

Entrevista

Isidoro Jiménez

“Ha habido un salto bestial, las queserías han pasado de la temperatura del dedo a la del termómetro”



Historia oral

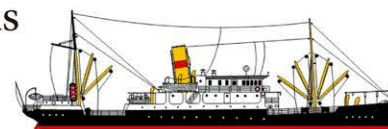
Una turista alemana nos envió las fotos

Canarias, escala de la primera línea aérea intercontinental con hidroaviones ‘Wal’

Atlántico

Yo fui en el correílo

El pirata y el vapor, en carrera a Puerto Cabras



pellagofio

Edición especial para La Provincia y La Opinión de Tenerife

2ª época - nº 10 - junio 2013

La obra que ilustra esta portada es una creación del pintor Ruiz Ruiz (Guadalajara, 1971).

Canarias desde el cielo

El reportaje

Canarias desde el cielo

El Archipiélago acaba de celebrar su Centenario de la Aviación, al cumplirse cien años del primer vuelo de un aeroplano con motor un 30 de abril en Gran Canaria y un 10 de mayo en Tenerife. En la actualidad, más de 140 vuelos diarios unen los ocho aeropuertos canarios.

Yuri Millares

La historia de la aviación en Canarias comenzó, tal y como *no* estaba previsto, el 30 de abril de 2013 en Gran Canaria. Sobre los llanos de Guanarteme, que en ese tiempo pertenecían al hoy desaparecido municipio de San Lorenzo, despegó el piloto francés de 32 años Léonce Garnier, a los mandos de su Blériot XI.

El aeroplano a motor había llegado a la isla en barco, desmontado, para realizar una exhibición que también debía hacerse en Tenerife. Y mientras arreglaban el campo de aviación de Ofra, relata *La Opinión de Tenerife* citando al comandante y piloto de Iberia David Borgues, el piloto francés hace su primera demostración "del manejo del aeroplano" en Gran Canaria.

Diez días después, el 10 de mayo de 2013, Garnier despegó en su segundo vuelo realizado en Canarias, en esta ocasión desde suelo tinerfeño. "El aparato sobrevoló Ofra y Geneto, y alcanzó una altura de 700 metros. Sin embargo, (...) cuando las ruedas volvieron a tocar el suelo quedó claro que la explanada no reunía las condiciones adecuadas. Unos metros después de tomar tierra, el Blériot XI chocó contra un montículo y la hélice saltó hacia todos lados, hecha pedazos", relata Patricia Ginovés en el artículo que citamos de dicho periódico.

"Sed" de aviación

Canarias tenía *sed* de aviación y, en los años siguientes, otros hechos históricos siguieron abriendo la ruta aérea que estas islas querían protagonizar en ese siglo XX aún en sus comienzos. El primer avión que llegó por sus propios medios —es decir, volando— no tardaría en... amerizar: ocurría el 24 de diciembre de 1919 con un hidroavión en el que viajaban el piloto Lefranc y su mecánico Rouhaud, que "amerizan en la bahía del Refugio junto al incipiente Puerto de La Luz y de Las Palmas. Nunca hasta ese día una aeronave por su propio impulso había aterrizado en el Archipiélago. Procedía de Francia y tenía como destino Senegal", escribía Manuel Ramos Almenara en LA PROVINCIA/DLP sobre este hecho.

Y muy poco después, en 1924, lo que era el páramo de Gando empezó a dar sus primeros pasos como pista de aterrizaje (donde, por cierto, en 1930 aterrizó la primera mujer: la aviadora alemana Marga von Etzdorf) hasta convertirse en aeropuerto abierto al tráfico na-

cional e internacional en 1946.

Transcurridos esos cien años, millones de pasajeros utilizan anualmente los aeropuertos canarios para viajar en avión hacia o desde muchos países. Sin las comunicaciones aéreas serían impensables las actuales islas Canarias y la economía que las sustenta. Pero para los residentes en el archipiélago, la aviación es igualmente un nexo de unión fundamental de todas las islas entre sí.

Un hito importante en esta historia de la aviación (que en 2014 cumplirá su 25º aniversario) ha sido, precisamente, la creación de la primera compañía aérea canaria, primero como filial de Iberia y unos años después ya en manos de inversores canarios: BinterCanarias.

BinterCanarias, nexo de unión

El vuelo inaugural de BinterCanarias tuvo lugar, en marzo de 1989, entre Gran Canaria y Fuerteventura. "Fue el comienzo de un apasionante proyecto para dar respuesta a un sueño y una necesidad de los canarios: unir las siete islas por el aire", afirman con orgullo en la compañía.

Los cuatro primeros aviones CN-235 con los que comenzó a operar la aerolínea "se convirtieron pronto en uno de los nexos más importantes de la Comunidad Canaria. BinterCanarias fue trazando puentes de unión entre las siete islas a medida que su flota fue creciendo y su operatividad ofreciendo más y mejores posibilidades", señalan.

