

posibilidades a la música para teclado; sus siempre graciosos giros presentan recursos y efectos sonoros desconocidos hasta entonces; exploran todas las verdaderas posibilidades del clave, desconocidas hasta entonces, desde sus expresiones más apacibles hasta las más brillantes. Scarlatti inunda nuestros oídos con torrentes de notas, y nos deslumbra con sus majestuosos saltos de una a otra, o con la técnica de ejecución que el intérprete ha de poner en juego para tocar estas obras, impensable para la época en que fueron escritas (cruce de manos, por ejemplo). Pensemos que hasta la época de Scarlatti, el clavecín y los demás instrumentos de teclado estaban prácticamente relegados a una mera misión de acompañamiento de otros instrumentos de cuerda o de viento, o de la voz humana, cumpliendo la función del bajo continuo. Con Scarlatti los instrumentos de teclado levantan el vuelo para llegar a la primacía expresiva que alcanzó el piano a partir del siglo XIX.

Todo lo anterior sitúa la importancia de Scarlatti dentro del panorama español, la figura de este autor es particularmente importante e influyente.

Scarlatti era músico de cámara de la reina D^a María Bárbara de Braganza, la princesa portuguesa que por su casamiento con el que había de ser Fernando VI llegó a reina de España. Escritas estas Sonatas con toda probabilidad para que las tocara al Clave D^a María Bárbara, no sólo incorporaron giros populares españoles que la sensibilidad del autor estiliza y eleva por primera vez a la virtuosidad del teclado; no sólo sus armonías y ritmos están



impregnados del sabor particular de la música española, de sus danzas y de sus instrumentos, en especial la guitarra; no sólo contienen un neto españolismo de ritmos y sonoridades. Ocurre también que su nitidez, ritmo alegre, esa sensación de que todo está en su sitio sin perder por ello rasgos de tumultuosa imaginación, ejerció gran influencia sobre los compositores españoles posteriores, entre los que destaca el Padre Antonio Soler.

Estamos, pues, no sólo ante un músico de gran importancia histórica por lo indicado al principio en cuanto a las posibilidades de ejecución pianística que él inició en gran medida, sino ante un italiano de decisiva influencia en los siglos XVIII y XIX españoles. Lástima que, entrado el XIX, la brillantísima trayectoria musical española se torciera por las corrientes extranjerizantes de una línea cultural decadente y equivocada; pero esto es ya otra historia que todavía estamos pagando. ■

Vinos

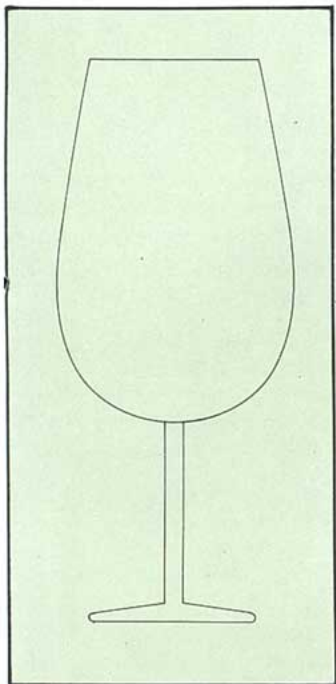
Manuel Gamella Bacete

Aprender bebiendo, beber aprendiendo (2)

Tal como prometíamos en el número anterior vamos ya hoy a descorchar la botella que tan atentamente estuvimos curioseando. Tomemos el sacacorchos y al ataque. Pero, ¿qué sacacorchos? Lo normal será que dispongamos del tipo tradicional de pincho helicoidal con algún sistema de palanca. Bien está, pero también hay otros. El mejor es el compuesto por dos láminas de acero que se introducen entre el tapón y el cuello de la botella y actuando como una de pinza permiten, con algo de práctica y habilidad, extraer el corcho intacto sin riesgo de que queden trocitos flotando en el vino. El peor que conozco, aunque hay que admitir su ingenio, es el que bombea aire a través de una aguja que perfora el corcho, haciéndolo salir por presión, pero alterando con aire disuelto el contenido. En cualquier caso, se use el que se use, tengamos cuidado de mover el sacacorchos y no la botella para evitar el peligro de enturbiarla. Ya está abierta y ante nosotros tenemos un corcho. No lo tiremos así como así, se trata de una pieza muy importante. Por excelente que sea un vino, un corcho corto (lo adecuado es unos 4 cm.) o defectuoso, hará que se pase de oxidación en el plazo de unos meses. Un corcho demasiado seco, lo que

inevitablemente se consigue teniendo la botella de pie más de dos semanas, deja también pasar el aire de manera perniciosa. Por último, muchos corchos se agrietan con los años, permitiendo a veces el desarrollo de hongos y bacterias en los resquicios, o simplemente dando lugar a sobreoxidación. El resultado es que vinos que podrían aguantar bien 15 ó 20 años (raramente más, a pesar de lo que mucha gente cree), se pasan o cogen gusto a mohó antes, a menos que se les vuelva a encorchar alguna vez. De todo esto podemos hacernos una idea mediante una sencilla inspección de la prueba que tenemos en la mano y ante nuestras narices.

