

balfes), dictando de oficio las ordenanzas de caza.

También en el siglo XVIII tenemos amplia noticia de las cacerías de faisanes que se realizaban en el Real Sitio de Aranjuez, así como de perdiz en Valdemorillo y Quijorna.

Actualmente en Madrid existen zonas de caza controladas por el ICONA directamente, aunque aún no se han puesto en funcionamiento, éstas se localizan en la Sierra de Guadarrama, abundante en aves acuáticas, y en los valles del Lozoya y del Manzanares, donde hay buenos pasos de palomas migratorias, y en el futuro se está proyectando el crear una considerable población de corzos.

El valle del Lozoya y Manzanares constituye una de las zonas de caza controladas por el ICONA mayor de España, con una superficie de 21.676 hectáreas.

El Monte del Pardo, encinar, que con sus 15.000 Ha. de extensión, será utilizado en fecha próxima como Parque Nacional, servirá así, no sólo de lugar de recreo y expansión de los madrileños, tan faltos de espacios verdes, sino además, en parte, para el ejercicio del deporte de la caza, tan restringido hoy a los numerosos aficionados existentes en nuestra provincia.

El Monte del Pardo con anterioridad se arrendaba en lo referente a la caza menor, reservándose el Patrimonio Nacional (Casa Real) la caza mayor, aunque la política seguida por dicho Patrimonio de desarrollar la caza mayor conllevaría el ir suprimiendo los contratos de arrendamiento de caza menor, a medida que iban caducando.

Sin embargo, aunque, como vemos, las perspectivas para los cazadores madrileños son relativamente halagüeñas, si llegan a ponerse en funcionamiento tanto las zonas de caza controladas ya mencionadas, como el Monte del Pardo, no podemos dejar de lamentar que hoy en Madrid el deporte de la caza constituye sólo un privilegio para los que poseen cotos de caza privados, mientras que los cazadores más modestos han de desplazarse a otras provincias o regiones donde haya cotos sociales o cotos nacionales...

La figura de los cotos sociales creada por la ley de abril de 1970, respondiendo a la necesidad de que hubiera igualdad de oportunidades para todos los cazadores, donde cualquier persona pagando una modesta cantidad, tuviera derecho a cazar; es más un deseo que una realidad, dejando sin resolver el problema de democratizar la caza.

Según el último censo realizado en diciembre de 1978 por el ICONA en la provincia de Madrid, existen 642 cotos de caza privados, de los cuales, 639 tienen su aprovechamiento principal en la caza menor y 3 en la caza mayor, sumando un total de 389.120 Ha. Partiendo de estos datos podemos observar la enorme desproporción existente entre los terrenos cinegéticos privados y los públicos, que se proyecta poner en funcionamiento (tenemos en cuenta que los valles del Lozoya y Manzanares, a pesar de ser considerados como una de las zonas de caza controlada mayor de España, representan sólo un 5,57 por 100 del total de hectáreas de los cotos privados).

Según datos del Anuario de Estadística del Ministerio de Agricultura de 1976, Madrid, que contaba entonces con 731 cotos privados, ocupaba el lugar duodécimo en importancia y extensión de cotos privados en

el total nacional. Los 158 jabalíes cobrados en este año 1976, junto con 1.700 liebres, 250.400 conejos, 65.000 perdices y 15.000 codornices, alcanzaron un total de 36.467.000 pesetas.

Como decíamos al principio de este artículo, la caza no es sólo un lujo para quien la ejerce, sino que es también causa de sometimiento y pobreza para quien la sufre, siendo esto bien notorio en nuestra provincia, como es el caso de uno de nuestros pueblos: Quijorna, zona de coto local privado, donde el mantenimiento del coto supone un desembolso anual aproximado para su propietario de unos cinco millones de pesetas, resultando un contraste más que curioso, que no se proporcione gota de agua para los cultivos, y, sin embargo, existan por todos lados depósitos de agua usados exclusivamente para que beban las perdices, siendo también destacable que el arrendatario (propietario del coto) al contrario de lo que sucede en otros tipos de arrendamiento urbanos, agrícolas..., adquiere un papel de mayor influencia que el arrendador (en este caso los propietarios de terreno), ejerciendo un poder caciquil sobre los arrendadores...

