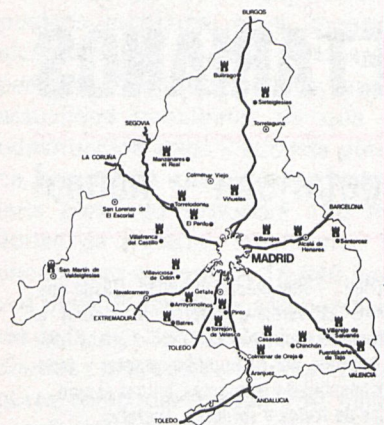


LOS CASTILLOS DE MADRID



La impresionante fortaleza, a la que vamos a referirnos, está emplazada en la localidad madrileña de Torrejón de Velasco, municipio del partido judicial de Getafe, próximo a la capital por la carretera de Toledo. Presenta una magnífica estampa, aunque su construcción, que corresponde casi seguro al siglo XVI, es ruda y tosca. Existe alguna creencia, sin embargo, por la que se atribuye la construcción a Sebastián Domingo, quien lo recibió como donación del rey Don Sancho IV de Castilla en el siglo XIII, pero casi todas las opiniones recogidas sobre el tema lo fijan dos siglos después.

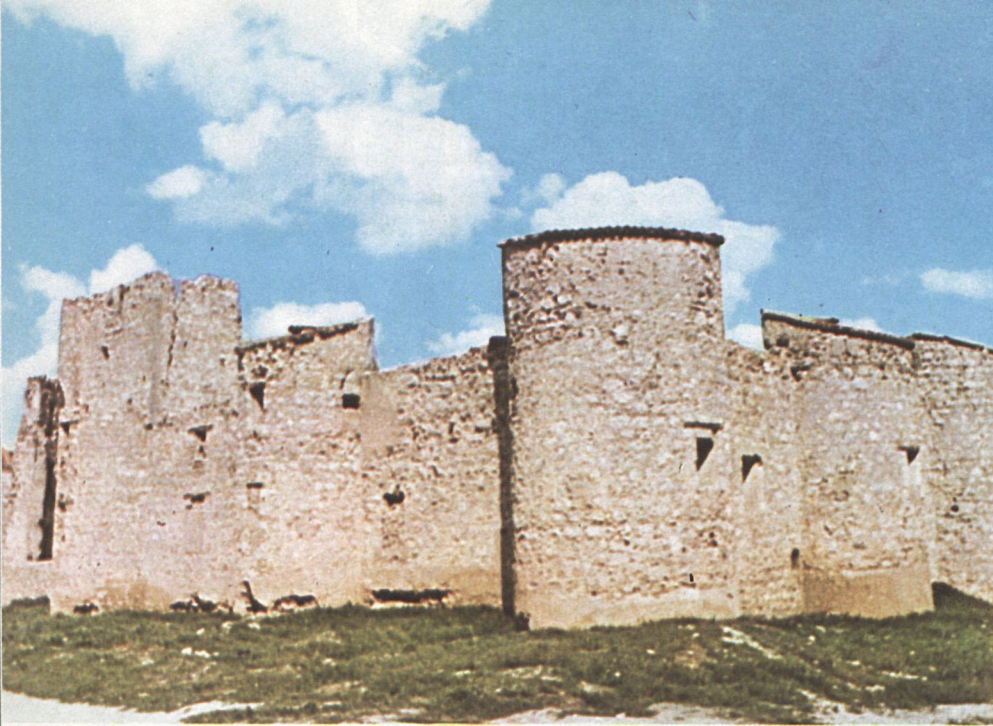
Según indica Federico Bordaje, en 1432 el Castillo de Torrejón era propiedad del obispo de Palencia, don Gutiérrez Gómez de Toledo, quien también lo fue de Sevilla y Toledo, y primer señor de Alba de Tormes. En 1465 la propiedad pasa al secretario Alvar Gómez, que al separarse del rey Enrique IV fue sitiado en su castillo por Pedro Arias. Tras largo y penoso asedio, Arias se apodera del castillo, que luego le sería concedido por el propio rey.

La familia de los Arias en 1523 serían elevados por Carlos V al condado de Puñonrostro.

A estos condes de Puñonrostro es a quienes se adjudica la obra de convertir la ruda for-

TORREJON DE VELASCO





taleza en suntuosa mansión, que albergaría al Emperador Carlos V y al rey francés Francisco I en sus entrevistas políticas y casamenteras, a fin de concertar el matrimonio del monarca francés con doña Leonor de Austria, hermana del emperador.

Aun contando con las modificaciones sufridas se considera como una de las fortalezas más poderosas de la provincia, ofreciendo una impresionante imagen guerrera, a pesar de que su emplazamiento no es vistoso, ya que surge en pleno llano. Actualmente quien lo visita lo encuentra a falta de la barrera y foso, desaparecidos, y sin los dos torreones contiguos

a la torre del homenaje. Cubos y torre conservan sus adarves, pero no las almenas, quedando cubiertos por míseros tejadillos al parecer puestos con el fin de adaptarlos como palomares.

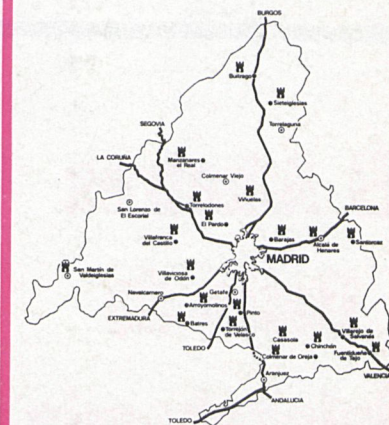
La planta del castillo de Torrejón de Velasco es rectangular con torreones circulares en las cuatro esquinas, a los que se suman cinco cubos más, dos en cada uno de sus lienzos y otro en el centro de la cortina orientada al sur. A la parte norte, la torre del homenaje, de planta cuadrada y con cubillos en sus esquinas, en la que aún puede apreciarse las divisiones de sus cuatro plantas, con ventanas provistas de saeteras en la parte superior.

