

Los usos del bosque en Canarias (y III)

La explotación de la masa forestal

En el uso del bosque como recurso natural podemos distinguir diferentes períodos, en función de la evolución de las necesidades o del deseo de lucro de la sociedad instalada en las islas. De todos modos, las explotaciones forestales de diverso tipo (madera, leña, pastos, etc.) tienen una notable importancia en Canarias hasta prácticamente los años sesenta en relación con el carácter de la actividad económica dominante, la agricultura y con la menor inserción del sistema productivo de las islas en la división internacional del trabajo. Por ello vamos a distinguir entre el uso tradicional y el uso reciente del bosque.

EL USO TRADICIONAL DEL BOSQUE

Según cuentan las crónicas de la conquista de Canarias, cuando los castellanos desembarcaron en las islas, éstas estaban cubiertas de bosque en una gran parte de las mismas. Al parecer el impacto que la sociedad neolítica prehistórica había producido en las formaciones vegetales y en el medio ambiente en general había sido mínima. Pero con la colonización se inicia el proceso de deforestación del Archipiélago. Una vez ocupadas las zonas bajas y las proximidades de las desembocaduras de los barrancos que poseían agua, la colonización avanza hacia el interior, hacia las medianías y ello se hace a costa del bosque que existía en estas zonas en las islas de relieve: la laurisilva y el fayal brezal. Pero, además, los ingenios de azúcar, la construcción de viviendas y de buques, los hogares, etc., necesitaban madera o leña y ésta se extraía del bosque. Por otra parte, los incendios unas veces fortuitos y otras provocados para obtener rápidamente campos de cultivo o pastizales han sido el otro gran enemigo del bosque. Pero a pesar de todo aún en la primera mitad del siglo XIX, y a pesar de ello, existían en el Archipiélago unas 194.000 has. de bosque según los datos del Anuario de Estadística de 1859.

Algunas de las superficies forestales se habían conservado por su cercanía a los nacientes que abastecían a las poblaciones, o porque eran bienes comunales que completaban las necesidades de leña, de pastizales e incluso de productos alimenticios al pequeño campesino y al jornalero agrícola. Pero la desamortización privatizó muchos de estos montes y pronto fueron pasto de las hachas especuladoras. Así, el proceso de la desamortización significó el último gran golpe a la superficie forestal del Archipiélago.

Un siglo más tarde, en 1953 Rafael Díaz-Llanos nos da cuenta con su obra **Síntesis de la economía de Canarias** de esta importante reducción. Así, la superficie de montes se repartía de la siguiente manera: Monte alto, 93.805 has.; Monte medio, 20.849 has.; Monte bajo, 27.629 has.

De este bosque se había obtenido, según la misma fuente la siguiente producción para el bienio 1948-1949, que a todas luces no contempla sino una parte del bosque realmente talado por aquellos difíciles años de posguerra de economía autárquica y fuerte emigración.

Producción de madera: 7.229 m³; Producción de leña: 72.544 estéreos.

EL USO RECIENTE DEL BOSQUE

Este cambio de modelo eco-



Las formaciones vegetales acentúan la captación de la humedad del «mar de nubes»

nómico ha modificado el papel tradicional desempeñado por el bosque como complemento de la actividad agraria. Por ello los datos recientes de la producción de madera del Archipiélago son muy significativos al respecto.

Pero en las últimas décadas la urbanización del Archipiélago y el abandono de la economía agraria de subsistencia, así

como la introducción del gas butano en las cocinas, ha reducido el uso del bosque. Sin embargo, algunos ayuntamientos han continuado realizando talas de monte alto y monte bajo con la finalidad de mejorar sus depauperadas arcas municipales. De todos modos, la recomendación de Icona parece ser la limitación de las talas, sobre todo las realizadas a «matarraza».

Producción de madera de Pinus Canariensis (m³)

	1977	1978	1980	1981
Las Palmas	3881	3485	2	—
S/C. de Tenerife	—	—	1721	2532
Canarias	3889	3485	1723	2532

Fuente: Ministerio de Agricultura.

Producción de Pino Radiata (m³)

	1977	1978	1980	1981
Las Palmas	—	—	—	—
S/C de Tenerife	700	1300	—	—
Canarias	700	1300	—	—

Fuente: Ministerio de Agricultura.