**Ascensión
BARAÑANO CID**



La reapertura de la Estación del Norte permitirá algunas mejoras

El servicio de cercanías exige soluciones urgentes

La reapertura de la Estación del Norte el próximo día 26 de julio y la introducción de algunos cambios en el resto de las estaciones de Madrid va a significar una auténtica reorganización de los servicios de Renfe, que afectará tanto a los trenes de largo recorrido como a los de cercanías. La citada reestructuración es sólo el comienzo de un Plan más ambicioso que, si los presupuestos lo permiten, podría cumplirse en los próximos 12 años.

Esta primera actuación se realizará en tres frentes: por una parte, la Estación de Príncipe Pío, en la actualidad infrautilizada, se abrirá en su totalidad y a ella serán trasvasados desde Chamartín todos los trenes de Galicia, así como los de Salamanca y León. Respecto a cercanías, la estación continuará realizando el servicio en la misma forma que se ha hecho en los últimos años. El coste de las obras por la reapertura ascenderá a unos cien millones de pesetas.

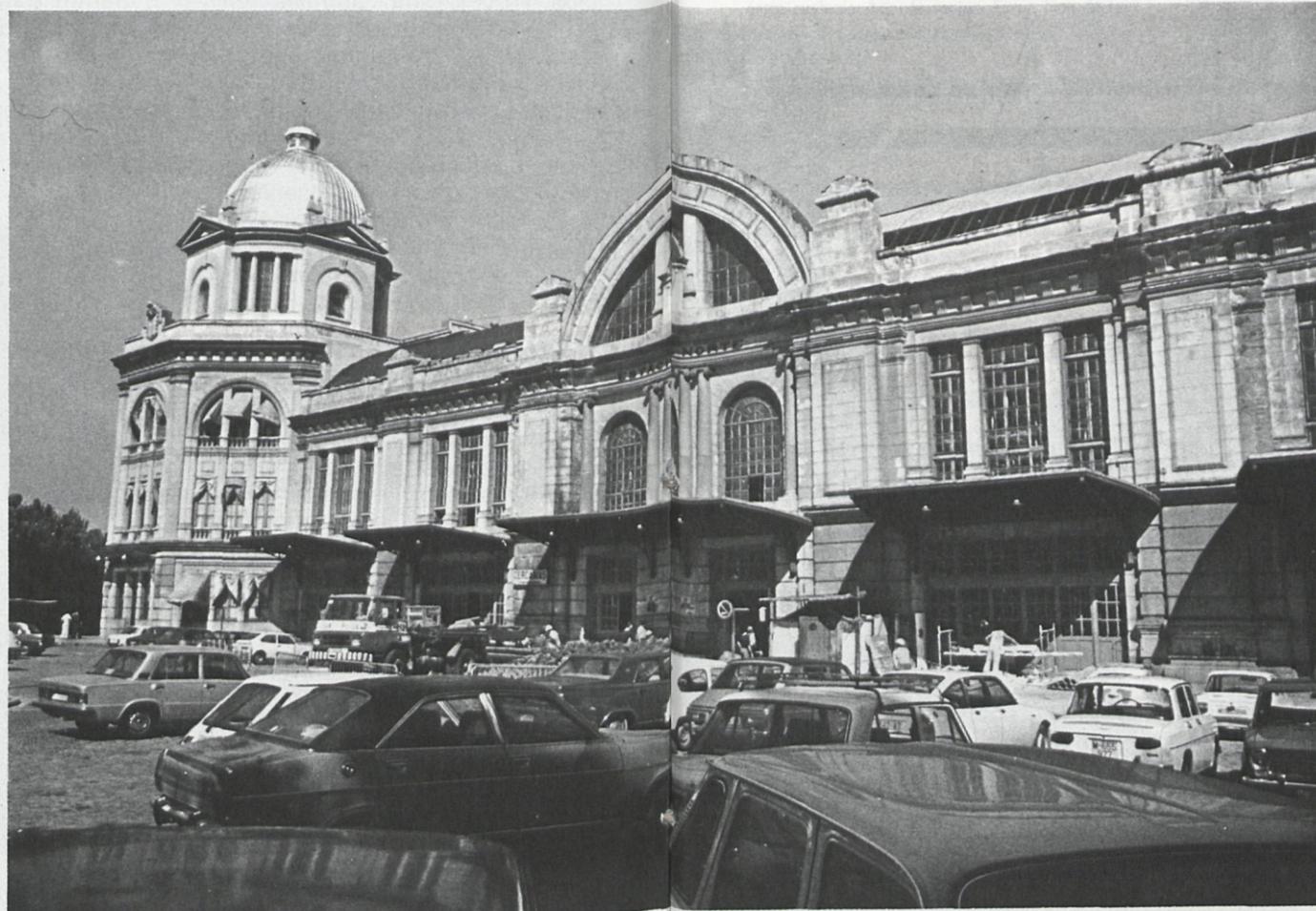
La Estación de Atocha, por su parte, va a ser liberada de gran parte del servicio, con el objeto de que puedan acometer las reformas hoy imprescindibles para adecuar la estación a la demanda actual. Tanto en lo que se refiere a material como a infraestructura, Atocha ha quedado desbordada y anticuada sus instalaciones. El trasvase de todos los trenes de Levante desde Atocha a Chamartín permitirá realizar, entre otras, obras como la prolongación de las vías, la apertura de otras nuevas con salida al exterior, la adecuación del enlace entre Atocha y Chamartín, etc. La importancia de la reforma de Atocha reside en gran parte en el hecho de que va a permitir a su vez la reforma de las líneas de cercanías del suroeste, incapaces hoy de absorber la intensa demanda de los núcleos urbanos de la zona.

