

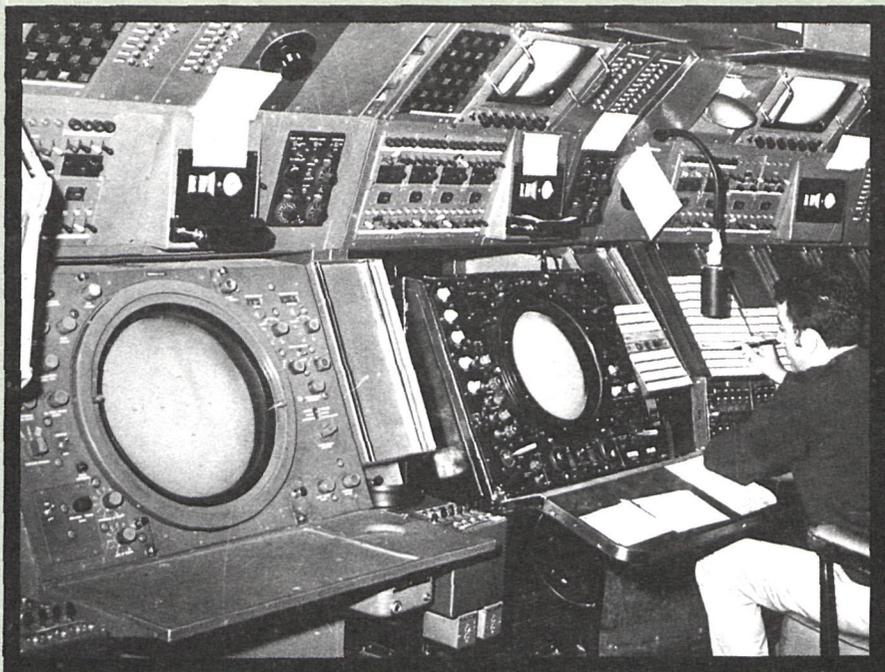
tesca cabina de avión, donde aparecen desplegadas en forma de abanico las pantallas de radar. Eran las dos y pico de la tarde. Una de las «horas punta» del tráfico aéreo sobre el área terminal de Madrid, área que abarca el aeropuerto de Barajas y las bases aéreas de Torrejón y Getafe. La actividad y la tensión de los controladores —no había entonces la tan traída y llevada huelga de celo, que todavía continúa— en aquel momento era auténticamente agobiante. Entre un maremagnum de voces, capaz de marear a un profano, los controladores no perdían... el control, en su preciso y tajante diálogo a distancia con los pilotos en vuelo:

—¿Me confirma altímetro?
Recibido.

El diálogo es a veces en clave. Y siempre —de no hablar el piloto castellano— en inglés, ya que este es el idioma utilizado en la navegación aérea internacional. Las pantallas de radar se le presentan al periodista como mapas de galaxias, donde las rayas y puntitos luminosos vienen a ser como estelas del curso de los vuelos, o la situación en un momento determinado de los mismos aviones. Recuerdo que uno de los controladores andaba de cabeza tratando de localizar sobre la pantalla de su radar un avión Sabena. Habla en inglés con el piloto. Consulta con otro compañero controlador. Mueve resortes, que cambian constantemente la imagen de la pantalla del radar. Pero el avión parece un avión fantasma. No se ve por ninguna parte. El controlador suelta algunos «tacos» en español contra el avión «invisible» y su piloto. Al fin es localizado. El controlador respira. Señala al periodista un puntito luminoso que asoma sobre la pantalla de radar. «Aquí está», me dice. El controlador parece indicarle al piloto su situación. Finalmente le comunica:

— Autorizado. Puede pasar a torre. ¡Hasta luego!