Producción de Eucalipto (m³)

	1977	1978	1980	1981
Las Palmas	604	220	314	275
S/C de Tenerife	—	—	—	—
Canarias	604	220	314	275

los datos adjuntos la producción de madera en la actualidad tiene una importancia económica limitada. Por otra parte, se observa una pequeña producción de eucalipto, que es un árbol introducido en las islas en el siglo pasado por la iniciativa de las Sociedades Económicas de Amigos del País en su intento de llevar a cabo repoblaciones forestales. Este es un árbol de rápido crecimiento, y por tanto buen productor de madera, pero nefasto para los suelos que acaban siendo totalmente ácidos. En las zonas de medianías existen pequeñas superficies plantadas de eucaliptos en las antiguas tierras de laurisilva de propiedad privada y se explotan intensamente para construir soportes para la construcción. Se localizan en las islas de Gran Canaria y Tenerife.

Pero en las últimas décadas se han llevado también a cabo importantes repoblaciones forestales sobre todo en estas dos islas —aunque no siempre con las especies adecuadas— lo que ha ampliado la superficie de montes de una manera apreciable. Así se han re-

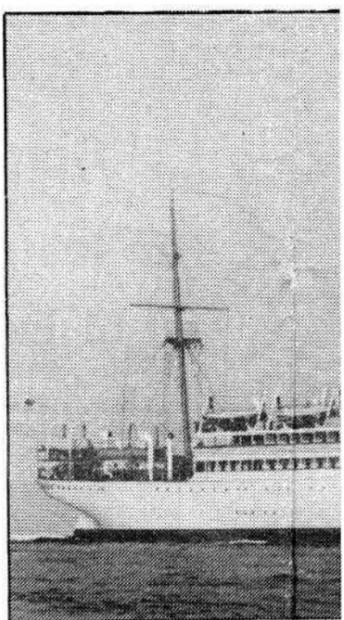
EL pasado domingo, dos remolcadores de la empresa Smit Tak, de Rotterdam, lograron poner a flote al ferry «Ciudad de Sevilla» que, durante 46 días, estuvo varado en aguas de Palma de Mallorca.

Con la noticia —la siempre grata noticia del salvamento de un barco— la evocación de otro de la misma naviera y mismo nombre que, siempre, estuvo ligado al puerto de Santa Cruz de Tenerife. Hace unos años que, en su visita a esta capital, el entonces director general de la Compañía Trasmediterránea, señor Gutiérrez Alamo, confirmó la baja de los «Gomera» y «Ciudad de Sevilla», barcos que, con muchos años de mar sobre sus cuadernas, ya resultaban de poca rentabilidad comercial para la naviera.

Aquellas palabras del señor Gutiérrez Alamo fueron el prólogo de la desaparición de dos muy populares estampas marineras que, sin embargo, siguen vivas en la historia de las islas pues, no en vano, durante años y años sus proas rompieron en su fin de singladuras.

Ahora es el justo momento de evocar aquella estampa marinera, fina y elegante, enmarcada en una época en que la estética naval no había evolucionado hasta producir las actuales de hermosos y macizos cascos rematados por proas de bulbo y la gracia, ultramoderna, de chimeneas cuadradas y superestructuras como bloques de pisos.

Si bien en su segunda etapa de vida fue el «Ciudad de Sevilla» —ex «Infanta Beatriz»— alcanzado por la marea reformista y paseó por la mar una chimenea de corte moderno, las líneas de su casco fueron respetadas. La proa, recta y aguda, espaciosas cubiertas de paseo y puente barnizado, con la curva graciosa de la popa de espejo paliaban el atentado que contra la anterior bella estampa se había hecho.



Así era de fina y

La buena antiguo

Treinta y ocho años de muy buen servicio pesaban sobre las cuadernas del correo de la Trasmediterránea cuando, bajo el cálido aliento de los sopletes de oxiacetileno, comenzó a perder su estampa graciosa para, convertida ésta en informes montones de chatarra, servir de pasto a los altos hornos de la industria siderúrgica.

PRIMER VIAJE A CANARIAS

El «Infanta Beatriz» —luego «Ciudad de Sevilla»— tomó forma y luego se botó en los astilleros de la F. Krupp Germaniawerft A.G. allá por 1927. De 6.279 toneladas de registro bruto, 5.045 neto y 9.350 de desplazamiento, eran sus principales dimensiones 120 metros de eslora, 15,80 de manga y 7,70 de puntal.