Las obras de modernización de Atocha, imprescindibles para la remodelación de las líneas del Suroeste

La reorganización no significa sólo las notificaciones apuntadas, sino que hace además evidente la existencia de una nueva política de Renfe en la concepción global del servicio. La iniciativa de llevar algunos de los trenes de largo recorrido a la Estación del Norte implica una voluntad de salvar la estación sobre la que empezaban a apuntarse algunas amenazas por parte de varias empresas constructoras, que parecieron comprender antes que Renfe el privilegiado enclave de la estación. Pero además, el conjunto

de la reestructuración evidencia cierto abandono, al menos aparente, del espíritu centralista que en los años anteriores había hecho de la Estación de Chamartín el centro neurálgico de los ferrocarriles de la provincia. Portavoces de Renfe no han tenido ningún reparo en admitir que existiera esta concepción a la hora de construir Chamartín, ni que se tendiera a la creación de un solo eje Chamartín-Atocha, más rentable económicamente, aunque desde el punto de vista social reportara menos beneficios a los usuarios.

Las explicaciones oficiales hacen hincapié en que hoy se ha hecho prevalecer el interés social frente al económico y se ha optado por la reapertura de la Estación del Norte, que previsiblemente significará nuevos gastos para la compañía. Pero además, y junto a la alusión a una «nueva filosofía» en la empresa, Renfe se refiere también a la necesidad de la existencia de la Estación de



Príncipe Pío para el futuro Plan General que permitirá la conexión de las tres estaciones-clave entre sí con el consiguiente impulso del servicio de cercanías hoy claramente insuficiente.

EL SERVICIO DE CERCANIAS, HOY

La situación actual del servicio de cercanías difiere sustancialmente según las zonas que se contemplen. Existen, sin embargo, un conjunto de problemas comunes a todas las líneas y que Renfe explica aludiendo a la falta de presupuestos. La compañía reconoce que el servicio de cercanías no es capaz de atender la demanda actual de la provincia: se carece de infraestructura suficiente, las mismas vías se utilizan para todos los servicios, y es también grave la insuficiencia de material, campo en el que no se realizan inversiones desde 1972. (Sólo en los últimos meses se ha contratado finalmente un pedido importante).

Junto a este déficit generalizado existen en algunas líneas problemas muy específicos. En este sentido es obligado hablar del suroeste madrileño con los más graves problemas de transporte de la provincia. En efecto, el crecimiento desmesurado e irracional de poblaciones como Móstoles, Parla o Fuenlabrada origina en la actualidad una serie de desequilibrios, entre los cuales el de los accesos no es el menos importante. Para su solución se han nombrado diversas alternativas desde la construcción de autopistas, muy contestada por gran parte de los ayuntamientos, hasta la mejora radical de las actuales líneas de ferrocarriles.

