

contingencia está en vías de solución.

## LAS FIESTAS

**E**l Cristo del Patrocinio es el patrón de Brunete. Los mil habitantes de la villa y los centenares de forasteros que acuden a sus fiestas lo pasan en grande del 13 al 16 de septiembre. Además de las solemnidades religiosas se organizan toros en la plaza mayor. Se da la curiosa circunstancia de que la entrada es totalmente gratuita. El público no paga en las novilladas porque para eso están los vecinos que sufragan todos los gastos a «escote». Una bicoca para los moradores de pueblos colindantes.

Una de sus más antiguas tradiciones estriba en la subasta de las andas del Cristo, que después será llevado en procesión. En ocasiones, la puja llega a cantidades verdaderamente importantes.

Pero no son las fiestas del Cristo del Patrocinio las únicas que se celebran en Brunete. Por San Pedro, todos los vecinos tienen por tradición dirigirse hacia la orilla del río Guadarrama, con ánimo de condimentar paellas que saben a gloria después del baño.

## LA SEGUIDILLA Y EL BAILE DEL «RONDON»

**C**omo ocurre en infinidad de pueblos españoles, se van perdiendo poco a poco los bailes populares. Los jóvenes prefieren los ritmos modernos mientras los aires antiguos quedan reservados a la gente mayor. Pero, en pugna contra las nuevas corrientes, Brunete conserva una modalidad de seguidillas y el baile del «rondón».

Todavía, por los días de las fiestas del Cristo, los castizos de la villa desempolvan viejas letrillas y se arrancan por seguidillas locales.

## DE LOS ASADOS, AL «HORNAZO»

**C**omo suele ocurrir en toda Castilla, los asados, principalmente el cordero, es el plato más característico de Brunete. Pero hay una especialidad que es primitiva de la localidad: el «hornazo». El hornazo es un bollo muy parecido al roscón de reyes, que lleva un huevo cocido asido a él por la misma masa en forma de cruz. De aquí que sea manjar obligado el día de la cruz de mayo.

Subasta de las andas del Cristo, toros gratis, seguidillas y «rondones», asados y «hornazo»; ¿se puede pedir más en un día de fiesta a 31 kilómetros de Madrid?

Federico  
SANCHEZ AGUILAR

Fotos: R. LEAL

Plaza Mayor, con su  
artística fuente



## La iglesia de San Pedro Advíncula de Vallecas villa

- *Una joya del siglo XIV*
- *De estilo plateresco, con mezclas visigodas*
- *Su construcción se atribuye a Juan Herrera*
- *Sus paredes se adornan con pinturas de Jordán y Ricci*
- *Un héroe, Malasaña, registrado en su libro bautismal*

**L**A iglesia de San Pedro Advíncula, de Vallecas Villa, es una joya de arte, que data del siglo XIV, y su construcción se atribuye a Juan Herrera. Se conservan en su recinto dos cuadros, que, según los entendidos, se deben al pincel de Jordán, y que representan, uno, la liberación de San Pedro de la presión, y el otro, el martirio de Santa Catalina.

Su alta torre, de sesenta metros de altura, es típica y bien conocida por todos los vallecanos. La Iglesia fue muy dañada por el tiempo y por las circunstancias, pues durante la guerra civil española sirvió de garaje y se destruyeron en parte sus tesoros artísticos.

Retablos, tallas, ornamentos, cuadros..., casi todo desapareció.

El actual edificio fue construido en el mismo lugar en que existía otro anterior. Su estilo, según se ve en estos momentos, corresponde al plateresco, con algunas mezclas visigodas. Estas mezclas de estilos se debe a que sus promotores quisieron hacer un gran templo, sin escatimar gastos, pero cuando comenzaron a escasear los medios para financiar los trabajos, estos se aceleraron para terminar lo antes posible; por ello, faltan detalles que estaban en el proyecto inicial, como la gran cúpula central, y la parte del techo se cubrió con ciertos rasgos similares a los visigodos.



Su interior está dividido en tres naves, con un total de cuarenta y dos metros de largo por veinte de ancho. La altura de la torre, tal como indicamos más arriba es de sesenta metros.

Se conserva una pila bautismal del siglo XV, y el libro bautismal, que data de 1499. En él consta que el famoso héroe de la guerra de la Independencia, Malasaña, fue bautizado en Vallecas. Este libro bautismal se empezó a utilizar en 1499, para anotar los nombres de los vecinos que en la citada iglesia recibían las aguas bautismales, y todavía se conserva en bastante buen estado, aunque amarillento, feo, pero con todo su valor histórico,

Una de las hojas de la puerta de entrada al templo es del siglo XVI, y se conserva perfectamente. Es curioso, porque la otra hoja de la puerta, que se puso hace unos treinta y cinco años, debido a su mal estado, ha tenido que ser remozada varias veces.

