

RUTA ARCHIPIÉLAGO

pellagofio

Nº36
Diciembre 2007

Revista mensual para conocer y saborear Canarias y su entorno

LA PALMA

Pigmentos y polvo de mármol,
color del mosaico hidráulico

TENERIFE

Mimos y atenciones
para la tinta de la
Orotava

GRAN CANARIA

Milhojas de berenjena



LANZAROTE

Humos de tunera
bajo el tiesto del
millo

Tomate a bordo

En las tripas del frutero



'El País' apareció como cabecera por segunda vez en Las Palmas el 1 de enero de 1928. En esta portada de febrero de 1928, Santiago Bordón (seudónimo de Juan Millares Carló) escribe en el centenario de Goya. / EL MUSEO CANARIO

18
febrero
1929

Otro sabio Salomón

En el Risco de San Juan se formó una mañana el escándalo mayor que imaginarse puede. Dos vecinas, puestas en jarras, despeinadas, rojas de cólera y roncadas de gritar se hacían descargas cerradas de insultos e improperios. Y todo por la nimiedad de una gallina. Soledadita alegaba que de su gallinero había desaparecido un magnífico ejemplar: que el ave, extrañando el gallinero, cacareaba hasta enronquecer, y que, por el "cloquio", había averiguado que el cuerpo del delito se guardaba en el gallinero de su vecina Nicolasa. (...) Intervino un guardia pacificador: efectuó el registro en el gallinero de Nicolasa, y se incautó de la presunta presa. Guardia, acusadora, acusada, comadres, vecinas, chiquillos de las inmediaciones, medio barrio, en fin, se desplomó sobre la Inspección municipal. Allí, un antiguo y popularísimo jefe de la guardia comenzó su hábil interrogatorio. De él dedujo algo tan confuso que, luego de dejar que las individuos se desahogaran en dimes y diretes, ordenó el silencio, meditó unos instantes con aire de Salomón, y llamó, al fin, al guardia mayor:

—¡Arocha! —le dijo— acompaña a esas mujeres a San Juan. Cuando llegues al callejón donde viven, sueltas a la gallina. Si entra en la casa de Soledadita, es de ella; si entra en la de su vecina, a ella se la das...

Reflexionó un instante y continuó: —Y si no entra en ningún lado, me la traes aquí, que entonces la gallina es mía.



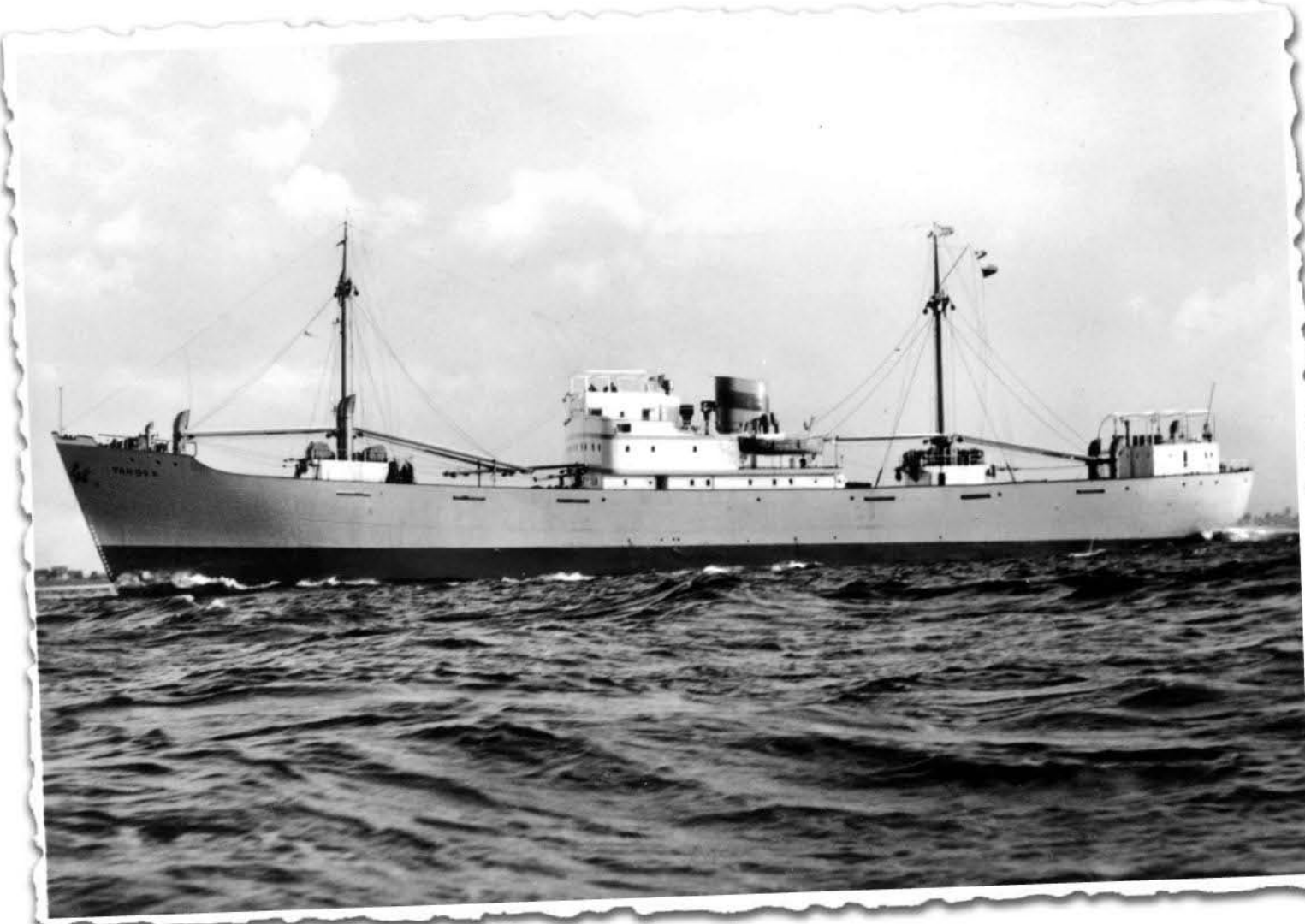
Lavanderas en la Ladera Baja del Risco de San Juan, en 1925. / FERNANDO BAENA (AFHC-FEDAC)

9
septiembre
1931

En La Aldea se celebró un matrimonio civil

(...) Los novios acudieron a la Iglesia para que el cura les leyese la Epístola de San Pablo; pero el sacerdote se empeñó en querer cobrarles la "mezquindad" de ciento doce pesetas con cincuenta céntimos en concepto de derechos, pretextando que el novio había estado en Cuba. Asombrados ante el chorro de dinero que iba a costarles la ceremonia se dirigieron al Juzgado municipal, contrayendo matrimonio civil, que es el primero celebrado en este pueblo.

