



EL CAMBULLON EN LA LITERATURA Y LA PRENSA (1885-1950)

**CARMEN ROSA CUBAS VALENTÍN
ISABEL GARCÍA SANTANA
NURIA JUANES PRIETO
JUAN FRANCISCO ROMÁN RODRÍGUEZ**

Esta comunicación constituye un breve avance de un estudio más amplio que, sobre el cambullón y el estraperlo en Las Palmas de Gran Canaria, realizan becarios y colaboradores del Seminario de Estudios Históricos Canarios del Centro Asociado de la UNED, utilizando las aportaciones metodológicas de la Historia Oral.

Nuestro objetivo es hacer un análisis somero de esta pequeña actividad portuaria utilizando fuentes secundarias (prensa, revistas, memorias, cuentos, etc...).

La pertinencia de este estudio es patente dado el escaso conocimiento que existe, aún en medio académicos, acerca de esta actividad, que tiene un arraigo notable en la zona portuaria de Las Palmas desde por lo menos finales del s. XIX, aunque algunos autores afirman que el cambulloneo cuenta con más de 300 años de tradición en esta isla¹.

En la última década, el cambullón ha adquirido cierta entidad como tema de interés per se en la literatura y la prensa. Se considera una actividad pintoresca, realizada por gentes aún más pintorescas en un marco geográfico e histórico muy concreto. Esta concepción es producto del renacimiento de la consideración de lo canario, como algo especial, distinto y digno de estudio, que surge en momentos de crisis en los que parece necesario descubrir los rasgos definitorios de lo que se ha dado en llamar la “identidad canaria”. De este modo, el interés por una actividad considerada marginal se enmarca en un contexto de crisis, no sólo del cambullón como tal, sino y, sobre todo, de lo que ha sido enseña y orgullo de la burguesía grancanaria: el Puerto.

Por el contrario, en las etapas en que el cambullón se desarrolló con mayor fuerza —que coinciden con las de auge de las actividades portuarias en la década de los años 20 y después de la Guerra Civil

española—, no parece haber atraído la atención de los cronistas canarios que, cuando lo mencionan suelen ser bastante críticos, identificándolo injustamente con el estraperlo.

De todas formas, nuestras fuentes ofrecen una imagen bastante completa —que no profunda, pues se limitan a retratar aspectos parciales de la realidad— de lo que es el cambullón. Ningún aspecto se ha dejado de lado. Se han realizado pequeños estudios etimológicos —algo dispersos y fragmentados. Se han descrito todos los elementos que intervienen en el cambullón— los actores, los productos, la clientela, las herramientas de trabajo, el marco geográfico e histórico, la jerga, anécdotas, etc.. Y, sin embargo, apenas se ha profundizado más allá de las estampas costumbristas, tópicas y típicas del folklore isleño. Por ello, consideramos necesario repasar todos estos temas antes de abordar la tarea más complicada de interpretación y crítica, a la luz del contraste con los testimonios orales de los propios cambulloneros, que, como ya se ha mencionado, constituye el eje de un trabajo más extenso y pormenorizado que presentaremos en un futuro próximo.

1.- ETIMOLOGIA

La palabra “cambullón” hace referencia al “tráfico y trueque de mercancías que se realiza en los puertos y muelles desde botes y chalanas entre populares vendedores y viajeros y tripulantes de barcos en tránsito”².

No está nada claro el origen de este término y, aunque la Real Academia de la Lengua le reconoce un origen sudamericano, colombiano-mejicano, asimilándolo a “cambalache” (trueque de objetos de poco valor), algunos especialistas lo derivan del portugués “facer cambao”. Pérez Vidal, en concreto, afirma que procede de una unidad de trueque portuguesa —*cambulhão* o *cambulhada*—, utilizada por pescadores del continente y de las islas Azores³. Esta referencia nos hace pensar que, seguramente, el cambullón no es una actividad original del Puerto de La Luz y ni siquiera de los puertos canarios, ya que este tipo de comercio marginal surge de manera espontánea al hilo de las actividades portuarias, desde el momento en que éstas comienzan a desarrollarse, e incluso antes pues, como veremos en otro apartado de esta comunicación, para cambullonear sólo se necesita disponer de un bote de remos, algún producto para intercambiar y la voluntad de acercarse a algún buque de paso por las islas.