Los vecinos de Vallecas Villa han contribuido durante muchos años con sus donativos, para reparar su iglesia. Uno de los altares de la capilla fue donado por un alcalde del barrio, el señor Santos; una imagen de la Virgen, tallada en madera por don Alfonso Vázquez, que fue alcalde de Vallecas.

De gran belleza y valor son los enrejados que separan las cuatro capillas que tiene la iglesia. Preside el altar un grandísimo cuadro de Ricci, que mide 6,30 metros de alto por 3,40 metros de ancho. Su valor en pesetas es de varios millones. Durante la guerra civil española fue descolgado por alguien entendido en pintura, y enrollado, que lo llevó al Museo de Reproducciones Artísticas; gracias a esa persona hoy se puede seguir admirando. La bóveda de la sacristía, que antes fue el lugar donde se guardaba el tesoro de la Virgen del Rosario, está también pintada por Ricci.

Antonio DUARTE

*EL  
VUELO  
SIN  
MOTOR,  
UN  
EXTRAORDINARIO  
DEPORTE*

Por  
Victor  
RUIZ



**P**OR fin he conseguido superar a mis hijos mayores en algo deportivo! Al menos, adelantarme a sus aspiraciones futuras. Y es que ya la juventud nos rebasa en muchos aspectos, en ese «pedirnos paso» en lo que considerábamos habíamos mantenido una buena marcha. Pues bien, ahora mismo les llevo ventaja, porque he hecho un vuelo a vela casi al mismo tiempo que uno de ellos, está solicitando en la Subsecretaría de Aviación Civil la reserva de plaza como aspirante a los cursos de vuelo sin motor, en los que se obtiene el título de piloto «C». Ha sido como un regate que he querido hacerle a ese mocetón —dieciséis años, todo músculo y fuerte voluntad—, que ya es capaz de superarme en cualquier esfuerzo físico.

#### VUELO EN SILENCIO

**H**A sido una jugada, lo confieso. Pero no me arrepiento. Tenía que saber hasta dónde llegaba el riesgo y si realmente merecía la pena que este muchacho empleara un mes de sus vacaciones en adiestrarse en vuelos sin motor. Claro que yo le he ganado la partida por veteranía y con un gran margen de seguridades. Por lo pronto, mi vuelo a vela lo hice con uno de los pioneros más experimentados (el teniente coronel de Ingenieros Juan Gutiérrez Puerta, un enamorado de todo lo que vuele) y en un motovelero. Es decir, en un velero autónomo, dotado con un pequeño motor (no mayor al de cualquier

automóvil de poca potencia) que le permite elevarse airoso en una pista de medianas condiciones, gracias a los diecisiete metros de punta a punta de las alas, en las que con sus correspondientes ruedas, mantienen los planos equilibrados, mientras el tren de aterrizaje soporta el peso de algo menos de cuatrocientos kilos que pesa el aparato.

Ganar altura con el pequeño motor no resulta difícil. Es como un juego de niños para mi piloto. Mientras yo observo cómo mueve la palanca de mando y los pedales del timón de cola, en pocos minutos estamos casi a la suficiente altitud como para ir en busca de una corriente de aire que nos levante aún más, y nos sirva para mantenernos sin el esfuerzo de la hélice. Efectivamente. Justo cerca de un cerro encontramos —en una mañana tranquila, casi carente de viento— el

«aliento» que ha de soportarnos. Lo comprobamos un par de veces. ¡Allí está! Suave, pero suficiente. Juan me avisa de que va a parar el motor, y me pregunta por mi estado de ánimo, quizá preocupado porque la serie de vueltas hayan llegado a ponerme nervioso. Aseguro que en mi vida he sentido menos miedo. La sensación de seguridad que dan tan largas alas hace que uno se considere ya parte de aquello que vuela sin esfuerzo.

Parar el motor, y un trepidar de la reducida carlinga por el primer esfuerzo que la hélice al viento, antes de ponerla mi piloto en bandera. Luego... Silencio, serenidad, satisfacción absoluta. Estoy tentado por pedirle a Juan que me diga cómo se puede manejar el velero y me deje llevarlo. No me atrevo, la verdad, pero si él me hubiera dicho que cogiera el timón de



mando y actuara sobre los pedales, es muy posible que no habría sabido resistirme a acometer tal aventura.