Momentos después el Sabena aterrizaría en el aeropuerto de Barajas, bajo el control ya de la torre del aeropuerto. Cumplida su misión en Barajas, el avión despegaría para continuar su vuelo. La torre lo pasaría de nuevo al control de Paracuellos; de ahí el «hasta luego» del



controlador. El radar de aproximación lo guiará de nuevo hasta su salida del área terminal, para dejarlo ya en manos de los controladores de los radar de ruta, que seguirán su vuelo también desde aquí de Paracuellos hasta el límite del FIR de Madrid (Región de Información de Vuelo de Madrid), que abarca la casi totalidad del espacio aéreo de España, extendiéndose mucho más allá del cabo Finisterre y del estrecho de Gibraltar, y penetrando por el Norte, más allá de los Pirineos. Al llegar a estos límites, los aviones son «recogidos» por controladores de otros FIR, y así sucesivamente hasta el final de su vuelo.

Por un momento salgo de la «cueva» con uno de los controladores, con el fin de charlar con él. Fuera, los aviones surcan el cielo azul sobre la llanura castellana, dentro del área terminal. El aire de febrero es limpio en este soleado balcón de Madrid que es Paracuellos del Jarama. «Prefiero —me dice el controlador— esto a la cafetería. Allí hay bastante ruido. Aquí se puede respirar a pleno pulmón. Después de dos horas de trabajo intensivo termina uno con los nervios destrozados. En cinco minutos han aterrizado cinco aviones en Barajas. Usted mismo lo ha podido comprobar. De dos a tres de la tarde siempre se produce un auténtico aluvión de aviones. Lo mismo pasa de ocho a nueve y media de la mañana. En otras horas cede bastante».

El periodista recuerda lo que momentos antes le dijo el jefe de la sala de control: «Buenos reflejos, reacciones rápidas y seguras son las condiciones que debe reunir un buen controlador. Además ha de tener una visión clara del tráfico y un lenguaje claro y preciso. Es obvio decir que el inglés debe dominarlo a la perfección». Como es obvio decir que cualquier mal entendimiento entre controlador y piloto puede ser fatal para muchas vidas humanas.

—A veces se juntan hasta siete aviones sobre un punto determinado de entrada en el área de control. Entonces hay que detener el tráfico. Y formar una secuencia de espera, en la cual se le dice a los pilotos de los aviones que se mantengan en los niveles prescritos, con el

fin de ir dando entrada con mayor rapidez al tráfico. Por ejemplo, decirles: «Está usted a ochenta, baje a setenta». Lo que nosotros llamamos «bajar escalones». El piloto sabe entonces que debe esperar. También tenemos que darles rumbo, debido a que hay otros esperando. Pero si a alguno se le ocurre virar un poco, como en el reciente caso del Sabena, ya nos trae de cabeza.

EL AVION VA CONTROLADO DURANTE TODO SU VUELO

El periodista desea saber, para explicárselo al lector aunque sea *a grosso modo*, cómo se verifica la transferencia del vuelo de un avión de un control a

vuelo y las pasa a los demás sectores por los que sobrevolará dicho avión. Entre los sectores del FIR de Madrid y el de aproximación, la transferencia se realiza cuando el avión pasa las radioayudas de entrada en el área terminal, situadas en Toledo, Castejón, etcétera. Y, por último, la transferencia del avión a la torre de control de Barajas, que se realiza cuando el avión abandona la radioayuda establecida para la aproximación al aeropuerto.

Como se puede ver, el avión va controlado desde que se inicia su vuelo hasta su punto de destino.

Para mantener este control del tráfico aéreo, el Centro cuenta con unos medios de comunicación que vamos a reseñar según unos datos que

Su radio de acción cubre el cielo de casi toda España, llegando más allá de los Pirineos, del Cabo Finisterre y del Estrecho de Gibraltar

