

los acoge afectuoso. Suavemente, con delicadeza, los hace pasar al antedespacho. En el despacho está el retrato del Cardenal.

Regresa don Baldomero... Qué espectáculo contempla don Baldomero al disponerse a conceder la audiencia S. I? Los buenos hurdanos ahí están: hincados de rodillas, inmóviles, el anhelo en el alma y las más tiernas súplicas en los labios... Señor, Señor, tened piedad de nosotros, atended nuestros ruegos...

El pincel primoroso fué varita mágica que dió vida al lienzo y puso de manifiesto la simplicidad franciscana de estos hombres a los que más de una vez se nos ha pintado con gestos torvos.

V. GONZÁLEZ RAMOS.

POSIBILIDADES EXTREMEÑAS

# EL RIO TAJO

(Vía, fecundidad y fuerza)

(CONTINUACIÓN)

POR FERNANDO BRAVO.

Dos años más tarde se llega hasta Toledo, donde bajo el puente de San Martín fueron bendecidos los barcos con que Cristóbal de Roda se disponía a transportar un cargamento de trigo a Lisboa, lo que se efectuó sin contratiempo de monta. La navegación por el Tajo, pues, era un hecho innegable y triunfal, y Toledo y Alcántara, este último sobre todo, eran los puertos principales por los que se hacía un activo comercio de mercancías y un gran desplazamiento de personas, ya que el de Alcántara sirvió de punto de partida para varias Banderas de infantería, con sus pertrechos y bagajes correspondientes, compuestas por aquellos españoles de esforzado brazo, gran corazón y ánimo aventurero que, queriendo poner su pica en Flandes, se encaminaban a los Países Bajos en busca de la gloria por los caminos de la muerte. Y he ahí como la voluntad y la técnica, aunadas, lograron vencer las dificultades que el Tajo, como río de meseta con características mucho más acentuadas que sus compañeros de flanco—Duero y Guadiana—oponía a la navegación.

Como toda obra humana ésta también sufrió embestidas por parte de los intereses creados, de los que algunos se vencieron pero otros no, y acumulándose estos llegaron a originar el derrumbamiento de la obra ocasionando el lamentable estado actual que contemplamos en este orden de cosas.

Debido a la enfermedad que causó la muerte a Antonelli, éste no pudo llevar a cabo el dragado que había proyectado por orden del Rey, y a la muerte del nunca bien llorado ingeniero, acaecida el 17 de Marzo de 1588, los inconvenientes se complicaron y amenazaron dar al traste con todo lo hecho.

Se nombró para sucederle al maestro de obras toledano Andrés García, hombre entendido y hacedor que tomando la dirección de los trabajos introdujo notables mejoras y tuvo el gran acierto de acortar las embarcaciones con lo que la marcha de las naves por el río experimentó una notable mejora. Durante su égida la ciudad de Toledo quedó abierta al comercio de Oriente, según acredita Pedro Medina, y después al de Indias, máxima aspiración por aquel entonces. Felipe II, animado por los espléndidos resultados de sus afanes, pretendía que el cauce del Tajo quedara disponible para la navegación

de gran cabotaje, pero murió sin ver convertido en realidad su grandioso propósito.

Los esfuerzos fueron decayendo, se amortiguaron los entusiasmos y, años después, pocos años, el Tajo perdió su animación y quedó otra vez solitario. En vano Andrés García volvió con renovados ímpetus a intentar rehacer lo derruido. Nada consiguió, pues lo indudablemente cierto es que en tiempos de Felipe III, en 1610, no había rastro de navegación en el curso medio del Tajo, o, mejor dicho, quedaba uno aunque con carácter pasivo, el nombre de «Plazuela de las Barcas» en la vega toledana, según registran Ceán Bermúdez y Llaguno.

