

TRÁFICO Y Seguridad Vial

SUPLEMENTO ESPECIAL



ESTE SUPLEMENTO CORRESPONDE AL N.º 274 DE LA REVISTA "TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL"

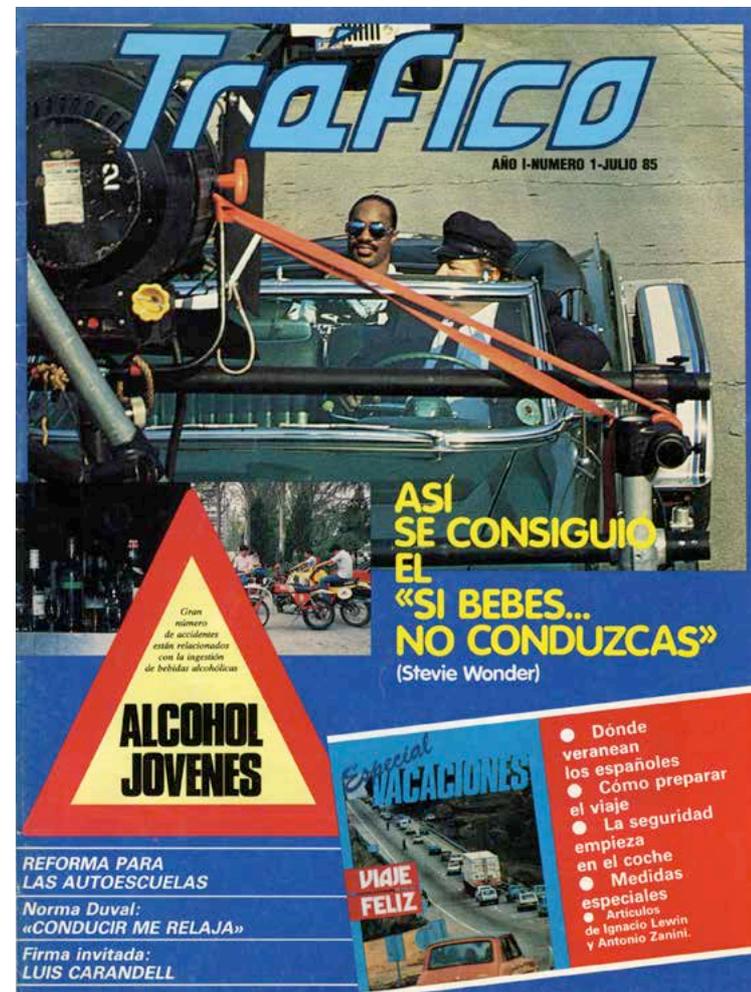
- Logros en seguridad vial
- Así éramos, así somos
- Las claves de los directores

UN 'INFLUENCER' PARA EL NÚMERO 1

Stevie Wonder, la portada inesperada

En la antesala del verano de 1985, y mientras España cerraba su adhesión a la Comunidad Económica Europea, un pequeño grupo de periodistas se afanaba en cerrar el número 1 de la revista "Tráfico". Entonces llegó la bomba...

Una infografía dibujada con Rotring (la marca de rotuladores de precisión) ilustraba el primer gran reportaje de análisis del número 1 de la revista "Tráfico" (hoy "Tráfico y Seguridad Vial"), en julio de 1985. Se trataba de un mapa de Europa con las tasas máximas de alcoholemia permitidas en cada país (en España era, entonces, de 0,8 gramos por litro de sangre, aunque en países como Irlanda se permitía hasta 1 g/l). Era uno de los recursos gráficos que servían para contextualizar el que debía



ser tema de portada: "Alcohol y jóvenes". Pero...

"En el último instante, con los nervios y la expectación de un número 1 que estaba a punto de nacer, con la imprenta ya avisada para hacer las galeradas, llega el responsable de campañas de la DGT y me dice que si me puede interesar sacar algo de la campaña que acaban de cerrar con Stevie Wonder. Creo que

éramos los únicos que no lo sabíamos aquí, pero es que acabábamos de llegar a la DGT, éramos los 'raros' de la revista", explica Jesús Soria, primer director de esta publicación. "Y, claro, pensé... esto es un bombazo. Solo había tres fotos del rodaje y no eran muy allá, pero el tirón de Stevie en 1985 era brutal. Además, el 'Si be-

bes, no conduzcas' encajaba con el reportaje sobre el alcohol y jóvenes".

GRAN COMPROMISO

José Luis Martín Palacín, director general de tráfico entre 1982 y 1986 e impulsor de la revista, recuerda con emoción aquellos momentos: "Todo surgió de una conversación entre Joaquín Díaz Pardo, técnico de Divulgación de la DGT, y Jesús Pozo, que trabajaba en la discográfica RCA y era amigo de Stevie Wonder. Sumamos al proyecto a Tino Calabuig (director del spot) e ideamos la campaña. Lo que no esperábamos era que Stevie colaborara tanto, hasta el punto de que no sólo se comprometió a hacerlo de forma desinteresada, sino que además el rodaje tuvo que retrasarse un día por la lluvia, y él mismo se hizo cargo de los gastos que ese inconveniente ocasionó. Se lo tomó con muchísima ilusión".

Otro ex director general de Tráfico que intervino en los albores de la revista fue Carlos Muñoz-Repi-so (entre 1996 y 2004), entonces jefe de Servicio de Formación de Conductores y miembro de la junta directiva de la Dirección Gene-

TRIBUNA

FERNANDO GRANDE-MARLASKA
MINISTRO DEL INTERIOR

Por 40 años más

ral. Recuerda el impacto de tener a una estrella mundial lanzando un mensaje tan potente: “Se buscaba lo que entonces se llamaba un prescriptor social, hoy ‘influencer’. Queríamos un cantante cuyo mensaje calase entre los conductores, y especialmente entre los más jóvenes. Así se llegó a la idea de contactar con Stevie Wonder. Se envió a Los Ángeles a Juan Galbis Loriga, entonces jefe de Negociado en Divulgación, para que le orientase en el rodaje. A su regreso nos contó las dificultades con las que se encontró, ya que Stevie no hablaba español y le costó mucho memorizar la frase: “Si bebes, no conduzcas”. No acertaba a pronunciarlo todo seguido y hubo que repetir las tomas infinidad de veces. Al final lo consiguió y fue el eje de una importante campaña para mentalizar sobre la incompatibilidad del alcohol y la conducción”.

El resto es historia. La campaña ‘Si bebes, no conduzcas’ (traducción de *Don’t drive drunk*, el tema de Stevie que ponía música al spot) fue un hito publicitario, y más para un organismo público en aquella España de los años 80. En paralelo, y de forma imprevista, la imagen del legendario cantante de Michigan también sirvió de presentación para esta revista.

“La información que se daba sobre seguridad vial en la época no era, en general, la correcta, incluso en muchos casos era muy sesgada. Como teníamos medios para hacer divulgación de calidad, decidimos crear una revista que, huyendo de la propaganda, informara con argumentos sólidos sobre un tema tan importante, y que además sirviera como referencia para el resto de medios. El hecho de llevar a Stevie Wonder en la primera portada con un mensaje tan potente y necesario tuvo un impacto muy positivo”, concluye Martín Palacín.

Que en estos días cambiantes y vertiginosos que vivimos un medio de comunicación cumpla 40 años es una gran noticia. Si, además, dicho medio está editado por una entidad pública (la Dirección General de Tráfico), la celebración merece ser doble. Ese es el caso de la revista “Tráfico y Seguridad Vial”, que el próximo mes de julio cumplirá cuatro décadas de existencia.

El primer número se publicó en julio de 1985 y su portada se hacía eco de la grabación del mítico spot ‘Si bebes, no conduzcas’, en el que desinteresadamente colaboró el cantante Stevie Wonder y que aún hoy en día sigue en la memoria de muchas personas. En ese primer número, se dejaba claro qué proyecto se estaba construyendo, toda una declaración de intenciones que ha resultado clave para la trayectoria de la revista: se impulsaba una publicación institucional, que no oficialista, en la que sólo tendría cabida la información contrastada y detallada. El objetivo: trabajar para mejorar la convivencia en la carretera, un esfuerzo que merecía la pena según se explicaba en ese primer número, “porque conducir en España es manejar cada día, incluso los festivos, doce millones de máquinas que pueden matar y de hecho matan cada año a no menos de cinco mil personas”.