La posguerra del tomate



La motonave 'Tánger', dedicada al transporte de tomates hacia los puertos europeos tras la segunda guerra mundial. / ARCHIVO A. DE FEZ

Campeones de las pistas camino a La Luz

ARÍSTIDES DE FEZ MARRERO

La foto ilustra la motonave frutera *Tánger*, una de la serie de tres gemelos (junto con *Tazacorte* y *Tenerife*) de 3.090 toneladas de registro bruto de la OPDR (Oldenburguer Portugische Deutsche Rederei), que fue el primer frutero alemán en llegar al puerto de La Luz después de la II Guerra Mundial. Vino consignado a Paukner y al mando de quien antes de la contienda era segundo oficial del *Orotava*, frutero alemán del tráfico Canarias-Europa hundido por un ataque aéreo en 1943.

Es evidente que a la naviera no le hizo falta ir lejos para encontrar personal absolutamente experto y con necesidad y ganas de trabajar. El buque tenía prácticamente la misma disposición de los de antes de 1939 y que las de otros fruteros coetáneos escandinavos (Svea Line, Fred. Olsen) y los de Yeoward: dos postes, uno a proa y otro a popa atendidos mediante maquinillas eléctricas, y dos puntales por escotilla a las dos escotillas de proa y a las dos de popa. La bodega en sí era corrida, quedando la sala de máquinas como una isla, lo cual era importante para la ventilación.

Hasta en las dunas

El transporte terrestre de la fruta sí iba a sufrir cambios: desaparecerían los

Manchester (de 1927, que eran pequeños), Hispano-Suiza, Daimler y Fiat de cadena. En unos casos se les acoplaría un Perkins de gasoil (el consumo del Armstrong-Siddeley GC-1343 era tan exagerado que tragaba casi 100 litros de gasolina del Puerto a Triana y vuelta); en otros se les sustituyó por Reo o International de gasolina; y luego vendrían los de gasoil chatos Vulcan (GC-6802) o Fodens o los Austin, Dodge, Bedford de gasoil ó gasolina.

Los que se compraron como excedentes de guerra, con tracción a las cuatro ruedas y al módico precio de 25.000 pesetas de la época, no perduraron, aunque uno le hizo ganar 500 pesetas a su dueño: apostó que iba de las Alcaravaneras a la Cícer en cuatro minutos y lo consiguió metiéndolo por las dunas, con la tracción a las cuatro ruedas.

Los Morris Comercial gasolina, que se pudieron traer con cargo a divisas exportadas, se usaron también para transporte de fruta, pero aunque los sobrecargaban y mucho, eran vehículos con una capacidad nominal de 1.500 kg. La manipulación de la fruta no cambió: los ceretos de tomates (12 kg) se cargaban del almacén al camión a mano, se descargaban de éste en el muelle a mano,

se cubrían en su caso con encerados (ya que los tinglados vinieron después) y se cargaban en las planchas y se estibaban en las bodegas también a mano.

Había unos 2.800 portuarios (500 del carbón) y 100 de los almacenistas y se trabajaba hasta en tres turnos. Exportadores de la época eran la Comunidad Quintana, Comunidad Veneguera, Bonny (fuerte en Vecindario), Pilcher, Juan Martel Navarro (almacén en Las Torres), López Valerón (Telde) y Francisco Martín (luego Comunidad Tauro), entre otros.

De La Aldea y Mogán

El transporte de la Aldea, que durante la guerra empleó un remolcador (*España II*) y gabarras, se hacía por carretera, o, digamos más bien por una pista infernal. Los tomates de Mogán se embarcaban en falúas (la última muy grande, la *Veneguera*, la construyó en 1953 maestro Juan Suárez enfrente del actual Hotel Meliá de Las Palmas) y se descargaban por el embarcadero de Arguineguín, desde donde iba en camión a través de pistas hasta Carrizal donde empezaba la carretera asfaltada.

Eso sí, los tomates eran tomates.

Ingeniero



4 Atlántico

Camarón cabezudo del alto



6 Sendero

Haría a Máguez (y 2)



8 Emprende

El recetario asequible

10 El Reportaje

Tomate a bordo



12 Mi Oficio

Mosaico hidráulico



14 Historia Oral

Neno, sabio de la tierra (y 2)



16 Bodega Práctica

Serie maridajes:
Tajinaste tinto barrica

18 Menú

Kiko Casals cocina,
Jerónimo Saavedra
confiesa

DESDE LA REDACCIÓN

Puertos canarios de exportación

Despedimos el año en PELLAGOFIO con un reportaje y tema de portada que ofrece imágenes insólitas para la inmensa mayoría: cómo se realiza la carga, a bordo de un buque, de uno de los principales productos de exportación de la agricultura canaria, el tomate. La noche, la lluvia y la rapidez de los movimientos en la operación de estiba (que es como se denomina al trabajo de colocar la carga en las bodegas, debidamente asegurada para que no se mueva durante la travesía) han dado de sí unas imágenes singulares en su color y, sobre todo, su movimiento fotográfico. Los

puertos canarios de Santa Cruz de Tenerife y de La Luz y de Las Palmas protagonizan este tráfico exportador desde hace bastante más de un siglo (las primeras noticias en prensa del envío de tomates a Europa datan de 1885). Y son mucho más, por sus instalaciones portuarias se mueve casi todo lo que afecta al transporte de mercancías en el archipiélago, con lo que ello significa para la economía, siempre en contacto con el resto de los principales puertos del mundo. El lector, además, encontrará en este ejemplar de la revista para conocer y saborear Canarias una nueva entrega de la

serie "Cita con el chef" que, en apenas dos entregas anteriores a ésta, ya ha cautivado un gran interés: tanto por lo que nos cuentan los personajes invitados y la receta que propone cada cocinero colaborador, como por las atractivas fotografías de Teresa Correa al invitado y al chef, que no han dejado indiferente a nadie. En el sitio web pellagofio.com, de modo puntual y simultáneo, aparece el mismo día que en los periódicos la edición digital de la revista que incluye la opción, de libre acceso al internauta, de descargar gratuitamente la edición impresa en formato pdf.