#### EL ARTE DE MANTENERSE EN EL AIRE

**A**LGO superior ha de apoderarse del hombre cuando realiza un vuelo a vela. Observo cómo Juan vuelve una y otra vez al punto donde el viento lo eleva, aun a riesgo de aproximarse a las rocas de aquel montículo, hasta casi tocarlas con una de las alas. La tranquilidad nos rodea y ni siquiera cruzamos palabra, para aprovechar al máximo aquellos momentos. Mi piloto parece olvidarse de todo lo que no sea el disfrute de volar con seguridad. En él, por sus muchos años y experiencia, es un arte el mantenerse en el aire. Domina el aparato, que le obedece dócilmente, con la suavidad que da la perfección. Como perdemos altura y la corriente de viento se hace apenas perceptible, pone en marcha el motor. «Aquello» arranca con fuerte trepidar, y retornamos hacia la pista de aterrizaje, ya impulsados por la pequeña máquina. Tomamos, en un par de giros, altura suficiente. Enfilamos hacia el aeródromo.

#### ATERRIZAR SIN MOTOR

**M**E explica la maniobra y de que vamos a aprovechar los diez nudos del viento que allí sopla, para entrar sin desviarnos hasta el mismo hangar. Lo que no me dice Juan es que, cuando ya ha hecho contacto con la torre de mando confirmando con frases cortas y precisas los extremos para realizar el aterrizaje, es que éste lo vamos a hacer a motor parado. Y me alegra que no me avisara. Es una sorpresa agradable. A bastante altura, corta el encendido del motor, pone en bandera nuevamente la hélice y... ¡allá vamos! Un planeo delicioso, sin molestias de oídos por la presión, mucho más lento que la velocidad de una gran noria de feria. El aparato adquiere mayor rapidez conforme nos acercamos a tierra. Al menos esa es mi impresión. Juan tira de una palanca verde y de los planos surgen unas pantallas que hacen de freno (mucho más pequeñas que las que acostumbramos a ver en los aviones comerciales, pero parecidas), con las que se reduce el impulso

considerablemente. Las torna a su sitio, cuando estamos a unos veinticinco metros del suelo, pero las vuelve a utilizar poco después por segunda y última vez. La toma de tierra se realiza mansamente, casi como si se tratara de un gran pájaro, pero como lo hacemos sobre el pedregoso terreno, el tren de aterrizaje vibra y con él todo el aparato. Luego, la zona asfaltada, y con el propio impulso entramos casi exactos hasta la misma puerta del hangar.

Nada de riesgos. Menos inquietud en mi ánimo que si hubiera subido a un «reactor» verbenero, de los que dejan mareado a cualquiera y con el estómago del revés. Interiormente, doy mi completa conformidad a que mi hijo opte por conseguir su título de piloto de vuelo sin motor...

#### COMO HACER EL CURSO

**P**ARA aspirar al título de piloto «C», los aspirantes han de dirigirse por instancia a la Sección de Aviación Privada y Deportiva (Ministerio del Aire) Plaza de la Moncloa, Madrid, en solicitud de ser admitidos a uno de los cursos de vuelo sin motor en las Escuelas de Ocaña (Toledo) o Monflorite (Huesca) que ya desde marzo se iniciaron y finalizan a últimos de noviembre o primeros de diciembre. La edad mínima es de 17 años, y la máxima de 40; los menores deberán estar autorizados por sus padres o tutores. Los preseleccionados deberán someterse a un reconocimiento médico de aptitud para vuelo y superado éste realizarán un examen teórico conforme a los temas contenidos en el folleto «Vuelo sin motor» que con tiempo habrán recibido en sus domicilios. La matrícula no puede ser más económica: sólo 650 pesetas, con las que adquieren en propiedad el vestuario reglamentario (mono de vuelo, gorra y emblema). Al aspirante que se le considere «no apto» le será devuelto el importe de la matrícula.

Los alumnos se agrupan por edades (17 a 19 años, mayores de 19 años con o sin el servicio militar), y todos los gastos de viajes serán por cuenta del Estado.

Todas estas facilidades y el espíritu aventurero de nuestra juventud ha de conseguir que estos cursos sean un total éxito, y las demandas de plazas superen con mucho a la capacidad de las Escuelas de Ocaña y Monflorite. ¡Ojalá sea necesario abrir otras nuevas en un futuro no muy lejano...!