La riqueza etimológica del cambullón es tal que, en fechas tan tempranas como 1911, el Comandante de Marina de Las Palmas, D. Rafael





M. Navarro, en un comunicado dirigido al Director General de Navegación no se resiste a hacer gala de su erudición elaborando su propia teoría sobre el origen del término:

“El que suscribe, al venir al destino que hoy desempeña, desconocía esa palabra, de la que aún hoy ignora la etimología. Posible fuera que se derivase de «Cambujo» —el hijo de negro e india, o al contrario—. Y así se lo hace presumir la circunstancia de venir ejerciéndose esa industria por los indios todos malabeses y coromandelos, que abundan, con y sin establecimiento abierto, en nuestra ciudad de Las Palmas y en el poblado de la Luz. Emplean aquí la dicha palabra para designar a todos aquellos, que capacitados para ejercer industrias del mar, se decían a ellas en la especialidad de verificar cambios y venta de efectos, víveres, a bordo de sus botes, con los pasajeros y dotaciones de los buques que frecuentan nuestro puerto. De «cambullón», por tanto, deduciremos «cambio»; y por lógica aplicación, «cambullonero» al que a ese tráfico se dedica.”⁴

Aunque esta hipótesis no deja de ser interesante, nos parece más lógico aceptar el origen inglés de la palabra, que sería en este caso una adaptación libre del “can buy on, sir?” con el que los cambulloneros canarios solicitaban permiso para abordar los buques. Aún así, al plantearnos esta procedencia surge inmediatamente un problema: elegir la transcripción correcta de esta frase, ya que la literatura y la prensa manejadas ofrecen varias versiones escritas que se prestan a confusión y se deben, probablemente, a un conocimiento deficiente de construcciones gramaticales inglesas (confunden 'come' y 'can', 'buy' y 'by').

En un artículo de Armando Mentado publicado en el *Diario de Las Palmas* aparecen algunas de esas versiones, que tienen como denominador común la pronunciación, idéntica en todos los casos:

“Surge así el negocio del cambullón ('come buy on'), término éste, como se ve, de origen inglés, que denota una 'invitación para adquirir un stock de mercancías a bordo, mientras se mantiene la navegación'; o del término; 'come by on', que nos habla de 'adquirir artículos con cierta dificultad...' (pronúnciase: 'Kam-bai-ón').”⁵

2.- ETAPAS Y LOCALIZACION GEOGRAFICA

El cambullón como actividad y, por tanto, también la figura del cambullonero, han gozado de un fuerte arraigo en el Puerto, constitu-



yendo uno de los elementos más pintorescos, casi una seña de identidad, dentro del mismo. A pesar de ello, no se tienen noticias exactas acerca de la datación de este pequeño comercio marginal. Algunos niegan que se puede desligar el cambullón de la propia historia del Puerto, razón por la cual le asignan más de 300 años de antigüedad. otros apuntan el año 1885 como punto de partida de la “industria marítima del cambullón” (Informe de la comandancia de Marina de Las Palmas, 5 de Julio de 1911). Sin embargo, en el siglo xx es innegable la existencia de dos puntos álgidos en la trayectoria histórica del cambullón: las primeras décadas del siglo, que coinciden con el auge de los primeros cruceros turísticos con destino a Canarias y, en general, de la navegación por el Atlántico, y los años 40, en los que se reaviva el tráfico portuario coincidiendo con la hambruna de la Posguerra y el fin de la Segunda Guerra Mundial. Situaciones ambas que explican un súbito despegue de esta actividad en el Puerto y la gran popularidad alcanzada por los cambulloneros en estas fechas.