pellagofio 3
Diciembre 2007. N° 36

RUTA ARCHIPIÉLAGO

pellagofio

V temporada
Diciembre 2007

Director
Yuri Millares
699 149 262
pellagofio.director@gmail.com

Director de Arte
Alfredo Suchomel
a.s@buenavistadesign.com

Secretaria de Cierre
Anabella Recinos Cruz

Redactores y colaboradores
(por orden alfabético)
Bernardo Ascanio Yáñez
Clara P. Betancor
David Bramwell
Kiko Casals
Teresa Correa
Aristides de Fez Marrero
José A. González Pérez
Selena Millares Martín
Philippe Noel Strack
Iván Mario Reyes Rodríguez
Pino Rivero Gil
Domingo Rodríguez Marrero
José I. Santana
José Luis Serrano Camacho

Gestión de publicidad
Juan Luis Padrón Martín



Participa



Encarte

LA PROVINCIA

La Opinión

Impresión
Artes Gráficas del Atlántico S.A.

ISSN
1887-2344

Depósito Legal
GC-663-2006

Copyright
© Pellagofio Ediciones S.L.U.

Portada
Santa Cruz de Tenerife.
Estiba en el frutero 'Chikuma Reefer' de
la carga de tomates para Southampton
y Rotterdam./ Y. M.

Camarón cabezudo del alto

A mil metros bajo el agua

J. A. GONZÁLEZ, J. I. SANTANA
Y GRUPO DE BIOLOGÍA PESQUERA

Entre los mariscos canarios de profundidad destaca el camarón cabezudo del alto ('*Heterocarpus grimaldii*'), que en las islas Canarias es llamado también camarón moruno del alto y en Azores, Madeira y Cabo Verde 'Camarão cabeçudo do alto'. Se trata de un crustáceo poco capturado aún en las aguas canarias, debido a que su hábitat se encuentra alrededor de los mil metros de profundidad. Su carne es de excelente calidad y sería la especie acompañante en caso de desarrollarse el marisqueo de cangrejo rey.

DESCRIPCIÓN

Crustáceo decápodo de la familia de los pandálidos. Caparazón (cefalotórax) grande, globoso, con 7 quillas longitudinales bien desarrolladas (3 en cada lado y 1 medio-dorsal). Rostro (cuerno) corto, robusto y algo curvado hacia arriba; su longitud y número de dientes varían con la talla de los camarones: su borde superior con 6-7 dientes basales seguidos de 3 denticulos distales (la mitad anterior aparece prácticamente inerte o sin dientes); su borde inferior es dentado en toda su longitud, con 7 dientes y 1-4 denticulos. Cada lado del caparazón se prolonga anteriormente en dos

fuertes y agudas espinas, la superior (antenaria) es más larga que la inferior (pterygostomiana). Cinco pares de patas delgadas, las del segundo par multiarticuladas en su extremo (carpo) y desiguales (*heterocarpus*) en tamaño. Segundo segmento abdominal en forma de silla de montar. Tercer segmento abdominal con una quilla dorsal aguda, acabando posteriormente en una espinita. Sexto segmento abdominal reducido y acabando en un gran apéndice caudal (telson). El macho con un órgano masculino secundario en el segundo apéndice (pleópodo) abdominal. Color rojo rosado con tonos amarillentos y rosáceos; la parte basal

del rostro es blanquecina con apariencia cristalina.

BIOLOGÍA

Habita en el Atlántico oriental cálido-templado, desde el sur de Portugal hasta Angola (8°05'S), incluidas las islas Azores, Madeira, Canarias y Cabo Verde. Forma pequeños enjambres de individuos que se desplazan a escasa distancia por encima del fondo, en sustratos fangosos y, en menor medida, arenosos del talud superior entre 500 y 1.630 m de profundidad, concentrándose habitualmente entre 1.100 m y 1.500 m. Crecen hasta 44 mm de longitud de caparazón y unos 38 gr de peso (hasta 26 camarones en 1 kg). Las hembras con huevos pequeños y muy numerosos, color marrón, presentes todo el año; la

maduración está ligada a condiciones ambientales favorables. Hábitos carnívoros, aunque se alimentan igualmente de carroñas.

INTERÉS PESQUERO

Diferentes investigaciones han demostrado la presencia de poblaciones moderadas de camarón cabezudo del alto en Canarias, realizándose capturas esporádicas tanto con nasas caladas en el fondo (multiespecíficas) como camaroneras flotantes (altamente selectivas). Dada su escasez, no es suficientemente conocido por los pescadores y restauradores canarios. Por esta razón y dado su hábitat profundo, en la actualidad no se producen capturas comerciales. Los proyectos Interreg III B Pescprof 1-2-3 (2003-2008) están realizando un

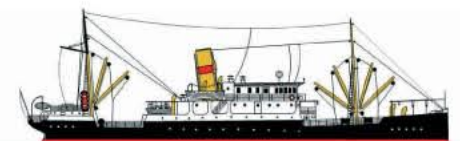
esfuerzo de desarrollo tecnológico, prospección, divulgación y promoción de nuevos recursos pesqueros de aguas profundas de la Macaronesia. En la hipótesis de un desarrollo del marisqueo de cangrejo rey (*Chaceon affinis*), los camarones cabezudos del alto serían las especies acompañantes de mayor interés económico.

UTILIZACIÓN Y PREPARACIÓN

Carne blanquecina y relativamente consistente, de excelente calidad (superior a la de muchas gambas y camarones según los chefs canarios). Se puede utilizar en fresco, refrigerado o congelado. En caso de pescarse, se comercializaría entero. Se puede preparar cocido, en ensalada, a la plancha, en carpaccio, en pinchitos, al ajillo y en espagueti.



Más información: www.pescprof.net



Yo fui en el correílo / 12

Pasajeros con orinal, legionarios en bronca

JOSÉ LUIS SERRANO CAMACHO

Concluye aquí el relato iniciado por el autor en el artículo anterior, 'El barco resucitado'.

