

COLABORACION

Cuarenta años después

La revista «Halcón» y alguna cosa más

MANUEL ALONSO ALCALDE

De un tiempo a esta parte, quién nos lo iba a decir a nosotros, resulta relativamente frecuente que un profesor o un estudiante universitario en trance de tesina, vengan a interesarse por la vallisoletana revista de poesía «Halcón»; y hasta que traten de obtener de quienes participamos otrora en aquella aventura editorial algún dato concreto relacionando con la publicación, lo que no siempre es tan haccedero como puede parecer a primera vista, ya que, con cuarenta años de por medio, todos los que formamos aquel grupo nos hemos dejado ya en el camino un largo reguero de recuerdos y precisiones.

«Halcón», como se sabe, fue el título con que se bautizó la gaceta literaria que un colectivo, como dirían ahora, de poetas vallisoletanos, puso en circulación en la década de los 40, una vez soslayadas, por su también colectivo entusiasmo, las dificultades inherentes a empresas de esta clase, que no fueron pocas por cierto. El proyecto nació, se perfiló y sazónó durante varios meses al abrigo de una tertulia cafetera, la que el grupo mantenía en el «Salón rojo del Cantábrico», café de la época, sito en la calle Santiago, semiesquina a la Plaza Mayor.

El primer número de la revista —como precaución mnemotécnica, acabo de colocar sobre mi mesa la colección que vengo conservando desde aquellos antaños— apareció en noviembre de 1945 y el último, el ejemplar «escoba» de la carrera, en el año 49. Sólo que entre uno y otro median trece números más, un verdadero récord si se considera el breve trayecto, en tiempo y en ejemplares, que suele —que solía— recorrer este género de publicaciones.

Posiblemente, el título que conferimos a nuestra criatura literaria —el halcón fue ave de cetrería y, por lo mismo, aún lleva entre sus uñas ciertos resabios de prepotencia señorial traídos a remolque desde el medievo— pueda sonarle a alguien, si prescinde de los ocho lustros transcurridos, a jactancia y fatuidad juveniles, aunque, por otra parte, nada hubiera tenido de particular a la edad que contábamos en esa época. En realidad, lo único que nos propusimos al tomar como frontispicio palabra tan aparatosa, fue sugerir mediante el símbolo del halcón, la cota a que se elevaban entonces nuestras ilusiones.

El fruto editorial que echamos al mundo, ofrecía una característica que todo el que se ha ocupado del tema ha captado en seguida: su aperturismo ideológico, aspecto nada desdeñable si se tiene en cuenta lo estricto de los tiempos en que pusimos en circulación el nuevo producto literario; un aperturismo que llegó a definir nuestra gaceta frente a otras similares y coevas, como «Espadaña», «Garcilaso», «Proel», «Alcaraván», «Cántico», «Caracola», y alguna más. Y esto que digo no son simples lucubraciones, ya que cualquiera puede constatar su veracidad acudiendo a la Hemeroteca Nacional y consultando las páginas de «Halcón».

En las cuales descubrirá, fundidos en cordial promiscuidad, nombres de escritores que «pasaban» y siguen «pasando» de política; otros, de poetas que hoy se tildan de reaccionarios; y otros, por fin, que no se caracterizaron precisamente por su afección al régimen anterior: Vicente Gaos, José Hierro, Eugenio de Nora, José Luis Cano, Victoriano Crémer y Ricardo Blasco, verbigracia.

Y es que, al contrario de lo que sucede con harta frecuencia en la actualidad, nosotros —pronuncio a boca llena ese «nosotros»— nunca hicimos discriminaciones por causas ideológicas o políticas, ni requerimos la ficha del partido, de nadie, ya que los versos constituían allí la única ficha. Luis López Anglada y yo, que dirigíamos alternativamente la publicación, nos encargábamos de seleccionar los poemas recibidos antes de encaminar el texto hacia «Séver-Cuesta» —todavía recuerdo la paciente impaciencia de Sotero Otero del Pozo urgiendo los originales—, para su inclusión en la revista; y en esta operación jamás intervino otra persona, ni siquiera Fernando González, cuya actividad en «Halcón» —la revista, no la colección de poesía que se desgajó más adelante de ella—, se limitó única y exclusivamente a la sección de crítica de libros, que le confiamos desde el primer momento en atención a su condición de catedrático de literatura. El que don Fernando, como le llamábamos nosotros, hubiera sido separado de su labor «docente por ideas políticas», siempre nos trajo a nosotros al fresco: a diferencia, ay, de algunos medios de comunicación social de ahora, que practican el bonito deporte de la segregación cultural basada en idénticos motivos, sólo que de signo contrario, pues la intolerancia sigue siendo la misma aunque se la cambie de signo.

\*\*\*

Pero el artículo se ha alargado más de la cuenta, así que lo interrumpo y lo dejo pendiente hasta otro próximo.