El entonces mejor barco de la Trasmediterránea —con el «Plus Ultra» y él comenzó la modernización de la flota de dicha naviera— era, en opinión de la prensa náutica británica

COMPRUEBE SI SUS IDEAS ESTAN EN ORDEN, ANTES DE ACUDIR A UN DISTRIBUIDOR DE MICROORDENADORES

¿Es importante para usted que el distribuidor le ofrezca un microordenador que:

- 1 Pueda crecer si su negocio crece?
- 2 Se adapte a distintas funciones según las necesidades del momento?
- 3 Ofrezca la seguridad de ser el líder en los países con mayor experiencia en el uso de microordenadores?
- 4 Posea la más amplia biblioteca de programas en español para todos los sectores y profesionales?
- 5 Tenga la mejor red de distribuidores cualificados que le garantice tener siempre asesoramiento muy cerca de usted?
- 6 Esté construido por un especialista exclusivamente en microordenadores?
- 7 Cuente con la experiencia de tener el mayor número de instalaciones en España, tanto profesionales como personales?
- 8 Tenga un precio perfectamente ajustado a las prestaciones que ofrece?

Caso de ser así, Vd. necesita el mejor microordenador. No dude en solicitar extensa información al distribuidor de COMMODORE COMPUTER.



CASTRILLO

Góngora, 21 (EDIFICIO AMERICA) Tel: 22 31 75
SANTA CRUZ DE TENERIFE
Avda. Alcalde Ramírez Bethencourt, 53 - Tels: 36 59 51 - 36 75 29
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Desee mayor información sin compromiso

NOMBRE _____
EMPRESA _____ TEL. _____
DIRECCION _____
POBLACION _____ D.P. _____
PROVINCIA _____

commodore
COMPUTER

Distribuidor autorizado por Microelectrónica y Control, S.A.

EVOLUCION DE LOS INCENDIOS FORESTALES EN LA PROVINCIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

Años	Núm. de incendios	Superficie afectada (hectáreas)	Pérdidas (miles de Pts.)
1976	23	49,35	219,7
1977	27	410,04	6.825,1
1978	44	6.149,70	211.437,2
1979	13	30,50	673,0
1980	26	1.747,80	7.576,0
1981	38	7.015,30	39.538,0

Fuente: Icona. Inventarios de incendios forestales.

Así, la utilidad del bosque en el Archipiélago es más ecológica y de preservación del espacio natural, que económica. Es

más, las talas que aun se realizan deben ir desapareciendo en los próximos años, al menos en la forma actual.— José-León García

28 cooperativas canarias, informadas favorablemente por el ministerio de Trabajo

Madrid.— Durante el período enero-septiembre del presente año, el ministerio de Trabajo ha informado favorablemente 28 solicitudes de creación de otras tantas nuevas cooperativas en las Islas Canarias según han informado a «Reconocimiento»

tivas a constituir 15 corresponden a la provincia de Santa Cruz de Tenerife: 11 de trabajo asociado, 1 de campo, 2 de servicios, y 1 de viviendas; las 13 restantes corresponde a la provincia de Las Palmas, siendo: 5

AVISO IMPO

Habiendo llegado a dirección del «INDICE COMERCIAL Y PROFESIONAL CANARIAS» que se está promoviendo para una revista, Anuario características y contenido

INFORMA

que la(s) misma(s) no estarán do alguno, a esta publicación legalmente en la Secretaría de la Información del Ministerio —empresas periódicas— mo 14, Sección: Personas Inscripción 1ª, Registro P n° 713.452.

Por lo expuesto, D quien responsabilidad en entregas en metálico que s te de las firmas anuncian