Entre los años 1965 y 1966 estuve enrolado efectuando mis prácticas como alumno de Máquinas en el *Viera y Clavijo*. Para quien no lo sepa, en un barco un alumno es un oficial en prácticas. Han pasado de esto la friolera de 42 años y los recuerdos se van borrando, sólo quedan pinceladas muy difuminadas de lo que fue todo aquello, pero aún así, una serie de episodios del día a día de la vida en un barco sí que sigo teniendo presentes y me gustaría escribirlos, para que el lector de hoy pueda comparar lo que fue la comunicación interinsular en aquella época y como se realiza en la actualidad.

Nosotros hacíamos dos líneas diferentes según las necesidades de la compañía armadora. Una eran viajes entre islas y la otra la comunicación de las islas con la entonces África Occidental Española. Para mí las rutas interinsulares eran mucho más agradables, ya que el pasaje era gente de las islas y la carga era también, en su mayoría, productos de las islas. Además, nos gustaba mucho más pisar puertos isleños que desembarcar en el desierto. Cuando navegábamos a África, la línea era Las Palmas, El Aaiún, Villa Cisneros, Las Palmas. A veces tocábamos La Güera y Port Etienne, pero era poco frecuente.

Fondeo en El Aaiún

En El Aaiún no había puerto y había que fondear a media milla de la playa; la



José Luis Serrano, oficial en prácticas en el correílo 'Viera y Clavijo' (1965)./ ARCHIVO J. L. SERRANO

descarga del pasaje y de la carga se efectuaba con vehículos anfibios. Esto era bastante peligroso debido a las fuertes corrientes en la zona y a que, en ocasiones, el tiempo no era bueno. Yo vi naufragar más de uno de estos anfibios. En estos viajes el pasaje era casi en su totalidad tropas del Ejército español y la carga eran suministros para dicho ejército. Me causaban mucha impresión los legionarios que viajaban, ya que en aquella época eran gente muy brava y no faltaban nunca las broncas a bordo entre ellos, a pesar de la férrea disciplina a que estaban sometidos.

Navegué con el capitán más popular de todos los correílos, se llamaba Eliseo

Izquierdo, hombre muy querido en todos los puertos de nuestra ruta. En el barco éramos 48 tripulantes, distribuidos entre oficiales, maestranza, subalternos y fonda. Hoy en día un barco que navega entre islas no lleva ni la tercera parte de tripulación que llevábamos nosotros. Las navegaciones se efectuaban normalmente de noche, las salidas eran a las doce y se amanecía en el destino, después estábamos todo el día en ese puerto efectuando operaciones de carga y descarga.

Orinal en mano

Teniendo en cuenta que en aquella época el pasaje interinsular era casi todo marítimo,

viajaba mucha gente en estos barcos. De todas las condiciones: los potentados en primera, otros en segunda, los menos pudientes en tercera y los había que viajaban en cubierta que aún era más barato. En cubierta es donde iba más gente, sobre todo en los alrededores de la bodega tres, porque allí estaban más asocados; en las cubiertas de proa no había quién parara. Era digno de ver todo lo que llevaban estos pasajeros de cubierta: mantas, comida, a veces animales y, lo que llamaba mucho la atención, hasta un orinal (lo consideraban importante, por si se mareaban).

Una función muy importante de estos buques era el transporte del correo, de ahí el nombre de "correílo". En la bandera de popa había dos letras en azul: CM. Quería decir Correo Marítimo y por eso estos barcos tienen ciertos privilegios respecto de otros. Mucha gente iba a la salida del barco a echar una carta en el buzón que había al pie de la escala. Naturalmente, esta carta era la más rápida que llegaba. Le oí contar una anécdota a un señor de La Palma, contaba que un conocido suyo iba a la salida del barco a echar una carta para Tenerife. Llevaba la carta en un bolsillo de la chaqueta y el sello en el otro. Si veía algún conocido a quien darle la carta para que la entregara, bien; si no, le pegaba el sello y la echaba en el buzón.

Director técnico para la rehabilitación del correílo 'La Palma'.

cambiamos a mejor...



Caja Rural de Tenerife es ahora **cajasiete**.
Una nueva marca que responde a nuestro proyecto
de expansión y crecimiento en las Islas para llegar
a todos los canarios.
A partir de ahora cuando pienses en Caja Rural de
Tenerife, piensa en **cajasiete**.



cajasiete

una nueva marca para una gran caja

Leña

de higuera para el potaje,
de tunera para el tiesto

Continúa con esta entrega la recopilación de información e historias que tienen como hilo conductor el camino entre Haría y Máquez por La Atalaya. En este último lugar, a medio camino entre los dos pueblos, tenían muchos vecinos sus higueras y tuneras (fruta pasada y leña para cocinar y tostar el grano), pero también se sacaban los cantos para construir las casas.

Y. M.
Redacción

Entre La Atalaya y Máquez, el sendero que parte de Haría se encuentra con un tramo de camino flanqueado por paredes de piedra seca a derecha e izquierda; las del lado de la montaña, más altas para contener la tierra de los huertos de ese lado, y las del lado de la ladera, apenas para marcar la separación con la sucesión de más huertos, todos abandonados hoy. Sin nadie que las cuide, algunas higueras sobreviven entre la vegetación que crece salvaje y, en invierno, se llena de flores amarillas. Dorina

Torres Bonilla recuerda sus viajes a pie por el camino, y los de sus vecinos de Máquez, para subir cada cual a sus sembrados en esta montaña. "Se plantaban papas, habas, chícharos y eso. Yo me acuerdo de ir", afirma.

Dorina, que nació en 1932, pronto conoció la época que en su generación llaman "de la guerra" o, más aún, "del hambre", conceptos ambos unidos. "¿Sabe cuándo no había hambre? Cuando llovía. El que tenía unos cachitos de tierra y llovía, cogía papas, garbanzos y no pasaba hambre. Mis abuelos tenían unas higueras y nos daban higos pasados. Había higos gomeros, vijariños, colorados... Era mucha la necesidad. Estábamos llenando el mes de diciembre y decía la gente 'el mes de Navidad entre fiestas y aguas se va' y no trabajaban; y, si no ganaban una perra, ¿qué había? Hambre nada más".