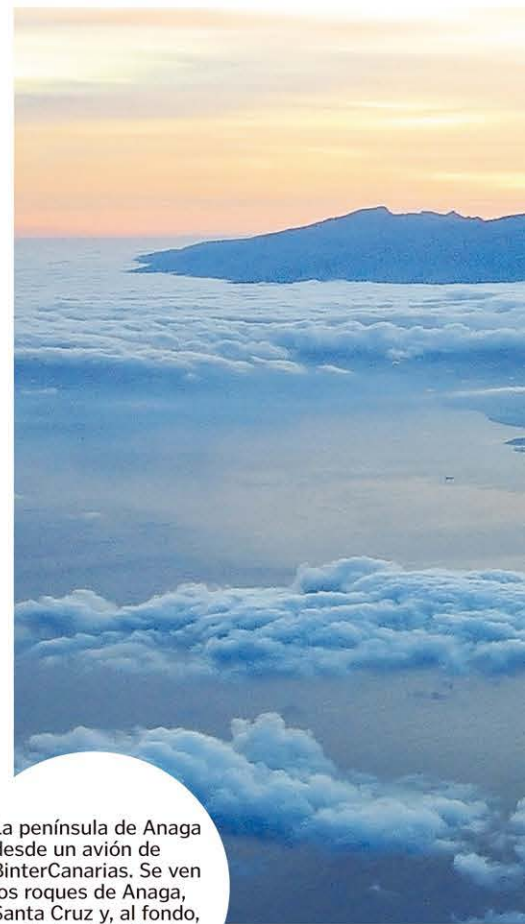
La empresa adquirió en 1997 nuevos aparatos aéreos ATR, mucho más idóneos para los vuelos

en el archipiélago, que en 1999 componían una flota de once aviones "con capacidad para realizar la totalidad de los vuelos que operaba la compañía que, por aquel entonces, había llegado ya hasta la última de las islas en contar con aeropuerto propio, La Gomera".

Compañía canaria

Pero si hay una fecha que marca la historia de BinterCanarias es 2002. En ese año la empresa, hasta entonces filial de Iberia, "fue adquirida por un grupo de inversores canarios, alcanzando así su independencia y su liberalización". Una de las primeras medidas que tomó la renovada BinterCanarias fue actualizar su flota, con la adquisición de nuevos ATR 72-500 que fueron sustituyendo a los aviones de mayor antigüedad.

"Desde entonces hasta nuestros



La península de Anaga desde un avión de BinterCanarias. Se ven los roques de Anaga, Santa Cruz y, al fondo, la silueta del Teide. | MANUEL RAMOS



Un avión de BinterCanarias sobrevuela la playa de las Canteras durante la exhibición aérea del Centenario de la Aviación en Canarias. | RAÚL MESA



días, la aerolínea ha logrado hacerse con una de las mayores flotas de aviones de este modelo de Europa, para dar un servicio de transporte aéreo de calidad interinsular. De hecho, la aerolínea canaria ha sido destacada en cuatro ocasiones con el máximo galardón de ERAA (Asociación de Aerolíneas Europeas Regionales, en inglés), destacan en la compañía.

Su sólida posición como empresa y como compañía aérea, ha permitido a BinterCanarias volar más allá de las fronteras del archipiélago. Su proceso de expansión internacional, que inició en 2005, permite a los canarios llegar también a ocho destinos internacionales en sus aviones, tanto de África occidental como en Portugal.

En paralelo a esta ampliación de sus servicios, la aerolínea mima a sus clientes con mejoras en la atención al viajero, por ejemplo con la tarjeta de embarque móvil o con el programa de fidelización BinterMás. "Es un trabajo constante por seguir incrementando la calidad de nuestro servicio", quieren señalar.

"El sueño de unir Canarias por el aire es hoy una realidad, ya que es posible llegar a todas las islas del archipiélago en avión". En el caso de BinterCanarias, con una media de 140 vuelos diarios a residentes y visitantes para sus traslados interinsulares, con conexiones a los ocho aeropuertos de las siete islas mayores, transportando a dos millones y medio de pasajeros cada año, gracias al trabajo de algo más de un millar de personas. Y en sus ocho rutas internacionales, desde 2005 vuela a Madeira, El Aaiún y Marrakech; desde 2012, a Casablanca, Agadir, Cabo Verde y Lisboa; y en 2013 ha empezado a volar a Banjul. "Y muy pronto esperamos comenzar a operar con la capital de Senegal".

• Desde la
redacción



Yuri Millares

El devenir del tiempo

Comprometido con el espacio atlántico en el que le ha tocado existir, la revista/suplemento *Pellagofio* dedica este número de su nueva época a algo que, desde hace cien años, forma parte del devenir de estas islas: sus comunicaciones desde el aire. Y no sólo para recordar cómo fueron los primeros pasos de la aviación en el archipiélago, o cómo disponemos hoy de una empresa moderna y eficaz como es BinterCanarias para seguir conectados desde el cielo. También para conocer y reconocer la labor creativa que este cielo inspira, siguiendo con nuestra labor de difusión del arte isleño desde cada portada que llega al lector.

Ruiz Ruiz, que nació en Guadalajara de padres andaluces, pero desde los 16 años es un canario más, es quien *viste* en esta ocasión la primera. Y lo hace con un cuadro de grandes dimensiones (2,80 x 2,80 metros) si lo comparamos con el tamaño del periódico, aunque, en realidad, es la suma de muchas pequeñas piezas de 40 x 40 cm que en nuestra portada insisten en querer salir del papel por los extremos para dar cabida a un cielo sin fronteras.

“Este cuadro pertenece a una serie que se llama *Tempus fugit* –explica–, en donde para hablar del devenir del tiempo utilizo 12 procesos creativos diferentes –por otros tantos meses del año–. En este que representa al mes de julio (con técnica mixta sobre madera), cada día del mes está representado por cada una de esas piezas, a modo de píxel, formando una imagen compuesta de varias acciones. Acciones que consisten en haber pintado durante un mes de julio, cada día, el paisaje de nubes que tenía en mi estudio”. De este modo, Ruiz Ruiz compone 30 visiones que son “un registro del paso del tiempo” en una “parodia a los impresionistas”, añade.

