

Martha Ackmann

LAS ASTRONAUTAS OLVIDADAS

TRECE
AMERICANAS
QUE DEBIERON
LLEGAR
AL ESPACIO

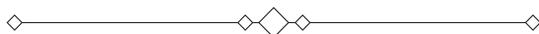


BIBLIOTECA DIRIGIDA POR JAVIER SIERRA



MARTHA ACKMANN

LAS
ASTRONAUTAS
OLVIDADAS



TRECE AMERICANAS QUE
DEBIERON LLEGAR AL ESPACIO

 Ediciones
Luciérnaga



BIBLIOTECA DIRIGIDA POR JAVIER SIERRA

La lectura abre horizontes, iguala oportunidades y construye una sociedad mejor.
La propiedad intelectual es clave en la creación de contenidos culturales porque sostiene el ecosistema de quienes escriben y de nuestras librerías.

Al comprar este libro estarás contribuyendo a mantener dicho ecosistema vivo y en crecimiento.

En **Grupo Planeta** agradecemos que nos ayudes a apoyar así la autonomía creativa de autoras y autores para que puedan seguir desempeñando su labor.

Dirígete a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesitas fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra. Puedes contactar con CEDRO a través de la web www.conlicencia.com o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47.

Título original: *The Mercury 13: The Untold Story of Thirteen American Women and the Dream of Space Flight*

Esta edición se publica por acuerdo con Frances Goldin Literary Agency Inc. a través de International Editors and Yañez' Co.

© del texto: Martha Ackmann, 2003

© Prólogo: Lynn Sherr, 2003

© de la traducción: Carme Font Paz

© Imágenes de cubierta: Propiedad de Mount Holyoke College Archives and Special Collections

Diseño de la cubierta: Planeta Arte & Diseño

Primera edición: septiembre de 2023

© Edicions 62, S.A., 2023

Ediciones Luciérnaga

Av. Diagonal 662-664

08034 Barcelona

www.planetadelibros.com

ISBN: 978-84-19164-77-3

Depósito legal: B. 6614-2023

Impreso en España – *Printed in Spain*



El papel utilizado para la impresión de este libro está calificado como **papel ecológico** y procede de bosques gestionados de manera **sostenible**.

SUMARIO

<i>Prólogo de Lynn Sherr</i>	11
<i>Nota de la autora</i>	15
CAPÍTULO 1. Fiebre espacial	17
CAPÍTULO 2. Dar el salto	43
CAPÍTULO 3. Programa para la chica astronauta	67
CAPÍTULO 4. Vistas desde Albuquerque	89
CAPÍTULO 5. La lista.	119
CAPÍTULO 6. Ave del paraíso	139
CAPÍTULO 7. Proyecto Venus	165
CAPÍTULO 8. Esperando a Pensacola.	189
CAPÍTULO 9. Cambio de rumbo	211
CAPÍTULO 10. Audiencia del Congreso: correcta y formal.	235
CAPÍTULO 11. Poscombustión	269
<i>Epílogo. Asiento de la izquierda</i>	289
<i>Agradecimientos</i>	301
<i>Notas</i>	305
<i>Bibliografía</i>	307
<i>Índice analítico</i>	319

Capítulo 1

FIEBRE ESPACIAL

Jerrie Cobb estiró la mano y tiró de las capas pesadas de ropa ártica sobre su traje de lino azul marino. La temperatura en la pista del aeropuerto esa tarde de junio de 1957 marcaba unos tórridos 32 °C. A la joven piloto, tímida y de voz suave, no le importaba tanto el calor como los reporteros que se agolpaban a su alrededor. No le gustaba toda esa atención y verse obligada a responder a preguntas como por qué necesitaba ropa de abrigo en su intento por marcar un nuevo récord de altitud. Cobb tuvo problemas para convertir sus pensamientos en palabras y sabía que los reporteros no la encontraban tan citable como les gustaría. Las preguntas eran predecibles. «¿Está asustada, señorita Cobb, en su intento por batir el récord mundial? ¿Cuánto frío hace allí arriba? ¿Por qué una chica joven y bonita como usted quiere pasar el tiempo entre la mugre y el ruido de los aviones? ¿Qué pasa con los novios? ¿Le asustan más las citas que volar a 9 kilómetros de altitud?» Cobb hizo una pausa antes de responder y trató pacientemente de explicar por qué volar era más importante que cualquier otra cosa en su vida. Siempre tuvo dificultades para describir lo contenta que se sentía cuando estaba sola en un avión. Se dio cuenta de que sus palabras sonaban insípidas y nunca podían expresar la genuina pasión que sentía por volar. Era más fácil mantener sus sentimientos personales ocultos y centrarse en lo que quería lograr ese día. Su objetivo, dijo Cobb a los periodistas, era romper el actual récord del mundo de altitud para aviones ligeros. Puesto que Oklahoma estaba celebrando su semicentenario, quería utilizar sus dotes como piloto para mar-

car récords del mundo para este *Sooner State*, o *Estado Tempranero*. Aero Design and Engineering, una empresa de aviación con sede en Oklahoma City, estaba muy interesada en patrocinar a Cobb y prestarle su nuevo avión de dos motores para el vuelo en tiempo récord. Era una magnífica publicidad, especialmente después de que Cobb utilizara uno de sus aviones para batir el récord mundial de vuelos de larga distancia sin parada —desde ciudad de Guatemala hasta Oklahoma City— cinco semanas atrás. Hoy Cobb llevaría al Aero Commander por encima de una altitud que nunca había alcanzado. Era una apuesta arriesgada. Diez pilotos habían probado la nave a poco más de 8 kilómetros de altura. Cobb aspiraba a hacerlo a 9 kilómetros de altura. Sus padres solo querían que su hija no se estrellara en pleno vuelo.

Cobb se excusó del corrillo de periodistas para concentrarse en las últimas comprobaciones. Se había levantado al amanecer para respirar los humos del barógrafo. Tomó una barra de alcanfor y la acercó al barógrafo, cubriendo la superficie de humo oscuro. La punta afilada de una aguja rasgaba el hollín para registrar su altitud exacta. Con el fin de preparar sus pulmones para el aire enrarecido de la atmósfera superior y eliminar el nitrógeno de su organismo, respiró oxígeno al cien por cien durante dos horas antes del vuelo. Caminó por todo el avión, examinando las bisagras de la nave, el estabilizador vertical y el timón, y se arrodilló para comprobar la presión de los neumáticos. Hizo descender el tanque de combustible de plástico y escudriñó el color del combustible, revisó si había sedimentos, y sintió su olor fuerte y acre. A poca distancia de allí, Cobb observó cómo los funcionarios de la Asociación Aeronáutica Nacional certificaban las escalas oficiales y el peso de la comandante. Cobb se guardó para sí cualquier preocupación sobre los peligros de volar a gran altura. Sabía que a varios kilómetros de altura y a gran velocidad, la respiración se hacía difícil, la visión se veía afectada y un piloto podía desmayarse. Ya le habían contado lo del bajón aterrador hacia la inconciencia: primero desaparece el color de tu ángulo de visión, y todo se vuelve gris. Cobb sabía que necesitaría tanques de oxígeno en la cabina despresurizada a unos 4 kilómetros de

altura para mantenerse consciente. También sabía que, por muy absurdo que pareciera, tenía que cuidar su apariencia. Las costumbres sociales tácitas para las mujeres piloto dictaban que llevara un vestido y tacones altos debajo de su mono protector. Todo el mundo esperaba que las mujeres piloto se asemejaran a las modelos de pasarela cuando entraban en una cabina de mando, aunque se hubieran pasado toda la noche en vela trabajando con motores y tuvieran las manos manchadas de grasa. Cuando se dio cuenta de que se había olvidado un espejo y de que lo necesitaría para aplicarse unos retoques de maquillaje antes de aterrizar, Cobb aceptó un pequeño juego de polvos compactos de una chica del público. Luego se subió a la cabina y, cuando por fin estuvo sola, se quitó los tacones.