Años 'llovedores'

Pero llegaban esos años "llovedores" y había abundancia de granos para hacer gofio. "Se le echaba millo, arvejas, garbanzos, hasta chícharos, de todos los granitos que había, que se repelaban, se le echaba mezclado". Todos estos granos eran tostados en las casas para, otra vez por el camino, ir hasta Haría a alguno de los molinos de fuego a molerlos. Para tostar el grano del gofio, cada familia tenía su tiesto y bajo él prendían pencas de tunera, pero fuera de la casa ya que esta leña produce muchísimo humo ("¡Quién

dormía después si se metía para las habitaciones!", exclama Dorina). Para la cocina había otra leña, explica: "La de higuera, la de duraznero; con estas leñas fuertes se hacían los potajes. Porque eso no era sino hacer potajes; si había aceite se le echaba, si no, el cachito de tocino". Ya fuera la escasa leña para cocinar o la más abundante pero muy humeante para tostar el grano, había que ir a buscar también por el mismo camino cada cual a sus huertos, donde habían higueras y tuneras cuyos frutos se guardaban para el invierno: higos pasados y porretos (tunos o higos picos pasados), respectivamente.

Los tiestos para tostar el grano del gofio (y, cuando Dorina era "chica, hasta para tostar peñines y eso", recuerda), eran de barro "de una viejita en El Mojón que hacía las tallas y todo eso". Tenían un tamaño mediano, pero fueron desapareciendo después de los años 40 por otros metálicos, "cuando vinieron los camiones". Entonces se empezaron a hacer con los bidones de combustible: "Los cortaba el herrero a la

mitad, le hacía una boca con su tapa y allí se tostaba. Si en el otro se echaban dos kilos, en éste se echaban ocho y diez kilos de una vez", sigue relatando.

Polvorín

Hasta ese momento el *parque móvil* de la zona lo constituían algunas bestias y un carro para el correo. Pero, dice Dorina, "un hombre trajo un camioncito y pegó a sacar arena de allí detrás [en La Atalaya] y piedras de unas cuevas donde sacaban cantos para fabricar casas, porque antes no había bloques y no se hacían las casas sino de piedra y cal". Las cuevas se llenaron de soldados en los años 40 en que se usaron como polvorín. "Sé cómo son las cuevas, porque fui con una vecina que tenía el hermano sirviendo allí en el cuartel, y la mandaba que fuera a comprar huevos aquí en Máquez. Para los jefes sería. Yo era chiquita e iba con ella y Luciano nos enseñaba aquello por fuera, el polvorín, más abajo la cocina con unos teniques y allí hacían de comer los soldados".



Una de las cuevas de La Atalaya de donde se extraían cantos para construir las paredes de las casas./ Y. M.

El camino descende desde La Atalaya entre paredes de piedra. En lo alto, el viento agita unas palmeras donde antes había una molina./ Y. M.



TRADICIÓN Y PROGRESO

PIONEROS EN EXPORTACIÓN



En 1935 la empresa Juliano Bonny inicia la exportación de sus productos hortofrutícolas a Europa.

Tomates primero y, posteriormente, pepinos, comienzan a llegar a los puertos de Southampton y Liverpool para ser distribuidos por diferentes puntos del Reino Unido, con una excelente acogida. Más tarde, los mismos barcos que llevaban plátanos al continente, alcanzaban nuestros productos hasta Rotterdam. Desde allí, se distribuyen en la actualidad a países de la Unión Europea, especialmente Alemania, países Escandinavos y países del Este.

MIRANDO AL FUTURO: ENERGÍAS RENOVABLES



El medio ambiente supone para nosotros más que un medio, una necesidad, base de la sostenibilidad de nuestra actividad y la calidad de nuestros productos.

Tenemos un parque eólico de aerogeneradores propio e instalaciones de placas solares fotovoltaicas en la cubierta de nuestros almacenes, lo que nos permite obtener actualmente el 40% de la energía eléctrica que utilizamos. Con la energía del viento ya producimos el agua desalada con que se riegan la mitad de nuestros cultivos.

VOLVIENDO A LAS RAÍCES: CULTIVOS ECOLÓGICOS E INTEGRADOS



Nuestro productos son naturales. Nuestros sistemas de producción se han ido adaptando a los criterios dominantes en cultivos ecológicos e integrados. Toneladas de tomates y pepinos son producidos hoy sin el uso de insecticidas y sin residuos contaminantes.

Nuestra producción destinada a la exportación y al consumo local está controlada por diferentes entidades certificadoras: AENOR, NATURE'S CHOICE, CRAE, etc, lo que garantiza el cumplimiento de los procedimientos y el control de la calidad.



JUAN REJÓN 89 · 35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA · TEL 928 303 209 · FAX 928 303 202 · www.bonnysat.com

Complete su colección de la revista Ruta Archipiélago/Pellagofio

TEMPORADA I

- Nº 1-La platanera
- Nº 2-Setas y hongos
- Nº 3-Cultivo del tabaco
- Nº 4-Mieles de Canarias
- Nº 5-Parques temáticos
- Nº 6-Aceituna canaria

TEMPORADA II

- Nº 7-Quesos con DO
- Nº 8-Papas antiguas
- Nº 9-Fauna herida
- Nº 10-Camellos isleños
- Nº 11-Acuicultura
- Nº 12-Mujer rural
- Nº 13-Aloe vera
- Nº 14-Burro mayorero
- Nº 15-Miel de palma