Hacia esta última solución se han inclinado los alcaldes de las poblaciones afectadas, que desde

Sin embargo, hasta 1982 no quedarán finalizados los tramos hacia Parla y Fuenlabrada

su llegada a los ayuntamientos han planteado repetidamente la necesidad de que Renfe acelere al máximo los planes para la zona Suroeste. Estos planes, que coinciden con las exigencias de las corporaciones, se resumen en la instalación de vías dobles y electrificación de éstas en los tramos comprendidos entre la capital y los pueblos de la periferia.

TRAMOS DE PARLA A FUENLABRADA

Los casos de Parla y Fuenlabrada ocupan en este momento la mayor atención en los planes que Renfe ha elaborado para el servicio de cercanías. Como Móstoles, estas poblaciones, al convertirse en ciudades-dormitorio, exigen un servicio de cercanías capaz de absorber la intensa demanda social que existe en la actualidad. Para Móstoles el problema ha empezado a solucionarse con la construcción del tramo que une Aluche con esta población, y en el que se cumplen los requisitos más arriba señalados: electrificación y doble vía, con las consiguientes mejoras en cuanto a rapidez y frecuencia. Desde las 6 a las 23 horas, el ferrocarril Aluche-Móstoles es capaz de ofrecer un total de 105.000 plazas diarias y de trasladar unos 5.000 viajeros/hora en cada sentido en las horas punta.

El proyecto para Parla y Fuenlabrada, cuyos orígenes son ya remotos, se retrasa en exceso a juicio de los vecinos de estas poblaciones, que han exigido en muchas ocasiones la finalización de las obras. Sin embargo, según los planes de Renfe, sólo en 1981 podrá darse por terminada la primera fase del proyecto, es decir, las obras correspondientes a los tramos de Parla y Fuenlabrada a Villaverde Alto. La segunda fase, las obras de enlace entre Villaverde Alto y la estación de metro de Bolívar, no estarán finalizadas en ningún caso antes de 1982. Todo ello si los presupuestos no interrumpen el ritmo previsto como ha sucedido en anteriores ocasiones.

El conjunto de las obras ascenderá, según las previsiones de Renfe, a unos 3.500 millones de pesetas, inversión que serviría teóricamente para absorber el aumento de la demanda que se prevé para los próximos años.

Según los cálculos en los que Renfe se ha basado para la elaboración del plan para las líneas del Suroeste la demanda aumentará progresivamente hasta alcanzar en 1982 la cifra del 67 por 100. Es evidente que este aumento provocará gravísimos problemas si Renfe no es capaz de ofrecer alternativas adecuadas como en la actualidad, en que, y la propia compañía lo reconoce, los trenes que cubren el servicio a Parla y Fuenlabrada son excesivamente lentos, por la ausencia de electrificación y doble vía, y muy insuficientes las plazas ofrecidas. Estas deficiencias son tanto más

graves si se tiene en cuenta que en los núcleos del Suroeste la población utiliza el tren como medio de acceso a sus lugares de trabajo.

PROYECTOS A LARGO PLAZO

Parece, pues, que el servicio de cercanías ha de ser concebido como un servicio de fuerte interés social, y en este sentido se dirigen muchas de las afirmaciones teóricas de Renfe. En primer lugar, es evidente la necesidad de un impulso general con especial atención a las líneas del Suroeste. Las que enlazan la capital con los pueblos de la sierra y lugares de veraneo, con no tener que cubrir las necesidades de una población mayoritariamente obligada a trasladarse a diario hasta Madrid, como en las anteriores, parecen reunir mejores condiciones.

La apertura de la Estación del Norte que permitirá abordar las mejoras imprescindibles en la de Atocha es un primer paso en este sentido, en cuanto hará posible, como hemos explicado, que se lleven a cabo los planes sobre las líneas del Suroeste.

Sin embargo, sólo en el Plan General que Renfe ha previsto para los próximos años se contemplan soluciones de mayor alcance para el servicio de cercanías, al que se destinará un 15 por 100 del presupuesto general. Dentro del citado plan interesa de forma especial el proyecto por el cual las tres estaciones claves de Madrid (Chamartín, Atocha y Norte) estarán enlazadas entre sí, de forma que se facilite el acceso a todas las zonas de

la ciudad desde todos los puntos de la periferia y el exterior.