Volando a altitud normal, Cobb miró abajo hacia las llanuras de Oklahoma y el cielo a su alrededor. Siempre pensaba que el cielo se veía más azul cuando estaba en él que desde el suelo. Le daba lástima la gente que pasaba toda su vida atada a la tierra. Se perdían un espectáculo, pensaba. A medida que el Aero Commander subía a 8 kilómetros, Cobb podía sentir la presión en la aeronave y en su propio cuerpo. Cada 30 metros tanto el motor del avión como su respiración se volvían más trabajosos. Cobb respiró del tanque de oxígeno y levantó el morro del Commander. Unos metros más, y más aún, parecía decirle al avión, sin perder de vista la aguja del altímetro. Cuanto más volaba, más frío hacía en cabina. A 30° bajo cero, el parabrisas se cubría de hielo y los instrumentos de la nave se congelaban. Volando tanto por tacto e instinto como por instrumentación, Cobb continuó subiendo casi centímetro a centímetro. Fue entonces cuando comenzó a sonar la alarma, empezando por el indicador de pérdida. Cuanto más seguidos sonaban los pitidos, más cerca estaba Cobb de una pérdida. Podía bajar la palanca para evitar un apagado o seguir escuchando el intervalo entre los pitidos y rezar para tener tiempo de subir unos pocos metros y batir el récord mundial. Cobb levantó el avión mientras las imágenes de desastre invadían su mente. Si el motor se apagaba, el Commander caería en un giro incontrolable, cada vez más rápido, con las alas y la cola

partitiéndose en una caída fatal al suelo. Cobb escuchaba los pitidos. ¿Había suficiente tiempo entre ellos para levantar la palanca una vez más? ¿Podría ganar la altitud restante para el récord? Ajustó los flujos de combustible y tiró hacia arriba. Miró el altímetro, subiendo cada vez más alto, 8 kilómetros, 8 kilómetros y medio, 9 kilómetros. A casi 9 kilómetros y medio, el Commander comenzó a temblar, pero Cobb esbozó una sonrisa. Había conseguido el récord mundial.

Mientras dirigía la maniobra de descenso, un aire cálido empezó a derretir el hielo de las ventanas y empezó a respirar con mayor facilidad gracias al cambio de altitud y al alivio que ello suponía. En su descenso desde las nubes, vio a la multitud esperándola en el aeropuerto. Ahora viene lo difícil, pensó.* Con un récord del mundo a sus espaldas, había llegado el momento de alisar su coleta rubia, pintarse los labios, calzarse los tacones y empezar a hablar.¹

A pesar de que Jerrie Cobb no era una oradora nata, la atención de los medios que acudieron a recibirla en el aeropuerto debía de formar parte de su rutina. A la edad de veintiséis años, ya llevaba mucho tiempo saliendo en titulares.

Fue la única mujer en Estados Unidos en transportar aviones militares excedentes a países de Sudamérica, Europa y Asia. Po-

* Nota de la autora: posteriormente se detectó un problema mecánico en la medición barométrica que Cobb había recibido de los funcionarios de la autoridad de aviación, y tuvo que repetir el vuelo. Volvió a batir el mismo récord de altitud en 1960, y esta vez el barómetro registró adecuadamente una altitud aún más elevada que la que había alcanzado en 1957: poco más de 11.000 kilómetros, o 37.010 pies.

1. «Ivy Coffey, entrevista con la autora, 13 de enero», 2002; Jerrie Cobb, *Jerrie Cobb, Solo Pilot* (Sun City Center, Fla.: Jerrie Cobb Foundation, Inc., 1997), pp. 131-139; «Jerrie Cobb Soars to New Record in Aero Commander June 13», *99 News*, julio 1957, p. 4 (JC); Ivy Coffey, «Red Carpet Greets Girl Pilot», *The Daily Oklahoman*, 21 de marzo, 1959; Ivy Coffey, «Jerrie's Story», manuscrito no publicado (JC); Ruth Lummis, mensaje de correo electrónico a la autora, 26 de septiembre, 2002».

día contar historias dramáticas de vuelos en solitario sobre los escarpados Andes, de subir a bordo de barcos cargueros de plátanos tras un aterrizaje de emergencia y de dormir en lugares poco hospitalarios con su pistola cerca. Competidora en carreras aéreas femeninas de campo a través y derbis internacionales y poseedora de un récord mundial, Cobb estaba alcanzando las metas que todo piloto de primer nivel, hombre o mujer, quería lograr. Más que nada, un gran piloto quería ir «más alto, más rápido y más lejos» —las cuatro palabras eran como la Biblia de un campeón. Algunas personas bromeaban diciendo que Cobb, con sus dos nuevos récords mundiales, se estaba convirtiendo en la mejor arma de la Guerra Fría del país. Cuando entró a formar parte de los libros de récords el mes anterior —al romper el récord de distancia sin escalas—, los habitantes de Oklahoma City señalaron que una chica de la zona en un avión local había batido el récord mundial de un piloto ruso varón que volaba en un avión soviético Yak II. Jerrie Cobb parecía estar ganando concursos de aviación contra los rusos por sí sola, «competiciones aéreas exsoviéticas», las llamó el reportero de un periódico.²

Cobb había logrado ir más alto y más lejos, y tenía los récords mundiales para demostrarlo. Solo quedaba un récord para completar su triplete de aviación: el récord mundial de velocidad. Partiendo ante una multitud de 7.500 personas en el Congreso Mundial de Vuelo de Las Vegas en 1959, compitió contrarreloj sobre Reno, San Francisco y San Diego, y regresó a Las Vegas en otro Aero Commander de doble motor. Representantes de la Asociación Nacional de Aeronáutica y la Fédération Aéronautique Internationale de París, la autoridad oficial sobre récords mundiales de aviación, cronometraron su vuelo y tomaron dos cajas selladas de su avión después de que aterrizara para su envío a la Oficina de Estándares de Estados Unidos para la verificación de velocidad. Cuando llegaron los resultados, Cobb había obte-

2. Coffey, «Red Carpet».

nido su tercer récord mundial, superando a otro piloto ruso hombre como titular del récord de velocidad en aviones ligeros.³

