

y evitar el ser avasallado por el número. No es posible el duelo que en Europa respeta la decisión del empeño de cada dos combatientes. Se precisan medios expeditivos en la lucha cuerpo a cuerpo. En la pelea a *manteniente*, formación en *haces*, ataque al núcleo enemigo mejor organizado. Los caballeros no pueden arremeter con la lanza baja como es costumbre en los campos de batalla europeos. Estaba el enemigo avezado a prender la lanza en su firme tropel numeroso y a desarmar al caballero, por lo que éstos habían de salir a media rienda, «las lanzas por los rostros hasta romper los escuadrones.»

Cada soldado ha de luchar solo, tirando a fondo y embistiendo de punta, sumergido en un caos inmenso de enemigos, mil veces mayor en ocasiones; arrojando la estocada directa y matando de un solo golpe, porque el peligro mayor que reconocen es el cansancio. Nunca se abre una brecha; siempre se cierne el agresivo ahogo monstruoso de una masa inextinguible en la que puede naufragar el temple del mejor soldado.

Se personaliza tanto cada hombre en esta lucha y tiene Bernal Díaz del Castillo, el cronista de Cortés, tales deliquios al describirlos, que nos parece conocer a cada héroe como a los mejores capitanes de otra gesta cualquiera. Y no eran sino simples soldados, compañeros de aquel que, siéndolo también, nos ha legado sus retratos y al propio tiempo el valioso documento de su presencia, para el estudio de una táctica genial.

Bernal Díaz tasca muchas veces su emoción descriptiva porque relatar todo al pormenor «sería cosa para nunca acabar e parecería a los libros de Amadís o de otros corros de caballeros». Y verdaderamente la caballería andante pudiera encontrar ayuda a su fantasía en la gesta de los campeones españoles que todo lo ganaron con el escaso bagaje militar que hoy a la altura de los tiempos se nos antoja fabuloso.

Nada puede ser bastante para escatimar a los conquistadores su puesto junto a los grandes capitanes de todos los siglos: Al lado de Epaminondas, Alejandro, Cesar, Napoleón—todos ellos con mayores recursos—pueden destacarse los «cuatro Césares» del nuevo mundo, o por lo menos los infatigables vencedores de Méjico y Perú. Y detrás, toda una pléyade ilustre de modestísimos soldados, aventureros a los que ninguna interesada superchería puede rebajar su heroísmo. Sería preciso saber cómo hombres de otra raza habrían reaccionado ante la presión incontenible del número, y si también podían haber dejado en la Historia como ellos, la estela brillante, de preclara estirpe militar de estos creadores de una táctica.

JULIO CIENFUEGOS LINARES.

## ESTAMPAS DE OTROS TIEMPOS

# ¡YA ESTA AQUI LA FERIA..!

POR DANHUR.

Los que vivimos aquellos tiempos de tranquilo y plácido bienestar, de ritmo sencillo y austero, añoramos ahora, con tristeza y alegría, su pasado: tristeza porque allí quedaron los mejores años de nuestra juventud, y alegría porque su evocación revive en espíritu su disfrute.

Recordamos que las fiestas de nuestra feria anual eran esperadas con desbordante entusiasmo. Cuando llegaba el mes de Abril, comenzaban los fantásticos augurios, y empezaban también las preocupaciones, haciéndonos meditar sobre los gastos extraordinarios que había de originarnos. Y, consecuentes con ello, nos imponíamos el ahorro de algunas pesetillas—¡solo Dios y nosotros sabíamos a costa de qué privaciones!—, que nos proporcionaba luego cierto postinoso *despilfarro*. Así conseguíamos reunir la por entonces fabulosa cantidad de cuarenta o cincuenta pesetas, y aún nos quedaba cierto residuo—¡oh milagro de buena administración!—, para durante el verano, permitirtos el sibarítico placer de tomar algún que otro helado de cuarenta céntimos, ¡de copa y con barquillos!, en los aguaduchos de la Plaza. Y fumábamos *susines*, de los de papel negro y dulce, que desnivelaba de forma alarmante nuestro presupuesto dominguero, pues esa labor, de gran lujo, costaba 85 céntimos, con 16 cigarrillos el paquete.