La construcción de la estación Madrid-Azca significaría también, a juicio de los responsables de Renfe, un impulso importante, ya que permitiría, siempre según los portavoces de la compañía, disponer de una estación de cercanías que lleve el tren a un importante centro de servicios de la capital. La estación, que se convertiría en el punto más importante del eje Chamartín-Atocha, empezó a levantar polémicas desde el mismo momento en que Renfe dio a conocer el proyecto que aún no está aprobado. En efecto, se ha aludido a que la estación de Azca contribuiría a aumentar la congestión, ya muy alta, de la zona. Aunque los directivos de la compañía rechazan tal posibilidad, previsiblemente el proyecto planteará largas discusiones relativas a esos 13.000 metros cuadrados de superficie o a las 7 plantas, subterráneas y en superficie, que prevé el proyecto.

Todos los programas sobre el papel pueden chocar, sin embargo, con el eterno problema de los presupuestos, utilizado como argumento para explicar muchos de los retrasos que Renfe arrastra en la actualidad. En cualquier caso, y la actual crisis energética lo confirma cada día, parece evidente que sólo con una completa adecuación de los ferrocarriles a las exigencias sociales puede convertirse el tren en la alternativa al transporte privado que se reclama desde muchos puntos de nuestra sociedad.

Lola VENEGAS
(Fotos: R. LEAL)



El Ballet Nacional Español llama a la puerta de las diputaciones

Antonio Gades, su director, lo llama «nuestro, de todos»

EN mayo podrá funcionar el Ballet Nacional Español», había prometido Antonio Gades, su director, hacia finales de 1978. Y en mayo, el Ballet Nacional había «volado». En Méjico «nuestro» Ballet Nacional participaba en el Festival Cervantino de Guanajuato, junto a otras naciones.

He dicho «nuestro», y éste es un adjetivo que he aprendido del contexto verbal de Gades. Un «nuestro» con el que se puede resumir su filosofía acerca del Ballet Nacional Español. Un «nuestro» sinónimo de «del pueblo español», de *no vedetismo*, de «llegar a todos los rincones de España», de *recuperación de la cultura española a través de la danza*. Gades explotará con naturalidad:

—Es que lo que yo no sé es cómo un diputado, por ejemplo, tiene el avión gratis y resulta que el Ballet Nacional paga igual que cualquier pasajero... no lo veo lógico. El Ballet Nacional, *que es de todos*, tiene que tener un trato, a nivel económico, *especial*... como lo tienen todos... como cualquier persona de cualquier institución... Y el Ballet Nacional va en tren y tiene que pagar como cualquier hijo de vecino. Es un bien de la comunidad y tiene que tener una serie de...

—¿Privilegios?

—No, de ayudas... Es que es toda una mentalidad. Mira, lo que no entiendo es cómo un estudiante de teatro va al teatro y paga como uno que va a divertirse.

Antonio Gades, bailarín de mil misterios de amor y muerte, hoy se me aparece lejos de ese mundo. La única denuncia: unas botas camperas a punto de teclear sobre el tablado al menor acorde. Su pantalón «caqui» de pana con bolsos laterales le acerca a un soldado de comando. Sus respuestas, matizadas por años de experiencia en la danza, se tiñen de la familiaridad de la conversación cotidiana. A mí «usted» me replica: «De tú». Una muletilla, no en exceso, en su habla: «conlleva».

ANTONIO GADES: DIRECTOR ENTRE TINTA Y BUROCRACIA

Asceta estilizado del baile, uno se pregunta por qué un septiembre del 75 disolvió la compañía. Las revistas del Corazón imprimieron: «su Marisol, su Altea, sus hijas». El me replica:

—Asuntos personales y políticos.

—¿...?

—Puedes nombrarlos como te he dicho.

Nacido en Elda (Alicante), vuelve no lejos de ella: a Altea. Retiro de 3 años contemplando la naturaleza.

Una noticia: la creación del Ballet Nacional Español, y en la prensa «dimes y diretes» sobre el posible director.

—Eso ha venido. Yo vivía en Altea y no me preo-

cupaba de nada, sino de pescar y de estar con mis hijas y con mi mujer. Me llamaron del Ministerio cuando tomó la Dirección General de Música Jesús Aguirre. Me pedían si quería aceptar la dirección del Ballet. De esto pasó casi un año... yo no quería...