Cobb ya había sido nombrada «Mujer del Año en Aviación» de 1959 por la Asociación Nacional de Mujeres Aeronáuticas y «Piloto del Año» por la Asociación Nacional de Pilotos. Cuando regresó a casa después de su tercer récord mundial, el jefe de operaciones de vuelo de la Base de la Fuerza Aérea de Tinker en Oklahoma dijo que los récords de Jerrie Cobb superando a los rusos eran tan importantes como las victorias militares. El presidente de la Cámara de Comercio de Oklahoma City estuvo de acuerdo. «La señorita Cobb —dijo—, parece estar quitando récords a los rusos. Tal vez pueda ayudar al presidente Eisenhower.»⁴

Las hostilidades cada vez más intensas de la Guerra Fría y la aparente indiferencia de Dwight Eisenhower ante los logros soviéticos en el espacio preocupaban mucho al público estadounidense. Solo meses después de que Cobb estableciera el récord de altitud, el inhumano pitido del primer satélite de Rusia, *Sputnik*, conmocionó a una nación adormilada, la sacudió, y vinculó para siempre los objetivos militares de la Guerra Fría con la exploración del espacio. En cuestión de horas después de su lanzamiento, el pitido del satélite fue captado por operadores de radio de onda corta y grabado para su transmisión por televisión y emisoras de radio en Estados Unidos. Los oyentes encontraron que el sonido, tan alejado de la Tierra, resultaba emocionante y aterrador. Si los comunistas estaban paseándose por el espacio exterior, también podrían dominar el resto del mundo. Parecía como si el presidente Eisenhower fuera el único estadounidense en no entender la importancia militar, científica o cultural del chirrido del *Sputnik*. * «Los rusos solo han puesto una pequeña pelota en el aire»,

3. *Ibid.*

4. *Ibid.*

* Nota de la autora: Paul Dickson, en su último libro, *Sputnik: The Shock of the Century*, defiende que Dwight Eisenhower era más consciente de las consecuencias del *Sputnik* de lo que se creía en un princi-

dijo.⁵ Otros no estuvieron de acuerdo. El gobernador demócrata de Michigan, G. Mennan Williams, llegó incluso a componer un poema para la delegación de golf de Eisenhower.

Oh pequeño Sputnik, volando alto
 Con tu pitido hecho en Moscú,
 Le dices al mundo que es un cielo comunista
 Y que Tío Sam está dormido.
 Dices que en los campos y en la hierba
 El Kremlin lo sabe todo,
 Esperamos que nuestro golfista sepa lo suficiente
 Para ponernos en el juego.⁶

El lanzamiento del *Sputnik* llevó a Estados Unidos a reevaluar su supuesta superioridad en el ámbito de la educación, la industria y la defensa. Los maestros reflexionaron sobre lo que los niños de las escuelas estadounidenses estaban aprendiendo y se horrorizaron al descubrir lo atrasados que estaban los estudiantes del país en matemáticas y ciencias. Los científicos estadounidenses estudiaron la brecha entre los avances tecnológicos de la Unión Soviética y Estados Unidos y se sintieron igualmente frustrados al darse cuenta de que sus logros estaban muy superados. Pilotos que habían establecido récords como Jerrie Cobb se dieron cuenta de que «más alto, más rápido y más lejos» ahora sig-

pio. Dickson defiende que el presidente Eisenhower creía que el *Sputnik* justificaba el concepto de «libertad del espacio», allanando el camino para que los satélites de vigilancia de Estados Unidos pudieran observar las acciones de los misiles soviéticos.

5. Joseph D. Atkinson, Jr., a Jay M. Shafritz, *The Real Stuff: A History of NASA's Astronaut Recruitment Program* (Nueva York: Praeger, 1985), p. 21.

6. Roger D. Launius, Introducción a *The Birth of NASA: The Diary of T. Keith Glennan* (Washington, D.C.: National Aeronautics and Space Administration, 1993), XIX. (Launius cita a William E. Burrows, *Deep Black: Space Espionage and National Security* [Nueva York: Random House, 1986], p. 94).

nificaba algo totalmente diferente desde que se había lanzado un satélite. Volar en el espacio exterior se convirtió en la nueva frontera para los mejores pilotos. Pero vencer a los rusos en naves espaciales no era equiparable a vencerlos en aviones. Cobb se dio cuenta de que la determinación y la habilidad de un piloto individual no eran suficientes para superar a los soviéticos en el espacio. Esa competencia requeriría un esfuerzo nacional, millones de dólares, miles de manos y una nave espacial sofisticada.

Incluso el presidente Eisenhower tuvo que aceptar que Estados Unidos estaban en segundo lugar en el espacio. En un esfuerzo por abordar la preocupación nacional, firmó en 1958 la Ley Nacional de Aeronáutica y del Espacio, creando la Administración Nacional de Aeronáutica y del Espacio (NASA). Aunque la Fuerza Aérea, el Ejército y la Marina de Estados Unidos habían luchado por el control de la agencia espacial, Eisenhower decidió que la NASA estaría bajo control civil en lugar de militar y le dio a la nueva agencia federal un mandato amplio para desafiar a los soviéticos en la superioridad aeroespacial. Con una carga de alto perfil, la joven agencia espacial federal enfrentó una gran cantidad de desafíos que incluían preguntas fundamentales sobre cuál debería ser su prioridad. Los científicos dentro de la organización argumentaron que la NASA debería priorizar la adquisición de conocimiento científico y técnico. Según ellos, los vuelos espaciales no deberían centrarse en carreras sinsentido en las que terminar en primer lugar fuera el único objetivo. No les importaba si Estados Unidos lanzaban el primer satélite o incluso la primera criatura viviente, fuera hombre, mujer, perro o chimpancé. Estas competiciones eran más adecuadas para los campos deportivos y ocultaban los objetivos científicos más importantes del vuelo espacial. Otros, sin embargo, tanto dentro como fuera de la NASA, veían la exploración espacial como algo vinculado a objetivos nacionales e incluso internacionales más amplios. El lanzamiento exitoso de una nave espacial demostraba vívidamente el logro de un país y le brindaba prestigio mundial. Los lanzamientos espaciales eran espectaculares, y captaban la atención del público con su suspense y espectáculo.