Y, ya en vísperas de feria, se empezaba a hacer gimnasia visual. Se estaba atento a las instalaciones de casetas en el paseo de la Plaza, llevando la cuenta de las que se iban ocupando. Esta era la de los turrones y los dátiles, porque el viejecito que hacía sus preparativos se tocaba con un turbante colorado de luenga y sedosa borla, la caseta del Moro, como se la llamaba; esa otra era la de la gran rifa, y aquélla la del tiro al blanco.

En una de las entradas del paseo se colocaba el tenderete donde más bullía la chiquillería; era el puesto de las pelotas de trapo con la goma, a diez céntimos la pieza, primera mercancía que se ponía a la venta y, por consiguiente, allí se gastaban los primeros cuartos. Esta infantil diversión, que por cierto alcanza ya a los que han llegado a la pubertad, subsiste en todo su esplendoroso apogeo.

El campo de el Rodeo, el día 27, era visitado por casi todo Cáceres, para anotar las probables cabezas de ganado que entrarían aquella tarde y noche, o al siguiente día, muy de mañana; y, al mismo tiempo, para contemplar las seis u ocho casetas que ya ofrecían al curioso visitante el deleite de unos sabrosos trozos de pescado frito con el incitante *bouquet* del tinto de Ceclavín y Montánchez.

Y, luego, ¡el delirio!: la chiquillería acababa de descubrir que en la Plaza de San Juan se estaba descargando el Circo Borza, máxima atracción de los espectáculos populares. Y también han llegado los caballitos del tío vivo. Y

las cucañas se están colocando en la Plaza Mayor; la de la sartén con la peseta pegada en su tiznado fondo; y la del palo alto, muy alto y lleno de sebo, con su portamoneda y las dos entradas de toros.

—He visto a *Lagartijo*, sentado a la puerta de la fonda.

—*Machaquito* está en la Madrileña, en la calle Barrionuevo. Y los toros de Trespalacios están en la cerca de Escobero. ¡Chico, son enormes!. Viene uno que le llaman *Confitero*, que tiene lo menos 6 años.

—¡Caballos, Peña, caballos!

—Al teatro de Variedades viene la compañía lírica de Pablo López. ¡Ese sí que es un teatro con una *barbaridad* de decoraciones!

—¡Por eso la llaman de variedades, tonto!

Y así, hasta la saturación del disfrute de tanta maravilla. Solo teníamos un punto amargo: los exámenes de Junio, que venían inopinadamente a nuestra alcoba, cansados de tanto trajín, aunque haciéndonos cruces por la grandiosidad de esos fuegos artificiales que acabábamos de ver en la Plaza Mayor. ¡Qué hermoso y fantástico castillo y qué resplandores de luces fotografiaban a la gran masa de gente que llenaba por completo la Plaza! ¡Y qué bien se respiraba luego en aquella atmósfera de humo denso y olor a pólvora!

—¡Cetrad bien los balcones, niñas, o ponerlos en seguida una mascarilla si habéis de continuar en ellos!

Y tantas y tantas cosas que divertían a todos. ¡Con qué poco nos sentíamos entonces satisfechos!

POSIBILIDADES EXTREMEÑAS

# EL RIO TAJO

(Vía, fecundidad y fuerza)

(CONTINUACIÓN)

POR FERNANDO BRAVO.

Para calibrar el gravísimo revés que la paralización del comercio fluvial supuso para la zona ribereña, basta consignar que en cinco meses embarcó, allá por el año 1606, en Alcántara, el Factor Pedro de Roda y Vélez, 174.000 fanegas de trigo recio, 144.000 toneles de vino, 16.000 cántaras de aceite y abundantes frutos, que fueron transportados a Lisboa en los barcos «*Angustias*», «*Mercedes*», «*Ana*» y «*Flor*», como meticulosamente reseña Viu.

Los esfuerzos para habilitar de nuevo la comunicación por el río no quedaron abandonados, pues en 1610 el rey D. Felipe III ordenó que se reconociera el Tajo, interviniendo entre otros el aparejador Andrés García Udias, pero los trabajos progresaban de modo tan lento, principalmente a causa de la denodada oposición de los molineros, que al cabo se deshicieron en la nada; y el mismo fin tuvo la iniciativa que volvió a ponerse en marcha en 1623, según consigna Escobar Prieto.