Cuarenta años después, tras muchos reportajes publicados, innumerables historias contadas, mucho trabajo realizado y esas grandes dosis de ilusión (necesarias en todo proyecto), podemos afirmar que éxito es la palabra que mejor define la labor realizada por la revista “Tráfico y Seguridad



Vial”. Hoy en día no sólo goza de un gran prestigio en el ámbito de la seguridad en la carretera, sino que se ha convertido en un referente para quienes trabajan por reducir las cifras de siniestralidad vial. Evidentemente, la realidad de España ha cambiado mucho a lo largo de estas cuatro décadas. Así, el parque de vehículos ha crecido de forma exponencial (en 2023, había más de 33 millones de vehículos), mientras que se ha ido reduciendo el número de personas fallecidas en la carretera: en 2023 se registraron 1.806 víctimas mortales en

siniestros de tráfico, según los últimos datos consolidados. Esta cifra nos demuestra que todavía nos queda mucho trabajo por realizar porque, como siempre decimos, una sola víctima es demasiado. Las políticas de seguridad vial deben ser necesariamente transversales y uno de sus ejes fundamentales es la comunicación y la divulgación, ámbitos en los que la revista ha jugado un papel decisivo a lo largo de sus 40 años de historia.

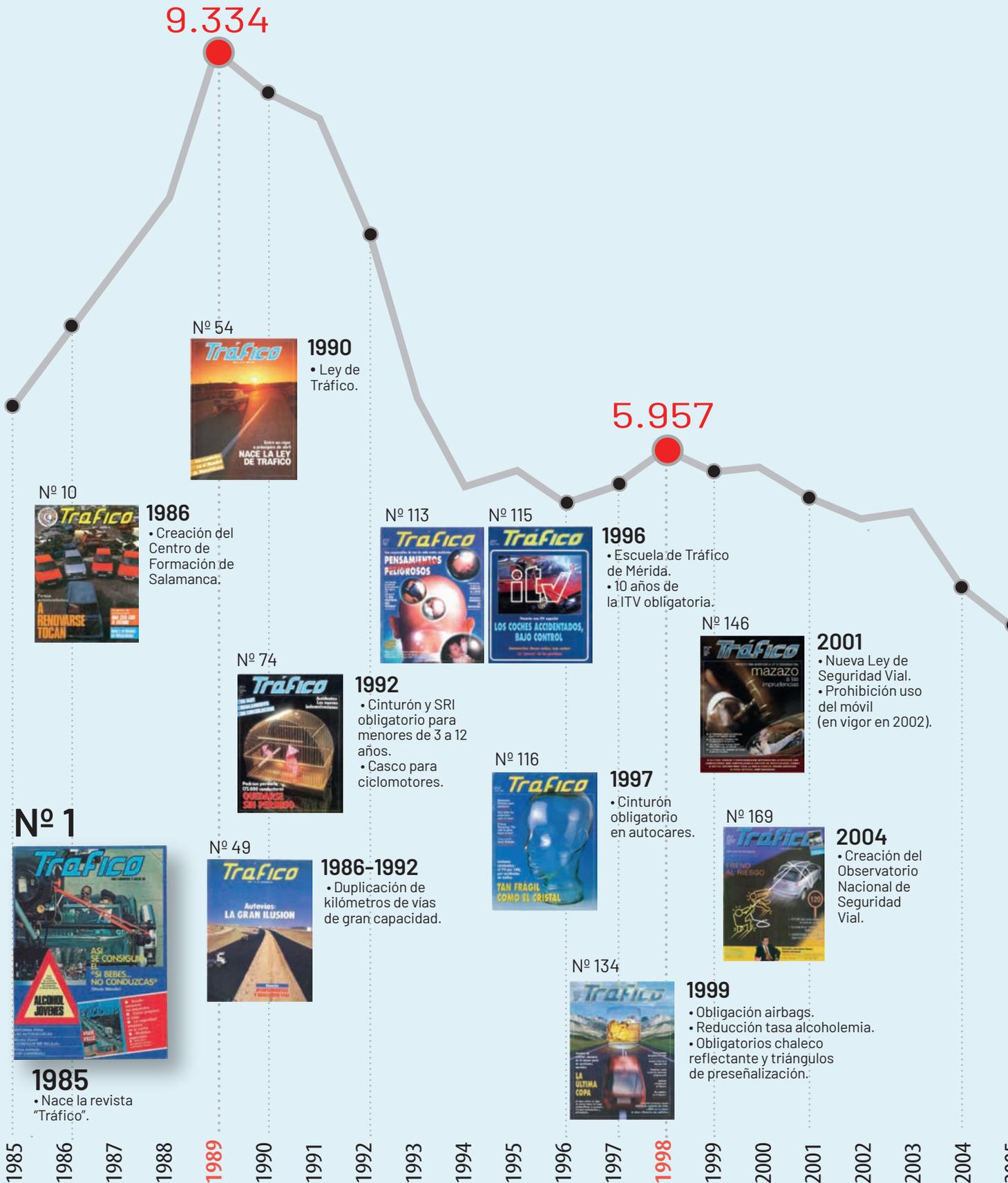
Sólo me queda felicitar a quienes han formado parte

de la publicación, a quienes impulsaron el proyecto inicial y a quienes lo han continuado hasta la actualidad porque si algo han demostrado a lo largo de estas cuatro décadas es un compromiso inquebrantable con la seguridad vial, del que se beneficia la sociedad en su conjunto. ¡A por otros 40 años!

“Si algo han demostrado a lo largo de estas cuatro décadas es un compromiso inquebrantable con la seguridad vial, del que se beneficia la sociedad en su conjunto.”