—¿...?

—En fin, mis compañeros y gente del Ballet pensaron que lo tenía que hacer y aquí estoy.

La prensa y TV preguntaban al otro Antonio que ¿por qué no él, el director? Después «dimes y diretes», a los que Gades responde: «No contesto a esas cosas, yo me dedico a trabajar».

El otro Antonio algo contestaba a Luis Pancorbo en el YA del 17-XI-78: «Es un enigma... No me lo explico... la creación de un ballet es más o menos lo que yo he tenido durante tantos años, mi misma compañía era mayor en cantidad de gente. Ahora, lo que nunca aceptaré es si me dicesen la dirección de la Escuela Nacional de Ballet... no me gusta ser ni el maestro, ni el director... yo soy un creador, yo soy un coreógrafo, creador de danza, creador de estilo... de plástica. Por lo tanto, yo no podría estar dando clases y preparando una serie de gentes... tienen que venir con una educación ya hecha para yo crearlos en el tema que quiero hacer con ellos... Hubiese aceptado, sí, lo del ballet, sí, y voy a hacer coreografías si llegamos a un acuerdo económico... me lo ha solicitado Antonio Gades y también he recibido una carta del director general de Música, el señor Aguirre, que está también encantado porque yo vaya a hacer coreografía...»

Y el «acuerdo económico» ha debido de existir, porque el Ballet Nacional cuenta con la coreografía de Antonio para LA GALAICA con música de Ernesto Halfter.

El trabajo de Gades se acerca más, de momento, al de coordinador de un muy complejo tinglado, como es el Ballet Nacional, que al de la creación. Un trabajo que baja a uno del pedestal de la danza para obligarle a pisar tierra burocrática y tinta de administración.

—Hay que pensar que esto no ha existido nunca en España. Hay que reorganizar todo. Recuperar bailarines que estaban cada uno por su lado. Pedir a Antonio, Pilar López, Mariemma... que colaboraran con sus coreografías... Crear vestuario, hacer los estudios-sala de ensayo... Ya ves cómo estamos: mezclados los compañeros que están trabajando de albañiles con los compañeros que están trabajando de bailarines. Estamos todos aquí amalgamados... porque no están terminadas las obras. Esto «conlleva» unas funciones de despacho burocrático que te absorben completamente el «coco» y te tienes que olvidar de ti mismo y dedicarte a ello.

La «sede» del Ballet Nacional ocupa lo que fue el antiguo Hospital Provincial, vecino eterno de la glorieta de Atocha. Un edificio de alturas

inmensas y claustros de invierno. Lo largo, lo alto y lo ancho se ha parcelado para la sección administrativa, pero se ha respetado para las salas de ensayo, que se prolongan con el clásico espejo de pared que multiplica los pasos de danza.

—Tú aportas «Bodas de Sangre» como coreógrafo, pero es como las otras coreografías, danza de recuperación, ¿piensas crear algo nuevo?

—Si puedo hacer algún ballet, si tengo talento para hacerlo, y lo he hecho, será cuando esté todo encaminado. Por el momento es mucho más importante la labor de coordinar todo esto, que del personalismo de crear una obra de arte.

—¿No sientes la necesidad de crear?

—Se siente cuando se siente. En estos momentos todo lo contrario. Si me dijeran, tienes que hacer un ballet, me volvería loco porque no sé... la cabeza la tengo en diez mil sitios, no la tengo en una sola cosa, ni la puedo tener... no me puedo permitir el lujo de tenerla.

PRIMERA FASE DEL BALLE: RECUPERACIONES

—¿Por qué comenzar con coreografías ya conocidas?

—A nivel profesional me planteé el problema de recuperar coreografías que eran buenas, así como de repertorios de artistas que las han hecho. Recuperarlas para el Ballet Nacional, para que no se pierdan, porque al fin y al cabo ese es «nuestro» patrimonio. No tenemos más. No hay nada filmado. Ni de los otros ballets. Todo se ha perdido y creo que no se debe perder. La primera labor de un Ballet Nacional, como centro cultural que es, es LA RECUPERACION DE SU CULTURA. Cimentar un repertorio clásico, y así tener la medida histórica de nuestro arte. A partir de él seguir creando coreografías.