Ruido ensordecedor, puños brillantes de llamas, elegantes cohetes que se elevan cada vez más alto en el cielo: las imágenes fueron creadas a medida para el nuevo medio de la televisión. Los espectadores sintieron una conexión personal y un sentido de orgullo nacional cuando los cohetes despegaron desde lo que parecían ser sus propias salas de estar. De hecho, para el público en general, la idea de vencer a los rusos lanzando a un hombre al espacio captó su atención de una manera que el lanzamiento de un misil no tripulado con fines científicos no consiguió. Pero, ¿quién sería ese primer hombre en el espacio? En un principio, Eisenhower creía que los astronautas debían provenir de una variedad de profesiones: exploradores del Ártico, escaladores de montañas, meteorólogos, cirujanos de vuelo, buceadores de aguas profundas. Pensó que las personas con una amplia gama de habilidades y perspectivas mejorarían la exploración espacial. Pero el presidente cambió de opinión. A finales de 1958, decidió que la NASA debería reducir el campo de selección y elegir astronautas entre los rangos de los pilotos de prueba de aviones militares, un campo que excluía a las mujeres e incluía a pocos hombres pertenecientes a minorías. El cambio de parecer de Eisenhower reflejó la urgencia que sentía por lanzar un programa espacial de vuelos tripulados estadounidense antes de que los soviéticos tuvieran la oportunidad de hacerlo. Su decisión también se basaba en su experiencia, respeto por el protocolo militar y el consejo de los funcionarios de la NASA. El doctor T. Keith Glennan, el primer administrador de la NASA, explicó que sus años de servicio lo habían convencido de que los pilotos de prueba de aviones militares serían los mejores candidatos a astronautas. Los hombres que volaban para el ejército ya eran admirados por su habilidad, experiencia y valentía, argumentó. ¿Por qué abrir el proceso de selección a cualquier otra persona cuando sería más eficiente encuestar a un grupo más pequeño y reconocible? Glennan presentó su defensa al presidente y «lo aprobó en cinco minutos», recordó más tarde.⁷ La rápida decisión tomada en la Casa Blanca ese día

7. Atkinson y Shafritz, *The Real Stuff*, pp. 33-37.

puso en marcha una serie de eventos extraordinarios que pronto harían historia. El veredicto de Eisenhower también perpetuó otro tipo de historia, un legado de exclusión. Al optar por lo rápido y conocido, el presidente colocó la conveniencia por encima de la equidad y no consideró adecuadamente si su juicio comprometía principios fundamentales de la democracia. Nunca se le ocurrió, ni a él ni a Glennan, que alguien que no fuera un hombre blanco pudiera tener también el deseo y la capacidad de volar al espacio.

Cuando se lanzó la convocatoria para candidatos a astronautas en el ejército, no todos los pilotos de prueba de los aviones a reacción estaban interesados. Algunos de la Base de la Fuerza Aérea Edwards, por ejemplo, consideraban que estaban haciendo un trabajo más importante de lo que se les pediría a los astronautas. Sentarse en una cápsula espacial no era volar, decían, era simplemente ir de pasajero. Como pilotos de prueba, tomaban decisiones de vida o muerte a diario, volando por instinto y experiencia. Ciertamente, no querían que los ingenieros les dieran órdenes. Algunos pilotos llamaban a los futuros astronautas «cobayas», «carne enlatada», nada más que «sujetos» insertados en una cápsula y a quienes los hombres con reglas de cálculo les decían que no tocaran nada. Incluso se hablaba de chimpancé como la primera carga viva de la NASA. Muchos pilotos de prueba arrogantes no querían ser comparados con un chimpancé, sin importar cuán emocionante fuera el lanzamiento. No ayudó que el hombre que había roto la barrera del sonido, el piloto estadounidense más famoso de todos, Chuck Yeager, se burlara de los astronautas diciendo que antes de poder volar, tendrían que limpiar las heces de mono del asiento de la cápsula espacial.⁸

En abril de 1959, el público estadounidense vio por primera vez a los siete jóvenes que impulsarían al país hacia la carrera espacial tripulada. «Los astronautas Mercury de la nación»,

8. Chuck Yeager, entrevista con la autora, 23 de marzo de 2001; John Glenn con Nick Taylor, *John Glenn: A Memoir* (Nueva York: Bantam Books, 2000), p. 282.

anunció Keith Glennan con gran pompa, mientras la conferencia de prensa de la NASA estallaba en aplausos y los fotógrafos corrían al frente de la sala para tomar primeros planos.⁹ Malcolm Scott Carpenter; Leroy G. Cooper, Jr.; John H. Glenn, Jr.; Virgil I. «Gus» Grissom; Walter M. Schirra, Jr.; Alan B. Shepard, Jr. y Donald K. «Deke» Slayton —eran tan estadounidenses como una marcha de John Philip Sousa, sonriendo, soldados de cabello corto y parados en posición de saludo de pequeñas ciudades de todo el país. Con edades que oscilaban entre los treinta y dos y los treinta y siete años, eran el resplandeciente ejemplo de sus antecedentes de clase media, blancos y protestantes. Los reporteros querían saber todo sobre ellos: ¿por qué querían ir al espacio? ¿Qué pensaban sus esposas de su peligroso trabajo? ¿Cómo se relacionaban sus creencias religiosas con la idea del vuelo espacial? ¿Quién sería el primero en ser lanzado? Sentados a la mesa ese día también estaban otros dos hombres, tan ansiosos por hablar del programa Mercury como los siete astronautas. El doctor W. Randolph Lovelace II, presidente del Comité de Ciencias de la Vida de la NASA, y el general de brigada Donald Flickinger de la Fuerza Aérea ayudaron a diseñar los procedimientos de prueba médica para los candidatos astronautas que tuvieron lugar en la Fundación Lovelace en Albuquerque y en el Laboratorio Aero-médico del Centro de Desarrollo Aéreo Wright (WADC) en la Base de la Fuerza Aérea Wright-Patterson en Dayton. Desempeñaron un papel fundamental en la selección de los Mercury 7. Lovelace, de cincuenta y un años, un hombre encantador y respetado, sabía que sus pruebas para astronautas habían sido formidables. «Solo espero que nunca me hagan pasar un examen físico —bromeó, mirando a los astronautas con un guiño—. Ha sido un período difícil y largo el que han pasado. Puedo decirle que usted elige hombres altamente inteligentes, altamente motivados,

9. «Conferencia de prensa del Mercury Astronaut Team», 9 de abril de 1959, transcripción 3 (NASA).

y cada uno es ese tipo de persona... Puedo decirle que estoy muy muy emocionado de haber participado en el programa.»¹⁰

Lo que el doctor Lovelace no mencionó en ese momento fue que él y Flickinger estaban interesados en probar a mujeres para el potencial vuelo espacial y tenían la corazonada de que ellas podrían ofrecer algunas ventajas sobre los hombres como astronautas. Se preguntaron si el menor peso corporal de las mujeres, por ejemplo, las convertiría en una carga humana mejor para los cohetes estadounidenses, que estaban teniendo dificultades para levantar cargas más pesadas. Cada kilogramo en la nave espacial requería más potencia del propulsor. Un peso humano mayor también requería mayor suministro de oxígeno y más alimentos. Si el peso de la cápsula espacial pudiera reducirse incluso ligeramente utilizando un astronauta más ligero, la capacidad de impulsar la cápsula sería menos preocupante. Lovelace y Flickinger también sentían curiosidad por determinar si las mujeres podían medirse con el mismo exigente estándar físico que los astronautas de Mercury habían establecido. ¿Eran las mujeres físicamente más débiles, menos resistentes, menos capaces de lidiar con el aislamiento, el estrés y el peligro? Lovelace y Flickinger se mostraron reacios a aceptar suposiciones generales sobre la inferioridad de las mujeres y quisieron evaluarlas científicamente y comparar sus datos con los de los hombres. Como científicos íntimamente conectados con la comunidad internacional, también sabían que los soviéticos ya estaban discutiendo la posibilidad de contar con mujeres astronautas. Algunos rumores procedentes de Moscú sugerían que Rusia incluso lanzaría a una mujer en su primer vuelo espacial orbital, y todos creían que la primera misión humana era inminente. Como mínimo, Lovelace y Flickinger querían probar a una mujer en los mismos ensayos médicos que los siete astronautas de Mercury acababan de completar bajo su supervisión en Wright-Patterson y la Fundación Lovelace. Si una sola mujer sujeto de prueba lo hacía bien, quizás otras también podrían hacerlo. Solo necesitaban encontrar al voluntario

10. *Ibid.*, 4.

adecuado. Para ellos, una piloto excepcional sería la candidata ideal.