Todos los vuelos de aviones civiles, militares y deportivos, son controlados desde este cerro, auténtico «nido de águilas», que es Paracuellos del Jarama

otro. Para ello sigamos el curso de un avión que vuela sobre el FIR de Burdeos (uno de los centros de control adyacentes al FIR de Madrid) rumbo a Barajas. Con treinta minutos de antelación, por lo menos, de la hora que se estima que cruzará el avión el límite común entre ambos FIR, Burdeos informará a Madrid (Paracuellos) que va a entregarle dicho avión. Además de la hora le informará también a qué nivel de vuelo lo hará. Este punto de cruce es generalmente una radioayuda (radiofaro, VOR, etc.), y en caso de no ser así, se indica dicho punto por coordenadas. Una vez el avión dentro de los sectores del FIR de Madrid, el sector que ha recibido la información inicial confeccionará las correspondientes fichas de progresión de

nos proporcionaron entonces; pero medios algunos de los cuales los controladores los consideran ya desfasados o insuficientes, y que, juntamente con otras reivindicaciones, tales como la reestructuración del cuerpo de controladores, son los motivos por los cuales mantienen esa «huelga de cielo»... que lleva camino de cumplir un año para el ya próximo verano.

Para mantener este tráfico aéreo, repetimos, el Centro disponía antes de iniciarse dicha huelga de los siguientes medios: en frecuencias, del VHF (muy alta frecuencia: 30 a 300 megaciclos) y UHF (ultra alta frecuencia: 300 a 3.000 megaciclos), para comunicación directa con aviones; en el caso supuesto de que los aviones tuviesen dificultades



para comunicar directamente con el Centro de Control existen, además, las estaciones de comunicaciones de relé de Calamocha, Zamora, Pamplona, etcétera, con enlace telefónico directo; cuenta también con el HF (3.000 a 30.000 kilociclos), frecuencias utilizadas para las grandes distancias, generalmente sobre el Atlántico. Con este poderoso medio pueden establecer contacto con los aviones a los quince o veinte minutos de sus despegues de Nueva York, Puerto Rico, etc. También dispone el Centro de líneas telefónicas para establecer contacto con diversos centros, así como también de las llamadas «líneas calientes» (comunicaciones en altavoz) y otro servicio de una red de microondas. Parte fundamentalísima es el radar, como hemos visto anteriormente. Una de sus numerosas ventajas es la de poder reducir grandemente las separaciones entre aviones, una vez que éstos han sido positivamente identificados. Con el sistema convencional quedaba mucho tiempo

inutilizable. Las separaciones radar se reducen a cinco millas náuticas (unos ocho kilómetros) alrededor del avión y mil pies (unos 305 metros) por encima y por debajo de él.

Entre los tipos de radar que se utilizan en este Centro está el radar de ruta, con un alcance práctico de unos 110 millas náuticas (unos 177 kilómetros), y el radar de aproximación, con un alcance práctico de 60 millas (unos 96 kilómetros).

Las grandes antenas de estos equipos de radar están situadas en las inmediaciones del pueblo de Paracuellos.

En radar, también dispone el Centro de radar secundario (SIF) con dispositivos para la identificación de aviones. Pero, ¿qué pasa cuando un avión desconocido entra en el FIR de Madrid? Para eso se cuenta con el AMIS, servicio dependiente del Mando de Defensa Aérea, el cual interviene cuando los asentamientos del citado mando observan en sus pantallas de radar algún eco del cual el control no tenga

conocimiento. Si se confirma que es desconocido, inmediatamente salen «como cohetes» de Torrejón en Scramble dos reactores, la «pareja», como la llaman, para interceptarlo en la ruta. Seguidamente los dos aparatos se colocan a su lado y le invitan a identificarse.

Esta es, a grandes rasgos, la misión de este Centro ubicado en un pueblecito madrileño: proporcionar seguridad, orden y rapidez al ya enorme tráfico aéreo de casi toda España, de acuerdo siempre con las regulaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional. Que el aire limpio y azul de este balcón de Madrid, balcón de España que es Paracuellos del Jarama, ayude de una vez para siempre a clarificar también los problemas que aquejan a los controladores, verdaderos guardianes del aire, y cuya huelga de celo lleva camino de cumplir el año.

Por la seguridad de todos los que utilizamos el avión. También.

J. B. FILGUEIRA

UNO de los rasgos más característicos de los escritores de la «generación del 98» es su valoración del paisaje castellano.