La localización de los vendedores marítimos en torno a La Isleta sirvió como aglutinante para crear un nuevo tipo social, el cambullonero, a partir de gente de distinta procedencia. En los años 40, la mayoría eran ya nativos de La Isleta, en donde familias enteras se dedicaban al cambullón, pasando el oficio de padres a hijos. Por entonces, constituían una particular casta de pequeños comerciantes, gente en fin de escasa relevancia social, que se movían entre La Isleta y el Puerto.

En su *Historia del Puerto de La Luz y de Las Palmas* (1988), Ferrera Jiménez localiza a los cambulloneros entre el Refugio, el Sanapú y los Varaderos⁶.

3.- LA “JERGA” DE LOS CAMBULLONEROS

Los cambulloneños contaban con una “jerga” o lenguaje propio que se extiende a todo el campo de su actividad, desde la forma de llamar a los turistas (“chonis”), a los buques, los productos y hasta a las propias casas consignatarias:

“llamaban a los barcos con nombres típicos, empleando una extraña jerga que con el paso del tiempo se convirtió en el «argot portuario»[] lo verdaderamente peculiar y curioso de este «argot portuario» era el nombre con que se designaba a los barcos, «que generalmente se derivaba del “color de la chimenea, algún símbolo o distintivo de la misma”.

Podemos citar entre ellos los “Malarriales” (barcos de la Royal Mail Lines), los “Paquetes” (de la Elder Dempster Lines). Los “Colorados”, “llamados así por el color canelo de su casco, pertenecían a la naviera inglesa Bullar King Line”. Los “Castles”, eran los “buques de la union Castel Line, una de las compañías más vinculadas al tráfico de nuestro Puerto desde el pasado siglo”. Los “Arramblaos”, en el argot de los antiguos cambulloneros, se conocían por este nombre a todos los barcos de carga que solían frecuentar nuestro recinto portuario. Eran barcos de poco negocio”. Los “Yowa eran barcos mixtos, con capacidad para 80 y 100 pasajeros en clase turista. Fueron muy populares en el tráfico entre Reino Unido y Canarias”, etc.

También cuentan con “nombres de guerra”, apodos o “nombretes” que se aplicaban entre sí y daban a la gente con la que se relacionaban (guardamuelles, vigilantes del Puerto...): Perico “el carnicero”, maestro Santiago “el pajarero”, etc.

Así, no es de extrañar que Perico 'el Carnicero' hable en un artículo de la revista Aguayro, de “los malos ratos que nos hicieron pasar los guardianes de la Casa Miller, Pedro “el gato”, Paco “el calabozo”, Miguel “el barrigúa”, y Juan Palmés”.

La existencia de esta jerga es probable que haya influido en la conformación de una cierta conciencia de clase entre estos peculiares vendedores portuarios, al prestarles características que los distinguían de otros grupos profesionales que se movían en torno al Puerto.

4.- CONDICIONES DE TRABAJO

En este apartado señalaremos algunas características del oficio del cambullonero, centrándonos en algunos aspectos como la precariedad de su modo de vida que dependía tanto de la voluntad y el esfuerzo como de la suerte, las jornadas intensivas a la espera de los buques. Las carreras en la bahía a bordo de sus barcazas para llegar antes a los barcos. Las delicadas negociaciones con la tripulación o el pasaje, etc.. Todas estas circunstancias aparecen reseñadas en las fuentes manejadas.

También se menciona como la principal herramienta de trabajo del cambullonero los barcos de remos y barcazas medianas —propias o alquiladas— a bordo de las cuales se acercaban a los buques que hacían escala en la isla, ya dentro o fuera del Puerto. En este sentido podemos destacar un curioso anuncio de prensa aparecido en *La Provincia* el 27.04.1946 en el que se anuncia la venta de “un bote muy propio para el cambullón”, que reafirma e ilustra la importancia de contar con un





bote para el desempeño de su oficio. De esta circunstancia también nos da cuenta Perico “el carnicero”:

“Por los años 40 y 50, influía mucho el tener un buen bote y el remar rápido”.