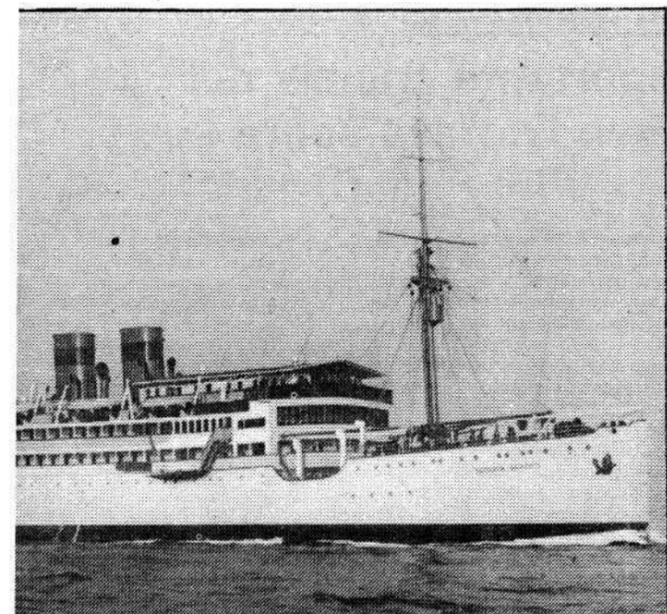
Lo que se hace público conocimiento de nuestros c dores.

Santa Cruz de Tenerife de 1982.



MD 191125 Chapado 38.450.- Pts.

MO991188 Chapado 33.600.- Pts.



...y gallarda la estampa del viejo «Ciudad de Sevilla»

La Isla y los barcos

La historia marinera del «Ciudad de Sevilla»

de entonces, «the largest and most ambitious unit» de la Trasméditerránea. El equipo propulsor del «Infanta Beatriz» estaba compuesto por dos motores —construidos en los talleres de la Krupp— que, a régimen normal, le daban 15 nudos de media.

En aquellos sus primeros años en la mar, el «Infanta Beatriz» era un hermoso barco de línea clásica, rematada ésta por la gracia, fina e indiscutible, de las dos chimeneas truncadas. Con toda razón, Laurence Dunn —al referirse a él en su obra «Passenger ships»— alabó la estampa marinera y lo calificó de «forerunner» de la flota de la Trasméditerránea. Y es que, sin duda alguna, la construcción del «Infanta Beatriz» fue un paso decisivo en la modernización de la Trasméditerránea, naviera que desde el 1 de enero de 1917 tiene a su cargo los servicios de Soberanía.

Aquel ambicioso plan de nuevas construcciones iniciado por la Trasméditerránea dio, además del «Infanta Beatriz», otras importantes unidades a la Marina Mercante española. Fue entonces cuando nacieron a la mar los «Infanta Cristina», «Infante Don Jaime», «Príncipe Alfonso», «Infante Don Gonzalo», «Infante Don Juan», «General Jordana», «General Berenguer», «Villa de Madrid», «Ciudad de Ibiza», «Ciudad de Tarragona», «Dómine» y «Fernando Poo».

El 22 de marzo de 1928, el «Infanta Beatriz», bajo el restallar alegre y multicolor de la empavesada, arribó por vez primera al puerto de Santa Cruz de Tenerife. Venía al mando del capitán Sensat y, pilotado por el práctico don Francisco García-Talavera, en el «avante poca» de las entradas dobló la punta del entonces corto Muelle Sur.

Espléndida la estampa que aquel día presentaba el puerto de Santa Cruz de Tenerife que, como siempre, ofrecía su mar pintada de barcos de todo tipo y tonelaje. Atracados o fondeados se encontraban los «Buena Vista», «Bilbao», «St. Nazaire», «San Mateo», «Bifrost», «Blois» y el transporte «Abtao», de la Marina de Guerra chilena. Los «Lili Woermann» y «Doña Angela», además del siempre presente vapor de la Yeoward —en esta ocasión el «Alca»— se aguantaban sobre la máquina en espera de su turno de entrada.

Mientras, cuatro fruteros de larga y humeante chimenea —«Chasna», «Adeje», «Carmen» e «Isora»— abarrotados de huacales de plátanos y cestos de tomates recalaban para, luego, abarlotarse a los vapores de la Fred Olsen Line y a los dos franceses que daban al aire la contraseña de la Auxiliaire de Transports. En su atraque del Muelle Sur, el veterano «A. Cola», con sus entonces 61 años de mar completaba la escena con el diario y usual ir y venir de remolcadores, gabarras, aljibes y «viveros» que —blancos de velas abiertas— entraban y salían.

Una vez finalizado el atraque del «Infanta Beatriz», ante la admirada expectación de los que se habían dado cita en el Muelle Sur para ver y admirar la magnífica estampa de la nueva unidad de la Trasméditerránea, nuevo y gratuito es-

pectáculo se ofreció ante ellos.