¿Que había pasado? Lo de siempre, que la condición humana dejó asomar su malicia primero, y se volcó con su mal obrar después. Tres órdenes de causas principales ha señalado Walter Palst, al estudiar el fin de la navegación fluvial en el Tajo: una fué la cerrada oposición de los molineros de las riberas que arrojaban obstáculos al cauce, destrozaban subrepticamente diques y esclusas, y ponían entorpecimientos de toda índole a la buena marcha de las naves; hacían lo que hoy denominaríamos «sabotaje». Otra causa fué la rivalidad de Sevilla. Toledo, desde que Felipe II trasladó definitivamente su Corte a Madrid en el año 1561, quedó no solo triste sino también desmedrado; la navegación del Tajo que abría directamente los caminos con el comercio exterior, y con el de Indias de modo principal, tonificó a la imperial ciudad, y ello suscitó la envidia de Sevilla, que se sentía perjudicada en el monopolio que venía ejerciendo del comercio indicado; y Sevilla maquinó y logró de las Cortes que se redujera la comunicación de Toledo con el exterior, y al final la anuló. Hubo otra tercera causa, esta de carácter general, relativa a la idiosincrasia nacional, que pesa agobiadoramente sobre nuestro destino, y es la que Palst llama «negligencia española», en el sentido de que esta sirve de campo abonado donde propiciatoriamente brotan y arraigan plantas cizañeras que aniquilan toda labor transcendental. Todavía Madoz señala otras dos causas más: el fallecimiento de Antonelli y el haberse extraído de las arcas de dicha empresa la suma de 17.000 ducados para aprestar la escuadra «Invencible»; es decir que la doble carencia de dirección técnica y de base económica determinó en 1594 la suspensión de la navegación por el río Tajo.

Para nosotros, sin desconocer la influencia mayor o menor de las causas citadas, el motivo principal de la desaparición de lo conseguido no fué otro que la ausencia de «voluntad». El tesón real secundado admirablemente por Antonelli y Andrés García, obró el prodigio; pero muerto Felipe II, que incluso había satisfecho de su real peculio importantísima parte de los cuantiosos gastos, la obra languideció rápidamente, como planta desarraigada y carente de savia vivificadora. Estrechez de miras, invención de imaginarios accidentes y descalabros, rivalidades localistas, entorpecimientos insensatos y hasta mala administración de la empresa, si no hubiera fallado el resorte mágico de la voluntad regia, no hubieran compuesto con sus obscuras tintas el cuadro de ruina y desolación a que quedaron reducidas las magnificas realizaciones que se habían llevado a efecto. Y a pesar de todo, desde Alcántara abajo, se siguió manteniendo durante algún tiempo la navegación fluvial.

Hay multitud de documentos denotadores de la transcendencia que se concedía al problema de la circulación por el Tajo. Y así Walter Palst cita una carta de Felipe II al Alcalde de Toledo en la que, entre otros párrafos, dice:

«cuide de que los trabajos se hagan con la debida exactitud y solidez», y refiriéndose a la cooperación que ha de prestar al maestro Andrés García, ordena que le dedique «todo el celo y energía que sean necesarios». También se conoce la petición que el Alcalde de Alcántara se vió precisado a elevar al rey en solicitud de que dispusiera que los armadores se proveyesen del dinero necesario para todo el viaje a fin de evitar las paradas que la carencia de monetario originaba con los retrasos consiguientes.

José de Viu, tras lamentarse del abandono en que se encuentran los proyectos de explotación del Tajo y de fustigar la abulia extremeña, menciona la exposición que el Gremio de Navieros de Abrantes dirigió a Felipe III, rey de España y Portugal, interesando el privilegio exclusivo de la navegación Lisboa-Alcántara, para lo que alegaban las poderosas razones de situación geográfica, conocimientos prácticos, trabajo suficiente y otras más. A principios del siglo XVII, el propio Gremio se vuelve a dirigir al rey a fin de que se reforzaran los puestos de remolque con más hombres a costa del erario público, de que todos los buques gozasen de iguales privilegios y de que se prohibiesen los de más de cincuenta toneladas! en la navegación entre Villa-Velha do Rodao a Alcántara y viceversa. ¿A qué seguir? Ya son de por sí elocuentes estos datos que, incluso a través de los comineros intereses a que algunos se refieren, dejan traslucir bien a las claras la importancia del asunto.