Por lo general se establecían entre ellos verdaderas carreras de obstáculos para abordar los barcos. El que llegaba primero se quedaba con el negocio:

“(…) subíamos a bordo de los barcos aun sin fondear por medio de un cabo con un gancho que se tiraba a la borda del barco. La cuestión estaba en hablar primero con los oficiales o con el personal del barco, y el primero que hablara se hacía con el negocio. No teníamos horario de trabajo: día y noche al pie del cañón si querías hacer algún dinero”⁸.

Con el tiempo acabaron haciendo acuerdos bajo palabra para repartirse el Puerto —por zonas— o los buques —por compañías—, llegando a especializarse en determinados productos.

Para ejercer su oficio, los cambulloneros debían estar en posesión de una licencia de “vendedor marítimo”, también llamado “carnet negro” por el color de sus tapas, que les facultaba para acceder a los buques y vender su mercancía a bordo.

En nuestras fuentes rara vez se mencionan los aspectos “administrativos” del oficio con la única excepción del famoso “carnet negro” citado por Ferrera y de los intentos de reglamentación del cambullón, realizados por la Comandancia de Marina a finales del pasado siglo, que dan constancia no sólo del crecimiento del cambullón en el Puerto —“ya en 1880 llegaban a un centenar los botes dedicados al mismo ... y al presente (1911) disponen de unas 150 embarcaciones menores”— sino —y lo que es más interesante— de que ya, por entonces, era una actividad reconocida oficialmente —“los cambulloneros estaban y están inscritos en la Capitanía y capacitados para el tráfico de mar” y “pagan contribución a la Hacienda”. Aunque, por otra parte, resultan bastante curiosas las medidas tomadas por el Comandante para mantener el orden en el Puerto:

“Ya en 1888 llegaban a un centenar los botes dedicados al mismo y a tal punto fue en aumento, que en 1893, siendo Comandante de esta Provincia marítima el hoy difunto Sr. D. Antonio Moreno de Guerra, se vio en la necesidad de regulari-



zar, reglamentándolo ese tráfico, para evitar y prevenir desórdenes, a que en el puerto, daba lugar a diario. Al efecto, eligió de entre ellos el que menos desconfianza le merecía y previa la autorización de la Superioridad, lo confirmó como a modo de guarda jurado con uniforme y sable, siendo su cometido el reprimir los desmanes entre los suyos y velar por el orden en el ejercicio de sus funciones”⁹.

Semejante resolución da fe del volumen tan importante que había alcanzado el cambullón en Las Palmas de Gran Canaria en esta fecha. Los cambulloneros habían pasado a constituir un problema: “No están asociados, ni agremiados oficialmente antes bien se hacen entre sí la más ruda competencia”¹⁰.

Sin embargo, por el hecho de vivir en un mismo espacio físico que los conforma y condiciona, y, sobre todo, por el desempeño de un oficio tan peculiar, encontramos entre los cambulloneros una solidaridad que no se halla en otros grupos profesionales. Aunque nunca llegaron a formar un “gremio” —la fundación de la Asociación de Vendedores marítimos es bastante tardía—, se detecta en ellos un cierto espíritu de “clase” quizás en razón de su marginalidad. El cambullonero Perico “el Carnicero” lo explica en los siguientes términos:

“Todos nos respetábamos, y entre los cambulloneros del Refugio formábamos una gran familia que se ayudaban entre todos y donde nos prestábamos dinero con plena confianza.”¹¹

Por lo que respecta al tema de las relaciones existentes entre estos vendedores, las fuentes orales son mucho más explícitas que las escritas.