Medidas relevantes de seguridad vial

Evolución de las víctimas mortales



LA REVISTA HA INFORMADO PUNTUALMENTE DE LOS AVANCES PARA UN TRÁFICO MÁS SEGURO

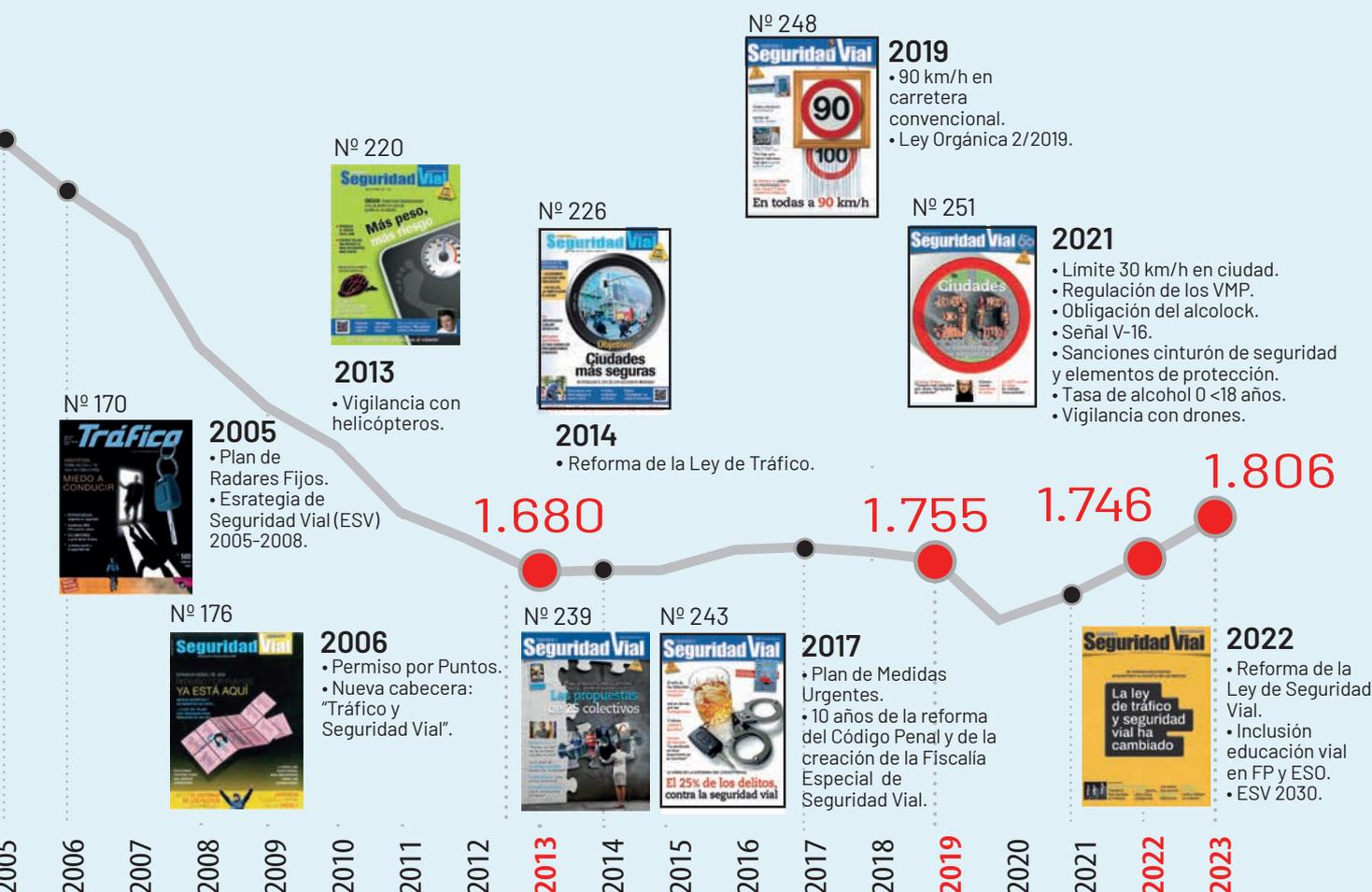
Con los logros de la seguridad vial

Desde 1985 el número de víctimas en carretera ha seguido una línea descendente jalonada de medidas para conseguir una movilidad más segura. "Tráfico y Seguridad Vial", editada por la DGT, ha explicado en estos 40 años los hitos que han llevado a un descenso de más del 80% de fallecidos en siniestros viales. Así informamos de ellos.



2023-2025:

Los últimos tres años han traído, entre otras muchas novedades, el Reglamento de Vehículos Históricos, el nuevo catálogo de señales, avances en la formación y propuestas pendientes como la modificación del Reglamento General de Circulación.



ASÍ ÉRAMOS, ASÍ SOMOS (1985 - 2025)

40 años en la carretera

Desde que apareció el primer número de la revista "Tráfico y Seguridad Vial" muchas cosas han cambiado en el universo de la conducción en España. Repasamos el pasado y el presente de nuestros conductores, nuestros vehículos y la siniestralidad vial.

1 ASÍ ERAN (Y ASÍ SON) LOS VEHÍCULOS

Hace 40 años, en España sólo había 11.716.339 vehículos registrados, hoy en día, según los datos de la DGT, esa cifra se eleva a más de 37 millones de los que 25 millones corresponden a turismos.

A primera vista puede parecer que ser el propietario de uno de esos vehículos en 1985 era más económico que en la actualidad, pero las cifras muestran que no es así. Hace 40 años, como ahora, ser propietario de un vehículo particular era una inversión cara. Si tomamos como ejemplo el Seat Ibiza (un modelo que se empezó a vender en España en 1984), este coche costaba 825.000 pesetas lo que en conversión directa a euros serían poco menos de 5.000 €. Pero si actualizamos ese

precio con la calculadora de conversión del Instituto Nacional de Estadística, que tiene en cuenta el IPC general, esos 5.000 € de 1985 se transforman en 18.000 actuales, lo que significa que la posibilidad de comprarse un coche propio en los 80 quedaba reservado para los que podían permitirse hacer un esfuerzo económico grande. No olvidemos que entonces el salario mínimo interprofesional estaba situado en 37.170 pesetas (teniendo en cuenta el IPC general, unos 800 € al mes de 2025). Aun teniendo en cuenta estos factores, incluso el Seat Ibiza actual sigue siendo más caro que su abuelo ochentero, ya que el precio recomendado de este modelo en 2025 según su propio fabricante es de más de 23.000 €.

Pero tanto entonces como ahora tener vehículo particular no supone sólo financiación y gastar en combustible. La plataforma de



comparadores y consumo Roams, en su informe sobre cuánto cuesta mantener un coche en España cifra el gasto anual medio de los propietarios de un vehículo particular en 3.850,75 €, un cálculo en el que se incluyen el seguro obligatorio, el pago de la ITV, etc.

Lo que tampoco ha cambiado con el paso del tiempo en cuanto a los vehículos que circulan por nuestras carreteras es la tendencia a tener un parque móvil anticuado. Si en 1985 la edad media de los vehículos registrados era de 8,3 años, en la actualidad este problema se

LOS CONDUCTORES Diversidad al volante

De los más de 28 millones de conductores actuales, 12.206.265 son mujeres.



Centro de la Fotografía Histórica de la Guardia Civil.

2 ASÍ ERAN (Y ASÍ SON) LOS CONDUCTORES

En 1985, el censo de conductores ascendía a 13.547.407, de los cuales se estrenaron como tales 480.772. 2024, último año registrado en el Anuario Estadístico General de la DGT, supera con creces esas cifras. El año pasado la cifra de conductores aumentó hasta los 28.138.441. También hubo nuevas incorporaciones, concretamente 596.458.

Tanto hace cuatro décadas como ahora el aumento de estas cifras conlleva un incremento en las estrategias de detección de posibles infractores. Los controles son un buen ejemplo de ello. En 1985 se realizaron 484.000 contro-

les de alcoholemia y 4.000 controles de drogas. A pesar de este esfuerzo logístico, el anuario estadístico de aquel año muestra cómo se produjeron 2.639 accidentes en los que el conductor se encontraba bajo los efectos del alcohol, siniestros que produjeron 177 víctimas mortales y 4.234 heridos.

En la actualidad las campañas de control y vigilancia de alcohol y otras drogas en la carretera son tan comunes que lo que hace 40 años se hacía en todo un año ahora mismo se realiza en tan sólo una semana. Por ejemplo, del 19 al 25 de agosto de 2024 la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil realizó una de estas campañas en la que efectuó 225.946 pruebas de alcohol y drogas en carretera. Gracias a ello detectó a 2.156 conductores que circulaban bajo los efectos del alcohol y otros 1.645



LOS VEHÍCULOS Un lujo caro

En 1985 el litro de gasolina costaba 48,70 pesetas. En mayo de 2025 llenar un depósito de 50 litros con gasolina de 95 octanos suponía desembolsar 73,25 euros y si era de 98 octanos, 82,50 euros, (datos de Quiero mi renting).

ha agravado: en su último informe anual (realizado con datos de 2023), la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac) advertía de que la antigüedad del parque de automóviles en España había aumentado hasta los 14,2 años. Esto supone que de los más de 30 millones de vehículos que circulaban por España en 2023, cerca de 15 millones tenían 15 o más años.

La buena noticia es que esta misma organización calculó que en 2024 se superó el millón de matriculaciones de turismos nue-



vos: se vendieron un total de 1.016.885 unidades, un 7,1% más que el año anterior.

que se encontraban bajo el influjo de las drogas. De ellos, 227 fueron puestos a disposición judicial. La campaña también detectó a 4.570 que, aunque no superaban la tasa de alcohol máxima permitida, sí conducían tras haberlo consumido.

Alejar el alcohol y las drogas de los conductores es una de las principales preocupaciones de la seguridad vial desde 1985. Se considera que el alcohol es el segundo factor concurrente más habitual en los siniestros de tráfico, especialmente, en aquellos que provocan víctimas mortales. Según los datos de la Memoria 2023 de hallazgos toxicológicos en víctimas de accidente de tráfico, elaborada por el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF), de los 862 conductores fallecidos y sometidos a autopsia, el 53,6% dio positivo



Foto: Alberto Espada

en alcohol, drogas de abuso y/o psicofármacos, aisladamente o en combinación. El alcohol fue la sustancia más detectada en los conductores fallecidos, con un 32,7%, mientras que las drogas, predominantemente cocaína y cannabis, aparecían en un 22,7% y los psicofármacos en un 15,7%.



LA SINIESTRALIDAD Hacia las 0 víctimas

En 1980, se registraron 3.484 siniestros con víctimas mortales. En 2024, la cifra había descendido a 1.064.