En los meses siguientes a la conferencia de prensa de los astronautas, los siete astronautas del Proyecto Mercury se convirtieron en celebridades nacionales. La revista *Life* comenzó a contar sus historias personales en ensayos fotográficos brillantes sobre sus familias y su riguroso entrenamiento en la NASA. Eran jóvenes, enérgicos, habilidosos y atractivos, y encajaban perfectamente en el molde de héroe predominante, incluyendo sus apetitos por cualquier cosa rápida. Aunque el público veía a algunos de los astronautas como arrogantes, e incluso un poco imprudentes, con sus Corvettes, Austin Healeys y rumores sobre aventuras extramatrimoniales, parecía excusar estos defectos como los de muchachos americanos con sangre caliente. Las esposas de los astronautas también se hicieron conocidas, y sus imágenes debían encajar en otro molde igualmente familiar. *Life* presentó a las mujeres en fotografías preparadas escuchando las historias de entrenamiento de la cápsula espacial de sus esposos, acompañándolos mientras hacían su tarea de astronautas, o recibiendo clases de golf para poder jugar con ellos. El mensaje que transmitían las fotografías era que las mujeres siempre observaban, esperaban, ayudaban y aprendían de los hombres. Un subtítulo de *Life* captó perfectamente el papel pasivo que la sociedad esperaba que tuvieran las mujeres cuando describió a tres esposas de astronautas probando máscaras faciales «para pasar el tiempo».¹¹

Cuando los votantes eligieron a John F. Kennedy en 1960, muchos lo vieron como otro hombre de acción capaz de dar un impulso al país y superar a los rusos, convirtiendo a Estados Unidos en el actor preeminente en el mundo y en el espacio. Kennedy sabía que tenía que hacer limpieza en la NASA, traer a su propio administrador y establecer nuevas prioridades. El jefe de

11. «Seven Brave Women Behind the Astronauts», *Life*, 21 de septiembre de 1959, pp. 142-163; «The Spaceman's Wife: "Alan Was in His Right Place"», *Life*, 12 de mayo de 1961, pp. 28-29.

la NASA de Eisenhower, T. Keith Glennan, ya había anunciado su renuncia, exhausto de tener que garantizar constantemente al público de que Estados Unidos estaba haciendo lo mejor para vencer a la Unión Soviética. Las críticas sobre la ineptitud de la NASA cuando se trataba de lanzar cohetes habían derivado en ridículo. Tantos cohetes explotaron en la plataforma de lanzamiento que se ganaron apodos sarcásticos. El Navajo se convirtió en el «Nunca Va». Los misiles Snark que con frecuencia acababan en las olas del Atlántico causaban «aguas infestadas de Snark». El viejo chiste de Cabo Cañaveral parecía terriblemente adecuado. «Sabes cómo aprenden a contar los niños en Cabo Cañaveral, ¿verdad? —decía la broma—. ¡Cinco, cuatro, tres, dos, uno, maldita sea!» Incluso los propios astronautas tenían motivos para dudar de la capacidad de la NASA. John Glenn nunca olvidó la noche de primavera de 1959 cuando la NASA llevó a los astronautas recién seleccionados a Cabo Cañaveral para presenciar un lanzamiento de Atlas por vez primera. Los siete hombres miraron fijamente hacia la torre que sostenía el misil mientras la cuenta atrás llegaba a cero, los motores se encendían, y el cohete se elevaba y luego explotaba. Permanecieron inmóviles mientras los escombros caían sobre el océano, seriamente conscientes de los riesgos personales que pronto asumirían. No se pronunció ni una palabra hasta que Alan Shepard salió al paso con una nota de humor negro: «Bueno, me alegra que lo hayan quitado de en medio», dijo.¹²

Kennedy sabía que los chistes sobre la incompetencia de la NASA tenían que parar, y necesitaba encontrar un líder decidido para la agencia espacial que pudiera darle la vuelta a la situación y ofrecer al país razones para creer que Estados Unidos podrían vencer a los rusos en el espacio exterior. También necesitaba a un hombre que pudiera negociar los problemas administrativos latentes que consumían a la NASA, las batallas entre científicos, políticos y militares sobre quién controlaría la agencia espacial y

12. Jerry Roberts, entrevista telefónica con la autora, 1 de febrero de 2002; Glenn con Taylor, *John Glenn*, pp. 274-275.

qué misiones deberían ser prioritarias. Pero el personal de Kennedy no pudo encontrar un hombre adecuado para el trabajo o dispuesto a aceptarlo. Habían tachado a una docena de hombres de la lista de posibilidades antes de que el jefe del comité espacial del Senado sugiriera a James Webb de Oklahoma.¹³ Conocido como un administrador eficiente, Webb había sido director de la Oficina de Presupuesto del presidente Harry Truman y luego trabajó como subsecretario de Estado. Cuando abandonó Washington y se mudó al oeste para trabajar en la industria petrolera, Webb se sumergió en una serie de iniciativas estatales para promover la educación científica y llevar negocios aeroespaciales a Oklahoma. Instó a los líderes del Estado a mirar hacia el futuro y desarrollar Oklahoma enfatizando la aviación y el espacio en lugar de aferrarse a su pasado de vaquero.¹⁴ A Kennedy le gustó lo que escuchó.

En una nevada tarde de enero, unos días después de que John Kennedy hubiera jurado como presidente, Jerrie Cobb se sentó junto a James Webb en un almuerzo de la Cámara de Comercio en Oklahoma City que honraba a los líderes del Estado en la industria aeroespacial.¹⁵ No se podía adivinar por su comportamiento tranquilo, pero Cobb estaba guardando secretos. Después de un encuentro fortuito con el doctor Lovelace y el general Flickinger solo unos meses después de la conferencia de prensa que presentó a los astronautas Mercury 7, Cobb se convirtió en sujeto de prueba en la Fundación Lovelace. Lovelace y Flickinger

13. W. Henry Lambright, *Powering Apollo: James E. Webb of NASA* (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1995), p. 82.

14. «James Webb Chosen to Head Space Agency, Experienced as Administrator», *The Daily Oklahoman*, 31 de enero de 1961; Lambright, *Powering Apollo*, p. 77.