A pesar de la competencia establecida entre ellos, por su carácter amistoso con los marineros:

“eran capaces, aún lo hacen, de permitir que éstos comprasen sin dinero. Ya luego irían a la consignataria a cobrar lo que era suyo, pero en el primer momento las negociaciones siempre fueron amistosas”¹².

5.- TIPOS

Los cambulloneros no constituían un grupo homogéneo. Así pues, se puede establecer una tipología dependiendo del tipo de productos que vendiesen y de si tenían acceso o no al buque:

“Divídense los del cabullón en dos clases: los que comercian a los costados de los buques vendiendo o cambiando artículos del país; y los que a bordo de ellos, los mismos artículos y otros efectos, que algunos venden en Africa o Inglaterra, dejando para el retorno del buque, pendiente el saldo de sus cuentas.”¹³

A principios de siglo, comerciaban con productos autóctonos. Cambiaban pájaros, frutas, flores, calados y otros productos de artesanía por güisqui, café o telas. Este primer tipo de cambullonero no solía abordar los buques, limitándose a acercarse en su chalanas a los costados y desde allí entablaban negociaciones con la tripulación y/o el pasaje para intercambiar los productos típicos de la tierra.

Los comerciantes de fruta “se limitaban exclusivamente a la venta de frutas del país. Su mayor esplendor lo tuvieron cuando los barcos fondeaban en la bahía para carbonear, especialmente entre los buques del pasaje. pero al comenzar el suministro de combustible líquido por el Muelle Grande, y al saltar a tierra, los pasajeros fueron poco a poco dejando el negocio hasta desaparecer totalmente”. Los pajareros son “los verdaderos cambulloneros, el del típico enredo y trampa, desaparecido desgraciadamente para el trajín desde hace más de treinta años”¹⁴. Vendían a los turistas pájaros canarios que adquirían a los leprosos del Hospital de San Lázaro que los criaban ex profeso para ese fin.

También existía una relación entre los cambulloneros y la colonia indostánica, que Ferrer Jiménez considera “autorizada de viejo en el oficio”. Los indios les proporcionaban mercancía en numerosas ocasiones y esto se puede observar en la prensa de los años 40, en un simpático anuncio, fechado el 25 de enero de 1948, en el que el comercio Metharam “vende a buen precio muñecas a los cambulloneros”.

ATENCION CAMBULLONEROS

A LOS PRECIOS MAS ECONOMICOS DE TODA LAS PALMAS, TENEMOS EN GRAN EXISTENCIA SIEMPRE LAS

Muñecas andadoras

CON VOZ y SIN VOZ, EN TODOS LOS TAMAÑOS Y PRECIOS. CON PRECIOS ESPECIALES, PARA LOS VENEDORES DEL MUELLE. LOS ENCONTRARA EN LA

CASA “METHARAM”

TRIANA, 31. (Atlantis)



En los 40, el negocio se amplió por las razones ya mencionadas —la coyuntura de la posguerra— y entonces, se traficaba a mayor escala y con productos de primera necesidad— café, leche, pastas, sopa, azúcar, grano, aceite, jabón, etc.

El testimonio de Perico “el Carnicero” es, en este sentido, bastante esclarecedor:

“Después de la Guerra Civil el cambullón se concentraba en artículos de primera necesidad que servían para la comida diaria: café, azúcar, jabón, fideos, macarrones, y todos los alimentos que podían paliar la gran hambre que existía. De nosotros vivían remeros, transportistas, tenderos, —que en aquella época se dedicaban casi todos al estraperlo—, compradores, fabricantes, y un sin fin de familias canarias.

Cuando comenzó la Segunda Guerra Mundial, como ya no había tanta necesidad, nos dedicamos a las cosas viejas de los barcos para después venderlas, o a los sobrantes de gambuzas, que eran stoks de comida que el barco tenía que tirar si no las comprábamos.