Ese devenir del tiempo parece ser una constante en la creación de Ruiz Ruiz (licenciado en Bellas Artes por la Universidad de La Laguna; licenciado en el Instituto Superior de Bellas Artes de Flandes, en Amberes; Premio Óscar Domínguez, en Tacoronte), que entre sus muchas exposiciones cuenta con propuestas como *Efímero* (arte y tiempo sobre billetes de banco), en La Laguna, 2009; *Cumpleaños feliz* (reflexión sobre el tiempo y el espacio a propósito de la adquisición de una tarta), en Oporto, 2009; o más recientemente, en *Gélido* (construcción de entes imaginarios y fantásticos con los que intenta entender mejor la realidad), en S/C Tenerife, 2012.



El de BinterTechnic en Canarias es uno de los pocos talleres externos, reconocidos por el fabricante ATR, para asistir a las aeronaves de su marca. | ARCHIVO

9.000 y los 14.000 pies (2.743 y 4.267 metros, respectivamente), aunque su techo está en 25.000 pies (7.620 m). En el momento de despegar, tardan entre 5 y 11 minutos en alcanzar la altura de vuelo.

¿Qué hace a estos aparatos los idóneos para los viajes interinsulares? Su ecología por la relación consumo/pasajero; su fiabilidad, al ser aviones diseñados para este tipo de operaciones; que el transporte de 72 pasajeros permite realizar escalas cortas, de 30 minutos; y la reducción de los niveles de ruido y vibraciones gracias a las nuevas hélices de seis palas con sistema de control electrónico.

Mantenimiento

La asistencia técnica a los aviones de BinterCanarias la realiza BinterTechnic. Poco a poco, sus profesionales se han ganado el respeto del sector, convirtiéndose en referencia en calidad de trabajo, también fuera. En estos años, BinterTechnic ha ido aumentando el número de certificaciones de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), lo que ha permitido incrementar su cartera de clientes de distintas nacionalidades, logrando ser centro de mantenimiento de distintos modelos de ATR, Boeing 737, Beechcraft y Airbus 320, entre otros. La empresa canaria está autorizada para llevar a cabo gran cantidad de servicios, desde la pintura de aeronaves hasta la puesta a punto de toda una flota, y es uno de los pocos talleres externos reconocidos por el fabricante ATR para asistir a las aeronaves de su marca.

Esta incipiente actividad industrial está dando trabajo a 200 personas, y las buenas perspectivas de crecimiento hacen que puedan ser muchas más. BinterTechnic se plantea incluso ampliar la zona de actuación en África y América, donde podría abrir instalaciones propias. Por la ubicación estratégica, los países que podrían ser idóneos para dar ese gran paso son Guinea Ecuatorial y Brasil.

Curiosidades técnicas y operatividad

Redacción Pellagofio

La aerolínea de referencia en el Archipiélago, BinterCanarias, cuenta en la actualidad con una flota de 17 aviones modelo ATR 72, con capacidad para 72 personas. Además, dispone de un avión CRJ Bombardier 200, en régi-

men de alquiler, para los traslados a Lisboa, Cabo Verde y Banjul. Con una de las flotas más importantes en Europa de aviones ATR 72, se trata de aparatos más eficientes en el consumo de energía, lo que los convierte en líderes en su categoría. La emisión de CO₂ por viajero se llega a reducir hasta un 50% en comparación con otros motores de aparatos modernos.

Como curiosidades de estos aparatos, y aunque depende de diversos factores (inclinación de la pista y si está seca o mojada; obstáculos cercanos como montañas o edificios) necesitan unos 1.100 metros de pista para despegar y 700 metros para aterrizar. Vuelan entre las islas a una altura que oscila entre los