Nacidos todos ellos en la periferia de la Península, nos han transmitido una nueva visión de la meseta central, en la que se proyecta su interpretación de la historia de España. En los amargos que siguen a la pérdida de Cuba y Filipinas, cuando se evidencia con crudeza la debilidad de la patria, buscan en el conocimiento de su realidad geográfica e histórica un fondo sólido sobre el que apoyarse para una regeneración futura. Este interés por la tierra se refuerza con la vigencia, aún efectiva, de las tesis positivistas sobre el medio propio de la segunda mitad del siglo XIX. Una muestra es el siguiente párrafo de Azorín, en su artículo «Cambio de valores».

«Estaba yo imbuido de mi tierra nativa; admiraba el paisaje; estudiaba las costumbres; trataba de escudriñar la psicología de los moradores; establecía una concordancia entre el clima y los caracteres, entre la alimentación y el espíritu.»

Tanto en su región como en Castilla, que encarnaba para ellos la historia de España, Unamuno, Azorín, Baroja, Machado, indagan su esencia. Tienen un interés positivista por el medio físico y realizan una revisión de la historia: son intelectuales en una época crítica. Hacen una descripción amorosa del paisaje, que es para ellos refugio en su tendencia a la evasión del presente problemático: son también artistas que buscan en la belleza una vía de realización personal. Todos ellos son muy andariegos, y recorren el país con la morosidad que facilitaban los limitados medios de comunicación de entonces. Después de los viajeros ilustrados del XVIII, escasos y en general secamente científicos, y de los románticos que «descubren» España con su nueva sensibilidad (la mayoría son extranjeros) el precedente fundamental de la afición al paisaje y a los pueblos olvidados es Francisco Giner de los Ríos, que influyó en los noventaiochistas con su búsqueda del alma profunda de España a través de sus campos y sus ciudades artísticas. Pío Baroja es quizá el que más largos y minuciosos viajes ha hecho y el que ha descrito con mayor dinamismo y economía tantos lugares españoles. De él dice su amigo Azorín:

«Y sabido es que Baroja ha fundado su arte en la observación de los pueblos, de los paisajes... que ha conocido directamente. Cuando se lee un libro de Baroja tenemos la sensación de que estamos andando y de que, en estas andanzas, la vida, intensa vida, nos circunda. Se podría hacer una geografía barojiana.»

MADRID EN LAS NOVELAS DE BAROJA



De toda esa «geografía barojiana» vamos a fijarnos ahora en la madrileña. La capital, donde vivió don Pío gran parte de su vida, aparece ya en sus primeras novelas. En «Aventuras, inventos y mixtificaciones de Silvestre Paradox», de 1901, tenemos la doble dimensión de paisaje urbano y de ambientes de diversos barrios, desde los aristocráticos hasta los del suburbio; pero los más acertadamente descritos son estos últimos. Ya Galdós había prestado el mundo de los mendigos y obreros sin trabajo, pero sus descripciones eran mucho menos gráficas y vivaces que las de Baroja. Este se va a ir especializando, por un lado, en los cuadros de paisaje amplios y líricos, que son un descanso en la dureza de la narración; por otro, en notaciones descriptivas concisas, sintéticas que acompañan a aquella en su ritmo acelerado, y muchas veces se tiñen con el estado de ánimo de los personajes. Si la obra antes citada es todavía inmadura —aunque contiene ya los rasgos típicamente barojianos—, «Camino de perfección», de 1902, tiene un estilo seguro y rico, con el que pinta una de las mejores colecciones de paisajes de la novelística de su tiempo. Uno de los primeros es el que aparece en la página 12, vol. VII, de las Obras Completas:

«El cielo estaba puro, limpio, azul, transparente. A lo lejos, por detrás de una fila de altos chopos del Hipódromo, se ocultaba el sol, echando sus últimos resplandores anaranjados sobre las copas verdes de los árboles, sobre los cerros próximos, desnudos, arenosos, a los que daba un color cobrizo y de oro pálido. La sierra se destacaba como una mancha azul violácea suave, en la faja de horizonte cercana al suelo, que era de una amarillez de ópalo... Hacia la ciudad, el humo de unas fábricas manchaba el cielo azul, infinito, inmaculado...»

