

Acuarelas de Roberto Rodríguez

En el Círculo XII Roberto Rodríguez cuelga unas cuarenta acuarelas. Llega al público de Tenerife después de un prolongado silencio, únicamente roto con una muestra en este mismo año en el Chaparral de la Costa del Silencio, y otra en otras artes; la fotografía le había obsesionado, y más tarde la realización de películas que le llevó a cotas muy elevadas. La temática canaria era casi siempre el argumento.

En 1978, una de sus películas, «El Juego del Palo» quedó seleccionada representando a España en el Certamen de Cine no Profesional, celebrado en Baku (Rusia). Pero el gusanillo de la pintura estaba latente en su ser. La acuarela había sido parte de su vida; desde su infancia y juventud. Recuerda que siendo muy pequeño su mejor distracción era una hoja de papel y un lápiz, y el mejor regalo que le podían hacer una caja de creyones. Mezclaba los colores y hacía mil composiciones. De aquí mi gran afición al dibujo que he tenido toda mi vida.

Roberto Rodríguez expone de nuevo. El silencio de tantos años ha sido fructífero. Sus cuadros están llenos de luz, limpios, proliferan los colores suaves, el malva y el azul se entremezclan, el ocre del paisaje seco es rico en cromatismo y los azules del cielo dan calma y quietud.

Roberto, ¿qué significa para ti esta muestra?

«Mucho. Quiero presentar a todos los canarios mis inquietudes. Mi manera de ver todas las islas. Enseñar mi Teide y mi Roque Nublo, mi caldera de Taburiente y mis almendros de Puntagorda. Me siento satisfecho de haber conseguido y representado testimonios de todo el archipiélago».

¿Cómo fueron tus inicios en este arte?

«Desde muy pequeño dibujo, y lo

he estudiado mucho en toda mi vida, lo mismo artístico que lineal. Luego vino la especialización. De Siro Manuel aprendí todo. Salíamos juntos en los campos de La Palma, y me enseñó los encuadres, a matizar, al uso de los colores suaves, y siempre con la buena técnica de este gran hombre que es Siro Manuel, figura de la acuarela catalana».

¿Qué me dices de los pintores palmeros?

«Toda la vida los ha habido muy buenos y representativos. Acuérdate de González Méndez que triunfó en París, de González Suárez, el pintor de El Paso, enamorado de Bruno Brandt, el amigo del maestro Bonnin, que fue palmero de adopción, y que incluso se encuentra enterrado en el cementerio de Las Breñas, de... y hoy día de Francisco Concepción, de Juan Fernández, pintores los dos de La Caldera desde todos los puntos, siempre con una personalidad enorme. Este último conoce palmo a palmo todos los rincones del anfiteatro volcánico. Orestes Anatolio que triunfa actualmente en las salas tinerfeñas, y muchos más que ahora no recuerdo».

¿Eres palmero, no?

«Sí, soy de Puntagorda. De allí salí desde muy pequeño, y me fui a vivir a Santa Cruz de La Palma. Mi casa estaba en la «marea», palabra palmera. Desde ella podía oír el ru-

gido de las olas y aspirar los yodos marinos. A veces, en mis ratos de silencio y quietud, pues siempre mi ánimo ha ido en consonancia con la buena música, me parecía oír el ruido del mar en su lucha contra las fuerzas del viento y pensaba en un concierto a base de grandes violines, obós y trompetas. Allí en Santa Cruz de La Palma tuve buenos maestros, y ya mayor me trasladé a Santa Cruz para iniciar mis estudios superiores, pero siempre con mis dibujos y acuarelas a cuestas».

¿Que temas predominan en tu exposición?

«Dos temáticas. El paisaje propiamente dicho, y el paisaje con figura humana o solamente ésta».

Creo que el hombre o la mujer es muy interesante en un espacio abierto, pues va íntimamente unido al entorno. Pienso muchas veces que el paisaje configura al ser humano. Influye en su carácter y en su manera de ser. Los rostros de los campesinos reflejan unas veces alegrías y otras desánimo y tedio en medio de una espantosa sequía. El ser humano es muy complicado, pero pienso que alegre y da vida a la acuarela».