El repertorio con el que se presenta el Ballet consta de dos programas: *Primer programa*: Diez melodías Vascas de Guridi; un bloque de flamenco; Danza de Escuela bolera; Bodas de Sangre. *Segundo programa*: Concierto de Aranjuez, El Rango (inspirada en La Casa de Bernarda Alba), Bloque de flamenco, La Galaica.

—Con este repertorio pretendemos dar la mayor variedad posible. Se tiene, por ejemplo, en el primer programa lo vasco, «lo flamenco», las danzas de escuela que son danzas de Escuela bolera y, por lo tanto, de zapatilla clásica española, y las «Bodas...» que es un ballet de carácter. En el 2.º programa tienes el «Concierto de Aranjuez», un clásico español de escuela bolera, «El Rango», que es un ballet de carácter, el «flamenco» y «LA GALAICA», que es regional. En principio ése será el orden, pero esto «conlleva» que no se ha visto ante el público y, por lo tanto,

a lo mejor habrá que cambiar el orden. Nunca se sabe. Es como un libro de cuentos. Uno escribe los cuentos, pero hasta que no se los das a leer a alguien no te das cuenta de que el que has puesto 1.º tiene que ir el 2.º, el 2.º el último, etc...

SEGUNDA FASE: MISION: DESCUBRIR NUEVAS FORMULAS Y TALENTOS

—*¿Existe algún laboratorio de investigación y creación de nuevas coreografías?*

—Sí, ahora estamos trabajando con CAMPANADAS AMOR, de Luis Llach. Se trata de incorporar otro tipo de música que no sea la Música Culta. La música de Luis Llach es popular, no populachera, y su tema muy significativo. Con este ballet se incorpora un coreógrafo joven, JOSE ANTONIO, y tal vez el mejor bailarín que tenemos. Vamos también a buscar figurinistas y escenógrafos jóvenes, de nuestra época. Recuperar y descubrir nuevas fórmulas, nuevos talentos es nuestra misión.

—*Los figurines y escenografías de esas recuperaciones, ¿son nuevos?*

—No. Son los de antes: Viudes (La Galaica), Cortezzo (escenografía de Mariemma y figurines para Pilar López), Nieva (Bodas de Sangre)... Los hemos usado porque siguen siendo válidos. Si no sirvieran los hubiéramos cambiado. La obra de los artistas, si son buenas se quedan dentro de un estilo, de una época, pero sirven siempre.

—El flamenco irá con cámara negra (cortinas negras) y los vestuarios los elijo yo, porque me gustan las cosas muy austeras. Bastante farfolla nos han metido ya, de colorines. Aguilar (coreógrafo de El Rango) crea su propia escenografía y figurines.

Una línea de austeridad, tal vez, sea la nota distintiva de Gades. Líneas de rostro, marcadas en nariz y mandíbula se enmarcan en lacias gudejas.

—*Ir con un repertorio experimentado es ir sobre seguro.*

—Hay que verlo.

—¿...?

—En su época tuvieron éxito, ahora...

Ahora, en parte, el éxito se ha confirmado en Méjico. Nueva prueba de fuego será el día 11 en Valencia, después Murcia y el 24 de julio el Festival de Granada. El tiempo galopa y día a día los ensayos se ajustan más y más en una jornada intensa: mañana desde las 11 h. hasta las 13,30, y tarde desde las 16,30 hasta las 20 h. Rostros encendidos y cabellos lacios por el sudor. Ajuste aún de vestuario y últimos toques.

—Tú sabes que no tenemos ni fotos porque aún no están los trajes terminados. Estamos empezando a construir no un programa, sino la presentación del ballet.

MEJICO: UNA VISITA OBLIGADA, PERO UNA COMPENSACION DE APLAUSOS

—Lo hemos sacado bastante bien —responde Gades, ante el interrogatorio sobre los resultados en Méjico.

—*¿Y las críticas?*

—Muy bien, muy bien, fenomenal. A nivel de público fenomenal. A nivel de crítica también... Y a nivel de empresarios. Había empresarios americanos, de todo tipo. Muy bien. No ha sido el programa que teníamos pensado, porque hemos tenido que ir con lo... —repasa unas notas—

hemos hecho «Bodas de Sangre», «La Galaica», «Ensueño (Turina)» y un bloque de flamenco.