Otro negocio era el de los cabos viejos para hacer alambres con destino al empaquetado o para tachas en la fábrica de Guanarteme.

Buen negocio fue siempre el de las maderas que venían en los barcos para encajar los bidones. Otro negocio era el de las «barriduras», o sobrante de la descarga del trigo, millo o cebada; los barcos se descargaban a cubo o a balde, mucho grano quedaba tirado por el suelo, y los marineros nos lo daban para después venderlo como comida de animales.”

Por estas fechas, aproximadamente, cobró importancia el segundo tipo de cambullonero, constituido por aquellos que tenían acceso a los buques, y trabajaban con mayor variedad de productos.

¡CAMBULLONEROS!

Compro toda clase de animales vivos (monos, loros, tortugas, gacelas, hienas, serpientes, etc.) pagando buenos precios.

Dirigirse a MARIO Hotel Nuevo Miramar, Puerto de la Luz (final de trayecto de las guaguas) antes de las diez de la mañana.





En este sentido, podemos destacar la labor de los “bombistas”, encargados de abastecer a toda la tripulación de un buque, para lo cual y en colaboración con otros cambulloneros, vendían fiado, apuntando las cantidades en un cuaderno que firmaba el capitán y que acto seguido era llevado a la consignataria para cobrar lo adeudado.

Los “tratistas” compraban “todo lo que los tripulantes de los barcos les pudieran vender, maderas, barreduras de las bodegas, café y tantas otras cosas”.

Finalmente estaban los denominados “gambuseros”, que adquirían todo el sobrante de gambusa (“tanda de comestibles en los barcos costeros”)¹⁵, de los barcos arramblaos¹⁶.

Así pues, a los cambulloneros se debe que, a Canarias, llegaran, en momentos de extrema penuria productos desconocidos o casi imposibles de conseguir en la Península. Gracias a ellos se abastecían de productos básicos los tenderos de Las Palmas. A ellos se debe la introducción de la penicilina y la terramicina en Canarias. Las primeras hojillas de afeitar, radios, cámaras fotográficas, etc. proceden de sus manos. A ellos acudían los particulares para hacerles encargos especiales¹⁷. Y esto a pesar de la persecución abierta o soterrada de las autoridades que los tachaban de contrabandistas y traficantes ilegales, cuando no los identificaban públicamente con los estraperlistas.

De todos modos, no hay que negar que, aprovechando la ocasión que se les presentaba tras la Guerra Civil, algunos cambulloneros llegaron a enriquecerse y subir de categoría lo cual implicaba encontrar un puesto fijo en la Plaza del Puerto o abrir un almacén en Triana y otra zona céntrica.

Sin embargo, el cambullonero-tipo se mantuvo pobre pero honrado, razón por la cual siempre contó con la simpatía de la ciudadanía. Los cambulloneros en los años 40 mantuvieron abierto un canal de comunicación con el exterior en un momento en que esto era sumamente necesario. Y por ello, no sufrió en grado tan alto la persecución ni mala fama que eran patrimonio de los estraperlistas¹⁸.

A pesar de ello nunca gozaron de la simpatía de las autoridades municipales y portuarias. Antes bien, fueron motivo de quejas tanto por parte de las mismas como de las casas consignatarias del Puerto y representantes consulares. Como ya hemos mencionado anteriormente, hubo intentos infructuosos de limitar y controlar este tráfico mediante la disposición de leyes ad hoc.