Algunos de mis cuadros reflejan testimonios vivientes. Te contaré una anécdota. La obra que ilustra el catálogo de mi exposición trata de unas mujeres lavanderas en la Playa de Famara. Lavaban sus ropas en las típicas piedras canarias, y pagaban a 49 pesetas la hora y tenían derecho a dos cubos de agua. Tenían que hacer milagros para poder llevar a cabo su colada. El dueño de un pozo cercano les proporcionaba el agua dulce. Este

cuadro a la vez que estudio psicológico de aquellas pobres mujeres en lucha con los elementos de la naturaleza, es para mí de una fuerza enorme, y de un sentido profundo de revelación. Los sombreros conejeros tapan la faz, quizás marchitas y resacas del sol.

¿Qué me dices de las figuras?

Las veo unas veces bailando folías, en otras con aperos de labranza en la siempre de las papas con su mulo arando la tierra, además de presentar fornidos luchadores canarios. Me gusta mucho hacer composiciones de sus diversas facetas, como son, la agarrada inicial, cuando el puntal tumba al adversario, etc., etc.

¿Tus maestros?

Decididamente Siro Manuel Lorenzo. Fué el que me dio el impulso, ánimos y al que le debo muchísimo. También admiré siempre a González Suárez. No puedo olvidar a Mario Baudet que ha sido también uno de mis maestros. Me encuentro sensiblemente emocionado ante la obra de Martín González. Me gustan sus piedras sureñas, sus acantilados en contraste con los azules profundos del mar, sus Teides donde de la naturaleza da un grito de amor a su Creador, en fin, te puedo seguir hablando sin parar de este gran maestro de la pintura actual.

Roberto Rodríguez ha dado un paso más en su carrera. Las obras cuelgan en el Círculo XII con gran orgullo para su autor. El trabajo está realizado como en tantas de sus películas. Cantan el agro canario, el baile y la pelea, el mar y sus costas, las redes y sus peces.

Joaquín Castro S. Luis

El 17 de junio de 1924, el periódico «La Prensa», de esta capital, publicó en primera página la siguiente noticia: «Ayer tarde fondeó en nuestro puerto, procedente de Cádiz y Santa Cruz de La Palma, el vapor-correo «J. J. Sister», que la Compañía Trasméditerránea ha destinado al servicio entre la Península y Canarias en sustitución del «Atlante». En dicho buque se han hecho últimamente importantes reformas, siendo hoy uno de los mejores con que cuenta la Trasméditerránea. Sus máquinas fueron sustituidas en Amsterdam por motores de aceite crudo, desarrollando una marcha extraordinaria.

En la travesía de Cádiz a Santa Cruz de La Palma, invirtió 48 horas, saliendo ayer del último de los citados puertos a las diez de la mañana y arribando a nuestro puerto a las cuatro de la tarde.

Manda el «Sister» el experto capitán don Jaime Gelpi, que anteriormente lo era del «Atlante». También en dicho buque ha hecho viaje a Canarias el inspector de la Trasméditerránea, señor Tonda, que hasta hace poco mandaba el «Sister».

El citado buque saldrá esta noche para Las Palmas, Cádiz y Sevilla, llevando numerosos pasajeros de estas islas y un importante cargamento de frutos del país.

Ahora, cuando un nuevo «J. J. Sister» cubre con el «Manuel Soto» la línea Canarias-Península, la evocación del primero que llevó el nombre del marino que, nacido en Villanueva del Grao en 1826, fue uno de los fundadores de la Valenciana de Navegación.

EL ANTIGUO «J. J. SISTER»

En 1896, los astilleros italianos de la Odero, en Sestri Ponente, entregaron a la Navigazione Generale Italiana los vapores «Marco Polo», Cristóforo Colombo» y «Galileo Galilei», vapores muy rápidos que se matricularon en Palermo para hacer línea regular desde dicho puerto siciliano a otros de la península italiana.

Barcos de líneas maríneas muy elegantes, eran sus principales dimensiones 86,33 metros de eslora total—81,74 entre perpendiculares—por 11,25 de manga y 6,90 de puntal de construcción. De 1.524 toneladas de arqueado total, 734 neto y 2.930 de desplazamiento a máxima carga, estaban equipados con alternativas triples—también productos de las factorías de la Odero— y, con amplia acomodación para pasajeros en las tradicionales tres clases, disponían de dos bodegas y entrepuentes para carga y, en total, podían transportar 796 metros cúbicos en grano.