Historia oral

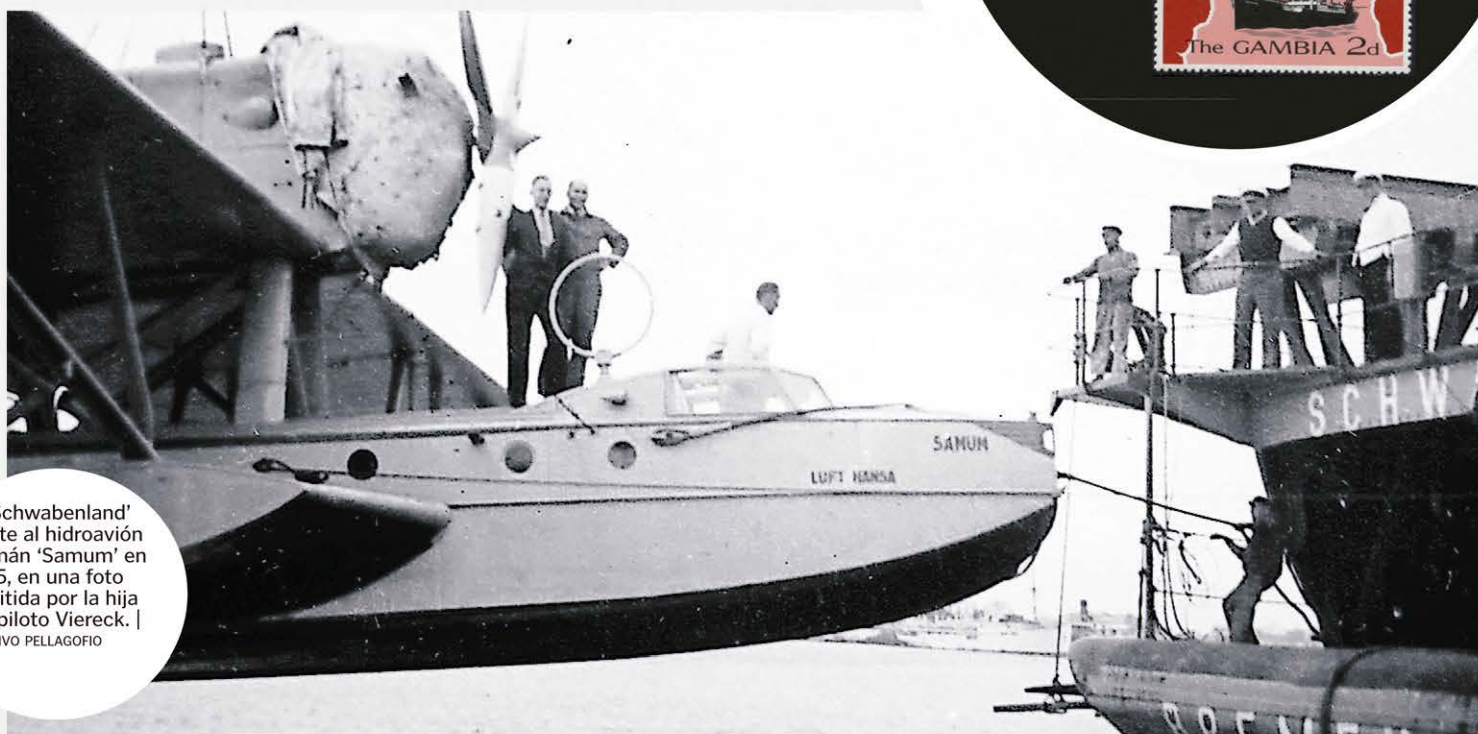
Escala de la primera línea aérea intercontinental

El padre de Uta Korth fue piloto de los primeros hidroaviones que unieron Europa y América del Sur, pasando por las Islas. Esta alemana, turista habitual en los inviernos de Gran Canaria, hizo llegar las fotos a 'Pellagofio'.

Yuri Millares

La vinculación con Canarias del matrimonio que integraban Hans-Georg y Uta Korth se remonta a sus respectivas y muy singulares historias personales. Él era marino y trabajó muchos años como radiotelegrafista a bordo de los barcos fruteros de la Norddeutsche Lloyd, que transportaban los plátanos de Canarias hacia Bremen. Ella era hija del piloto Alfred Viereck, que trabajaba para la compañía Luft Hansa a bordo de los hidroaviones que establecieron la primera línea aérea intercontinental para transporte de correo, atravesando el Atlántico desde Gambia a Brasil entre 1935 y 1937 (año en el que Viereck murió en accidente en Banjul).

En su calidad de turistas fieles a Canarias, estuvieron muchas décadas viajando en invierno a Gran Canaria hasta fechas recientes, aunque también han viajado por otras islas del archipiélago. El interés por Canarias no era sólo por disfrutar de su clima y su paisaje, también por su gente y su cultura (acostumbraban ver en la televisión, vía satélite, los programas *Tenderete* y *La bodega de Julián*). Así fue como contacta-



El 'Schwabenland' asiste al hidroavión alemán 'Samum' en 1935, en una foto remitida por la hija del piloto Viereck. | ARCHIVO PELLAGOFIO

Un hito de la aviación

Desde una catapulta, por ahorrar combustible

Pablo Millares

De la información (en inglés) que hemos podido rastrear en Internet, sabemos que los primeros vuelos de prueba de Luft Hansa para establecer el servicio de correo postal intercontinental comenzaron en 1933, convirtiéndose en un servicio regular a partir de febrero de 1934. Los *Wal* volaron la etapa transoceánica de la ruta, entre Bathurst (actual Banjul, África Occidental) y Fernando de Noronha (un grupo de islas frente a Natal, Brasil) realizando al principio una parada de recarga de combustible en medio del océano.

El *Wal* amerizaba en alta mar, cerca de un buque de

carga reconvertido para asistirlo, que lo izaba a bordo para repostar y lo lanzaba mediante una catapulta de vapor (al no despegar desde el agua por sus propios medios, ahorran combustible para el vuelo).

Sin embargo, el amerizaje en altamar dañó el casco de los aviones, por lo que a partir de septiembre de 1934 la compañía dispuso de un segundo buque para tener un barco de apoyo en cada extremo de la etapa transoceánica. Cuando el correo procedente de Europa llegaba al África Occidental (por *Wal* desde las islas Canarias), el buque de apoyo navegaba en dirección a América del Sur durante 36 horas, antes de lanzar el avión con su catapulta.

ron hace unos años con *Pellagofio*, interesados por obtener información y números atrasados de la publicación.

Fruto de ese contacto, enviaron después unos CD que contenían varias series de fotografías antiguas: unas, tomadas por el propio Hans-Georg a finales de los años 50, en sus escalas a bordo del *MS Liebenstein* para cargar plátanos en los puertos de Santa Cruz de Tenerife y de La Luz y Las Palmas; otras, del álbum del padre de Uta, fechadas entre 1935 y 1936, en las que aparecen diversas imágenes de la ciudad de Las Palmas (especialmente, el barrio de Guanarteme y las aguas interiores de la bahía del puerto) y también del propio hidroavión y el barco catapulta *MS Schwabenland*, que lo asistía, atracado en Las Palmas, que había realizado con una cámara Leica que tenía.