Ha llegado el momento de poner nuestro vino a la vista. Para ello será mejor una copa que un vaso para no estorbarnos con los dedos, a ser posible algo más cerrada por el borde que por el centro para que concentre más el aroma y pueda inclinarse sin que se derrame y, desde luego, lisa, incolora y transparente. Un profesional exigiría catavinos normalizados, pero son caros y se puede prescindir de ellos mientras sigamos en el campo amateur. Si se sospecha la existencia de posos, en el caso de vinos viejos por ejemplo, interesa agitar poco la botella, de ahí el invento de las cestillas que la mantienen inclinada y permiten servir con un movimiento mínimo. Sirvamos ahora, pero mejor poco, ya repetiremos después si nos gusta. Una copa a un tercio nos permitirá de momento observar el vino no sólo en volumen sino, inclinándole, en capa fina y contra un fondo blanco. Esta es la mejor manera de apreciar el color del vino, a veces muy hermoso y además ilustrativo de su buena



crianza. En efecto, la oxidación suave a través de la madera de las barricas va transformando los tonos amarillentos y verdosos de los vinos blancos en ámbar y oro viejo y los cerezas y morados de los tintos jóvenes en tejas y anaranjados de intensidad creciente con el tiempo. Si el vino está limpio su aspecto debe ser brillante; moviéndolo un poco veremos si se forman "lágrimas" en el cristal, lo que indicaría un alto contenido de alcohol o de azúcar; la formación de pequeñas burbujas indica una retención de gas carbónico, característica de algunos tipos de vinos y se trata de un espumoso la continuidad y homogeneidad del desprendimiento de burbujas indican una correcta elaboración.

Tras la vista vamos al olfato, pero tengamos en cuenta algunas consideraciones. En primer lugar parece conveniente tener a priori un esquema de clasificación que nos permita poner algo de orden de la multitud enorme de olores distintos que los vinos pueden arrojarlos.

Recomiendo una división clásica que tiene la ventaja de facilitar ciertas deducciones. Llamaremos aromas primarios a los que pueden reconocerse como propios de los mostos con los que se hizo la elaboración, aromas secundarios a los que se originan durante el proceso de transformación en vino y terciarios a los que se desarrollan en el vino ya elaborado por su crianza o evolución en depósitos, cubas y botellas. En segundo lugar vamos a decir algo de las temperaturas. Las sustancias responsables de los aromas primarios y secundarios parecen ser lo bastante ligeras como para desprenderse bien al aire a temperaturas bajas; así se explica que los buenos vinos jóvenes, que deben conservar estos aromas, resulten agradables y sabrosos sirviéndolos fríos (fríos, no helados). Por el contrario, la mayor parte de los aromas terciarios sólo se desprenden bien a temperaturas más elevadas, por eso los vinos de crianza conviene consumirlos más bien templados ("chambrés" que dicen los franceses"). En tercer lugar recordemos que los olores no sólo alcanzan la pituitaria de la nariz sino también desde el paladar a través de la garganta. Esto vale sobre todo para los terciarios, por lo que acabamos de decir sobre las temperaturas, y no deberemos olvidarlo cuando tengamos el vino en la boca.

Ahora ya sabemos lo suficiente para, en la próxima revista, olfatear nuestro vino de manera provechosa. ■

Deportes

Beatriz Sánchez

Ultraligeros, el nuevo placer de volar

Cuando a finales del siglo pasado, Otto Lilienthal comenzó a diseñar pequeños aviones, estaba muy lejos de imaginar, que éstos sencillos prototipos iban, con el paso del tiempo, a convertirse en los pioneros de los modernos aviones ultraligeros.

La fiebre por este nuevo y llamativo deporte se despierta en Estados Unidos, a comienzos de los años 70. Los diseños con los que se comienzan a practicar los primeros vuelos son modelos copiados de antiguos aviones del siglo pasado, y también con los primeros modelos que los pioneros de la aviación habían construido a principios de éste siglo.

En 1970, John Moore, diseña el primer avión ultraligero, uniendo a la práctica deportiva, la idea de abaratar los costes de mantenimiento de la aviación convencional.

En la década de los 70, surgen por todos los Estados Unidos gran cantidad de clubes y escuelas que permiten el desarrollo comercial de éste nuevo deporte. Esta gran proliferación trae consigo el nacimiento de nuevos diseñadores y de los primeros constructores. Cada uno va a

tener sus propias ideas, pero basadas en el diseño canard, pico de pato.

La aviación ultraligera va a traspasar las fronteras de EE.UU. y se instala en el resto de países de Europa, entre ellos España.

Los primeros aviones ultraligeros que llegan a nuestro país, son acogidos con gran interés, y se produce un gran desarrollo de esta actividad.

La Administración española tarda sin embargo unos meses en ordenar y establecer unas normas legales para la práctica de la aviación ultraligera. En Noviembre de 1982, se dicta el primer Real Decreto que determina el desarrollo de esta actividad, con posterioridad, el 7 de Abril de 1983, queda definida y reglamentada la aviación ultraligera.

Es una legislación muy generosa con respecto a la de otros países.

PROTOTIPOS. En la actualidad, los diseños de aviones ultraligeros han llegado muy alto en cuanto a su grado de sofisticación.

Los modelos actuales pueden ser de dos o tres ejes. Los primeros poseen mandos de profundidad o altura y mando de alabeo, es decir, para mover los diferentes planos; los de tres ejes, cuentan con mandos de profundidad, alabeo y también dirección.

Hay otro tipo de aviones ultraligeros, que se asemejan más a una pequeña avioneta; en ellos, el piloto va cubierto con un carenado que le da la configuración de un avión tradicional.

Los ultraligeros son un grupo motor propulsor, con unos planos de sustentación y unos mandos aerodinámicos que permiten distintas variaciones.