De branque recto y popa rematada con el entonces clásico «lomo de ballena»—el «whale deck» de los ingleses— estos tres vapores llevaban dos palos en caída, a son de la chimenea que, de mucha guinda, se adornaba con los «mambrús» siempre con el leve escape del vapor. Con el pie de roda al aire, estos vapores rompían la mar y, mientras el negro penacho daba sombra a la estela, el blanco bigote de espuma adornaba el tajamar y añadía elegancia a la fina silueta.

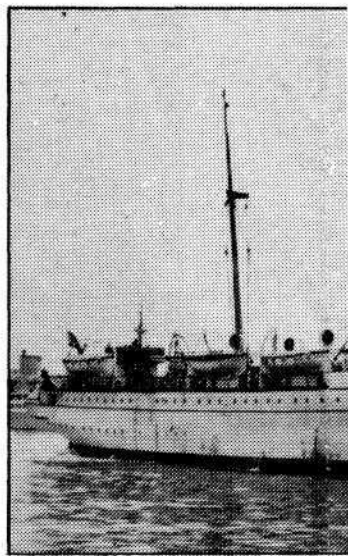
En 1910, los tres vapores fueron adquiridos por la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África y, abandonados en España, recibieron los nuevos nombres de «Vicente Puchol», «A. Lázaro» y «J. J. Sister». En 1917, con el resto de la flota de la Valenciana se integraron en la nueva Compañía Trasméditerránea y, con el gallardetón a tope, navegaron en las líneas de Soberanía y, durante la campaña de Marruecos, con tropas a Ceuta y Melilla.

Cuando en junio de 1924, el «Sister» llegó a Santa Cruz de Tenerife, ya no latían en sus entrañas las alternativas ni dejaba escapar por la chimenea el negro penacho procedente de la combustión del carbón galés que, por entonces, daba vida a casi todos los mercantes que en el mundo eran y navegaban.

En Holanda, los tres vapores de la Trasméditerránea habían sufrido una reforma que, por lo que al equipo propulsor respecta, significó la instalación de motores Masch. Ausburg-Nurnberg A.G. que, con 2.668 Hp sobre dos ejes de ejes, les daban 16,5 nudos de media a régimen normal.

En las pruebas de mar, el «Sister» alcanzó sin esfuerzo los 17 nudos y, por lo que se refiere a la acomodación, quedó con

Primera esc



Con palos y chimenea de mucha g

capacidad para 350 pasajeros en tres clases. Ganó en rentabilidad y explotación económica, pues de las ingentes cantidades de carbón que consumían los hornos de las calderas, se pasó a sólo 17 toneladas de fuel-oil por singladura, combustible del que llevaba 130 toneladas en los tanques.

AÑOS DE GUERRA



El 18 de septiembre de 1937, el «Sister» fue apresado por el crucero «Canarias» cuando, con el «Rey Jaime II»—también de la Trasméditerránea— navegaba de Barcelona a Mahón. En sus «Memorias», el almirante Moreno escribió al respecto: «Se moderó a 25 nudos y a las 22,50 se reconocieron claramente dos buques mercantes. Fue moderándose la velocidad a medida que se acortaban las distancias y, al estar próximo a ellos, con la luz del proyector pudo comprobarse que se trataba del «J. J. Sister» y del «Jaime II», que navegaban en línea de fila rumbo a Menorca. Se les hizo la señal «Apresados «Canarias» arrumbar al S. 30 W.» y un disparo de aviso de 120 milímetros por la proa, repitiéndose otro a las 23,30, contestando entonces «Enterado». A las 23,35 horas se le hizo la misma señal al otro buque, que obedeció inmediatamente; los dos arrumbaron al 210°. Ordené que el Canarias se situase por estribor del convoy y moderó a 13 nudos».