Tan magnífica fortaleza pasaría a ser prisión de Estado los años posteriores, ya que en tiempos de Felipe II habría de servir de prisión a Antonio Pérez, por orden de su rey y lo mismo de don Martín de Acuña, allí mismo decapitado, y luego el duque de Uceda, por orden de Felipe III.

Durante la guerra de la Independencia lo ocuparían los franceses, empleándolo como centro de sus comunicaciones. Su destrucción y total abandono, por tanto, viene desde el siglo XIX, presentando hoy un aspecto ruinoso.

Luis
VAZQUEZ FRAILE

LOS CASTILLOS DE MADRID



DE ICARO
A LAS ALAS
DE VUELO LIBRE

**El Albatros
Delta de
Majadahonda,
a la conquista
del espacio
abierto**

**Un deporte
en auge
y un nuevo
triunfo
del
hombre**

Sencillamente grandioso



CUENTA la mitología griega que Icaro, hijo de Dédalo, quiso volar como ave presumida, quedando muerto en su intento al llegar al sol y derretirse la cera con que untó plumas a sus brazos. Aquel Icaro mítico, quizá grandioso, ha venido a ser sustituido en pleno apogeo exitoso, y tras muchos años de intentos fallidos—no olvidemos los tiempos inmediatos a la creación de los aeroplanos— por uno de los hombres que intentaron la conquista del espacio: Francis Melvin Rogallo, americano él y, como tal, creador de nuevos mitos. El suyo, una gigantesca cometa de veinte metros cuadrados de superficie, manejada, sin ningún aparato de por medio, por el hombre, y que fue expresamente diseñada para recuperar en el espacio las primitivas cápsulas espaciales de los proyectos Gémini y Apolo. No, no llegaron a recogerse cápsulas ni módulos espaciales, pero sí ha servido para que muchos centenares de personas en América y Europa se hayan atrevido a elevarse a mil y más metros de altura, desafiando las corrientes de aire y llamando la atención de los incrédulos pájaros, que ven en estos «locos» algo más que unos vulgares imitadores.

ALA DE VUELO LIBRE

EN la América de los mitos modernos y de los productos de consumo al por mayor y en la vieja pero heroica



El emocionante momento del despegue, lanzándose colina abajo

La cometa y el hombre, para envidia de los pájaros, se elevan majestuosamente por el espacio a



Europa lleva ya practicándose este deporte varios años, en tanto que en nuestra turística Península no pasa de cinco años su llegada y posterior aceptación.

A menos de veinte kilómetros de Madrid, al norte, en el pueblo de Majadahonda, existe un grupo de emprendedores muchachos que, tras aceptar esta modalidad del Ala de Vuelo Libre, llamado vulgarmente cometa, la emprendieron «liando» a la gente y, tras muchos sinsabores, han llegado a formar uno de los clubs de Alas Deltas más importantes de nuestra querida España. Por que el Albatros Delta—este es su nombre— es el segundo club que se creó en tierras hispanas, cuyo cielo ya se ve poblado por estos valerosos hombres manejando sus sencillas y seguras cometas, llenas de colorido y atracción para los que aún pueden ser incrédulos ojeadores. Y desde hace cinco o seis meses, el Albatros Delta, sus entusiastas creadores y componedores, fabrican ellos mismos las cometas, dando los cursillos necesarios a los futuros pilotos y aprovechando el tiempo de instrucción para seguir adquiriendo experiencia.

NI COMPLICADO NI SENCILLO, NI CARO NI BARATO: PARA TODOS

BIEN es cierto que este deporte, adscrito a la Federación Española del Deporte Aeronáutico, tuvo un comienzo «para ricos», quizá

porque su precio, sin ser caro, no era barato tampoco. Pero en la actualidad, y merced a los esfuerzos del Albatros Delta y del resto de los clubs que existen ya en España, va resultando más barato. Una cometa de tipo standard viene a costar alrededor de las cuarenta mil pesetas nueva, en tanto que las más sofisticadas o más preparadas para los que sean ya auténticos expertos en la materia, viene a salir por las cien mil. Pero, asimismo, siempre hay cometas de segunda mano, en impecable estado, que pueden adquirirse por un precio mucho más asequible. En sus comienzos, pesaban alrededor de los cuarenta kilos, viniendo ahora a pesar, la de tipo standard, de veinte a veintitrés, buscándose el menor peso y la mayor resistencia. Están construidas sobre unos tubos de duraluminio, y la tela es de fibra polyéster. Y aquí viene la pregunta: ¿existe grave peligro en esta modalidad? La respuesta que nos dan se hace rápida y tajante:

—Peligro, no; riesgo, desde luego, sí. Porque todo este tipo de deportes de riesgo son los que apasionan. Lo que pueda suceder depende de los pilotos, de su temeridad, y si surge un accidente, es porque el piloto ha sobrepasado el límite de sus posibilidades. Y contra esas limitaciones que se tienen no se puede luchar aún. Por esto, todos los que nos dedicamos al Vuelo Libre sabemos hasta qué máximo de pericia podemos llegar. Tanto es así, que podemos presumir diciendo que accidentes serios, de los que se llaman de escayola—un brazo o una pierna