Al rítmico compás del molinete de balancín, la goleta canadiense «Ada Towers» —de 572 toneladas y cuatro palos con masteleros de mucha guinda— comenzó a virar el ancla y, ya con ella a pique, el remolcador «Britannia», de Hamilton y Compañía, dio las estachas y, tensas ya, arrancó adelante y aprobó a la bocana. Mientras los focos restallaban las cangrejas, iban llenándose de luz y brisa y dando arrancada al velero que, ya fuera de puntas, largó el remolque y, con todo el trapo largo, puso proa a la mar abierta y libre, hacia las Barbados, su lejano destino en veleros singladuras.

AÑOS DE BUEN SERVICIO

Esta fue la viva y colorida estampa que Santa Cruz de Tenerife ofreció al «Infanta Beatriz» en aquella su primera escala. A partir de entonces comenzaron sus singladuras —siempre consignado a don Manuel Cruz, delegado de la Trasméditerránea en esta capital— en la línea regular entre Barcelona, Cádiz, Santa Cruz y Las Palmas.

En 1931, el «Infanta Beatriz» fue rebautizado «Ciudad de Sevilla» y, cuando en 1936 comenzó la guerra civil, se encontraba en Barcelona e, incautado por el Gobierno de Madrid, navegó entre dicho puerto a los de Marsella, Túnez y Orán y, en alguna ocasión, a Odessa y otros soviéticos del Mar Negro.

En 1939, el «Ciudad de Sevilla» fue devuelto a la Trasméditerránea y, tras larga y necesaria reparación —reparo de casco y motores— el 5 de enero de 1940 volvió a Santa Cruz de Tenerife. Venía flamante, con sus dos chimeneas truncadas según una horizontal a la flotación, el puente de color caoba y con los botes en doble bancada. No fue larga aquella nueva etapa del «Ciudad de Sevilla» sobre el Atlántico en paz. Se quebró el frágil cristal de la tranquilidad y, con una guerra que se extendía por el mundo, el «Sevilla» —como el resto de la flota mercante española— pintó los colores nacionales en amuras y aletas y, con el nombre a media eslorá, continuó sus singladuras.

En los años de guerra civil, la Ybarra sevillana perdió sus trasatlánticos que hacían la línea del Plata y, con sólo el «Cabo San Antonio», se mantenía el servicio inaugurado en los primeros años de la década de los 30 para sustituir al que, hasta entonces, mantuvo la Trasméditerránea Española.

La pérdida del «Cabo San Antonio» —incendiado a la altura de Dakar cuando navegaba desde Buenos Aires a Santa Cruz de Tenerife y Cádiz— hizo que se encomendase a la Trasméditerránea dicha línea y, así, el 7 de marzo de 1940 el «Ciudad de Sevilla» arribó a nuestro puerto procedente de Barcelona, Cádiz y Casablanca con la cámara completa para Montevideo y Buenos Aires. Ese mismo día se encontraba en el Muelle Sur el trasatlántico italiano «Conte Grande» y, una vez hizo consumo y la aguada del barco de la Trasméditerránea, fue despachado por don Manuel Cruz.

El «Sevilla» continuó sus viajes al Plata —luego se le unieron los «Villa de Madrid» y «Dómine»— y, cuando la Ybarra adquirió los «Cabo de Hornos» y «Cabo de Buena Esperanza», volvió a las líneas de Soberanía, si bien en más de una ocasión cruzó el Atlántico en viajes a puertos de los Estados Unidos, especialmente a Filadelfia, al que en 1944 volvió al mando del capitán don Francisco Serra y Serra.

El 21 de abril de 1945, el

«Ciudad de Sevilla» zarpó de Santa Cruz de Tenerife rumbo a Cádiz. Iba con la cámara completa, correspondencia y carga y, al día siguiente, por radio recibió una petición de auxilios del vapor «Achuri» —de 4.200 toneladas y propiedad de la naviera Mutiozabal, de Bilbao— que, en viaje de Ceuta a Guayana había perdido la hélice a 140 millas de Cádiz. El «Sevilla» puso proa a la posición indicada y, a las 2.30 de la madrugada del día 23, avistó las dos luces rojas de sin gobierno que lucía el «Achuri». El correo de la Trasméditerránea se acercó y, tras pasarle remolque, a las 5.30 dio «avante poca» con los dos motores y, seguidamente, arribó a Cádiz, puerto al que sin novedad arribó con el «Achuri» en su estela.