Una vez los barcos en Palma de Mallorca, se procedió a su descarga y, más tarde, el «Sister» pasó a Cádiz y de allí a Sevilla. De este puerto zarpó rumbo a Santa Cruz de Tenerife y, el 22 de octubre—al mando del capitán Sena— llegó a estas aguas. Se encontraban entonces en Santa Cruz los «Sevilla», «Sobo», «Wangoni», «Umtali», «Oldenburg», y el yate danés «Doriana», los petroleros «Stelvio» y «Winamac» y el vapor correo «Fuerteventura», de Trasméditerránea, que, precisamente, estaba al mando del capitán don Jaime Gelpi, el mismo que en 1924 trajo al «J. J. Sister» a estas aguas tinerfeñas.

Poco después de que el «Sister» quedase atracado en el Muelle Sur, recaló la fragata de tres palos «Deutschland», buque escuela de la Marina Mercante alemana y, casi en su estela, el veterano acorazado «Schlesien», que traía a su bordo una promoción de cadetes en viaje de prácticas. Con el viejo acorazado venía el petrolero «Rudolf Albrecht», fletado por la Marina de Guerra alemana para suministrarle durante el viaje que realizaba por el Atlántico.

Al día siguiente, el «Sister» fue despachado para el puerto de procedencia y, durante el mes de noviembre, hizo dos viajes a Santa Cruz para embarcar tropas con destino a Ceuta. Posteriormente, en Matagorda se le instalaron dos piezas de 101 milímetros y 50 calibres—procedentes del primer acorazado «España» y que habían sido desmontadas del «A. Lázaro», de otra de 76, sistema Vickers, una ametralladora Breda, procedente del «Vicente Puchol» y, a popa, un varadero para cargas de profundidad.

Con el gris provisional de los cruceros auxiliares, el «J. J. Sister» operó en el Mediterráneo con otras unidades de la Trasméditerránea igualmente transformadas—«Rey Jaime II»,

MATIAS MOLINA HERNANDEZ, S.A.

Gral. Mola, 7-9-11
SANTA CRUZ DE TENERIFE

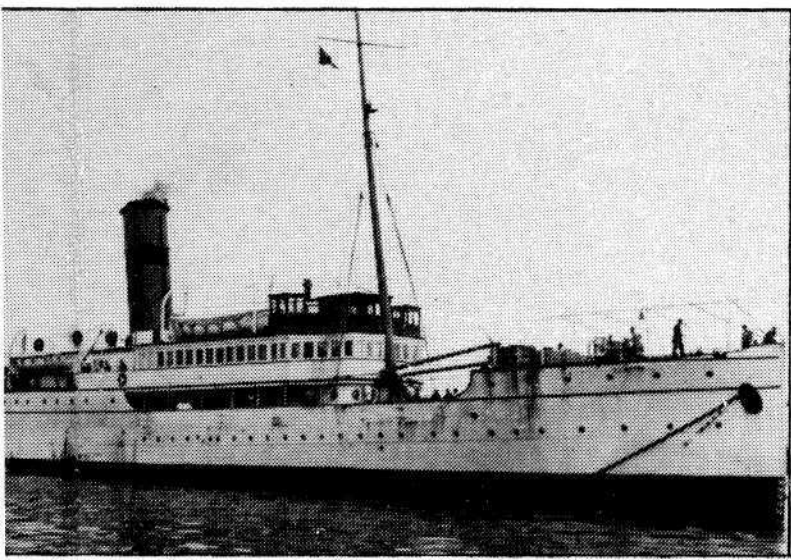
Tel. 28 50 50
Telegramas
AUTOBELLO
Apartado de
Correos, 241
Telex 92336

COMUNICA

Que ante las confusas declaraciones aparecidas en la prensa local, y relativas a la importación y distribución de los productos fabricados por Volkswagenwerk, AG. debemos hacer las siguientes puntualizaciones:

- a) Que debido al régimen de franquicias que está establecido en las Islas Canarias, Ceuta y Melilla, estos territorios nunca han dependido comercialmente de Importadores Nacionales.
- b) En el caso de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife, somos IMPORTADORES EXCLUSIVOS mediante contrato desde el 1º de julio de 1970.
- c) Volkswagenwerk, AG. ha concedido a la firma Seat la exclusividad importadora de sus productos, para la Península e Islas Baleares, a partir del 1º de enero de 1.983, sin que por lo tanto ello afecte a Canarias, Ceuta y Melilla.

escala e historia del anterior «J.J. Sister»



mucho guinda y en caída, el viejo «J.J. Sister» era un barco de línea elegante.

sajeros entabli-ómica, idades ían los se pasó fuel-oil ble del das en

«Vicente Puchol», «Ciudad de Mahón», «Rey Jaime II», etc.— y con los «Mar Cantábrico» y «Mar Negro», de la Marítima del Nervión, que había artillados con cuatro piezas de 152 y otras tantas de 88.