15. James Webb, carta a Thomas Harris, 15 de febrero de 1961 (JC); Ivy Coffey, correo electrónico a la autora, 14 de febrero de 2002; «It Takes Snow to Keep Publishers Away», *The Daily Oklahoman*, 31 de enero de 1961; Lambright, *Powering Apollo*, p. 77; «Kerr Receiving Tribute Friday from Chamber», *The Daily Oklahoman*, 21 de enero de 1961.

habían encontrado a su excepcional piloto femenina. Cuando Lovelace reveló más tarde los sorprendentes resultados de las pruebas de Cobb en una conferencia científica en Estocolmo, los periodistas comenzaron a llamar a los padres de Cobb en mitad de la noche, tratando de localizar a la joven taciturna que los medios instantáneamente apodaron «la primera astronauta mujer de América». El último año había sido una vorágine para Cobb y ahora guardaba otro secreto. El doctor Lovelace acababa de empezar a probar a otras doce mujeres piloto y ella había ayudado a seleccionarlas. La primera candidata ya había llegado a Albuquerque en la Fundación Lovelace y pronto la seguirían otras mujeres en esa primavera y verano. Todas ellas habían tomado juramento de secreto, pero Cobb conocía sus identidades y las consideraba pilotos excepcionales y sujetos de prueba ideales. Había unas gemelas idénticas de California, Jan y Marion Dietrich; la joven de veintidós años Mary Wallace «Wally» Funk de Taos, Nuevo México; la dueña de una operación de vuelo en Michigan, Bernice «B» Steadman; la oficial de la Reserva de la Fuerza Aérea de Akron, Jean Hixson; la instructora de vuelo de Georgia, Myrtle Cagle; la ingeniera de Kansas City, Sarah Gorelick; la piloto ejecutiva de Houston, Rhea Hurrle; la piloto del servicio forestal de Chicago, Irene Leverton; la instructora de aviación de la Universidad de Oklahoma, Gene Nora Stumbough; la audaz competidora de carreras aéreas de Dallas, Geraldine «Jerri» Sloan; y la esposa de un senador de Michigan, Jane «Janey» Hart.¹⁶

Mientras Jerrie Cobb mantenía una conversación trivial con James Webb en la mesa principal del almuerzo, esperaba que no le preguntara sobre las pruebas de Nuevo México. El día anterior, *The New York Times* había publicado un breve artículo que informaba que doce mujeres sin nombre estaban haciendo exámenes para astronauta. Cobb no quería que le preguntaran

16. «From Aviatrix to Astronautrix», *Time*, 29 de agosto de 1960, p. 41; Jerrie Cobb y Jane Rieker, *Woman into Space: The Jerrie Cobb Story* (Englewood Cliffs, N.J.: Prentice Hall, 1963), p. 155.

sobre la identidad de las mujeres ni ningún otro detalle que terminara en otro periódico.¹⁷ Pero Webb no tuvo tanto tiempo para hablar con Cobb como esperaba. Mientras se retiraban los platos del almuerzo, recibió una llamada telefónica del asesor científico del presidente Kennedy. Webb abandonó la mesa, salió de la habitación y aceptó la llamada. Lo que escuchó le dejó sorprendido. Kennedy lo quería en Washington de inmediato para hablar con el vicepresidente Lyndon Johnson sobre la posibilidad de asumir el liderazgo de la NASA. Aunque se sintió halagado, Webb fue cauteloso y pensó que un científico sería mejor para el cargo. La Casa Blanca persistió y Webb finalmente aceptó volar a Washington esa noche. Colgó el teléfono y regresó a su asiento junto a Jerrie Cobb. Con la mirada puesta en los postres que tenían delante, tanto Cobb como Webb intentaron no revelar sus secretos espaciales.¹⁸ Después de reunirse con Johnson y Kennedy, James Webb se sorprendió a sí mismo al revertir su impulso inicial sobre el trabajo. «Nunca le dije que no a ningún presidente», dijo.¹⁹ Solo un momento después de la aceptación de Webb, Kennedy lo llevó en avión hasta su secretario de prensa y luego desapareció para preparar su primer discurso del Estado de la Unión que se daría esa noche. De pie ante el cuerpo de prensa de la Casa Blanca, quizás un poco aturdido por la rapidez de la decisión, Webb saludó a los reporteros como el nominado del presidente Kennedy para ser el administrador de la NASA. Tan pronto como pudo llegar a un teléfono, Webb llamó a su esposa con la noticia. La radio estaba encendida, le dijo ella, y acababa de escuchar el anuncio.²⁰

Esa noche, cuando solo llevaba diez días como presidente, Kennedy pronunció su discurso del Estado de la Unión. Era la

17. «12 Women to Take Astronaut Test», *The New York Times*, 26 de enero de 1961.

18. James Webb, entrevista de historia oral de T. H. Baker, 29 de abril de 1969 (copia de internet), 6 (LBJ); Lambright, *Powering Apollo*, p. 84.

19. Webb, historia oral, p. 5.

20. Lambright, *Powering Apollo*, pp. 84-85.

oportunidad del joven presidente de desvincularse de la Administración anterior, de tomar medidas audaces y reclamar nuevos terrenos. Lo que había aprendido en la última semana y media era «asombroso», admitió el presidente, y había razones para que la nación estuviera tan optimista como preocupada. La economía, la defensa e incluso la exploración del espacio exterior necesitaban una acción agresiva, declaró. Mientras Estados Unidos lideraba por delante de los soviéticos la investigación científica del sistema solar, continuó Kennedy, los rusos estaban por delante en la construcción de poderosos cohetes espaciales capaces de lanzar a un hombre en órbita. Para aquellos que estaban escuchando atentamente, las noticias de Kennedy sobre el programa espacial no despertaron mucho entusiasmo. Liderar el mundo en investigación científica no era tan emocionante como estar listo para poner a un hombre en órbita. Era como decir que Estados Unidos estaba por delante en las ecuaciones de la pizarra mientras que los soviéticos estaban prácticamente haciendo la cuenta regresiva para el despegue.²¹

Rusia lanzaría una cápsula espacial tripulada incluso antes de lo que Kennedy imaginaba. Los teléfonos comenzaron a sonar en Capitol Hill a las 3 a.m. del 12 de abril de 1961, cuando llegó la noticia de que el mayor Yuri Gagarin había orbitado la tierra. Cuando los reporteros pidieron una explicación a la NASA, llamaron a la «voz del control de Mercury», John «Shorty» Powers, y descubrieron que todavía estaba en la cama. «Todos estamos durmiendo», confesó Powers.²² El general de brigada Flickinger estaba en medio de una conferencia de prensa en Cabo Cañaveral cuando le entregaron una nota. «Tienen un hombre en órbita»,

21. «Democrats Praise Kennedy Talk, Call for Bold Challenge», *The Daily Oklahoman*, 31 de enero de 1961; Webb, historia oral, p. 9.

22. «Toward the Endless Frontier», audiencias del Comité de Ciencia y Tecnología 1959-1979, Cámara de Representantes de Estados Unidos (Washington, D.C.: Oficina de Prensa del Gobierno de Estados Unidos, 1980), p. 80.

dijo en voz baja al grupo.²³ En cuestión de horas, la luna de miel del presidente Kennedy con el Congreso llegó a un abrupto final. La gente quería respuestas. El representante de Pensilvania James G. Fulton argumentó que Estados Unidos simplemente no estaban trabajando lo suficiente para enviar a un hombre al espacio. «Estoy empezando a cansarme del enfoque de la Madre Hubbard de “abróchate el cinturón después de que los rusos lo hagan”. Todo lo que tienes que hacer es poner un poco de tiempo extra y trabajar las 24 horas del día en algunos de estos programas en lugar de terminar a las cinco de la tarde. Creo que en Estados Unidos deberíamos asumir el coste y poner algo de tiempo extra en esto y pagar por ello.»²⁴ La exasperación de Fulton hablaba por muchos estadounidenses: era hora de ponerse manos a la obra.