A causa del levantamiento de Portugal y en vista de lo caro que resultaba el transporte a lomo de las viandas y pertrechos de guerra, se pensó en uti-

lizar el Tajo para tal menester, y el matemático Luis Carduchi, el licenciado Eugenio de Salcedo y el ingeniero Julio Martelli, fueron los encargados de realizar los estudios pertinentes para rehabilitar la vía fluvial, aspirando el Conde-Duque de Olivares a que subieran los barcos hasta la real Casa de Campo. El proyecto, que no pasó de tal, se presentó al rey Felipe IV el año 1640, tras de haber transcurrido cinco años desde el comienzo de las obras de reconocimiento, y, como mera curiosidad, es de notar que Carduchi tardó 18 días en recorrer y examinar concienzudamente el Tajo desde Toledo a Alcántara, habiendo empleado cuatro de ellos en «aderezar los barcos», y pudo comprobar la existencia de 86 presas y 42 chorreras o rápidos. En dicho proyecto se expresa que el inconveniente máximo era construir el camino de sirga en las 17 leguas que van «desde el sitio que dicen de Silos hasta donde el río Tiétar entra en el Tajo», cuya dificultad se pretendía soslayar de acuerdo con la idea de Salcedo, «sangrando el Tajo por el sitio de Silos, y llevándolo por un canal de legua y media de largo a la madre del arroyo Alcañizo, y por ella a la del Tiétar, volviendo a entrar con éste en su principal cauce junto a la Puente del Cardenal». El estudio iba acompañado de diseños de la parte comprendida tan sólo entre Toledo y Alcántara porque —dato interesante— desde este último lugar «era corriente y usual la navegación a Lisboa».

En el reinado de Carlos II volvió a estar en candelero el propósito, a cargo esta vez de dos ingenieros flamencos, los hermanos Carlos y Fernando Grunemberg, que reconocieron el terreno, levantaron planos y formularon presupuestos. El proyecto era ambicioso pues se apuntó la sugerencia de unir Madrid y Alcalá de Henares con Aranjuez, mediante una bifurcación de sendos canales que partieran de esta última población. Mal se compagina con este recalcitrante tesón, la anécdota inverosímil que refiere la Duquesa de Abrantes, de que propuesto el caso de la navegabilidad del Tajo ante el Consejo del Rey, y al tratarse de la demolición de los arrecifes que impiden la navegación «junto al puente morisco (sic) de Almaraz y al pie del Miriavete», (sic), uno de los consejeros tuvo la malhadada ocurrencia de dar la siguiente respuesta: «—Si Dios hubiera querido que el Tajo fuera navegable en tal punto, ya lo hubiese hecho por su propia mano».

De pasada es de anotar, en tiempos de Felipe V, otro intento sin consecuencias debido a Orry. También quedó en nada «el gran proyecto de navegación fluvial», de vastas proporciones y ambiciosos fines, casi utópicos, que el ilustre extremeño, José Carvajal, ministro de Fernando VI, presentó en el año 1746. Pretendíase hacer navegable al Guadalquivir desde Córdoba, y al Tajo desde Aranjuez, y, lo que era más aventurado, abrir un canal desde el Duero abajo hasta Toledo, según asevera Madoz; mas a la muerte del celoso ministro, ocurrida el 8 de Abril de 1754, se esfumó todo. Posteriormente, en 1755, Carlos de Simón Pontero, a la sazón Alcalde de Casa y Corte, volvió a revitalizar el tema y los ingenieros José Briz y Pedro Simón Gil, reconocieron el Tajo desde su nacimiento hasta Talavera de la Reina, con ánimo de que la canalización llegara a Armallones para unirse con el Júcar; pero todo ello (como los deseos de Carlos III, que tuvo mucho empeño en unir fluvialmente Madrid con Lisboa) no condujo a nada práctico.

Ya dentro del pasado siglo merece mencionarse el trabajo de Atanasio Joaquín Rodríguez, ingeniero militar, al que el Gobierno luso encargó en 1814 de verificar un sondeo escrupuloso entre Abrantes y Alcántara. La exploración