TEMPORADA III

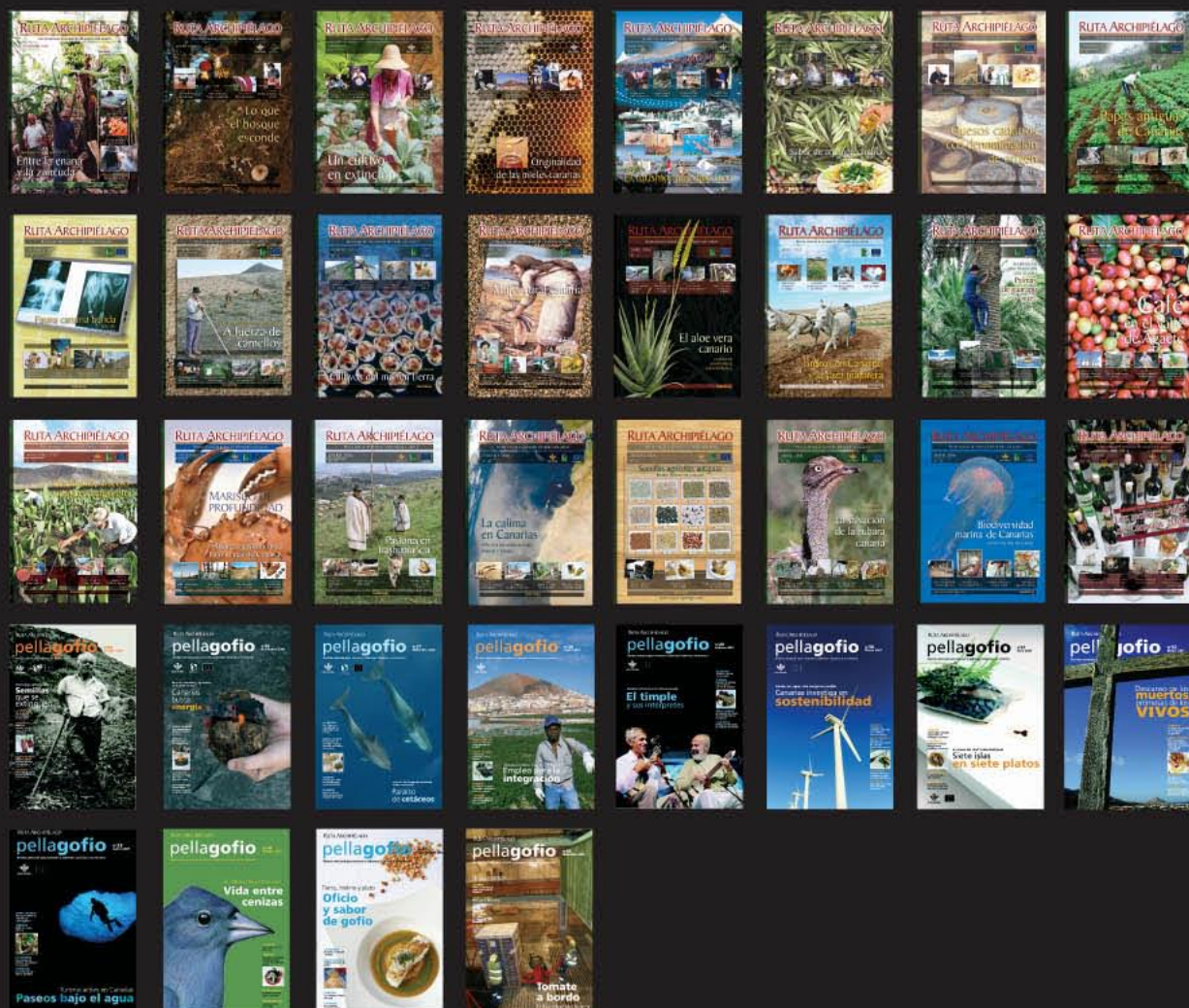
- Nº 16-Café de Agaete
- Nº 17-La cochinilla
- Nº 18-Marisco canario
- Nº 19-Trashumancia
- Nº 20-Calima en Canarias
- Nº 21-Semillas antiguas
- Nº 22-Hubara canaria
- Nº 23-Biodiversidad marina
- Nº 24-Mejores vinos 2006

TEMPORADA IV

- Nº 25-Semillas que se extinguen
- Nº 26-Canarias busca energía
- Nº 27-Paraíso de cetáceos
- Nº 28-Empleo para la integración
- Nº 29-El timble y sus intérpretes
- Nº 30-Canarias investiga en sostenibilidad
- Nº 31-Siete islas en siete platos
- Nº 32-Cruces mayoreras
- Nº 33-Paseos bajo el agua

TEMPORADA V

- Nº 34-Vida entre cenizas
- Nº 35-Oficio y sabor de gofio
- Nº 36-Tomate a bordo



Haga su pedido y le haremos llegar las revistas que desee por correo contrarreembolso (1,20 euros cada ejemplar + gastos de envío):

- Envíe una carta con sus datos a: Pellagofio Ediciones, calle Poeta Bento nº 2, Guía (35450 Las Palmas), Islas Canarias
- Escriba un correo electrónico con su solicitud a: buzon@rutaarchipelago.com

La almendra y un gran 'chef' canario, en dos sabrosos libros

Dos nuevos títulos se incorporan a la única colección de cocina que combina contenidos etnográficos y recetas en su contexto, en una edición de calidad con formato reducido asequible. Las novedades de la colección "Cinco historias con receta" se centran en la almendra y en la labor del 'chef' canario elegido uno de los cinco mejores "revelación" de España.

C. P. B.
Redacción

La *factoría* Pellagofio acaba de sacar a la luz dos nuevos títulos de una colección singular por su concepción y presentación: libros de pequeño formato y exquisita edición con la cocina que se hace en Canarias, cuyo autor es Yuri Millares.

"Cinco historias con receta" incorpora dos volúmenes a los cinco ya editados anteriormente. En *Almendra de Canarias, flor de su paisaje rural* se hace un recorrido por dos islas en las que la almendra goza de gran tradición reposterera como son La Palma y Gran Canaria, a la vez que da a conocer una tercera isla con una gran (y desconocida) gastronomía de este producto: Fuerteventura. El recetario, sin embargo, no olvida la cocina salada de la almendra ni a islas como El Hierro (aporta un plato a este libro) o Tenerife (donde se sitúa el entrañable relato del prologuista, el periodista **Zenaido Hernández**: "Hoy, como ayer, trato de que mis hijos vayan al colegio con el puñado de almendras en el bolsillo. Las suelo acompañar con nueces, pasas, manises... Y todo después de la jarra de leche y gofio. No es fácil, pero yo persisto en el intento").