3 ASÍ ERA (Y ASÍ ES) LA SINIESTRALIDAD VIAL

El Plan Nacional de Seguridad Vial comenzó en 1980 con buen pie: desde su creación se registró una tendencia decreciente tanto en el número de siniestros viales como en el de víctimas. Una tendencia que, desafortunadamente, se rompió el mismo año en el que nació esta cabecera, 1985, cuando se contabilizaron 38.246 accidentes con víctimas en las carreteras españolas. En ellos 3.997 personas perdieron la vida y 68.773 resultaron heridas, según describe el Boletín Informativo de Accidentes 1985.

No eran buenas cifras, especialmente si consideramos que no estaban incluidos los siniestros producidos en vías urbanas. Si se sumaban ambas variables, los accidentes ascendían a 81.234 y los fallecidos a 6.374.

Cuatro décadas después, la siniestralidad vial en España ha descendido de forma evidente, aunque aún hay mucho margen de mejora. Según las cifras de siniestralidad vial provisionales proporcionadas por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, el año pasado en las vías interurbanas de España se produjeron 1.040 siniestros mortales, en los que fallecieron 1.154 personas y 4.634 resultaron heridas y fueron hospitalizadas. O lo que es lo mismo, el pasado año murieron en la carretera, cada día, tres personas y 13 resultaban heridas y hospitalizadas, una media que está bastante alejada de las 13,43 personas que fallecían de media en 1985.

Si bien es cierto que 2024 fue un año de gran movilidad (se calculan un total de 462.888.133 desplazamientos), el número de víctimas aún resulta inadmisiblemente. A pesar de ello 2024 también dejó un buen dato para la siniestralidad: se registraron 28 días sin víctimas mortales en la carretera, algo completamente impensable hace cuatro décadas.

SEÑA DE IDENTIDAD DE "TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL"

Infografías: divulgación sencilla, directa y visual

La infografía es un recurso gráfico esencial en nuestra labor divulgativa, por lo que hemos publicado cientos de ellas acompañando todo tipo de informaciones. Seleccionamos algunas de las más destacadas de estas cuatro décadas.

El ADN divulgativo de la revista "Tráfico y Seguridad Vial" está presente en las ilustraciones, mapas, dibujos y gráficos que hemos utilizado habitualmente desde nuestros inicios. A finales de los años 90 incorporamos las primeras infografías a nuestras informaciones: textos directos e ilustraciones informativas, unidos para ofrecer a los lectores contenidos visuales, sencillos, siempre de forma didáctica y con rigor. "Tráfico y Seguridad Vial" fue pionera en el uso del recurso gráfico, una señal de identidad de la publicación utilizada en todo tipo de re-

portajes durante cuatro décadas: nuevas normas de circulación, consejos para una conducción segura, novedades en tecnología y vehículos, salud, movilidad urbana... Porque todo lo esencial de una información está en las infografías. Además, con la llegada de la era digital, nuestras ilustraciones cobraron vida en sus versiones animadas elaboradas para la página web de la revista (revista.dgt.es). Cumplimos 40 años agradeciendo el trabajo de todos los infógrafos e ilustradores que han colaborado con nosotros, y muy especialmente el de Herminio Ordóñez, autor de nuestras infografías durante más de dos décadas, firmadas como Dlirios.



El éxito de los 'Accidentes monumentales'

En 1996 publicamos 'Accidentes monumentales', uno de los contenidos más reconocidos –recibió el Premio Malofiej en 1997, el más prestigioso de esta modalidad– y reproducidos de la revista. Dada su fuerza, originalidad de enfoque y valor informativo –compara colisiones a distintas velocidades con caídas desde lo alto de edificios emblemáticos–, veinte años después volvimos a publicar esta infografía con datos actualizados.

LAS CLAVES
La autorización para conducir está condicionada a disponer de un saldo positivo de puntos que se pueden perder o ganar.

¿Cuántos puntos?
12 puntos: Conductores en general.
8 puntos: Conductores con una antigüedad inferior a 3 años en el permiso, y quienes han obtenido de nuevo el permiso.

¿Cómo se pierden los puntos?
Por infracciones graves o muy graves pueden restarse 6, 4, 3 o 2 puntos.

¿Se pueden recuperar puntos?
Si, por dos vías: 1ª Realizando un curso de sensibilización y reducción de 12 horas (uno cada dos años); los profesionales, uno cada año); se recuperan hasta 4 puntos.
2ª Después de 2 años sin perder ningún punto (3 años si había cometido alguna infracción muy grave) se recuperan los 12 puntos del crédito inicial.

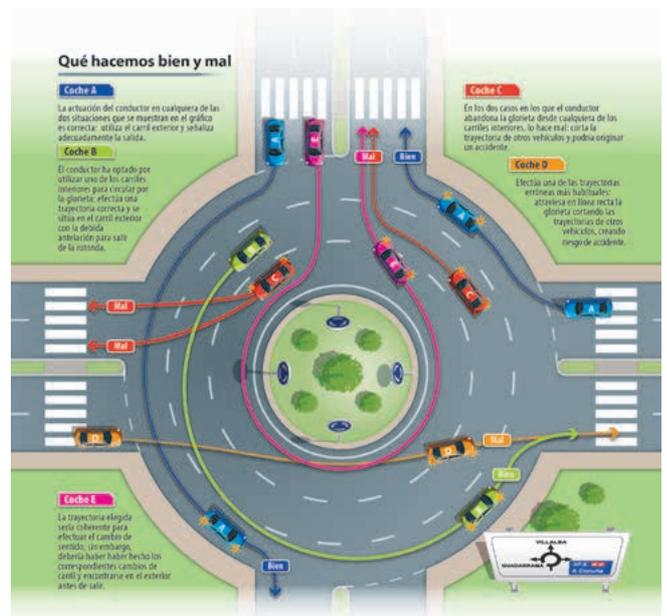
¿Además de perder puntos, hay que pagar la multa?
Si, son cosas independientes. Por las infracciones graves (de 91 a 300 €) y por las muy graves (de 301 a 600 €). Por las graves pueden imponerse, además, hasta 3 meses de suspensión del permiso, y por las muy graves se suspende siempre.

¿Se obtienen puntos por ser buen conductor?
Si, hasta un máximo de 15 puntos. Después de 3 años sin perder ningún punto, se consiguen 2 puntos. Si transcurren 3 años más sin infracciones, se suma 1 punto más.

¿Cómo recuperar el permiso?
Quedarse sin puntos significa quedarse sin permiso. Se puede recuperar, con un crédito de 8 puntos, con un curso de sensibilización y reducción (24 horas), pero hay que esperar 6 meses, la primera vez (12 meses en sucesivas ocasiones).

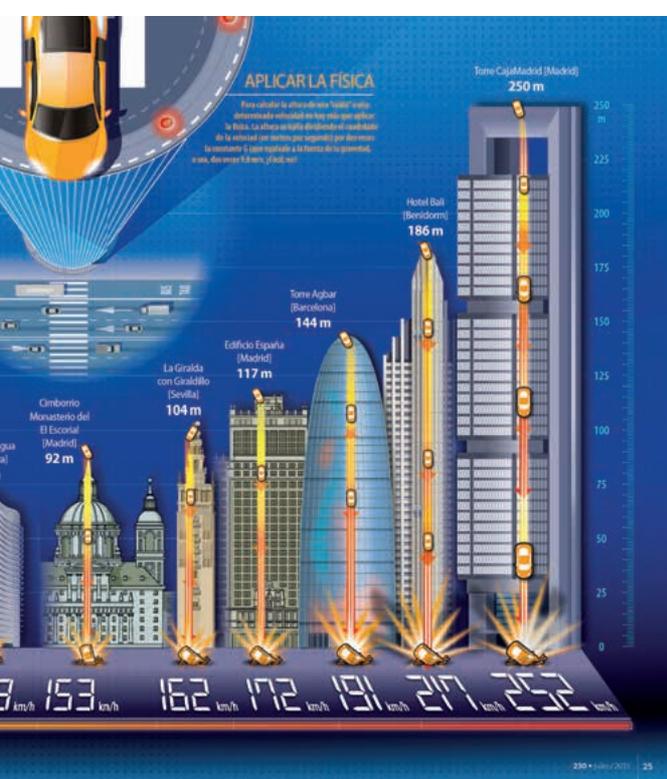
← Permiso por puntos: un nuevo sistema

El permiso por puntos ha sido uno de los hitos en la historia de la seguridad vial en España. La revista "Tráfico y Seguridad Vial" diseñó toda una serie de infografías para explicar su funcionamiento, con una estética común a la utilizada en las campañas de información que hizo la DGT antes y después de su entrada en vigor el 1 de julio de 2006.