Los hidroaviones alemanes que realizaban el servicio intercontinental de transporte del correo en los años 30 del siglo XX, conocidos como *Wal* (ballena, en alemán), eran los famosos Dornier Do J, de los que el explorador Roald Amundsen utilizó dos aparatos en 1925, al intentar alcanzar el Polo Norte. Un año después, en 1926, sería el comandante Ramón Franco quien utilizó uno para realizar la primera travesía aérea del Atlántico Sur, entre Palos de la Frontera y Buenos Aires.

Para este número de *Pellagofio*, dedicado a la aviación en Canarias, no hemos podido contar con el testimonio de la hija del aviador, pues Uta Korth falleció recientemente. Sí esperamos poder ofrecer a nuestros lectores, en un próximo número, una entrevista con su marido, Hans-Georg Korth.

● Baúl del lector



Domingo Rodríguez

Del Blériot XI al Concorde

los arenales de Guanarteme para escribir el primer capítulo de la historia de la aviación canaria, a bordo de un Blériot XI traído en piezas a la isla de Gran Canaria para volar sobre la ciudad con motivo de las fiestas de san Pedro Mártir. La expectación fue indescriptible. Miles de personas, apostadas en las lomas y llanos apropiados, aplaudían y vitoreaban al valiente aviador, el gran Leoncio Garnier, a los mandos de lo que era considerado en aquellos tiempos el más extraordinario ingenio mecánico creado por el hombre. Sesenta años más tarde, otro ingenio volador de dimensiones colosales y estilizadas líneas, el francobritánico avión Concorde, procedente de Fairford (Inglaterra) y con destino Johannesburgo, hacía escala en el por entonces denominado aeropuerto de Las Palmas. Fue el 22 de enero de 1973. Algunos privilegiados tuvieron la fortuna de subir esa mañana a bordo del Concorde. Como don Tomás Asensio, ex funcionario del Ministerio de Transportes que nos ha cedido la foto para esta sección. En primer plano, el Concorde. Y detrás, el bello edificio terminal del viejo aeropuerto, víctima de la piqueta que sin contemplaciones arrancó un trozo de nuestra historia ante la pasividad de quienes desde la responsabilidad política debieron impedir su demolición.



El (desaparecido) Concorde frente a la (desaparecida) primera terminal del aeropuerto de Gando. | FOTO CEDIDA POR TOMÁS ASENSIO

Nuevas oportunidades, nuevas aventuras

Be international

Binter Canarias

Gastroclub

Cuatro grandes chefs con cuatro excelentes vinos, en el restaurante La Pitera



La 'chef' vasca Marga Rey se incorpora al equipo de cocina del restaurante La Pitera. | ARCHIVO PELLAGOFIO

Hoyos de Bandama despunta como bodega premiada, mejor equipada de Gran Canaria y la primera en embotellar con la nueva DO "Vinos de Calidad de las Islas Canarias". Cuatro destacados 'chefs' maridarán esos vinos con sus platos en las II Jornadas Gastronómicas del Restaurante La Pitera, en el Monte Lentiscal.

Yuri Millares

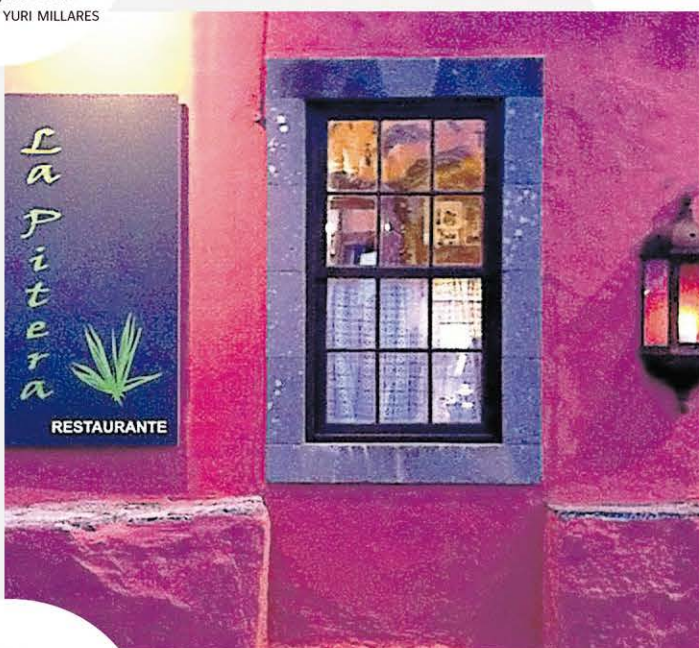
Desde que abriera sus puertas el verano de 2012, el restaurante La Pitera (en la Cuesta del Reventón, Santa Brígida) ha puesto en práctica una línea de trabajo orientada hacia la cocina canaria tradicional con recetas actualizadas, en la que su chef y propietario, el tinerfeño Esteban Gómez, destaca por su buena y exquisita labor que ya había venido ofreciendo con anterioridad en restaurantes de Tenerife, Lanzarote y Gran Canaria. Pero en la vieja casona del siglo XIX con lagar de husillo del Monte Lentiscal, que antaño fuera bodega, las gruesas y acogedoras paredes de La Pitera también ofrecen las variadas y creativas propuestas culinarias de otros importantes cocineros de las Islas.