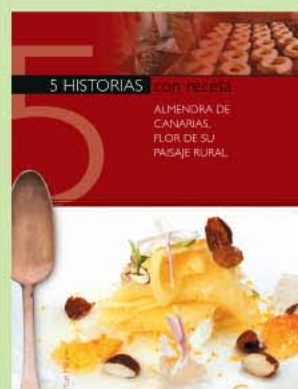
Siete islas con productos singulares lleva como subtítulo la mención a la cocina de

Pedro Rodríguez Dios, autor de las cinco recetas que contiene a partir de la recopilación de diversos ingredientes que le buscó, e hizo llegar, el periodista e investigador Yuri Millares (lentejas *menúas* de Lanzarote, sal de espuma de Fuerteventura, higos pasados de El Hierro, café de Agaete). El gran *chef* canario añadió otra serie de productos que suele trabajar y de ahí salió una propuesta gastronómica con el toque de tradición que aportaron los ingredientes y la personalidad en la cocina de Pedro Rodríguez Dios (el restaurante cuya cocina dirige ha sido elegido uno de los cinco mejores revelación de España para la convocatoria de Madrid Fusión 2008). El prólogo en este caso es de **Manuel Iglesias**, subdirector de *Diario de Avisos* y coordinador del Plan de Gastronomía de Tenerife: "La cocina de Pedro Rodríguez Dios no recurre a artículos de altos precios, a raros ultramarinos trabajosamente importados de lugares extraños, sino que aquello que podríamos llamar como 'sus exquisiteces', son productos del entorno de la gastronomía canaria de siempre". Estos dos nuevos volúmenes de "Cinco historias con receta" han sido patrocinados por el Instituto Canario de Calidad Agroalimentaria y el área de Agricultura del Cabildo de Gran Canaria.



Bodegón del calamar relleno de almendra./Y. M.

LOS LIBROS



'Almendra de Canarias, flor de su paisaje rural'

Es el volumen 6, y como todos los números pares de la colección, se centra en un producto para varias recetas de diferentes autores: calamar relleno de almendra; conejo en salsa de almendras; cabrito con almendra; ensalada de piña tropical con almendras y flores; y pan de higo.



'Siete islas con productos singulares'

El volumen 7 forma parte de los títulos que homenajean a un cocinero. Aquí, Pedro Rodríguez Dios cocina lentejas *menúas* con panceta y chorizo; caballa marinada; conejo lacado con miel de palma; solomillo de cochino negro relleno con higos; y príncipe Alberto con chocolate blanco y café de Agaete.



Pedro Rodríguez Dios, 'chef' del restaurante La Gañanía./Y. M.

Fragmentos de felicidad con sabor a cocina

PINO RIVERO GIL

Alguien dijo que la felicidad son sólo fragmentos; fragmentos que no se olvidan. Quizá por eso, en muchas ocasiones, asociamos el sabor de la infancia al olor de nuestras cocinas, a lo que se guisaba al fuego de nuestras madres y abuelas. Cada uno de nosotros lo recuerda en su memoria gustativa y lo guarda intuitivamente en su paladar. Ese fragmento de felicidad vuelve a nosotros de manera inesperada.

Así nos lo recordó y nos lo trajo a la memoria **Fernando Redondo**, presidente del Consejo Económico y Social de Canarias en la presentación de dos nuevas ediciones de la colección "Cinco historias con receta" del periodista Yuri Millares (Las Palmas de Gran Canaria, 1961). Su presentación en la Sala Ámbito Cultural de El Corte Inglés de Las Palmas acogió a familiares y amigos del autor que no quisieron perderse este acontecimiento.

Redondo, con mimo y acierto, supo adentrarnos con sus palabras en un estado de felicidad, devolvernos el sabor de nuestra infancia y atizar nuestra memoria para provocarnos el placer de comer bien, al hablarnos del trabajo publicado en estos días por Yuri Millares.

De ahí que no se lo pensara dos veces a la hora de apoyar la obra y presentar

estas nuevas ediciones muy bien cuidadas. "Yuri ha dedicado su vida profesional a lo que muchos quisiéramos o nos gustaría haber hecho en la vida, dedicarnos a viajar, comer bien y hablar con gente que posee grandes conocimientos culinarios". Pero además ha logrado mucho más con estas obras, un intenso diálogo entre la fotografía y la cocina.

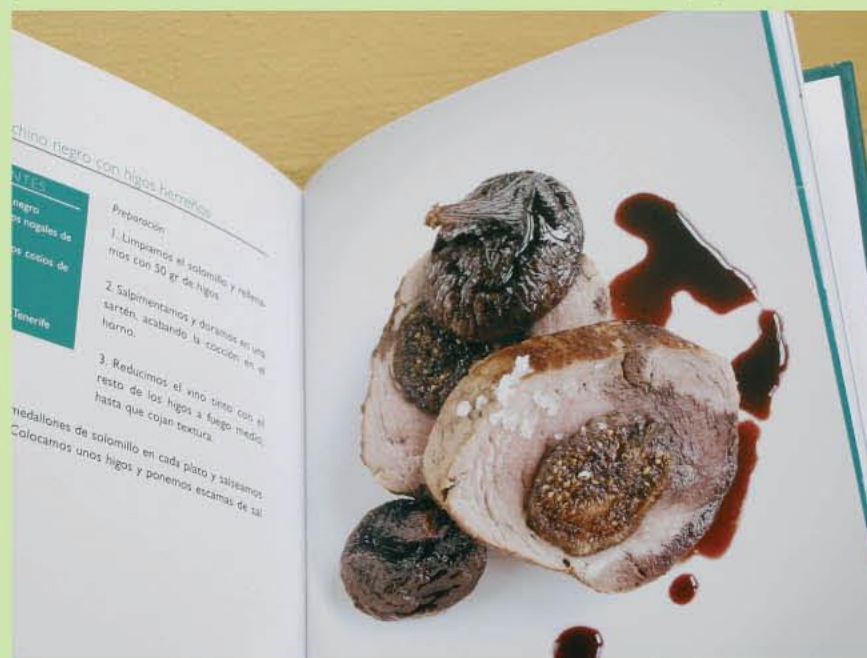
Dos ejemplares con pinceladas de gastronomía y cultura de nuestras islas, que encarnan la trayectoria de nuestra cocina, sencilla y sabrosa, y la utilización y el cultivo de destacados productos canarios: la miel, las almendras, los higos o el café. Sabor y tradición.