↑ Cómo circular en glorietas

Cuando publicamos esta infografía por primera vez en septiembre de 2014, la demanda de información sobre circulación en glorietas era enorme –lo sigue siendo hoy en día–. En su primera semana tuvo cerca de 100.000 visitas en nuestra web y en las redes sociales la compartieron 50.000 usuarios y 26.000 le dieron un 'me gusta'.



Pegasus: el helicóptero con radar

En 2013 entró en servicio 'Pegasus', el cinemómetro aéreo para la vigilancia y el control de la velocidad en las carreteras desde el aire. Lo explicamos con esta infografía sobre una imagen real tomada al helicóptero.

Objetos peligrosos

En enero de 2018 publicamos esta infografía que ilustra el peligro de objetos aparentemente inofensivos cuando van sueltos dentro del habitáculo: a tan sólo 50 km/h, su peso se multiplica hasta 40 veces.

Móviles, biberones, bolsos...: el peligro viaja detrás

Por efecto de la inercia, cualquier objeto que viaje suelto en un automóvil continúa su marcha hacia delante y multiplica, por efecto de la velocidad, la fuerza con la que lo gobernaría a cualquier ocupante hasta por cuarenta veces su peso a tan sólo 50 km/h.



Primer mapa del tráfico

Los mapas con información del tráfico han sido constantes en nuestros cuadernillos especiales. Este es el primero que publicamos, allá por el verano de 1988.

ESP: Cuando y cómo actúa

Cuando el sistema electrónico de estabilidad detecta que se puede perder el control, actúa para evitarlo.

Exceso de velocidad en curva

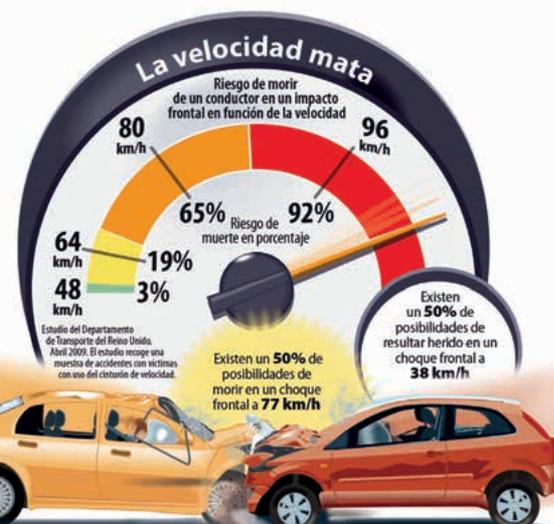


Obstáculo



Con y sin ESP

A lo largo de todos estos años, nuestros lectores han podido seguir la evolución de las tecnologías de asistencia al conductor que han ido incorporando los vehículos. En esta infografía de 2015 mostramos la diferencia de comportamiento de vehículos con y sin sistema electrónico de estabilidad (ESP).



La velocidad mata

A raíz de una infracción real, en mayo de 2007 publicamos esta infografía con las consecuencias de conducir a 260 kilómetros por hora, una velocidad incompatible con la vida en un siniestro.

El objetivo era llegar al conductor normal y se ha conseguido

Quienes trabajan en los medios de comunicación saben lo fundamental que es el trabajo colectivo, aún más en una revista como "Tráfico y Seguridad Vial". No obstante, siempre es necesaria una persona que sepa combinar todos los instrumentos para que la melodía final no desafine. Cuatro han sido las personas que han dirigido la revista a lo largo de este tiempo:

- **Jesús Soria** (1985-2018)
- **Mercedes López** (2018-2022)
- **Juan Manuel Menéndez** (2022-2023)
- **Alicia Delgado** (2023-actualidad)

FOTOS: ALBERTO ESPADA

Durante 33 años, Jesús Soria fue el director de "Tráfico y Seguridad Vial", aunque tanto Mercedes López como Juan Manuel Menéndez formaron parte de la redacción durante muchos años, desde 1990 y 1986, respectivamente.

¿Cómo surgió la idea?

Jesús Soria. Al principio pensaban que iba a ser una revista más, en la que cada mes saldría alguien de la DGT, pero yo siempre me negué. De hecho, fue una de las condiciones que puse. Prácticamente casi nunca salió un director ni nadie de la casa. Los técnicos estaban detrás pero lo importante era lo que se estaba haciendo en el organismo. Fue José Luis Martín Palacín, director general de Tráfico en ese momento, quien tuvo la idea, aunque no sabía si era viable. Me dijo: "En el mercado hay revistas de motor, pero no hablan de seguridad vial". Vi que eso era cierto: sólo se hablaba de accidentes en verano y Navidad y cuando pasaba algo grave. Nunca se profundizaba ni en las causas de los siniestros ni se daban pautas de conducción. Tampoco se hablaba de psicología, por ejemplo. Todo era carreteras, coches y accidentes. Cuando salió el primer número, un directivo de la casa, me dijo: "Me ha gustado la revista, pero en las siguientes, ¿qué vas a poner?". O

sea, no confiaban en la revista porque ni en la DGT eran conscientes de la cantidad de información que podía haber ni la trascendencia que podía tener. Ahora, hay muchos técnicos y muchos estudios. Entonces no había nada y éramos nosotros quienes generábamos los contenidos. La revista era algo rupturista, que vendía contenidos de seguridad vial. Tengo que reconocer que la DGT nos ha dejado hacer siempre lo que nosotros considerábamos.

Juan Manuel Menéndez. Yo no estuve ese primer año, pero es verdad que entonces no había muchos organismos ni asociaciones dedicadas a la seguridad vial. Todo eso se ha ido creando después y lo notabas al hacer reportajes porque no había tantas fuentes ni informes que te sirvieran de base.

¿Todo eso se mantuvo después?

J.S. Ha habido directores muy, muy ultras de la revista, han sido muy defensores porque han visto su utilidad. Por ejemplo, Miguel Muñoz ha dicho alguna vez que para él la revista era una de las patas de la DGT porque su principal objetivo era abrir los ojos a muchos medios sobre las posibilidades y los contenidos relacionados con la seguridad vial. Y eso es una cosa que se ha cumplido mucho más de lo que yo pensaba. Por ejemplo, el catedrático Luis Mon-

toro me decía: "No sabes la importancia de la revista porque vuestros reportajes salen en muchos medios regionales". Es verdad que la revista se ha nutrido de los técnicos de la casa, pero también ha recurrido a expertos externos y eso ha sido enriquecedor porque los contenidos que preparábamos se utilizaban en charlas y en cursos.

En 2006 se cambió la cabecera.

Mercedes López. Fue con la primera época de Pere Navarro: se añadió el término 'seguridad vial' y 'tráfico' se quedó más pequeño. En realidad, la sociedad estaba cambiando y se empezó a unir el tema del tráfico con el de la seguridad vial. Ya no era solamente que los coches corrieran más o menos o que fueran mecánicamente maravillosos. Tampoco se quería contar solamente accidentes. Además, la seguridad vial llegó al Congreso y formó parte del debate político. **J.S.** La revista se llamaba "Tráfico", pero realmente era más seguridad vial. Yo puse muchas pegas al cambio porque creía que ya teníamos un nombre, pero el cambio estuvo bien enfocado.





Sentados, Jesús Soria y Mercedes López.

De pie, Alicia Delgado y Juan Manuel Menéndez.

caerte desde la Torre Eiffel al suelo. Igual con la distancia de frenado o el estado de los neumáticos. Todo era muy visual y tenía mucho eco, hasta el punto de que tuvimos que poner la marca de agua porque estábamos cansados de que se utilizaran nuestras infografías sin citarnos. En realidad, uno de los objetivos de la revista era precisamente dar contenidos a otros medios, pero nos copiaban las infografías y no nos citaban.

¿Cómo fue la adaptación a los cambios tecnológicos?