Ambiciosos planes de la N.A.S.A. para este año

TOMAS DE LA CAL

Mandaré diez vuelos tripulados al espacio



Con el aumento de planes y negocios espaciales, y el interés del mundo científico y militar, existe una feroz competencia internacional a la caza del dólar espacial

Estados Unidos realizará en el presente año un nuevo récord de diez misiones tripuladas al Cosmos, entre ellas dos vuelos militares del Pentágono. Para cumplir este objetivo, la Administración Nacional de Aeronáutica y del Espacio (NASA) contará, además de los transbordadores «Columbia» y «Challenger», con una nueva lanzadera espacial, el «Discovery», cuyo vuelo inaugural tendrá lugar el próximo 4 de junio. A esta flota de transbordadores se unirá más adelante una cuarta nave, el «Atlantis», actualmente en construcción.

El transbordador del espacio («space shuttle») o lanzadera supone la primera generación de ingenios espaciales, híbridos entre el avión y el cohete, capaces de cumplir misiones fuera de la Tierra, regresar a ella por sus propios medios y ser reutilizados.

La lanzadera ha sido diseñada para que sea una especie de gran camión espacial, para poder tener un acceso rutinario al espacio exterior, con grandes cargas y pasajeros a bordo. Sus diseñadores están convencidos de que esos vehículos serán algo tan vital en nuestro futuro económico como los barcos y los aviones lo son en la actualidad.

El transbordador es el nuevo instrumento de Estados Unidos para establecer su presencia en el espacio. Todos sus vuelos están totalmente reservados para diversas misiones en los próximos años. De entre estas misiones, algunas son exclusivamente militares, y por tanto, secretas. Otras, en cambio, están programadas con fines no bélicos, como la reparación o puesta en órbita de satélites artificiales, la explotación de las ventajas potenciales del espacio o la creación de futuras estaciones orbitales, constituidas por módulos cilíndricos ensamblados como un gigantesco mecano, que en un principio estarían habitadas de forma semi-permanente. No se descarta, sin embargo, la posibilidad de que esas estaciones sirvieran también para fines bélicos,

pues en ellas podría almacenarse armamento espacial, desde armas antisatélites hasta exóticos cañones de rayos láser y de partículas energéticas para aniquilar satélites y misiles balísticos en vuelo.

Pero el transbordador sirve para mucho más. También es factible que sea utilizado para colocar en órbita grandes plataformas de comunicaciones, minifábricas para producir medicamentos y super-materiales, así como gigantescas estructuras generadoras de electricidad por medio de células solares. Ya se han establecido planes para emplear la lanzadera como «taxi espacial», al objeto de catapultar naves desde su compartimento de carga, utilizando cohetes suplementarios para propulsarlas por el sistema solar. El transbordador puede llegar incluso a transformarse en una aeronave de transporte de pasajeros que realizaría vuelos comerciales de ida y vuelta entre el espacio y la Tierra.

Todo esto puede sonar a pura ciencia-ficción, pero detrás de ello hay mucha ciencia. Para empezar, la NASA ha puesto a la venta las primeras reservas para aquellas personas que quieran apuntarse a viajar por el espacio cuando llegue el momento. No es menos cierto también que el máximo organismo espacial norteamericano está invirtiendo fabulosas sumas de dinero en conseguir que

todos esos proyectos, junto a otros muchos, puedan realizarse algún día.

Hitos históricos

A los diez vuelos tripulados previstos para este año, que duplicarán el récord de cinco alcanzado con las misiones del programa Gemini en 1965 y 1966, se añadirán doce misiones no tripuladas de vehículos interplanetarios no recuperables.

Los tripulantes de cada una de esas misiones, al igual que la correspondiente tripulación de reserva, fueron designados en noviembre de 1983, poco antes de que la NASA lograra realizar —por séptima vez en la historia de la astronáutica— un récord de 19 lanzamientos al espacio.

La primera misión confidencial directamente encargada por el Pentágono está prevista para el 14 de julio, y es probable que la segunda, que tendría lugar en septiembre, sea posteriormente cambiada por el lanzamiento de un satélite de comunicaciones, como aconteció en 1983. La programación de la NASA para este año contempla varios hitos en la historia de los vuelos espaciales de Estados Unidos.

Uno de ellos será el primer aterrizaje del transbordador en la pista del Centro Espacial Kennedy de Cabo Cañaveral, en Florida, cerca del lugar de lanzamiento. Otra pista, situada en la base de White Sands, en Nuevo Méjico, junto a la actualmente utilizada en la base aérea de Edwards, en el desierto californiano de Mojave, eleva a tres el número de lugares donde se puede posar la lanzadera: Al hacerla regresar a su punto de partida, la NASA quiere ahorrarse el tiempo necesario para transportar el avión espacial desde California hasta donde se lanza habitualmente —en Cabo Cañaveral— a lomos de un Boeing 747 especialmente modificado para este uso. Operación que supone una semana de tiempo.