Estos nuevos títulos de la colección cuentan con el apoyo del Instituto Canario

de Calidad Agroalimentaria del Gobierno de Canarias. Su director general, **Guillermo Díaz**, estuvo en el acto para demostrar que iniciativas como estas merecen el respaldo institucional. "Nada más presentarnos el proyecto tuve claro que merecía la pena contribuir a la difusión de la historia de nuestras mejor gastronomía, en una tierra en la que muchos productos son de una excelencia difícil de superar".

A Yuri Millares le correspondió demostrarlo en su intervención con un interesante contenido y muchas y buenas fotografías. En estos libros se desprende esa relación íntima y personal que el autor ha logrado obtener con su trabajo; y sumarse al placer de escribir con sabor a la cocina canaria. A los que pudimos estar allí nos recordó que en esta vorágine actual, la felicidad puede estar en un solo fragmento, al degustar cualquiera de las recetas que nos presenta.

Periodista



La receta del solomillo de cochino negro con higos herreños y reducción de vino tinto de Tenerife./Y. M.

Redondo, con mimo y acierto, supo adentrarnos con sus palabras en un estado de felicidad, devolvernos el sabor de nuestra infancia.



**30 ANIVERSARIO
1977-2007
ACETO
ASOCIACIÓN PROVINCIAL
DE COSECHEROS
EXPORTADORES DE TOMATES
DE SANTA CRUZ
DE TENERIFE**

En las tripas del frutero

PELLAGOFIO baja a las tripas de uno de los primeros fruteros de la actual zafra del tomate, despachado rumbo a Southampton y Rotterdam, para retratar la estiba de la carga a un ritmo trepidante por los estibadores canarios.

YURI MILLARES
Redacción

La campaña de exportación de tomates canarios a Europa se ha iniciado, como cada temporada, con la llegada del otoño. De los puertos de Santa Cruz de Tenerife y de Las Palmas de Gran Canaria han empezado a zarpar, cada semana, los aquí llamados "barcos fruteros" que llevan a los mercados europeos los apreciados *canary tomatoes* pese a los problemas que sufre este sector de la exportación isleña. "Sufrimos la mayor recesión del cultivo de tomates en Canarias -afirma Domingo Mendoza,

gerente de Aceto, la asociación de cosecheros y exportadores tinerfeños-, pero se sigue buscando encaje con nuestros competidores, para que el sector se reordene y adecue a la nueva situación".

La actividad en los dos grandes puertos canarios, sin embargo, no se detiene y los tinglados de tomates están recibiendo su sabrosa carga, para el embarque en los navíos fruteros que cubren la línea con los puertos inglés y holandés de Southampton y Rotterdam, respectivamente. Dos y hasta tres barcos protagonizan este tráfico en continuos viajes de ida y vuelta, como el *Chikuma Reefer*, de la naviera japonesa

Kyokuyo y matriculado en Panamá. Un día encapotado y lluvioso de este otoño atracó junto a los tinglados de Aceto en el puerto de Santa Cruz de Tenerife. Todavía era por la mañana y los camiones no paraban de llegar, desde los almacenes de empacado, cargados de palets con cajas de tomates. Estas primeras remesas de producto, sin embargo, fueron almacenadas en las cámaras de tierra a una temperatura controlada de entre siete y nueve grados. El barco no iniciaría la operación de carga hasta las ocho de la noche.

Rapidez y eficacia

Llegada la hora del embarque de los tomates, una quincena de estibadores estaban ya preparados para iniciar la trepidante actividad que iban a protagonizar. El ritmo de su trabajo, pese a la persistente llovizna, se desarrolla con rapidez y con eficacia, para poner a bordo los palets de tomates que esperan en camiones y en la cámara de tierra. Ellos son los únicos que se mueven por el muelle y en el interior del propio buque, manejando toda la maquinaria y estibando toda la carga en dos bodegas diferenciadas, para que pueda ser descargada sin confusiones a su llegada a los puertos inglés y holandés citados. Del muelle descenden los tomates al fondo de cada bodega en una plancha

sujeta bajo los cables de unos puntales. Allí se estiba con cuidado, palet con palet de un costado al otro del buque, sujetos al piso por trincaje de crucetas e inmovilizados a los lados con globos que cubren posibles huecos. Todo ello para que durante la travesía ningún movimiento brusco por culpa del oleaje mueva la carga.

En plena campaña llegan a embarcar hasta 700 palets de 990 kilos cada uno. En este viaje sólo van a estibar 250 y la operación de carga concluye antes de la medianoche. El barco zarpa entonces rumbo al puerto de La Luz y de Las Palmas donde, a las ocho de la mañana, se repite la operación por parte de los estibadores; en este caso, con otros 1.200 palets de tomates. Al contrario de lo que ocurre con el plátano, la provincia oriental canaria envía el 63 % de los tomates que se exportan a Europa y la occidental el restante 37 %, en envíos coordinados que utilizan los mismos barcos y llegan a los mismos puertos de destino para ofrecer un producto único, los *canary tomatoes*.



La operación de estiba va a dar comienzo: el puntal eleva al barco la plancha con las traspaleas que moverán en bodega los pesados palets de 990 kilos./REPORTAJE FOTOGRÁFICO: Y. M.

Velocidad bajo los tinglados.
La operación de carga del buque comienza. Las carretillas elevadoras corren bajo los tinglados portando dos palets de 990 kilos cada uno.



Llega el penúltimo camión.
Mientras la frenética actividad se desata en el muelle, todavía llegan un par de camiones más, cargados con tomates en torres de cajas sobre sus palets.



Dos por dos, cuatro palets.
Cada vez que la plancha se posa sobre el muelle, dos carretillas elevadoras se le acercan veloces, una por cada lado, portando sus torres de tomates.



Por la boca de la escotilla.
El operario que maneja el puntal, eleva la plancha cargada de tomates hasta la vertical de la boca de la escotilla de la bodega y la baja a gran velocidad.



Los últimos fueron los primeros.
Los primeros camiones llegaron por la mañana y fueron descargados en su momento. Los palets, guardados en cámaras a 9° C, van también al muelle.



Al fondo, cinco pisos más abajo.
El ruido del motor que baja la plancha acompaña con su ritmo la rápida bajada de los palets al fondo de la bodega, situada cinco pisos por debajo.



Los 'lancistas' estiban la carga.
La trepidante actividad en las tripas del barco la protagonizan los lancistas, estibadores que manejan las traspaleas eléctricas Lance y estiban la carga.