Mares del Sur de una manera intensa que remar en canoa, bucear y nadar. El mundo submarino ofrece un sinfín de corales, tortugas que se



El agua salada siempre ha tenido carácter sagrado para los hawaianos

mueven a cámara lenta y peces multicolores de nombres tan exóticos como mahimahi, ahi, ono, uku y moi. Sin embargo, la verdadera comunión con el océano está reservada a los practicantes de un deporte que es casi una religión en esta isla, el surf. Los surfistas, que cabalgan las olas a lomos de sus tablas (*o boards*), son los reyes en la playa de Ho’okipa. Una chica con bikini rojo se desliza con soltura sobre las crestas de olas impresionantes, dejando atónitos a los subyugados turistas. “Cuando tenía dos años mi madre ya me llevaba con ella al oleaje”, explica mientras se seca el pelo. “Pero hasta los diez años no conseguí realmente dominar el surf”. ¿A los diez años?

El renacer de la cultura autóctona

En Maui la vida ha girado siempre en torno al océano. El agua salada era sagrada para los hawaianos, y no es casualidad que las canoas de batanga se hayan convertido en uno de los vehículos más importantes del renacimiento cultural hawaiano. Una cultura que va mucho más allá de las coronas de flores y de los espectáculos de *hula*, el baile tradicional. Desde hace algunos años se enseña hawaiano en las escuelas, y las constructoras están obligadas a respetar los santuarios y los enterramientos. Hoy en día los no hawaianos también se interesan por los métodos tradicionales de curación y cultivo, por la artesanía, el idioma y la música de este pueblo isleño en peligro.

Su aislamiento de tierra firme ha permitido al archipiélago conservar sus ecosistemas

de desaparición. Pero, ¿quién puede decir que es hawaiano puro? No hay un lugar en el mundo con tanta mezcla de etnias, fundidas en una simbiosis magnífica que a lo largo del tiempo ha dado como resultado la calidez y cercanía que caracteriza a los habitantes de estas islas. Desde hace generaciones, conviven gentes de Polinesia, Japón, Filipinas, Europa, China y Latinoamérica. “Mi abuela es alemana”, cuenta una joven que podría haber servido de inspiración a Gauguin. Muchas de las plantas que crecen aquí han llegado desde muy lejos, y la famosa música de guitarra hawaiana es fruto de influencias portuguesas, mejicanas y estadounidenses.

En el salón de baile del hotel Ritz Carlton tocan los más famosos músicos de *slack key*, la guitarra hawaiana. Acaban de ganar un Grammy y desbordan espíritu festivo. Es el inicio de una velada en compañía de gentes cordiales vestidas con camisas floreadas. Las mujeres llevan vestidos ligeros y sandalias, o inclu-

so van descalzas, pues, ya sea un hotel de lujo o no, la costumbre hawaiana exige un atuendo informal y ligero. Sobre el escenario, un hombre con un sombrero negro y una cadena de oro canta al ritmo de esta música que ha arrullado desde siempre nuestros sueños de los Mares del Sur: el agudo canto de voces masculinas, ese ritmo que recuerda el bamboleo de una hamaca, el punteo del ukelele...

“El arte de tocar la guitarra se transmite de padres a hijos”, explica George Kahumoku. Artista, narrador de historias, profesor de cerámica en el instituto, granjero y cocinero televisivo en la emisora local, George cuenta que estuvo a punto de perder la vida pescando atún, y por qué determinadas plantas de su jardín son sagradas. Luego pasa a las antiguas leyendas: historias de reyes valerosos, héroes crueles y diosas sensuales. “Es como si fueran mis propios tíos y tías”, dice este hombre cuyos antepasados fueron constructores de canoas y primeros ministros de la corte real.

Alejadas de tierra firme

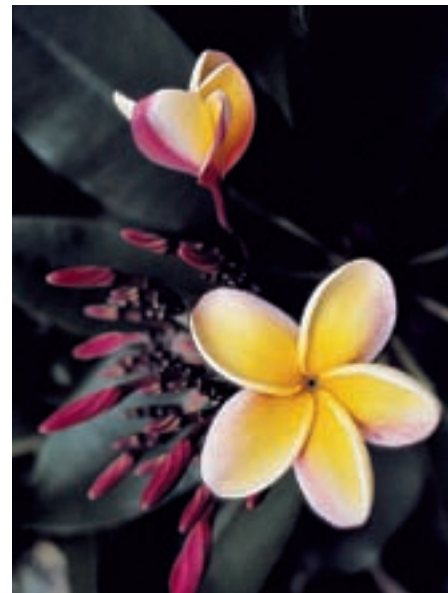
Las islas de Hawai, situadas prácticamente en el centro geográfico del océano Pacífico, son las más alejadas de tierra firme del globo (la isla más cercana está a más de 3.000 kilómetros); un aislamiento que le ha permitido ser uno de los ecosistemas mejor conservados.