El «Sister» fue uno de los barcos elegidos para participar en el proyectado desembarco en Port de la Selva y, con el resto de las unidades, quedó en Barcelona a la espera de órdenes. No se llevó a efecto la citada operación y, ya el 8 de febrero de 1939, se hicieron a la mar para la ocupación de Menorca. Los cruceros «Canarias» y «Almirante Cervera» dieron protección al convoy formado por los «Mar Cantábrico», «A. Lázaro», «J.J. Sister», «Vicente Puchol» y «Rey Jaime II» que, con el crucero «Navarra» y el minador «Júpiter», llevaban las tropas encargadas de la ocupación, las cuales serían desembarcadas por las lanchas torpederas que acompañaban a la fuerza naval.

En el plan de operaciones figuraba la ocupación de varios puertos del Mediterráneo y, para un proyectado desembarco en Valencia, el «Sister» quedó en Castellón, ya que se la había asignado la misión de, junto con el «A. Lázaro» escoltar a los

transportes «Castillo Olite», «Castillo Peñafiel», «Castillo Gibraltar» y «Castillo Monforte», vapores encargados de transportar a la División. Conocida la sublevación de Cartagena, el «J.J. Sister» se hizo a la mar con otros barcos y, con los «Castillo Olite», «A. Lázaro», «Sebastián» y «Castillo Peñafiel», fue uno de los que más se acercó a la base naval cuando ya la situación había cambiado totalmente.

El «Sister» fue centrado por el fuego de las baterías de costa —por efectos de las ondas explosivas a popa le saltó una plancha— y ya en viaje de regreso, cerca de Ibiza fue ametrallado por aviones de caza.

DE NUEVO LA PAZ

Una vez terminó la guerra, el «J.J. Sister» fue devuelto a la Compañía Trasmediterránea. Tras un necesario recorrido de casco y máquinas, volvió a las líneas de Soberanía y, en 1953, bajó a Canarias como correo interinsular. Pasó aquí varios años —inauguró el servicio diurno Santa Cruz-Las Palmas— y, con él, sus dos gemelos, los «V. Puchol» y «A. Lázaro». Volvió a su antiguo cometido marítimo de «melillero» y,

Todos, a la Plaza de España

La historia de la Artillería en Tenerife tiene sus raíces en la segunda mitad del siglo XV. Por ello, hablar de los orígenes del Regimiento de Artillería en nuestra isla se sale de los límites reservados a un artículo, tal menester ha sido objeto del libro escrito por el capitán Amador García Arguelles quien, tras una minuciosa investigación, nos relata la historia de la Artillería en nuestra provincia hasta nuestros días.

Lo que sí podemos decir es que los servicios prestados por los artilleros a la comunidad provincial a lo largo de cinco siglos hay que considerarlos muy brillantes y definitivos a la hora de salvaguardar la integridad del territorio patrio. En estos días, como con amplia generosidad vienen recogiendo los medios de comunicación locales, el Regimiento Mixto de Artillería número 93 viene celebrando diversos actos encaminados a conmemorar el primer centenario de la constitución de la unidad, actos que culminarán mañana en la Plaza de España con la entrega por parte del Ayuntamiento de Santa Cruz de una Bandera Nueva al citado Regimiento.

En estos días las puertas del acuartelamiento de Almeida permanecen abiertas para que los tinerfeños disfruten de una magnífica exposición de cartografía antigua, obras pictóricas de auténtica calidad, filatelia militar, numismática, material de artillería antiguo y actual y una importante muestra de armas blancas antiguas.