—*¿Por qué la ida a Méjico?*

—Una labor de tipo político. Yo no quería ir porque el ballet perdería muchos días de ensayo. Tenemos que ir al Festival de Granada, al de Espoleto, al de Verona.... Nos ha interrumpido, un poco, la marcha de los trajes, de ensayos... pero teníamos que ir porque aquí te metes ya en problemas que repercuten al Ballet Nacional. Eso «conlleva» una serie de normas protocolarias, pero lo hemos sacado bastante bien.

EL PROBLEMA DE LAS ORQUESTAS ES TREMENDO

—El actuar con cinta magnetofónica es porque no hay orquestas. Si vas al Liceo tienes la orquesta estable y aún, pero si vas con orquesta propia te cuesta diariamente del orden de las 100.000 pesetas. El problema de las orquestas es tremendo. Tremendo el costo y tremendo la falta de orquestas. Hay pocas en España que puedan acompañarnos con este tipo de partituras. Qué más quisiéramos nosotros que trabajar con orquesta viva. Mira, ya sólo en horas de ensayo con ella se encarecería mucho. En los países socialistas sí se puede hacer porque tienen orquestas en todos los sitios.

Como siempre, el tema económico es, en definitiva, uno de los frenos de este país que nunca llegamos a comprender si administramos mal o somos realmente pobres. O las dos cosas a la vez.

—Yo no soy el encargado del presupuesto. Problemas debe haber muchos. No hay experiencia. Y hay una burocracia... —Gades se recuesta en el sillón y de pronto salta—. Van a montar un Ballet Nacional Español. Muy bien. Queremos que sea el director Antonio Gades, pero luego resulta que no te llaman para preguntarte: «*Vamos a ver, ¿qué costaría?*». Entonces Antonio Gades les diría: «Crear un Ballet Nacional pues cuesta...». De entrada no se puede evitar la preparación de gente. No se puede poner límite. Hay que pensar en la honestidad de la persona que está al frente y no poner límite, porque entonces lo que creas es un espectáculo y no una institución BALLETT NACIONAL.

—*¿Qué diferencias hay entre un espectáculo y una institución-ballet?*

—Hay que preparar gente, pensar bien los pro-

gramas, analizarlos, estudiarlos, ensayar en teatros cerrados, en teatros al aire libre, ver cómo funciona y cómo no funciona. La gente que vale y la que no vale. La que se identifica con este tipo de trabajo. La que al cabo de los años prefiere irse a la Costa Brava a bailar con un ballet... Y de pronto te saltan con que los trajes cuestan mucho pero es que da la sensación de que no saben ni lo que cuesta una cremallera. Los ballets valen dinero, pero son ballets que valen ya para siempre. No son una película que se estrena quince días y ya no sirve.

—*Tú tienes experiencia económica por tu propia compañía.*

—Sí. Trabajamos mucho pero ha sido positiva, y si ha sido positiva mi compañía, ¿cómo no va a ser positivo esto?

* * *

EL BALLETT NACIONAL: NO SOLO UN ESPECTACULO, SINO UNA INSTITUCION QUE FORMA BAILARINES. LLAMA A LA PUERTA DE LAS DIPUTACIONES

—*Algunos ballets del extranjero poseen una escuela de danza en la que ingresan desde pequeños los chicos y se les asiste en la danza y en sus estudios complementarios. ¿Pretendéis algo de esto?*

—Eso es lo que pretendemos. Hay que alimentar la cantera, porque si no, resulta que el Ballet Nacional Español dentro de unos años serán bueno o malo pero, desde luego, seguro que será más viejo. Hay que renovar gente.

—*¿De dónde surtirse?*

—Precisamente ahora estoy escribiendo unas cartas a todos los presidentes de todas las diputaciones del Estado Español para que cada Diputación vea si puede becar a dos muchachos. Basta que tengan un mínimo de aptitudes y un máximo de interés artístico. Aquí les daremos las clases gratuitas.

La carta esboza el plan del ballet: acceso a la danza a profesionales sin ningún tipo de discriminación; descentralización y ausencia de privilegios; recuperación de la riqueza coreográfica de España; creación de Escuela y petición de becas a las diputaciones de cada localidad.

Este año cinco bailarines ya han sido becados por el propio ballet y han sido incorporados al conjunto.