Al 50º estado federal de los Estados Unidos de América no le faltan restaurantes de comida rápida ni centros comerciales. Pero basta salir de la ciudad para situarse rápidamente: Maui es en realidad un montículo de lava de 80 kilómetros de largo y la mitad de ancho en medio del océano infinito.

A pesar de sus exiguas dimensiones, la isla tiene una extraordinaria variedad: se puede ir hasta Hana, en el este tropical, donde pequeños muros de lava negra delimitan fincas espléndidas y, cada vez que llueve, docenas de cascadas caen desde los acantilados. O también se pueden visitar los ranchos y plantaciones de Makawao. Esta pequeña ciudad situada en la ladera occidental del volcán alberga las casas de madera más bonitas de la isla, un grupo de cafeterías, galerías y tiendas de productos ecológicos.



Las flores inspiran la artesanía.



Naturaleza en todo su esplendor.



El *lei* es el collar tradicional.



En el valle de loa crecen exuberantes árboles y arbustos. Arriba se yergue el loa Needle, un monolito volcánico de unos 370 metros de altura.



✿ El cráter del volcán Molokini emerge del océano como una ola pétrea.



De origen volcánico, estas islas son un santuario de fauna marina

Para llegar a los rincones más bellos hay que transitar por calles de un sólo carril con letreros en los que pone: ¡Por favor, toque el claxon! Aquí no hay prisas que valgan. De repente, aparece la localidad de Kahakuloa: una docena de casas rodeadas de palmeras y una iglesia de madera. Junto a las lápidas se ven *leis*, coronas de perlas y conchas depositadas por los familiares.

La belleza de la soledad

Al borde de la bahía está la casa de *German John*, apodo de Klaus von Wittenberg, un aventurero alemán de 73 años, antiguo trampero y timonel, que vive en Maui desde hace cuarenta años. Las novelas de Jack London desper-

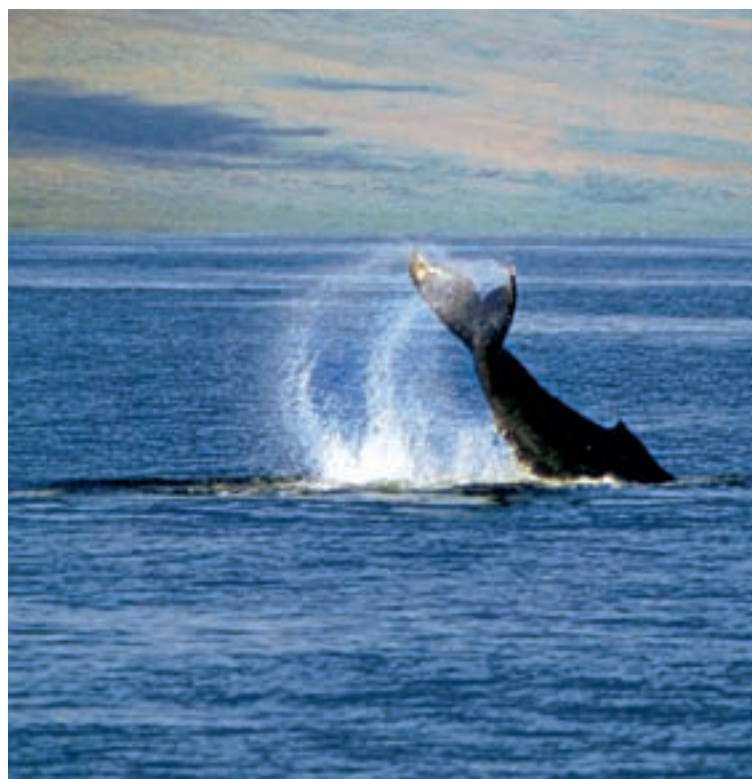
taron su entusiasmo por Hawai. Fabrica muebles de madera noble de koa: mesas, armarios, sillas. Mientras sirve pan de maíz y salami biológico, se queja de la voracidad constructora que arrasa las playas; de los atascos en la carretera que va a Lahaina; de los precios, y de los ingenuos turistas que no tienen ni idea de lo que es la auténtica aventura. “Suba al volcán”, aconseja. “Arriba, en el cráter, la isla aún sigue intacta”. De hecho son pocos los visitantes que se atreven a recorrer los senderos del parque nacional de Haleakala. En tres horas no se ve ningún ser humano. Aparte de tímidos pájaros, de la misteriosa planta ahinahina y de algunas hierbas, aquí no hay más que piedras y nubes. Al caminar