El día grande de esta conmemoración será el próximo sábado. La Plaza de España será el escenario de la entrega de la nueva Bandera al Regimiento, la Bandera que la ciudad de Santa Cruz dona al histórico Regimiento. A partir de las 11 horas todo el pueblo tinerfeño podrá presenciar una bella ceremonia. Una Bandera nueva, fruto de la sensibilidad de una corporación municipal, sustituirá a una gloriosa Bandera bajo cuyos pliegues muchos tinerfeños han encontrado la muerte defendiendo a España en los más diversos campos

de batalla. La vieja Bandera del Ramix 93 ha cumplido su misión. Muchos viejos artilleros, con los surcos del tiempo bien marcados en sus rostros, presenciarán con nostalgia el relevo. Recordarán aquel lejano día en que sellaron con un juramento su compromiso de llegar a las últimas consecuencias si la Patria requería su concurso, para defender la integridad y el honor de España. Probablemente, la Plaza de España será el lugar, el próximo sábado, de más de un reencuentro entre viejos soldados. Aunque se escape alguna lágrima la alegría será grande, porque el reencuentro con las personas y los símbolos queridos siempre rejuvenece.

La sociedad civil y el estamento militar tienen el próximo sábado una cita para estrechar aún más los lazos afectivos que caracterizan en nuestra provincia las relaciones cívico-militares. Se trata de una ocasión singular para que abuelos, hijos y nietos vivan una jornada entrañable alrededor del símbolo que representa a la Patria común. Es un día ideal para aprender en vivo una lección de patriotismo, para que, desde el principio, nuestros niños y niñas miren con el debido respeto a la Bandera de todos los españoles y sepan que allí están representadas sus Fuerzas Armadas, la institución encargada de garantizar la soberanía e independencia de la Patria, defender su integridad territorial y el ordenamiento constitucional. Estoy seguro de que el próximo sábado será un día inolvidable para todos los tinerfeños.— Juan Arencibia

en 1964, el viejo «Sister» murió en el desguace.

Hoy, un nuevo «J.J. Sister» pasea por los mares el nombre del marino que mandó buenos veleros, aquellos «Faraón», «Emilia», «Valencia», etc. precursores todo de la Valenciana de Navegación.

Don Juan José Sister nació en marzo de 1828 en Villanueva del Grao, Valencia. Hijo de calafate y constructor de barcos, en su juventud se enroló en veleros de la matrícula y, con una voluntad inquebrantable y constancia, logró el título de piloto. Se especializó luego en teoría y mecánica naval y, después de algunos años el mando de la goleta «Faraón», pasó a la «Valencia», de idéntico aparejo.

En ambos veleros, don Juan José Sister navegó a Terranova y, posteriormente, tomó el mando del «Emilia», un bergantín-goleta especialmente diseñado y construido para el tráfico petrolero. Dedicado luego a las actividades navieras, el señor Sister, con don Antonio Lázaro y don Vicente Puchol, fundó la Compañía Valenciana de Navegación, luego Compañía Valenciana de Correos de África— y, en 1885, falleció en la misma localidad valenciana donde vio la luz primera.

De aquellos primeros vapores de don Juan José Sister —«Villareal», «Játiva», «Sagunto», etc— hasta hace relativamente pocos años aún flotaba el últimamente nombrado que, con el nombre de «Enrique Maynes», recalaba en Santa Cruz en viajes tramp.

Hoy, el nuevo «J.J. Sister», gemelo del «Manuel Soto», pone su estampa marinera y gallarda en las mismas aguas en que allí por junio de 1924, por vez primera rompió la proa aguda de su antecesor.— Juan A. Padrón Albornoz.

La degradación antrópica del manto vegetal

Las formaciones vegetales superiores del Archipiélago, sometidas durante los últimos cinco siglos a sistemas económicos depredadores que las han reducido hasta el punto de hacerlas casi desaparecer en algunas islas como Gran Canaria, deben ser conservadas y protegidas por intentar frenar el acelerado proceso de degradación medioambiental que origina la elevada presión demográfica actual sobre un espacio de pequeñas dimensiones como es el canario.