Los años no habían pasado en balde y, como otros barcos, al «Ciudad de Sevilla» le llegó el momento de someterse a larga y necesaria modernización. Cuando volvió a la mar, las dos altas y esbeltas chimeneas habían desaparecido y, en su lugar, se alzaba una, de corte moderno, que desentonaba con la línea clásica del casco, demarcado éste por la proa recta y popa de espejo.

Por entonces, ya la Trasméditerránea había recibido nuevas unidades —«Ciudad de Cádiz», «Ernesto Anastasio», etc.— y, por ello, el «Sevilla» fue transferido al servicio regular de carga y pasaje con Santa Isabel de Fernando Poo y Bata. Y allá fue entonces el «Sevilla» que, posteriormente, fue retirado para hacer algunos viajes con emigrantes a La Guaira.

El «Ciudad de Sevilla» —aquel antiguo «Infanta Beatriz» que en 1928 bajó a Canarias por vez primera— cubrió huecos en las líneas de Trasméditerránea hasta que llegó el amarre. Luego, un buen día —mejor, un mal día— fue remolcado a Puerto de Santa María, donde se le corrió soplete. Pero no ha muerto en el recuerdo de quienes evocan aquella estampa marinera que hoy revive en esta página. — Juan A. Padrón Albornoz

Esculpió el busto de Rómulo Betancourt

Rafael Ochoa Vertedor: «Canarias en Venezuela será el título de mi próxima exposición»

Tenerife.— Rafael Ochoa Vertedor es pintor y escultor. Natural de Sevilla, emigró a Venezuela hace muchos años. Actualmente se encuentra en Tenerife al formar parte de la expedición venezolana participante en los actos organizados por la comisión mixta pro-homenaje a la memoria de Rómulo Betancourt.

—Aparte de homenajear con su escultura a Rómulo Betancourt y participar en los actos en memoria del célebre estadista, ¿le ha dado tiempo de conocer la isla?

«Hemos recorrido todo lo que hemos podido, también nos gustaría conocer las demás islas. Tenemos una ilusión muy especial por conocer Lanzarote. A Tenerife y Las Palmas ya las conocemos. Con todo este material lleno de paisajes y tipos humanos pienso preparar una exposición en el Hogar Canario Venezolano».

—¿Se siente más escultor que pintor o al revés?

«La escultura la he sentido más. La pintura resulta como un elemento más socorrido, incluso se pueden hacer con ella más experiencias. Una escultura no se puede presentar así como así. Para montar una exposición se necesita más tiempo del que se invertiría en una de tipo pictórico. Esculpir requiere más tiempo».

—¿Qué es lo que más le ha impresionado de Tenerife?

«El mar, el oleaje fuerte. Para mí ha sido toda una experiencia ver el mar embravecido. También he descubierto el encanto de los pueblos cercanos como Tacoronte e Icod. En general, me ha gustado mucho la zona norte. El Valle de La Orotava tiene vistas impresionantes».



Rafael Ochoa Vertedor descubrió su vocación artística a los 50 años

—¿Qué representa para usted este nombre: Rómulo Betancourt?

«Significa el personaje, la personificación de la Democracia venezolana. El representa a todos los hombres libres del país en su papel de defensor de los derechos humanos».

—¿Qué hará cuando llegue a Venezuela?

«Antes he dicho que estoy haciendo una recopilación de los temas populares canarios. Pretendo hacer una exposición compuesta de 80 a 100 pinturas que llevará por título «Canarias en Venezuela».

El pintor y escultor sevillano residente en Venezuela se llevará de las islas el recuerdo traducido en arte.

PORTANTE

o a conocimiento de la E COMERCIAL, INDUSTRIAL DE LAS ISLAS CAPROMOVRIENDO o intentantratación de publicidadario o Guía de parecidas tenido al «INCOIN»

IMAMOS

están vinculadas, en molicación, que está inscrisecretaría de Estado para Ministerio de Culturaas— con el n° 1.039, Tonas Naturales; folio 28. tro Propiedad Industrial

o, DECLINAMOS cuald en la contratación y que se realice(n) por parcientes de la Provincia. público para general cos clientes y colabora-

Tenerife, 6 de diciembre

El editor



Omega, con la tradición, por delante. Primero en las Olimpiadas, primero en el espacio, primero en belleza.