El citado Informe de la Comandancia de Marina (5 de julio de 1911) constituye un documento bastante esclarecedor de la postura oficial ante esta tema:



“Desde mi llegada a esta isla ha ya dos años y medio, me apercibí de que esta, llamémosla institución, era la plaga y la deshonra de la bahía, afectando en mucha parte a la población de Las Palmas. Si no agremiados ni constituidos en sociedad, asociado sí y en inteligencia para cuanto sea el engaño, el abuso y el latrocinio, no reconocen límites su arteria, sagacidad y astucia para burlar toda vigilancia y llevar a cabo todo género de depredaciones. El que suscribe se propuso reprimir con mano dura tales excesos, rayanos en el delito y en determinados concretos casos aplicó la Ley a los delincuentes en todo su rigor. Pero disponen de una considerable flotilla de embarcaciones; son amparados y protegidos por las gentes maleantes de estos muelles y playas, y la Comandancia carece, como V. E. no ignora de elementos bastantes a atajar, ni siguiera reprimir el cual, que a creencia y conciencia de ella y en su propia jurisdicción, crece de día en día en proporciones alarmante. La presencia de un cañonero en estas aguas, como repetidas veces he solicitado de la Superioridad, sería eficacísima. Esto lo tengo repetidas veces manifestado a los Cónsules y los consignatarios, que acuden en queja a esta Comandancia, mostrando cartas, en las que figuran las de las Casas Armadoras de Inglaterra y Alemania clamorosas al comprobar allí las faltas de los efectos del cargo del buque o en su cargamento. Repugnan, naturalmente, estos señores, la probabilidad de que en los barcos de su bandera se cometan tales delitos; pero aceptan unánimes la segunda parte, o sea el registro al regreso del abordaje de los del cambullón”.

En fechas bastantes posteriores observamos cómo algunos ladronzuelos intentaron aprovecharse de la mala fama de los cambulloneros utilizando esta denominación como escudo para vender género robado. Tenemos un ejemplo muy claro en la prensa de diciembre de 1944 donde se hace mención de la detención de dos delincuentes habituales, el “Titicaca” y el “Moya”, que habían cometido un robo en el Colegio de los Salesianos (velas, calzados, ropas), en una tienda de Marzagán (embutidos, jabón, cajetillas de tabaco, licores, etc.) y en un chalet del Monte (ropa y efectos) por valor de unas 20.000 ptas. Siendo recuperada la mayor parte en manos de personas que lo habían vendido fingiéndose cambulloneros.

6.- ANECDOTARIO

Uno de los aspectos más reseñados por nuestras fuentes es el de la clientela de los cambulloneros, los “chonis”, protagonistas de un rico



anecdótico que pone de manifiesto el humor socarrón del vendedor isleño, al tiempo que evidencia las artimañas que usaban para sacar adelante el negocio.

En su quehacer diario, los cambulloneros tenían que tratar con individuos de diversa condición social y nacionalidad. Sus presas predilectas eran los “chonis”, una versión bastante estereotipada del inglés flemático, caballeroso, seco y un poco ingenuo, que era blanco fácil de las burlas y pequeñas estafas de estos pícaros de siete suelas. Pancho Guerra lo expresa de la siguiente manera:

“«Al ave de paso, cañazo», rezan por Castilla. Y esto sí que lo hace el cambullonero, que si a mano viene trueca la parda facha de un gorrión en la más linda y variopinta de las aves. «No canta», expresa con recelo el comprador de uno de estos pájaros «decorados». Y replicaba, vehemente, el cambullonero: «¿Cómo quiere que cante ahora si el animalito "extraña"...? ¡Déjelo que se arregoste y agarre "confiansa", que ya verá! "Entonses" lo tendrá que mandar a callar.»”¹⁹

Es curioso que un oficio aparentemente tan apto para propiciar las más curiosas y divertidas anécdotas haya producido solamente dos, citadas una y otra vez, tanto en las fuentes escritas como en las orales:

- la del pájaro palmero pintado de amarillo vendido como canario, y al descubrirse el engaño, la venganza del comprador (un marino o un turista según la versión) a su regreso a la isla,
- y la del canario cojo, vendido a un choni perspicaz, que recibe como respuesta a su queja la genial: “¿y usted pa' que lo quiere, pa' que cante o pa' que baile?”.