El paisaje tiene aquí una función de contrapunto con la angustia del protagonista y su crítica agresiva de la sociedad. Además, lo único que desentona en el cuadro es un elemento urbano, obra del hombre «el humo de las fábricas» «que» «manchaba». El escritor multiplica los adjetivos que indican lo incontaminado, lo nítido de la naturaleza. Cuatro en la primera frase y tres en la última, que intensifican esa imprecisión. El personaje Ossorio, en la página siguiente, confiesa su abulia y desorientación, pero es sensible a la belleza del paisaje: «¡Condenada Naturaleza! —murmuró Ossorio—. ¡Es siempre hermosa!» Por otro lado, hay abundancia de colores y sus matices: es una característica del impresionismo de fin de siglo, que tanto en pintura como en literatura atiende a las sensaciones visuales de luz y color. Baroja ha superado las amazotadas descripciones decimonónicas (ejemplo, Pereda) con



un sentido de selección y de ligereza en la composición que las hace más eficaces.

Otra descripción nos muestra el lado desagradable de la ciudad; se trata ahora de lo humano, no de lo natural incontaminado, y Baroja proyecta en ella su agresivo pesimismo:

«No se veía Madrid, envuelto como estaba en una nube de polvo. A largos trechos brillaban los faroles rodeados de un nimbo luminoso... La atmósfera estaba encalmada, axfisiante; la multitud se atropellaba, gritaba, se injuriaba...» (páginas 54 y 55).

En «La busca», de 1904, las descripciones son más escuetas e infrecuentes, pero no menos intensas. Reaparece la sensibilidad impresionista de Pío Baroja, parecida a la de su hermano pintor, Ricardo, en breves notaciones de perfiles, de matices de color, de reflejos de sol poniente en los cristales. Otras veces presta su propia pupila a su inculto personaje, el golfo Manuel:

«Al paso de las nubes la llanura cambiaba de color; era sucesivamente morada, plomiza, amarilla, de cobre; la carretera de Extremadura trazaba una línea quebrada, con sus dos filas de casas grises y sucias. Aquel severo, aquel triste paisaje de los alrededores madrileños, con su hosquedad torva y fría, le llegaba a Manuel al alma.» (página 322).

Otro texto interesante es el que presenta la fusión de Manuel con el paisaje urbano de los vertederos, cuando, después de muchos sinsabores, encuentra un poco de seguridad trabajando con el traperero Custodio:

«Toda aquella tierra negra daba a Manuel una impresión de fealdad, pero al mismo tiempo de algo tranquilizador, abrigado..., le parecía un lugar a propósito para él, residuo también desechado de la vida urbana» (página 359).

Además, la sensibilidad de Baroja, descontento con la sociedad madrileña y abierto, en cambio, a la naturaleza, encuentra atractivo en lo más humilde del suburbio:

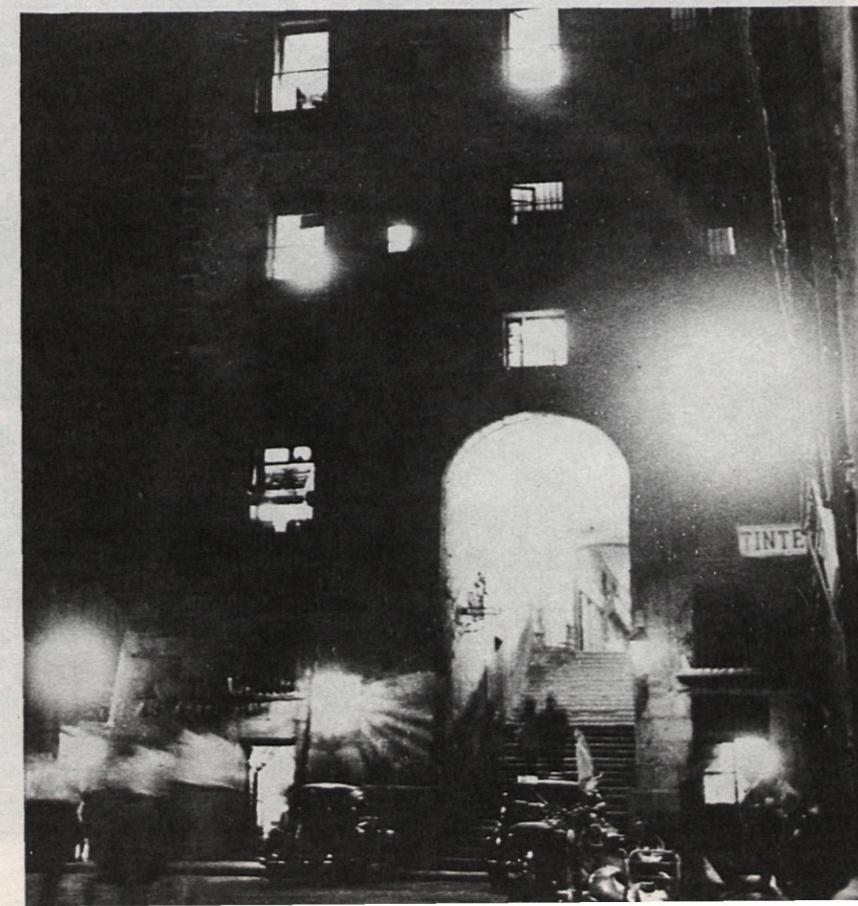
«Atraía a Manuel, sin saber por qué, aquella negra hondonada con sus escombreras, sus casuchas tristes... Le parecía que todo lo arrojado allí de la urbe con desprecio... se dignificaba y se purificaba al contacto con la tierra» (página 361).

Descripciones de Madrid hay también en «Mala hierba» (1904), en «Aurora roja» (1905) y, sobre todo, en «La dama errante» (1908), donde Baroja da una imagen pintoresca de la corte:

«Madrid, entonces, era un pueblo raro, distinto a los demás, uno de los pocos pueblos románticos de Europa... Entonces, los alrededores de la Puerta del Sol estaban llenos de tabernas, de garitos, de rincones, lo que permitía que nuestra plaza central fuera una especie de Corte de los Milagros» (O. C., vol. II, pág. 261).

En conjunto, en la extensa obra barojiana Madrid ocupa un lugar importante, con paisajes límpidos y escenarios de suburbio, y con una galería de tipos de todas las clases sociales, comparable a la de Galdós.

Federico
BERMUDEZ-CANETE



COMIENZAN LAS FIESTAS DE LOS PUEBLOS MADRILEÑOS 20.000 VISITANTES EN LAS DE COLMENAR DE OREJA

SE CAMBIARON LAS FECHAS
POR VOTACION POPULAR

El ex presidente de la
Diputación, don José
Martínez Emperador, asistió
a los actos principales

LL

EGADO ya el mes de mayo, acompañando al buen tiempo comienzan en la provincia de Madrid a celebrarse las fiestas patronales de las distintas localidades, fiestas que se extienden en el calendario hasta finales del mes de septiembre. En el mes pasado se celebraron las de «la bella desconocida», Colmenar de Oreja, que este año, en un acto de solidaridad se acordó por votación popular trasladarla al primer fin de semana del mes de mayo, para que de esta forma pudieran asistir los colmenarenses que residen fuera de la localidad.

Según nos informa don José Hernández, alcalde de Colmenar de Oreja, las fiestas en honor del Cristo del Humilladero, que son de tradición inmemorial, se han celebrado siempre el día 3 de mayo. Agrega el señor Hernández que, debido a la emigración, existe un núcleo de colmenarenses que, aun residiendo en Madrid capital, no pueden ese día asistir a las fiestas si cae en día laborable.