El presidente Kennedy celebró una conferencia de prensa unas horas después y los reporteros preguntaron de inmediato si Estados Unidos podría alcanzar a los rusos, o incluso superarlos en la carrera espacial. Cerró su mano en un puño y golpeó el podio dos veces, asegurándose de que todos —quizás nadie más que él mismo— entendieran la realidad de la situación. «Las noticias pueden ser peores antes de que mejoren, y pasará algún tiempo antes de que nos pongamos al día... Espero que vayamos a otras áreas donde podamos ser los primeros y que quizás reporten más beneficios a largo plazo para la humanidad. Pero aquí estamos atrás.» El presidente jugueteó con los papeles que tenía delante, tartamudeó un poco y concluyó: «No considero que llevar al primer hombre al espacio sea una señal de debilidad del mundo libre».²⁵

23. Mae Mills Link, «Toward Countdown» en *Space Medicine in Project Mercury* (Washington, D.C.: National Aeronautics and Space Administration, Scientific and Technical Information Division, 1965) (copia de internet), p. 4.

24. «Toward the Endless Frontier», pp. 80-81.

25. «CBS Special Reports», programa de televisión, 12 de abril de 1961. Museo de la Radio y la Televisión, Nueva York.

Esa misma tarde, la CBS interrumpió su transmisión regular de *Malibu Run* para presentar un especial de una hora sobre los sucesos destacados del día. Al abrir el programa, el presentador declaró que el logro soviético sería registrado como uno de los más importantes de la humanidad. Los bebés nacidos en la Unión Soviética hoy se llaman Yuri, dijo. En Moscú, si tu apellido es Gagarin, todos quieren invitarte a algo, porque los soviéticos están de celebración. El líder ruso Nikita Jruschov desafió a Occidente al decir: «Reto a los países capitalistas a que traten de alcanzarnos». En una entrevista tras otra con científicos estadounidenses, políticos y funcionarios de la NASA, el tono era defensivo y el optimismo poco convincente. James Webb parecía un hombre con la espada contra la pared. Enfundado en un abrigo a principios de primavera, Webb trató de minimizar el daño al orgullo estadounidense: «Lo que sucedió anoche es el resultado de muchos años de trabajo. Esperemos que antes de terminar el año podamos lanzar un vuelo orbital». Un senador que estaba junto a él para la entrevista no pudo levantar la mirada y declaró que el país estaba «a nueve meses o incluso un año por detrás». Un periodista preguntó si el programa Mercury debería ser interrumpido ahora que los rusos habían lanzado el primer hombre al espacio. Eso sería como «decir que Chevrolet nunca debería haber comenzado a fabricar automóviles porque Henry Ford llegó primero», protestó el astronauta John Glenn. Sin embargo, no importaba cuánto se racionalizara la órbita de Gagarin, Estados Unidos había fallado en lanzar al primer hombre al espacio. Estados Unidos estaba perdiendo ante los soviéticos.²⁶

John Kennedy tendría menos de una semana para centrar su atención en la NASA, ya que los eventos internacionales interferían en esa decisión. Cinco días después del lanzamiento de Gagarin, una fuerza armada de exiliados cubanos desembarcó en la costa sur de Cuba en la Bahía de Cochinos. Entrenados por la CIA y portando armas suministradas por el Gobierno de Estados Unidos, más de mil rebeldes desembarcaron para derrocar al régimen

26. *Ibid.*; Glenn con Taylor, *John Glenn*, p. 21.

comunista y deponer a Fidel Castro. El Ejército cubano derrotó rápidamente a los insurgentes, matando a casi cien rebeldes y llevando al resto fuera del pantano con las manos en alto en señal de rendición. Los manifestantes organizaron manifestaciones anties-tadounidenses en Europa y en América del Sur. Los críticos arremetieron contra el presidente Kennedy por lo que consideraron una invasión mal planificada con un apoyo aéreo insuficiente. Otros condenaron a Kennedy por aprobar la misión en primer lugar. Tal debacle humillante llegó muy pronto en el mandato de la nueva Administración y fue un revés para Kennedy y su equipo. Necesitaban cambiar el estado de ánimo de la nación para que el público tuviera fe tanto en el presidente como en el país. Derrotado, frustrado, enojado y avergonzado, Kennedy envió un memo al vicepresidente Johnson al día siguiente preguntándole si la NASA estaba en condiciones de reclamar un logro significativo en el espacio. Quería saber: «¿Estamos trabajando las veinticuatro horas del día en programas existentes? Si no es así, ¿por qué no? ¿Hay algún otro programa espacial que prometa resultados notables en el que pudiéramos ganar?».²⁷

Pero antes de que Estados Unidos pudiera ganar una carrera espacial, primero tenía que ponerse al día. El 5 de mayo de 1961, a las 9.34 de la mañana, Alan Shepard despegó desde la plataforma 5, convirtiéndose en el primer hombre estadounidense en el espacio. El resplandor rojo de los cohetes impulsores de Freedom 7 iluminó un banco de ventanas en el búnker de hormigón donde los ingenieros permanecían sentados. Mientras el suelo temblaba bajo ellos, los ingenieros del proyecto Mercury suspiraron aliviados. Al menos el cohete era lo suficientemente fuerte como para levantar a Shepard del suelo.* Aunque el vuelo de Shepard fue

27. «Charles Murray y Catherine Bly Cox», *Apollo: The Race to the Moon* (Nueva York, Simon and Schuster, 1980), p. 80.

* Nota de la autora: una ingeniera que esperaba estar en el búnker esa mañana era Joan Fencl Bowski de McDonnell Aircraft en St. Louis, la compañía de aviación que diseñó la cápsula espacial *Mercury*. Con su autorización de la NASA en mano y la aprobación de su jefe inmediato

suborbital y duró solo quince minutos, aquello significaba que finalmente Estados Unidos había llegado al espacio exterior. James Webb, aliviado, dio el discurso que quería hacer ese día, un discurso elogiando a la NASA por un lanzamiento exitoso. No tuvo que usar ninguno de los otros dos discursos que había preparado: uno diciendo al mundo que Shepard había eyectado debido a un mal funcionamiento, o aún peor, uno que anunciaba que Shepard había muerto.²⁸