Por otra parte, de no tomarse las medidas oportunas, según han pronosticado los expertos de las Naciones Unidas, el ámbito del Archipiélago —al igual que el 75 por ciento del espacio peninsular— se convertirá en un auténtico desierto en un plazo más o menos corto. Se trata, al parecer, de un fenómeno de origen natural —la ampliación hacia el Norte y hacia el Sur de la banda de desiertos subtropicales del mundo—, relacionado con las fluctuaciones climáticas de gran escala temporal que afectan a la Tierra, pero que en el caso español está siendo enormemente potenciado por la actuación del hombre.

Los técnicos de la Unesco recomiendan a los gobiernos de los países que como España están sometidos a esta amenaza de desecación del medio una urgente política de repoblación forestal y de conservación de suelos. Esta ya se ha iniciado en nuestro país, pero sus logros son aún reducidos e incluso insignificantes en algunas zonas.

El bosque y las formaciones vegetales permanentes en general que tienen una cierta densidad de individuos por unidad de superficie juegan un importante papel en la retención de los suelos atacados por las aguas de escorrentía y otros agentes erosivos. Las raíces de los árboles y sobre todo el manto de hojas y ramas muertas que éstos depositan sobre el suelo actúan como un auténtico «colchón» que amortigua el desplazamiento de las

aguas procedentes de la lluvia que no se filtra de manera inmediata en el subsuelo, bien por la escasa permeabilidad del mismo en determinadas áreas (las arcillas) o bien por la elevada intensidad horaria de muchas de las precipitaciones caídas en el Archipiélago. Además, este «colchón» de materia orgánica actúa también como una esponja, absorbiendo las precipitaciones y cediéndolas lentamente al suelo, con lo que se acentúa el índice de infiltración y por tanto la recarga de los acuíferos. Este papel del bosque, apreciado ya desde el siglo XVI por los campesinos que introdujeron en las Ordenanzas Municipales la prohibición de talar los árboles de las áreas próximas a los manantiales para evitar que éstos se secasen, ha disminuido en los últimos dos siglos. Como consecuencia de ello la erosión ha dejado al descubierto la roca madre en muchas zonas que han sido antiguos dominios del bosque con lo que se hace muy difícil si no imposible su reforestación. De este modo algunos de los suelos más profundos de las islas han ido a parar al mar. Este proceso de degradación de los escasos suelos capaces de sustentar la vegetación superior que existe en el Archipiélago no debe continuar.

Por otra parte el bosque acentúa también la captación de humedad —la llamada «lluvia horizontal»— a través de su follaje, fundamentalmente en los sectores del Norte de las islas, abiertos a los vientos hú-

medos del Ne, los alisios. El proceso de la fotosíntesis que ocurre en las hojas de los árboles en presencia de la luz es capaz de reducir la temperatura de la película de aire que las envuelve al absorber calor, lo que es suficiente para llevar hasta el punto de rocío a la masa humedecida del alisio y producir sobre las plantas precipitaciones «ocultas», que van a engrosar las aportadas por las lluvias.

Este tipo original de lluvia es más elevado en los árboles de hojas anchas —ya que la pantalla de intercepción es también mayor—. Por ello, la sustitución de muchas masas de laurisilva por fayal-brezoal o por pinos ha limitado las posibilidades de este aporte suplementario al agua de precipitación. El volumen del mismo, muy importante en la zona de contacto del «mar de nubes» del alisio, ha sido, no obstante, sobrevalorado por observaciones pluviométricas en el interior del bosque de lauráceas que carecían de rigor (la precipitación horizontal duplicaba a la vertical). Sin embargo, es indudable que su papel es destacado en la conservación de esa elevada humedad que necesita la laurisilva, que no siempre es facilitada por las borrascas o las lluvias de relieve. Además, este fenómeno junto con la baja insolación que origina la capa de estratocúmulos del alisio reduce la evaporación de esa área altitudinal comprendida entre los 800 y 1.400 m.

Por otra parte, el bosque es uno de los elementos más importantes del paisaje natural que desgraciadamente se ha visto muy reducido por la ocupación del hombre y de los cultivos en el espacio limitado del Archipiélago. Y ante un mundo

Pasa a la página 40

Nivel de vida, nivel de brandy.

CARLO'S III
DOMEQCQ

DOMEQCQ Cosecha de la Tierra