Este afán por potenciar la creación gastronómica y dar a conocer lo que compañeros de profesión están haciendo (en especial con producto canario, pero sin poner límites a la imaginación ni llaves a la despensa), ha llevado a Esteban Gómez a convocar unas jornadas gastronómicas que, al cumplir un año de La Pitera, celebran su segunda edición.

Durante cuatro viernes sucesivos entre junio y julio, se darán cita, nada menos, que los chefs Jorge Peña (restaurante Las Aguas del Gran Hotel Bahía del Duque, Tenerife), Marga Rey (se incorpora a La Pitera, procedente del restaurante Mirador de Humboldt, Tenerife), Lázaro Rodríguez (chef ejecutivo de los restaurantes El Patio y Las Rocas en el Hotel Jardín Tropical de Tenerife) y Fabián Mora (restaurante Casa Conchita, La Gomera).

Con una intensa experiencia en grandes restaurantes y hoteles de Canarias y Península, y con diversos premios y galardones en sus currículos, los menús que elaborarán estos cuatro chefs invitados los días 21 y 28 de junio y los días 5 y 12 de julio de 2013 (respectivamente) tendrán en la mesa, como propuesta de maridaje, los cuatro vinos de la bodega Hoyos de Bandama: la mejor equipada de Gran Canaria, con vinos que ya em-

La bodega Hoyos de Bandama (en Gran Canaria) cuenta con 35 barricas de roble americano y roble francés, con las que elabora algunos de sus vinos. | YURI MILLARES



Detalle de la fachada, en la casona del siglo XIX y antigua bodega que acoge al restaurante La Pitera. | ARCHIVO PELLAGOFIO

piezan a cosechar importantes premios y con la curiosidad de ser la primera en el archipiélago que ha empezado a embotellar con la contraetiqueta del sello de garantía de la nueva Denominación de Origen Protegida Vinos de Calidad de las Islas Canarias.

Un sueño largo tiempo acariciado

El conjunto de edificios (combinando arquitectura tradicional canaria y un diseño actualizado de su reforma y ampliación) que integran la bodega Hoyos de Bandama, son, por fin, la concreción de un sueño largo tiempo acariciado por el ingeniero industrial Sixto Delgado de la Coba, séptima gene-

ración de la familia propietaria de la finca que incluye varias hectáreas de viñedo.

Tanto tiempo tuvo para pensar y planificar ese sueño, que ha sido después de su jubilación cuando lo ha podido llevar a cabo. Primero reconvirtiendo los viñedos tradicionales a espaldera desde 2003. Y en los últimos años, reformando la vieja bodega como parte fundamental del proyecto que rescata la tradición vitivinícola familiar.

El resultado es la bodega de Gran Canaria mejor dotada tecnológicamente y con mayor capacidad (100.000 litros), que ya ha puesto dos añadas en el mercado: la de 2011, con un tinto barrica que es la "estrella" de la bodega (de uvas castellana negra, listán negro, cabernet sauvignon y merlot, aún en su reposo en madera de robles americano y francés), y la de 2012, que acaba de aportar también su "estrella" al currículum de su marca, Caldera, con la medalla de plata en La Alhóndiga 2013 por el blanco semidulce de uvas malvasía volcánica y moscatel.

Más información de los chefs y sus menús, así como detalladas catas de los vinos Caldera de la bodega Hoyos de Bandama, en la edición digital en pellagofio.es.

La cata



Luis Delfín Molina Roldán

Envolvente, sutil y complejo

Ficha técnica:
Bodega Hoyos de Bandama
(María Delgado Cayón).

Marca: Caldera.
DO: Vinos de Calidad de las Islas Canarias.
Tipo: tinto 8 meses barrica.
Uvas: castellana negra, listán negro, cabernet sauvignon y merlot.
Añada: 2011.
Graduación alcohólica: 13.

Un color cereza con ribetes granates y tonos violáceos, con capa media alta, limpio y brillante son su tarjeta de presentación. De lágrima densa y elegante, la complejidad de las variedades de uva y su crianza en madera se exteriorizan en aromas concentrados y profundos, que nos recuerdan a frutos rojos sobre maduros de arándanos, envolviendo con sutileza especialidades como clavo y regaliz. En boca aporta una sensación de acidez fresca y viva, donde resalta la tancidad envolvente de un tinto madera.



Atlántico

Cherne romerete, el de “muchas sierras cortantes”

José Antonio González *

Para los profanos puede existir cierta confusión con el cherne blanco (*Epinephelus aeneus*) de la costa de África que, paradójicamente, constituye la principal materia prima de nuestro popular sancocho. De ahí que prefiramos el término “chernie romerete”, como se suele denominar en Gran

Canaria al *Polyprion americanus* (Bloch & Schneider, 1801). Morfológicamente está caracterizado por su gran boca, su gran cabeza y por una notable cresta ósea a lo largo de la parte superior del opérculo (tapa de las agallas). De hecho, en griego antiguo *Polyprion* significa “muchas sierras cortantes”.

Importante recurso pesquero tradicional en Canarias, el cherne romerete es frecuente en la pesca con anzuelo (liña y palangre de fondo) como especie-objetivo y accesoria. La pesca recreativa contribuye en gran medida a la presión pesquera

sobre la especie.