por inmensos campos de grava negra se tiene la sensación de estar dentro de un cuadro abstracto de Mark Rothko o Frank Stella. Se saborea la soledad, el vacío. De repente emerge la *casa del sol*. Agudos picachos de roca y conos de arena roja brotan de las nubes densas como espuma de afeitador. Un jirón de océano reluce tenuemente. Allá abajo se divisa a los surfistas brincando sobre las olas. Quizás sería buena idea alquilar un kayak y hacerse a la mar a golpe de remo. En soledad. Únicamente acompañado por el rumor de las olas y el lomo negro de las ballenas.





✿ Caminando se pueden descubrir espectaculares cascadas.



✿ La visión de las ballenas corta la respiración.

INFORMACIÓN ÚTIL PARA VIAJAR A HAWAI

El estado federal norteamericano de Hawai se compone de 128 islas. Las seis islas principales son Maui, Molokai, Lanai, Kauai, Oahu y Hawai.

ALOJAMIENTO

Four Seasons Resort Maui At Wailea

Tel. 001 808 874 8000
www.fourseasons.com/maui
 El Four Seasons de Wailea es probablemente el complejo turístico más lujoso de las islas hawaianas, en el que destacan sus restaurantes, que son de lo más selecto.

The Westin Maui Resort & Spa

Tel. 001 808 667 2525
www.westin.com
 Ante el confortable Westin se despliega una de las playas de arena más bellas de Maui.

Ritz Carlton

Tel. 001 808 669 6200
www.ritzcarlton.com
 Hotel situado en el espléndido extremo occidental de la isla, inaugurado en 2008. Da gran importancia a la cultura y ofrece seminarios, talleres y eventos culturales.

The Hale Ho'okipa Inn Bed & Breakfast

Tel. 001 808 572 6698
www.maui-bed-and-breakfast.com
 Un alojamiento maravilloso. Refinados muebles y múltiples objetos artísticos decoran esta casa, que en el pasado fue morada de hacendados portugueses.

www.maui.net

BANG & OLUFSEN



SONIDO PROFESIONAL

El último altavoz de Bang & Olufsen supera sus expectativas. Muy pequeño, BeoLab 9 combina un potente sonido y facilidad de manejo con la última tecnología, para que disfrute de un sonido perfecto independientemente de dónde lo coloque, gracias a sus lentes acústicas patentadas, que dispersa los sonidos de manera uniforme. El nuevo altavoz incorpora además la última generación de Ice Power, para que los graves suenen precisos y potentes. Diseñado como parte de una instalación de sonido *surround*, o bien totalmente independiente, se adapta a equipos que no sean Bang & Olufsen.

Más información: 91 – 661 65 75
www.bang-olufsen.dk

TISSOT

QUADRATO, LA CUADRATURA DEL TIEMPO

Geométricos, deportivos y robustos, los relojes de la Colección Quadrato de Tissot se caracterizan por sus dimensiones atrevidas y sus contrastes de colores fuertes. Con cronos o tres agujas de cuarzo, brazalete de acero, características correas y esferas coloreadas, combinan simplicidad con armonía. Son sumergibles y resistentes a 100 metros. Los precios recomendados, según modelos, oscilan entre los 280 y los 435 euros.

La tradición innovadora de Tissot representa más de 150 años de artesanía especializada. La firma es miembro del grupo Swatch, el mayor productor y distribuidor de relojes del mundo, desde 1983.

Más información: 91 – 334 63 62; 91 – 334 63 00
www.tissot.ch



ACOSTA

VERANO RETRO O DESENFADADO



Acosta, empresa de moda española fundada en 1942, nos acerca un pedacito de buen tiempo con dos colecciones muy frescas para el verano. En bolsos luzca el estilo más retro, con tejidos desde el elegante charol hasta la divertida lona, pasando por las pieles metalizadas. Y, para acompañar esta tendencia hasta los pies, póngase unas alegres sandalias con plataformas y tacones, o planas cómodas y con toques de sofisticación. Si, en cambio, prefiere poner un toque refrescante y con mucho color, atrevase con los lunares, ya sea en maxibolsos, carteritas o prácticas bandoleras.

Más información: 91 – 366 59 00
www.acosta.es