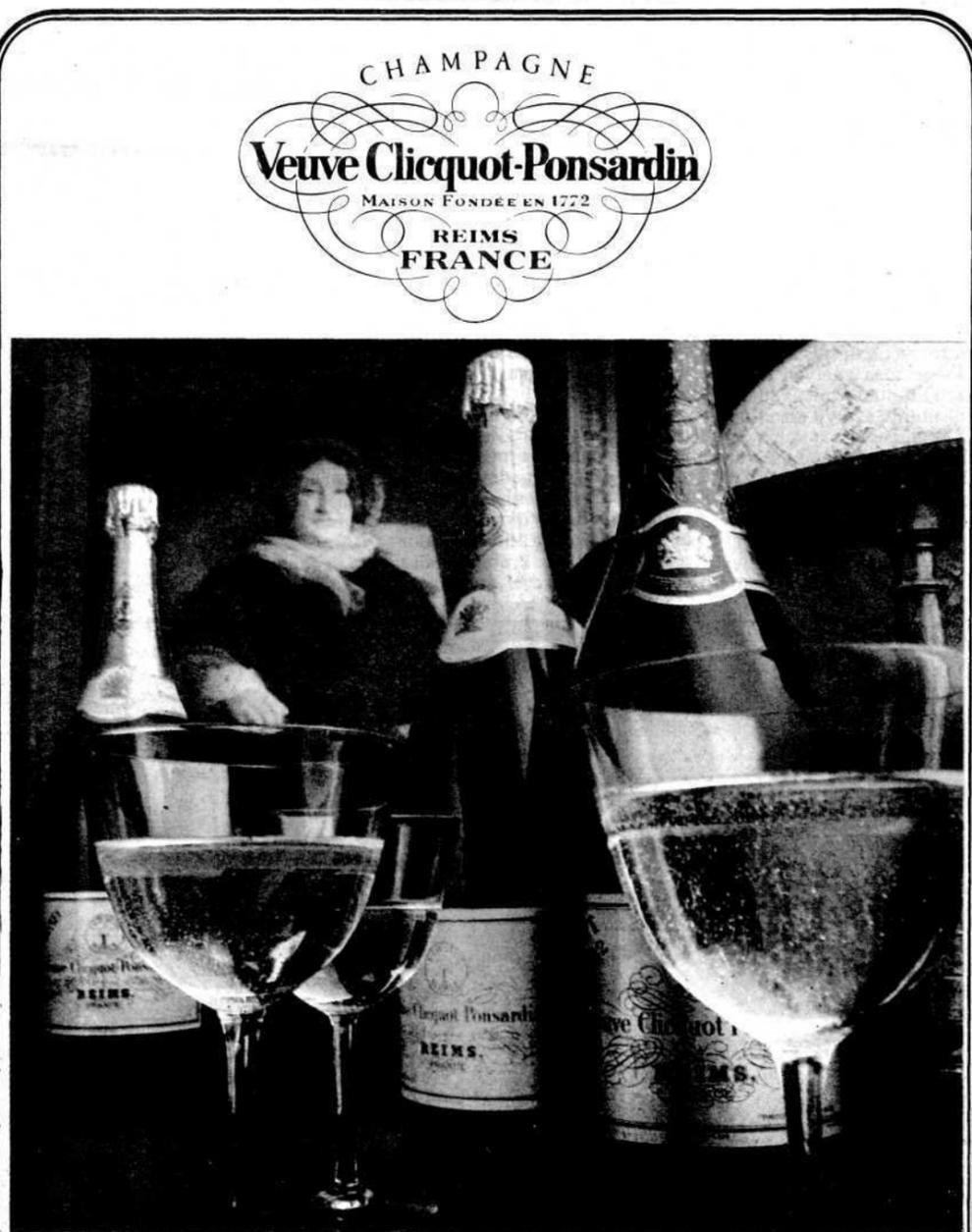
Vea la colección completa Omega.

MD 591137
Chapado
33.950,- Ptas.

Saphir

Alfonso Viera - Joyero

Ω
OMEGA



«Una sola calidad...
la primerísima»

Distribuidor Exclusivo para el Archipiélago Canario:
Comercial JG