Jerrie Cobb esperaba asistir al lanzamiento de Shepard, pero estaba en Nueva York dando una charla ante la Asociación de Escritores de Aviación y del Espacio. Tras el artículo del *The New York Times*, otros informes estaban filtrándose al público sobre las pruebas de pilotos mujeres en Albuquerque, y Cobb había comenzado a hablar sobre sus propios exámenes de astronauta, que habían tenido lugar hacia poco más de un año. Usó su discurso para describir las ventajas de peso de las astronautas mujeres en comparación con los hombres y el programa de pruebas de mujeres que se estaba llevando a cabo en Nuevo México. «Estas mujeres han ofrecido sus servicios —dijo Cobb—, y han sido entrenadas y evaluadas para futuros roles de astronautas sin

para su traslado, Bowski recibió la noticia del vicepresidente de McDonnell, Walter Burke, de que no podía ir. Aunque ni Bowski ni sus colegas masculinos protestaron nunca por la acción (sus compañeros le dijeron que una conversación con Burke sería poco aconsejable), Bowski se enteró de que Burke había rechazado su traslado porque no había instalaciones de baño para mujeres en el sitio de la NASA. «Fue tan estúpido —dijo Bowski—. Estaba enojada, desanimada y completamente desilusionada. Esta era la primera cápsula espacial tripulada y quería ser parte de todo el camino. Me encantaba el trabajo.» Cuando el lanzamiento de Shepard despegó, Bowski estaba de vuelta en St. Louis trabajando en otra tarea de McDonnell. Aunque estaba decepcionada de no ser parte de la emoción en el Cabo Cañaveral, Bowski sabía que su contribución al esfuerzo histórico no podía ser negada, aunque probablemente sería olvidada. «Ese trabajo en el cohete de escape era mío», dijo con orgullo.

28. «Toward the Endless Frontier», p. 90.

coste alguno para el Gobierno.» Cobb tuvo cuidado de no desacreditar el coraje o la habilidad del actual cuerpo de astronautas masculinos, pero creía que era importante señalar que a las mujeres no se les permitía ser astronautas porque se les prohibía ser pilotos de pruebas militares a reacción. «No veo por qué no se deberían utilizar pilotos civiles —argumentó—, liberando así a los pilotos de pruebas militares para llevar a cabo sus importantes deberes en nuestro sistema de defensa.» Cobb se estaba volviendo más franca sobre su deseo de convertirse en astronauta y terminó su discurso con un claro deseo de unirse a Shepard en la carrera espacial. «Rusia puede haber puesto al primer hombre en órbita —dijo—, pero Estados Unidos ahora puede poner a la primera mujer en el espacio, y aquí hay una a la que le gustaría estar montando ese Redstone mañana.»²⁹

En una conferencia de prensa ese mismo día, el triunfante presidente Kennedy dijo que la misión de Shepard demostró que el país «debería redoblar esfuerzos» en el espacio.³⁰ En la oficina del vicepresidente, Lyndon Johnson se apresuró a terminar su trabajo antes de partir en un viaje de dos semanas para evaluar la necesidad de una futura ayuda estadounidense a Saigón. Quedaban varias tareas en el escritorio de Johnson antes de partir hacia Vietnam, en particular responder a la pregunta del presidente sobre los esfuerzos del país en el espacio. Johnson envió una directiva a la NASA y al Departamento de Defensa y les pidió que le mandaran sus informes sobre las prioridades espaciales del país en tres días.³¹ Si bien fue satisfactorio y un alivio finalmente tener a un hombre en el espacio, Johnson necesitaba saber si la NASA podía superar pronto a los rusos.

La respuesta del público al lanzamiento de Shepard fue abru-

29. Jerrie Cobb, «Woman's Participation in Space Flight», discurso durante el encuentro de la Asociación de Escritores de Aviación y del Espacio, Nueva York, 1 de mayo de 1961 (JC).

30. «CBS Special Reports», programa de televisión, 5 de mayo de 1961. Museo de la Radio y la Televisión, Nueva York.

31. «Toward the Endless Frontier», p. 89.

madora. La gente se alineó en las calles de Pennsylvania Avenue para ver a Shepard y a los otros seis astronautas mientras viajaban en descapotables rumbo al Capitolio unos días después. Kennedy tomó nota del sentimiento del país. Con batallas raciales libradas en Alabama entre los Freedom Riders y los segregacionistas y una crisis política en Laos, Kennedy sabía que su Administración y el país necesitaban ser revividos y unificados detrás de un objetivo trascendental.

Ese fin de semana, James Webb y su equipo de la NASA trabajaron hasta las tres de la mañana en la propuesta de prioridades espaciales y luego entregaron la nota secreta al secretario de Defensa Robert McNamara para su firma y entrega al vicepresidente Johnson. «Es el hombre, no solo las máquinas, en el espacio lo que capta la imaginación del mundo —decía la propuesta—. Los logros dramáticos en el espacio, por lo tanto, simbolizan el poder tecnológico y la capacidad organizativa de una nación... Nuestros logros son un elemento importante en la competencia internacional entre el sistema soviético y el nuestro.»³² La nota detallaba los objetivos del Proyecto Apolo y el aterrizaje de un hombre en la luna. En la tarde del desfile motorizado de Shepard por Washington, Kennedy tomó su decisión.³³ Había encontrado una carrera espacial que valía la pena ganar.

El 25 de mayo, ante una sesión conjunta del Congreso plena, John Kennedy delineó lo que consideraba «necesidades nacionales urgentes». El presidente mostró una amplia y confiada sonrisa y comenzó. «Estos son tiempos extraordinarios y enfrentamos desafíos extraordinarios», dijo. McNamara se sentó al lado del fiscal general Robert Kennedy en la primera fila y escuchó al presidente pedir más defensa contra un posible ataque nuclear soviético. Los refugios antinucleares, dijo el presidente, «protegerían a las personas contra materiales radiactivos». Luego, mirando a los senadores y congresistas ante él, un mar de 518 hom-

32. William E. Burrows, *This New Ocean: The Story of the First Space Age* (Nueva York: Modern Library, 1998), pp. 328-329.

33. *Ibid.*, p. 329.

bres y 19 mujeres, Kennedy explicó sus objetivos para el espacio. Era «hora de un gran nuevo proyecto estadounidense», dijo. El país nunca había articulado objetivos específicos y a largo plazo para el espacio exterior y debía dar un salto a la vista del mundo. En su llamada para reunir el apoyo de una nación, el presidente pidió que «cada científico, cada ingeniero, cada miembro del servicio, cada técnico, contratista y servidor público [ofreciera] su promesa personal de que esta nación avanzará con toda la velocidad de la libertad en la emocionante aventura del espacio». Al concluir, Kennedy pronunció su audaz e histórico desafío para que el mundo lo escuchara: «Que esta nación se comprometa a alcanzar la meta, antes de que finalice esta década, de aterrizar a un hombre en la luna y traerlo de vuelta a salvo a la Tierra. Ningún proyecto espacial en este período será más impresionante para la humanidad, ni más importante para la exploración de largo alcance del espacio; y ninguno será tan difícil o costoso de lograr». ³⁴ James Webb había recibido órdenes del presidente: la NASA iba a la luna. Jerrie Cobb y las otras mujeres del Mercury 13 se preguntaban si ellas acabarían yendo a algún sitio.

34. John F. Kennedy, «Urgent National Needs», discurso televisado ante la sesión conjunta del Congreso, 25 de mayo de 1961. Museo de la Radio y la Televisión, Nueva York.