Presente en todos los archipiélagos de la Macaronesia, desde Azores hasta Cabo Verde, en los que goza de alta apreciación por el consumidor, los juveniles son epipelágicos (se suelen encontrar en la superficie, debajo de objetos flotantes a la deriva); los adultos son demersales (viven ligados al



canario. Con los datos disponibles, proponemos el establecimiento de una TMC de 78 cm de longitud total.

Propiedades nutricionales

De carne blanda y exfoliante, con muy pocas espinas, de nivel muy bajo en grasas y alto en proteínas. Aporta 134 kilocalorías por cada 100 gr de porción comestible. Presenta hábitos carnívoros, alimentándose de peces y camarones. Se comercializan enteros, troceados, fileteados o en rodajas.

* Investigador del Instituto Canario de Ciencias Marinas. ILUSTRACIÓN: Oceanográfica.

Yo fui en el correílo

Carrera a Puerto Cabras entre el pirata y el vapor

Juan Garrido Pérez*

Como pasajero viajé mucho en los correílos. Eran viajes largos de siete horas, de noche, y amanecíamos en el otro puerto, rotos. Había unos viajes que se hacían de día, creo recordar que con los correílos pequeños (el Gomera y el Lanzarote), que salían a las 10 de la mañana. Una vez, en uno de esos, coincidí con un circo. Iban más animados que todas las cosas, pero al salir del muelle... ¡yo no he visto gente más mareada en mi vida: cuerpo a tierra! Allí mareó hasta el cómico y llevaban unas canastas con bocadillos, que los que íbamos al lado nos hinchamos.

Anteriormente, siendo niño iba a ver a mis abuelos a Lanzarote una vez al año o cada dos años. El correílo –uno de los grandes– salía del puerto de La Luz y al llegar a Fuerteventura fondeaba primero en Gran Tarajal. Allí algunos pasajeros, mi padre entre ellos y algún amigo, junto con mi hermana y yo, íbamos a tierra. Entonces, en un pirata de aquellos con capota de lona y sin cristales, hacíamos la excursión de ir de Gran Tarajal a Puer-



El remolcador a vapor 'Fortunate' visto desde la falúa 'Mirlo' de la compañía Miller – maniobra en el puerto de La Luz. ARCHIVO PELLAGOFIO (FOTO CEDIDA POR J. GARRIDO)

to del Rosario por las carreteras de aquella época y volver a coger el barco en Puerto del Rosario, que entonces era Puerto Cabras. Eso lo hacía la gente con frecuencia, era una distracción del viaje que, por lo demás, era muy monótono. Yo nací en 1931 y eso debió ser terminada la guerra civil.

Concluidos mis estudios, sin embargo, nunca me tocó trabajar en correílos. En

mi etapa en el puerto de La Luz estuve 18 años como capitán con los remolcadores (lo que sí me tocó muchas veces fue empujarlos) y después otros 10 años con los prácticos (pero ya no funcionaban ni los correílos ni los santamarías).

Los correílos eran lo más simple del mundo: una máquina de vapor con una hélice. ¿Qué hacían en Tenerife o en Las Palmas, por ejemplo, para atracar? Usar

las anclas. Yo conocí un práctico que decía “el barco tiene dos grandes brazos, que son las anclas y las cadenas”. Como no tenían la hélice de proa que llevan hoy los barcos para maniobrar, fondean el ancla, aguantan cadena y sobre ella gira el barco.

En otras ocasiones no bastaba con las anclas y había que empujarlos. Con viento sur, por ejemplo. O en sitios estrechos en los que el ataque era muy justo. O cuando avisaban de máquinas que podían fallar, porque tuvieran alguna avería. Entonces requerían los servicios de los remolcadores. Hay varios sistemas para maniobrar con los remolcadores. Los más clásicos son que el remolcador conecta un cabo al barco, bien por la proa o por la popa y lo lleva; puede ser también que se abarloe y el remolcador hace de máquina cuando un barco no tiene; y el otro es que cuando está cerca del muelle, el práctico le dice al remolcador “empuja a proa”, “empuja a popa” o “empuja en el centro”.

* Extracto de sus declaraciones en una entrevista que le hizo Yuri Millares. Más, en la web pellagofio.es.

Bodega Hoyos de Bandama

Patrocina

II Jornadas Gastronómicas

Restaurante La Pitera

Con cuatro chefs invitados

Jorge Peñate (21 de junio), Marga Rey (28 de junio),
Lázaro Rodríguez (5 de julio) y Fabián Mora (12 de julio)

Información y reservas: 928 354 904
Cuesta del Reventón, nº 3. Monte Lentiscal. Santa Brígida

www.hoyosdebandama.com <http://restaurantelapitera.blogspot.com/es/>

Cita con el chef

Yuri Millares

— En una tierra de quesos como es Canarias, no abunda la figura del maestro quesero...

— No. No abundan mucho. Aparte de los que están en las queserías industriales, de campo no hay.

— ¿Te miraban raro cuando empezaste a visitar las explotaciones ganaderas para asesorarles cómo modernizar las queserías?

— Yo empecé a visitar las queserías [a mediados de los años 80] cuando iniciamos el proyecto "Pastores del siglo XXI". Iba con una cuba, que alguna vez incluso la cargué en una mula para ir a las cuevas. Y yo, que tenía veintipocos años, llegaba allí y se reían de mí. Encima, traía un termómetro, una bata blanca, una gorra... Pero poco a poco, fueron cogiendo confianza, a medida que empecé a solucionarles problemas.

— ¿En qué han cambiado esas explotaciones ganaderas desde entonces?