Es de notar que Santibáñez, el conocido tratadista alcantareño del siglo XVIII, obsesionado por el problema entonces en boga de las tierras comunales y de su reparto, al estudiar las causas de la decadencia de su villa natal, no menciona entre ellas la ausencia de la navegación por el Tajo, navegación que coadyuvó a la prosperidad de Alcántara y que Arias de Quintanadueñas describía así: «Los valdíos del Tajo hacia Portugal... estaban tan plantados de viñas, olivares y frutales, que parecían haberlos producido la naturaleza, para que a porfía compitiese lo hermoso y deleytable con lo fecundo para el sustento humano». Toda la comarca era un portento de producción y laboriosidad, estimulado por la facilidad de la salida de productos. Alonso de Torres y Tapia consigna que Ceclavín era «bien conocida en España por el gran fruto de pasas que cogen sus vecinos, que llega de ordinario a treinta mil fanegas»; y el citado Santibáñez asegura que Alcántara «mantuvo fábricas de cera amarilla... conservó fábricas de paños, sayales, xergas y lienzos; se abatanaba en las aguas del Tajo, y con ser tantas, y de precipitada corriente, las maleficiaban. De aquí—prosigue diciendo—tomó ocasión el Ayuntamiento para ordenar por punto general, se trasladasen los batanes a otros destinos; y con efecto se establecieron en el río de Alagón, cerca de las juntas de sus aguas con las del Tajo, en el sitio que aun retiene el nombre de los Batanes». Nosotros sostenemos que el cambio de los batanes fué en realidad debido al deseo de eliminar obstáculos para el tránsito fluvial, ya que las aguas lo mismo se «maleficiaban» aunque los batanes se emplazaran en la confluencia del Alagón; pero en tal lugar, sin embargo, no estorbaban el pago de las naves. Y, reforzando nuestra opinión, añade el citado autor: «Consta que se extraía de aquel pueblo para otros, granos, curtidos, calzados, vinos, pasas, ganados, lienzos, cera amarilla y otras subsistencias que sobraban a el consumo de los naturales» y ya es casualidad que toda esta gran prosperidad se perdiera a mediados del siglo XVII, o sea, precisamente, cuando desapareció la navegación fluvial que aún se mantenía en este trayecto del Tajo, es decir, cuando los productos se vieron privados de su fácil y económica salida.

(Continuará)

## ARTE

# Opiniones de un provinciano

## SOBRE LA ETICA DEL CINE

No puede negarse que el cine sea una formidable fuerza sociológica, o mejor aún, que el cine pueda ser utilizado como cauce de fuerzas y energías sociales de carácter espiritual. Un sencillo experimento nos lo dice: la interrogación entre los aficionados a nuestro espectáculo. Muchas personas que no saben quien descubrió América, que ignoran el nombre del autor del Quijote o que se quedan indiferentes cuando oyen el de Isabel la Católica, distinguen, sin titubeos ni vacilaciones, los nombres de numerosos artistas de los que llaman «estrellas del cine». Y no confunden, pongo por caso, a Carole Lombard con Greta Garbo. Otra trágica experiencia hice, recientemente, en un cine de Madrid: espectadores de mi cercanía daban entero asenso a ciertas escenas de una película de trucos, los más inverosímiles y absurdos. Recordé entonces a los ingenuos ateos, ridiculizados por la literatura cómica del XIX, que, según ellos, lo eran gracias a Dios. ¿Será posible, me repetía, será esto posible?

El cine es hoy, con el foot-ball, los toros y el boxeo, uno de los espectáculos predilectos de las masas. Ya sabemos todas las causas de tal predilección: su relativa baratura, su sensualidad, la sencillez de su comprensión, su origen científico y mecanizada técnica, sus graciosos trucos, y ¿por qué no? la belleza que alcanzan ciertas películas.

Basta, en estas tranquilas ciudades de provincia, observar la regularidad y constancia del público aficionado, sus costumbres y capacidad de admirarse, las colas que forma en las taquillas para tomar la entrada y llenar los locales—sin reparar en los precios—para darse cuenta de que la fascinación de la pantalla es moneda corriente en el mundo, aún en los más apartados rincones. De mi provincia puedo decir que en la capital funcionan, diariamente o poco menos, dos salas de cine, de bastante capacidad una de ellas; que en un Colegio de 2.<sup>a</sup> enseñanza se proyectan cintas sonoras los domingos y días de fiesta y que han de pasar de una docena las localidades con cine funcionando de modo regular. Añadiré que en la época, reciente aún, del wolfran hubo pueblecito de 6.000 almas en el que daban función diaria dos salas dedicadas a cine.

No debemos extrañarnos, pues, de la sorpresa que los elementos teatrales han recibido ante esta preponderancia del afortunado competidor, el cual va desplazando, lenta pero inexorablemente, a las compañías de teatro de sus propios locales. De donde nace el clamor, un tanto inoportuno, de empresarios, autores y actores teatrales en contra del cine y sus protestas y aspavientos, en lo relativo a sus aspectos histórico y estético, principalmente. En lugar de plantear el problema en su verdadera modalidad, que es la sociológica, lo derivan hacia cuestiones objetivas y llegan incluso a pedir la intervención del