J.S. Sinceramente, yo no tenía las ideas claras: venía de un periódico. Tampoco teníamos detrás un equipo de diseño que nos fuera indicando qué era lo mejor. Al principio fue muy, muy fastidiado.

J.M.M. Cuando yo llegué, se trabajaba con máquinas de escribir manuales y ya fue una innovación que hubiera papel de calco y no papel carbón. Pero llegó un momento en que nos ofrecieron los primeros ordenadores y fue un trauma. Recuerdo un compañero que guardó la máquina de escribir durante mucho tiempo porque no se fiaba de "esos chismes". El maquetador, por ejemplo, se negó a utilizar el ordenador. Fue un salto tremendo, pero nos abrió unas posibilidades enormes y redujo mucho los tiempos de impresión. Por eso, yo siempre digo que comparar las portadas del principio con las de ahora es injusto. Las del principio era muy malas porque eran de corta y pega.

¿Ha habido reticencias en la casa?

J.S. Sí hacia nuestra forma de trabajar porque trabajábamos de forma diferente. A nosotros nos citaban a las seis de la tarde y la gente no entendía que tú tenías que ir a esa hora y no por la mañana.

M.L. El primer día cuando llegué, fui a Recursos Humanos y la persona que estaba allí me dijo: "¿Vie- ●●●

¿Algún reportaje que os impactara?

J.S. Clarísimamente, cuando fui al Centro de Paraplégicos de Toledo. Creí que era un reportaje más, sin pensar lo que me iba a impactar. Estuve allí un día entero y, a la vuelta, no he conducido más despacio en mi vida, aunque siempre he sido bastante prudente. Pasé todo el día hablando con gente de todo tipo que había tenido un accidente. Fue muy impactante porque ninguna de esas personas había cometido una locura. Si todos los conductores pasaran por ese hospital, cambiarían el chip con la conducción porque se siguen viendo muchas locuras.

M.L. Todo lo relacionado con las víctimas y sus familias. He ido dos o tres veces al hospital de Toledo. Recuerdo a una chica con un traumatismo craneal que dependía totalmente de su padre. Todavía guardo la carta que me mandaron después del reportaje que hice. Otro día estuve con una niña que había perdido a sus padres y ella estaba en una silla de ruedas. Esa niña tenía la misma edad que mi hijo entonces y aquello para mí

fue brutal. Ves cómo en un minuto te puede cambiar la vida. También me marcó mucho el primer "crash-test" que vi en el Centro Zaragoza. Fue un choque de dos coches a sólo 30 km/h. Digo "sólo", pero los coches quedaron destrozados. El ruido me impactó muchísimo.

J.M.M. Yo tuve un accidente cuando iba de vacaciones. Estaba girando para entrar en una calle y un camión me dio por detrás. No nos pasó nada, pero el coche quedó destrozado. Me di cuenta de que lo que contábamos

era real y que le sucedía a la gente. Viví en primera persona lo que publicábamos: iba en una montaña rusa y no podía hacer nada.

¿Haber pasado por la revista es como llevar un tatuaje?

J.S. Sí, tengo todavía muchas cosas relacionadas con el tráfico, practico la conducción defensiva, tanto en ciudad como en carretera.

M.L. Estamos más sensibilizados. Sí, la revista es un tatuaje que llevas porque sigo viendo noticias o cuando viajo y pienso "¡esto tiene un reportaje!".

J.M.M. Sí, también sigo pensando en posibles reportajes.

¿Y las infografías?

J.S. El tráfico es un tema muy complejo, difícil, árido y muy complicado de digerir para la gente. Por eso, había que buscar fórmulas alternativas cuidando el diseño, la maquetación y la fotografía. En el primer número, ya incluimos un mapa de las zonas congestionadas de tráfico con la operación salida, algo que no se hacía. No recuerdo bien cómo empezamos con las infografías. Comenzamos a trabajar con un gabinete que empezaba a hacer gráficos y vimos que así se explicaban mejor muchas cosas. Por ejemplo, tener un accidente a 50 km/h es como

"La nueva cabecera reflejó el cambio que se estaba produciendo en la sociedad sobre la seguridad vial".

MERCEDES LÓPEZ

El objetivo era llegar al conductor normal y se ha conseguido

“Estoy orgulloso por el eco que tenían nuestros reportajes”.

JESÚS SORIA

“Cuando comenzamos, había pocos contenidos sobre seguridad vial”.

JUAN M. MENÉNDEZ

••• *nes a la revista?”.* Le respondí que sí y ella añadió: “¿Dónde los raros esos?”. Esa fue la presentación. No teníamos horarios y salíamos mucho. No encajábamos con la forma de trabajar de los funcionarios.

¿Ha sido útil para la divulgación?

J.S. Sí, sin duda. Creo que ha sido clave para la divulgación en general y también para esta casa. Cuando comenzamos no había nada ni parecido en ningún sitio. Después, algún país intentó lanzar una publicación similar. La revista nació porque cada vez había más accidentes y la DGT quería frenarlo.

J.M.M. Sí, la prueba objetiva está en la cantidad de cosas que se han copiado de la revista.

M.L. Es enorme el prestigio que tiene fuera esta revista. Para muchos, Luis Montoro o Jesús Monclús, ambos expertos en estos temas, hablan de ella como si fuera la biblia de la seguridad vial.

¿Qué veis al mirar por el retrovisor?

J.S. Que somos muy mayores. Yo vine en 1984 y estuve un año preparando el arranque. Éramos tres personas. Ahora veo, mucho

tiempo, mucho esfuerzo, mucho sacrificio, mucho trabajo, mucha creatividad. Estoy orgulloso por el eco que tenían nuestros reportajes en otros medios. Por ejemplo, fue muy llamativo el reportaje de la “Ruta del Bakalao”. Sí, coincidió con el verano, pero salió en muchos otros medios. O el del fraude en los manómetros de las gasolineras, que nos costó mucho sacar. La revista fue quien comenzó a utilizar las imágenes de los helicópteros de la DGT y hoy tienen mucho éxito. Antes, en la valoración de los coches, no se hablaba de su seguridad, sino de los aspectos mecánicos. En la revista comenzamos a hablar de la seguridad pasiva y activa y a darles una puntuación.

M.L. Mucho trabajo, mucho dar vueltas a las cosas porque los temas, al final, han evolucionado, pero no dejan de ser siempre los mismos. Son temas complicados, áridos, antipáticos para la ciudadanía, porque hablamos de leyes, normas, alcohol, drogas, accidentes, sanciones, multas, etc. Siempre es lo mismo, por lo que hay que dar muchas vueltas

para que cada vez sea diferente y hacerlo con sencillez. Veo también mucha creatividad e ilusión. También momentos malos, porque los ha habido, pero también buenos. Y la satisfacción al ver el trabajo terminado, una portada, un reportaje, una infografía, una foto, etc. Ves que ha quedado bien aunque siempre piensas que se podía haber hecho mejor.

Un punto de inflexión para la revista.

M.L. Cuando llegó la pandemia. Estábamos cerrando el número 253, dedicado a las personas mayores y que se titulaba “La nueva tribu de

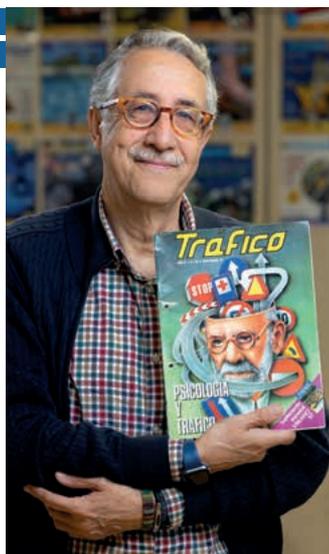
SUS PORTADAS FAVORITAS

JESÚS SORIA

“Supuso un cambio, por las infografías y por unir el tema de la psicología y el tráfico”.

Nº 24 (1987)

Esta portada no es la más bonita, pero la he elegido por dos motivos. Uno, porque creo que es como el arranque de un cambio en la revista con las infografías. Teníamos claro que debíamos volcarnos cada vez más en el grafismo. Y también porque une psicología y tráfico, una vinculación de la que no se había hablado nada hasta entonces. Y esto fue gracias a una compañera de la DGT, que un día me dijo que conocía a un psicólogo de Valencia que sabía mucho de tráfico. Era Luis Montoro. Vi



que era una persona muy válida y, por eso, le pedí que escribiera algo sobre ese tema. Después se ha hablado mucho y se ha visto lo importante que es, pero él fue el pionero. Montoro estuvo colaborando con la revista durante muchos años. En fin, esta portada une psicología, tráfico y las infografías.