— Una de las cosas que cambiaron fue la mentalidad de la gente, porque al incorporarnos a la política europea, había unas exigencias como que todo el mundo tuviera registro sanitario. Y el 90 por ciento de las queserías en ese momento no lo tenía. Nosotros teníamos la ventaja de no tener aquí fiebres de Malta y otras enfermedades y se empezó a trabajar en el acondicionamiento de las queserías para obtenerlo. Se saltó del caldero de aluminio a las cubas de acero inoxidable. También se pasó de la temperatura

Isidoro Jiménez

Maestro quesero

Técnico en plagas de la Consejería de Agricultura del Gobierno regional, Isidoro Jiménez en realidad es uno de los mayores expertos canarios en la elaboración de quesos. Su asesoramiento ha convertido a docenas de familias de pastores en modernos ganaderos, y a muchas queserías artesanas en innovadoras productoras de nuevos tipos de queso que, además, reciben importantes premios nacionales e internacionales. Una entrevista de tú a tú entre dos viejos conocidos.

“Ha habido un salto bestial, las queserías han pasado de la temperatura del dedo a la del termómetro”

del dedo a la del termómetro, al agua caliente con los termos, a los pisos... cumpliendo la legislación igual que en Francia y en cualquier sitio. Y hubo un salto bestial.

— Ahora hay más higiene, un uso de tecnología moderna...

— Totalmente.

— ... pero ¿queda aún alguna asignatura pendiente?

— Una de las asignaturas pendientes es que todas las queserías se abran al mundo. Es decir, que estuvieran para visitar. Estoy seguro de que a muchísimos turistas les encantaría ir a ver queserías, comprar su queso. Porque, además, muchas de las queserías están en sitios preciosos. Y no es nada nuevo, en Europa también se trabaja así: pequeñas queserías en las que el ganadero tiene venta directa del producto. Aquí falla esa unión entre el ganadero y el consumidor (también restauradores), ¡saber qué quieren los consumidores también es importante!

— Las mujeres de los pastores ya no fabrican, como antes se hacía, sus propios cuajos. ¿Es una evolución lógica en la modernización, o es algo que se ha perdido en la identidad del queso?

— Creo que el futuro va por ahí. Por ejemplo, los vascos han vuelto al cuajo natural, de cordero o de baifa. Aquí se ha ido a

lo más fácil, que es una “Cita con el chef” que multiplicó los encuentros entre profesionales que ya se conocían: de entrevistado y entrevistador, y de éstos con el cocinero; y de los protagonistas de la foto con el fotógrafo. El resultado está junto a estas líneas, con el plato que el jefe de cocina y empresario del restaurante del Gabinete Literario de Las Palmas, Fabio Santana, ha dedicado para la ocasión a Isidoro Jiménez: ostra gratinada con queso de flor (receta en pellagofio.es).

“

El pastoreo también es medio ambiente y los políticos no se han enterado”

el cuajo industrial, que tiene la ventaja de controlar las medidas, “un gramo para cien litros”. Que los quesos tengan su propia identidad no está solamente en la leche, en cómo trabajamos y dónde estamos, sino también en que todos los ingredientes sean de aquí, más auténticos, con su propia personalidad, su marchamo.

— Y hablando de identidad, ¿podemos hablar de queso canario como un producto con unas características específicas y diferenciadas, aunque haya varias denominaciones de origen?

— Totalmente. Tú pruebas un queso de oveja de Guía y un queso de oveja manchego, de leche cruda ambos, con dos o tres meses, y son totalmente distintos. Ahí influye muchísimo la alimentación de los animales (aquí tenemos pasto todo el año y de diferentes tipos), la forma de trabajar los ganaderos (aquí hemos mantenido la forma más tradicional de las tradicionales de España).

— ¿Caben más DO en Canarias? ¿Falta alguna??

— No sé si cabrían más. Y tampoco hay que volverse loco con las DO.

— ¿Se puede hacer queso con leche de camella?

— Yo he hecho. Es una leche fácil de trabajar y la camella da bastante leche, más que un cabra, pero no es fácil de ordeñar. Además, los camellos que hay aquí son para el trabajo con el turismo, la producción de leche es pequeña, están en zonas bastante áridas y hay que alimentarlos. Es muy complicado.

— Últimamente el sector se está renovando en Canarias con la aparición de un nuevo tipo de industria artesana, la miniquesería. Formatos pequeños con elaboraciones que incluyen recetas de otros lugares del mundo. ¿Estamos globalizando nuestro queso?

— Yo creo que no. Pero hay ganaderos jóvenes que han abierto la gama. En vez competir en precios, ya que todos elaboran los mismos tipos de queso, sacan un producto nuevo en el que no tienes competencia y puedes vender más caro. Y hay consumidores y restauradores que lo piden.

— Terminamos: un recuerdo dulce.

— Ayer mismo, que me encontré con un joven que va a empezar con la trashumancia. ¡Hay que ponerle una medalla! El pastoreo también es medio ambiente y los políticos no se han enterado.



• Ojo de pez



Tato Gonçalves

Expertos en alimentación

Esta vez la sesión de fotos la hicimos en el estudio, Isidoro y Fabio, ambos dedicados a la alimentación, cada uno experto en lo suyo (la elaboración de quesos uno, su uso en la cocina el otro), posaron de esta manera y con interesantes proyectos juntos que, más pronto que tarde, conoceremos.

La entrevista tiene continuación en pellagofio.es

“

Tenemos una tradición muy grande en Canarias, y más artesanos queseros que en toda España”