Recuperación de satélites averiados

Ningún astronauta ha abandonado hasta ahora una nave espacial sin permanecer unido con algún tipo de sujeción a la manera de «cordón umbilical». Si todo se desarrolla normalmente, dos astronautas norteamericanos van a poder realizar, durante la primera misión del transbordador prevista para este año, que tendrá lugar del 3 al 11 del mes en curso, un viejo sueño del hombre: «volar» libremente por el espacio, sin

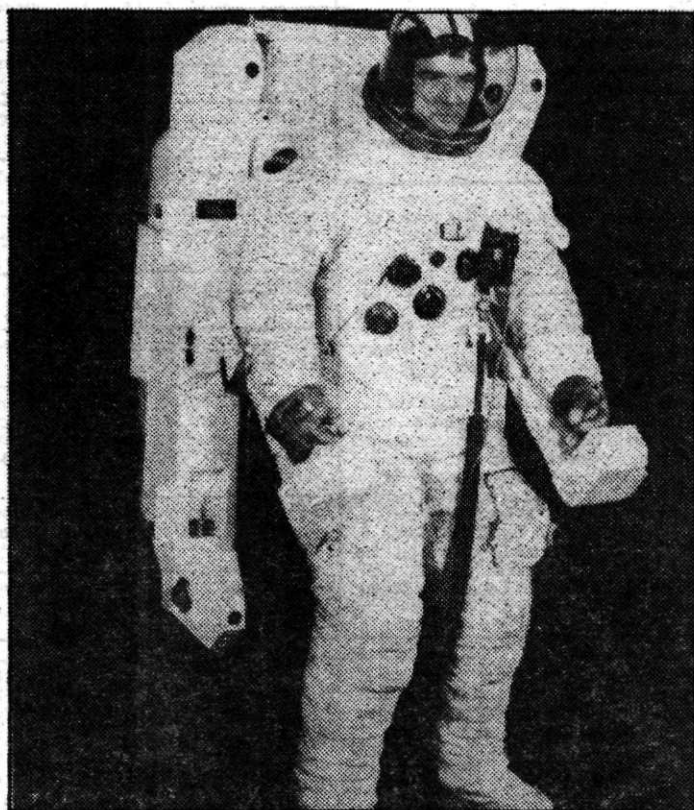
ningún tipo de atadura, a bordo de un sofisticado equipo de propulsión autónoma. Dos de estos fascinantes ingenios, denominado «Manned Manoeuvring Unit» (MMU), que puede traducirse como «unidad maniobrada manualmente», estarán a bordo del «Challenger», que será el que inicie la serie de vuelos de este año.

En esta décima misión del transbordador, tras la que tuvo lugar en diciembre pasado cuando el «Columbia» llevó al espacio el laboratorio europeo «Spacelab», los astronautas McCandless y Robert Stewart utilizarán los MMU para efectuar 10 horas de paseo espacial. Los astronautas se alejarán un centenar de metros del «Challenger» y se entrenarán para atrapar un globo, que simulará ser un satélite, lanzado previamente desde la nave. El transbordador se moverá entonces, en el momento de producirse ese simulacro, con una velocidad de cerca de 28.000 kilómetros por hora, a una altura de unos 300 kilómetros.

La NASA, que ha dedicado unos 6.400 millones de pesetas al desarrollo de estas unidades de maniobra espaciales, piensa usarlas de forma rutinaria en el porvenir. Adosada al traje espacial, la MMU es una especie de mochila de propulsión a chorro mediante nitrógeno líquido, que permitirá a los astronautas moverse libremente por el espacio sin tener que mantenerse unidos a la astronave por medio de un cable. Los MMU serán utilizados por los astronautas para arreglar en pleno ambiente espacial satélites averiados o para llevar a cabo reparaciones en el propio transbordador. Estos equipos son fáciles de manejar y los riesgos son mínimos.

Los tripulantes de la misión del «Challenger», que partirá al espacio el 4 de abril, transformarán el transbordador en un gigantesco taller de reparaciones. Su objetivo principal será el de maniobrar la nave para recuperar, por medio de un brazo-robot, probado ya en anteriores misiones, un satélite averiado («Solar Maximum Mission»), del que la NASA perdió el control poco después de su lanzamiento, en febrero de 1980. Dado que no será posible repararlo en el espacio, los astronautas lo transportarán a la bodega del «Challenger» y lo traerán a la Tierra. En una misión posterior del transborda-

(Pasa a la pág. 32)



Un astronauta muestra un equipo espacial de propulsión autónoma, denominado MMU, que se utilizará durante el próximo vuelo del transbordador norteamericano. La MMU es una especie de mochila con propulsión a chorro que permitirá a los astronautas moverse en el espacio por sí solos sin tener que mantenerse unidos a la nave por medio de un cable. —(Foto Martín Marietta)

**INFORMATICA**  
**CURSO DE PROGRAMACION**

- Informática Básica.
- Lenguajes de Programación: BASIC y COBOL.
- Tratamiento de Ficheros.
- Cada alumno dispondrá de su propio ordenador durante 125 horas.
- Curso básico de Programación e Informática Básica: 75 horas.
- Curso de Operador de Ordenadores: 50 horas.

INFORMES Y MATRICULACION:  
**CTC INFORMATICA**  
Paseo de Zorrilla, 8, principal. Oficina A