MERCEDES LÓPEZ

“Las dos son conceptos muy simples que se explican muy bien visualmente”.

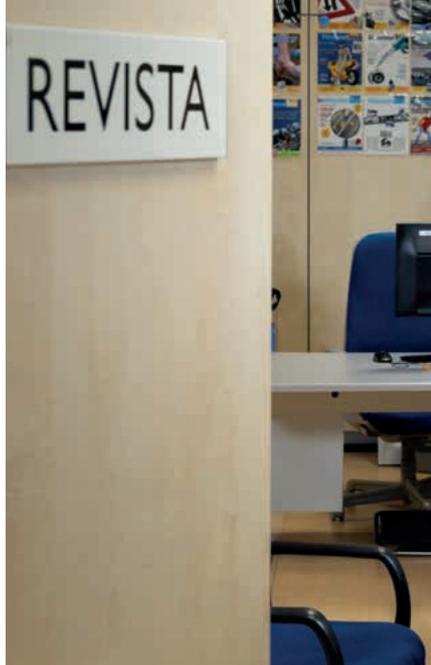
Nº 159 (2002)

Nº 245 (2018)

Estas son mis dos portadas favoritas porque estéticamente explican conceptos muy simples y que entendemos todos. Un huevo es la cosa más frágil que existe. De ahí, la importancia que tiene el cinturón y cómo nosotros podemos ser igual de frágiles que un huevo. También la de las ovejas. La oveja negra políticamente incluso no es correcta. Le dimos vueltas porque podía no resultar conveniente, pero también se explicaba muy fácilmente. Nos preguntábamos por qué no se



cumplen las normas de tráfico, por qué algunas personas (pocas) no lo hacen. Es decir, siempre está la oveja negra, el infractor, que no cumple. Afortunadamente, la gran mayoría sí lo hace. Los dos son conceptos muy simples que explican muy visualmente lo que queremos, algo que forma parte de la filosofía de la revista.





la movilidad". Llegó el mazazo del covid y arrasó con nuestras vidas. Con las vidas de algunas personas, desgraciadamente, de forma literal. Cambió todo. La revista se paralizó porque ese reportaje ya no tenía sentido. Entonces vimos que había que incentivar la cara de servicio público. Actualizábamos diariamente la web de la revista con las informaciones que salían de la DGT. Y la DGT, en ese momento, lo que hacía era organizar la no movilidad. Era el mundo al revés. Comenzamos a explicar los trámites que se podían hacer on

line porque todas las jefaturas provinciales estaban cerradas. Por primera vez, no se hizo el suplemento de Semana Santa: no tenía ningún sentido. Dedicamos el suplemento a la pandemia, reuniendo todas las actuaciones de la DGT. Creo que fue un trabajo magnífico de apoyo a la labor de divulgación del organismo. Además, el teletrabajo fue un reto porque era algo incipiente. Sólo una persona teletrabajaba. El resto nos fuimos a casa con los medios que teníamos, el ordenador y poco más. Y sacamos todo ese trabajo adelante.

JUAN MANUEL MENÉNDEZ

"Por primera vez se habló del coste económico de los accidentes de tráfico".

Nº 44 (1989)

He elegido esta portada porque el reportaje me costó muchísimo y me sirvió mucho para darme cuenta de que podía hacer cosas con cierto peso. También porque tuvo mucha repercusión, ya que fue de los primeros informes que pusieron precio a la tragedia de los accidentes de tráfico. Es verdad que tuve mucha ayuda de la gente del Gabinete de Estudios de la DGT. Quienes estábamos en la revista hemos sido muy pesados para conseguir los datos que necesitábamos, supongo



que seguiréis igual. Este reportaje tuvo muchísima repercusión y se utilizó en charlas y eventos. Además, consolidó un prestigio que la revista se iba ganando poco a poco. Durante mucho tiempo el titular de "Un drama de un billón" se utilizó mucho para hablar del coste económico de los accidentes viales.

¿Cuál ha sido la clave del éxito?

J.S. Creo que ha sido trabajar siempre con rigor, además de lograr explicar de forma atractiva y atrayente algo que era muy árido, siempre sabiendo que estábamos en un organismo público. Ahí se basa el prestigio de la revista. En la barra del bar se aguanta todo. Pero el rigor es necesario cuando haces algo de cara al público. Si no hubiera sido así, la revista no habría tenido tanta repercusión, no habría servido como fuente a los investigadores, Guardia Civil, técnicos, etc. La gente se fiaba de lo que publicábamos. Por ejemplo, fuimos pioneros en editar un cuadernillo, Tráfico Chico, dedicado a los niños, muy útil para los colegios porque les daba material para plantear actividades de educación vial.

M.L. Lo que hacíamos era traducir el lenguaje técnico, muy complicado, que se utilizaba en los informes oficiales, en otro que todo el mundo entendiera. A veces se insistía en mantener ese lenguaje, pero para nosotros era primordial llegar al conductor normal porque, sino no

habríamos cumplido con nuestro papel. La DGT ya tenía publicaciones para expertos e investigadores. La revista era y es otra cosa.

J.S. Para la revista también ha sido muy importante la cantidad de escritores de gran prestigio que han escrito en ella: Cela, Muñoz Molina, Almudena Grandes, Pérez Reverte, Buelo Vallejo, Francisco Nieva, Julio Caro Baroja, Saramago... Una anécdota sobre Julio Caro Baroja: escribió un artículo y se perdió. Y nos escribió otro. Y hubo dos artículos que no se publicaron: uno, porque un escritor quiso colarnos uno que ya había publicado, y otro, porque un economista insistió en usar datos que no eran reales y no lo podíamos permitir. Esas colaboraciones eran difíciles de conseguir porque teníamos que contarles lo que éramos y pedirles que escribieran algo relacionado con el tráfico. Y las entrevistas igual. Contamos hasta con Carlos Sainz (padre) y Sito Pons.

J.M.M. Sí, yo fui a Barcelona a hablar con Carlos Sainz y de esa conversación salieron 12 o 14 artículos para la sección "Lecciones de un campeón".

ALICIA DELGADO

"Asumimos el reto con mucha ilusión y también con una sensación de vértigo".

Nº 267 (2023)

La elección de esta portada está hecha en clave personal, ya que fue la primera revista que hicimos quienes ahora formamos el nuevo equipo de redacción. Asumimos el reto con mucha ilusión, pero también con una enorme responsabilidad porque no era una tarea fácil sustituir y alcanzar el nivel profesional de quienes nos habían precedido: ellos fueron pioneros en el periodismo centrado en la seguridad vial, al que dedicaron más de 30 años. Nuestro principal desafío era conseguir que la revista



no perdiera ni un ápice de calidad y rigor para que continuara manteniendo su prestigio. Y en ese empeño seguimos porque creemos que desde este medio de comunicación se puede desarrollar una importante labor de divulgación y concienciación que ayude a reducir las cifras de siniestralidad vial.

Saludos de nuestros compañeros en este viaje

Con los cumpleaños llegan también las felicitaciones. Así nos las han hecho llegar algunas de las personas que han acompañado a la revista "Tráfico y Seguridad Vial" en su compromiso por reducir la siniestralidad vial.

ENRIQUE LORCA

Presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE)



Para mí es un honor felicitar a la revista "Tráfico y Seguridad Vial" por su 40 aniversario y hacerlo en nombre de la Confederación Nacional de Autoescuelas. Nuestro sector se siente especialmente identificado y representado en esta publicación, por los valores comunes y objetivos compartidos con la DGT en materia de formación vial y concienciación. Esperamos seguir colaborando estrechamente en los retos que tenemos por delante, para mejorar la seguridad vial en nuestras vías".



JESÚS MONCLÚS

Director del Área de Prevención y Seguridad Vial de Fundación MAPFRE



Lo más importante que se le puede decir a la revista "Tráfico y Seguridad Vial" en su 40 aniversario es: ¡gracias! Gracias por haber sido la fuente más completa y rigurosa sobre seguridad vial y movilidad sostenible en España y, yo no conozco otra referencia igual, en el mundo. Si alguien no sabe por dónde empezar a aprender sobre cualquier tema, que empiece por la revista. Gracias por acompañarme y ayudarme día a día en mi trabajo y gracias a todos sus redactores y directores por su cercanía y su compromiso con la vida en las carreteras".



MAR COGOLLOS

Directora de Aesleme (Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal)



Desde Aesleme, asociación que nació en 1990 con el fin de prevenir siniestros viales y víctimas de tráfico, queremos felicitar a la revista "Tráfico y Seguridad Vial", en su 40º aniversario. Los contenidos de la revista de la DGT siempre reflejan los temas más candentes de la actualidad nacional e internacional y para Aesleme han sido y son un referente de información en materia de seguridad vial. Durante años, recibimos la revista en papel y la guardamos como un tesoro al que recurrir y consultar, hasta que internet se impuso y pasamos a leerla on line. Enhorabuena por vuestro trabajo y que cumpláis muchos años más".



LUIS MONTORO GONZÁLEZ
Catedrático de Seguridad Vial

“La aportación de la revista “Tráfico y Seguridad Vial” a lo largo de los años es tan ingente que resulta muy complejo realizar una síntesis justa. Destaca especialmente su equilibrada imparcialidad en los temas tratados; su cuidadosa elección de las noticias y las informaciones; la excelente labor de divulgación científica de calidad realizada; el tratar temas clave con un perfecta mezcla de rigor y sencillez; el haber conseguido ser un referente nacional e internacional en materia de seguridad vial; el haber logrado dar amenidad a los temas abordados y muchas cosas más. Nuestro agradecimiento y reconocimiento a todos los que han trabajado en ella y a la DGT, por todo lo que ha aportado esta publicación y lo que ha significado por la seguridad vial en España”.



JUAN JOSE MATARÍ
Presidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados en las Legislaturas XIII y XIV

“La revista “Tráfico y Seguridad Vial” cumple sus primeros 40 años, y no es cualquier cosa este aniversario, así que mi más sincera felicitación y reconocimiento a todos los equipos que la han dirigido en estos años, en los que la revista ha sido actor y testigo privilegiado de la positiva evolución de la seguridad vial en España. Entre las 7.000 personas fallecidas en 1985 y las 1.800 de 2023 hay un largo camino en el que ha tenido un papel destacado esta publicación de la DGT, especialmente en los campos de la información, divulgación y concienciación. Enhorabuena y sigamos trabajando todos juntos para alcanzar los objetivos de la Estrategia Española y reducir las víctimas un 50% en el año 2030 y con el objetivo irrenunciable de la Visión 0 en 2050”.

ANA NOVELLA

Presidenta de STOP Accidentes



“El tiempo pasa demasiado rápido, 40 años desde la primera publicación de la revista “Tráfico y Seguridad Vial” de la DGT, y no puedo hacer otra cosa que felicitar a todo el personal que se ha implicado en ello durante todos estos años. Es indispensable mantenernos informados y formados, y gracias a esta publicación, se puede acceder a todo ello. Como dijimos como conclusión en nuestro último Foro contra la violencia vial: el informar es formar”.



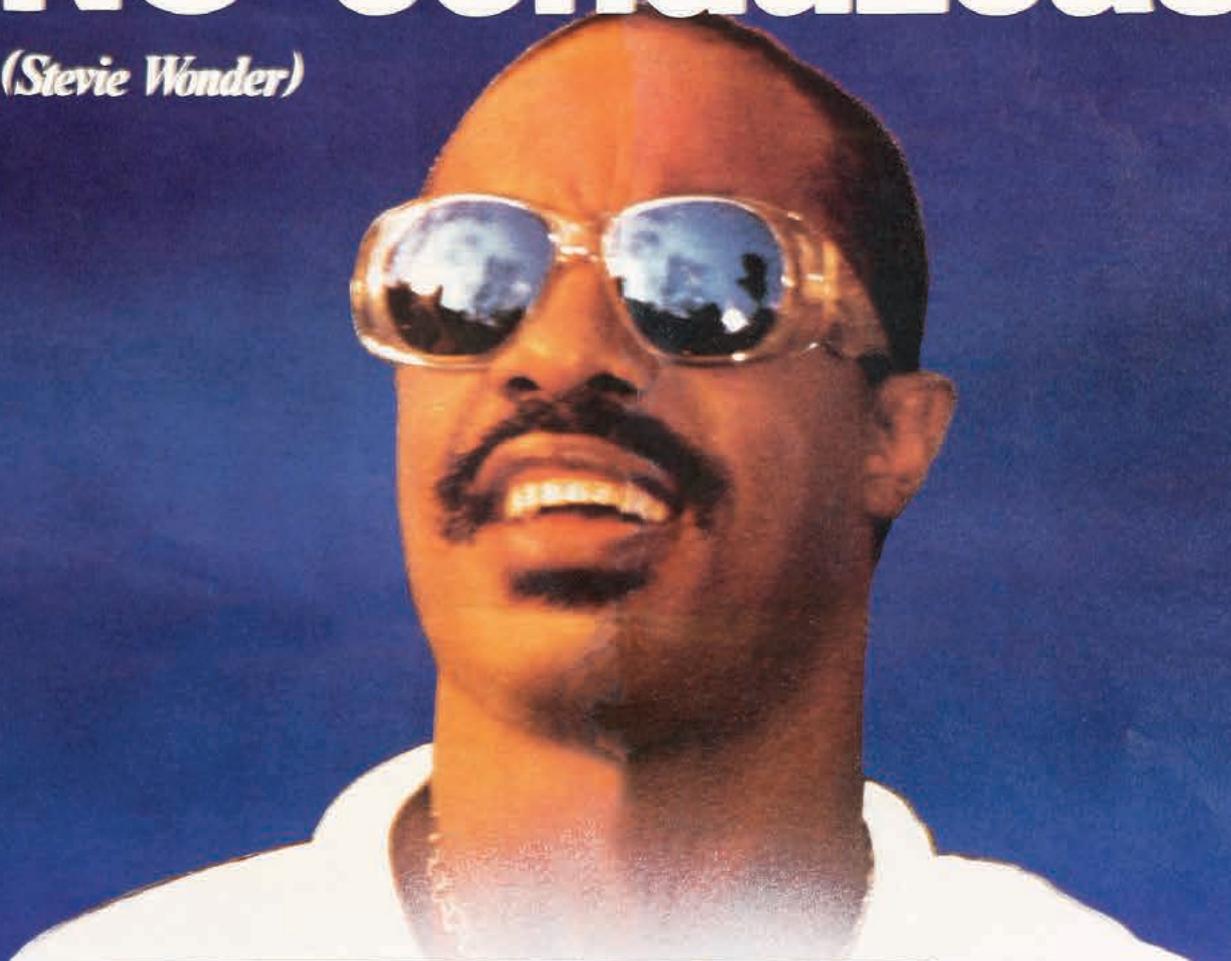
BARTOLOMÉ VARGAS

Ex fiscal de Sala de Seguridad Vial

“En los 16 años que he desempeñado la responsabilidad de fiscal de Sala de Seguridad Vial, he vivido de cerca lo que significan la vida, salud e integridad física, bienes jurídicos y derechos fundamentales de los usuarios de las vías públicas que son todos los ciudadanos cubiertos bajo la expresión ‘seguridad vial’. Las estrategias de respuesta se basan en la conciencia colectiva e información al respecto en la que ha desempeñado un papel central la revista “Tráfico y Seguridad Vial” de la DGT. En primer lugar, por la calidad científica de los estudios y reportajes ofrecidos y, de otra, por ofrecer mensajes asequibles a todos acerca del modo de comportarse como conductores y como peatones. Ha transmitido la idea de que estamos ante una causa común y muy trascendental para la sociedad y ha desempeñado sin duda un papel nada desdeñable en la reducción de accidentes. Yo particularmente la he leído periódicamente como fiscal y como usuario de las vías y desde estas líneas dirijo un reconocimiento agradecido a la DGT y a todos los que la han hecho posible y colaborado con ella”.

Si bebes... NO conduzcas

(Stevie Wonder)



conductor , recuerde



Dirección Gral. de Tráfico

SM2