Pancho Guerra en alguno de sus cuentos hace a Pepe Monagas protagonista de una de estas anécdotas²⁰. Pepe Monagas también aparece trabajando ocasionalmente como cambullonero. Esta referencia tiene un gran interés pues da constancia de la existencia de esa concepción del cambullón como algo tan intrínsecamente canario como el sancocho, el mojo picón o el propio Pepe Mongas²¹.

En otro cuento, esta vez de Leandro Perdomo, el protagonista de la conocida anécdota de la “caena” es Maestro Santiago “el Pajarero”²²

“Sabido es, por viejo y por verídico, el cuento del pájaro pintado. El inglés se fue con su canario amarillo que resultó pardo y, en deportivo afán de venganza, un día recaló por

nuestro Puerto y hundió la infeliz chalana de maestro Santiago «el pajarero». A los gritos elocuentes de ¡no más caena, no más caena!, el capitán extranjero rió lo que quiso y el viejo Santiago tuvo que ganar la tierra firme a puros ruegos, batiendo un «crol» magnífico la improba marca inesperada.”

Como conclusión, debemos señalar que, en la actualidad, el cambullonero es una especie en peligro de extinción que oscila entre la reconversión y la muerte.

“Hoy oficialmente los llaman vendedores marítimos, tienen una credencial que les permite desarrollar su tarea en los muelles, un carné que tiene carácter vitalicio y que extiende la Junta del Puerto. Pero siguen siendo los cambulloneros de toda la vida. Esos que también quedan alrededor del mercado del Puerto en Las Palmas ofreciendo todo tipo de artilugio a cuanto forastero se acerque por allí. Dados al regateo y al trueque. Capaces de chapurrearle infinidad de idiomas haciendo gala de un entrañable carácter amistoso.”²³

“Aunque sólo sea por mantener una tradición, por «conservar vivos» los ejemplares de una especie, débense tener en cuenta los cambulloneros de la explanada. Todo el puerto practica —unos más, otros menos— el cambullón. Dejen practicarle en su forma de origen a todos los que, por herencia de sus padres unos, por incorporación posterior los otros, tienen más derecho que nadie: el derecho que da no contar con otro medio de vida y el derecho sagrado de la herencia, la tradición y la costumbre.”²⁴





BIBLIOGRAFÍA

- FERRERA JIMENEZ, JOSÉ: "Historia del puerto de la Luz y de Las Palmas". Las Palmas: Gráficas Marcelo, 1988.
- GUERRA, PANCHO: "Obras completas". Las Palmas: Edirca, D. L. 1983. Tomo I.
 ——— "Obras completas". Las Palmas: Edirca, D. L. 1983. Tomo II.
- PERDOMO SPÍNOLA, L.: "El Puerto de La Luz y Diez Cuentos". Madrid: J. P., 1980.
- PÉREZ VIDAL, JOSÉ: "Los portugueses en Canarias: Portuguesismos". Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1991.
- QUINTANA NAVARRO, FRANCISCO: "Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz: 1883-1913". Las Palmas: CIES: Caja de Canarias, 1985.
- CULLEN, P.: "Cada día con su tema, el cambullón y su breve historia". Falange. Jueves, 22 de agosto de 1946, p. 3.
- GARCÍA VENERO, MAXIMILIANO: "La Penicilina en España". Falange. Jueves 10 de enero de 1946, p. 3.
- HERNÁNDEZ SANTANA, A.: "La leyenda de los viejos cambulloneros". La Provincia. Especial Puerto. Miércoles, 19 de julio de 1989, p. 51-53.
- INFORMACIÓN DEL PUERTO. La Provincia. 25 de febrero de 1950, p. 4.
- MENTADO, ARMANDO: "Cambullón, actividad económica y tradicional que se desarrolló junto a los muelles canarios". Diario de Las Palmas. Lunes, 3 de abril de 1989, p. 5.
- NUEVA PASTORAL DEL DR. PILDAÍN. Falange. Viernes 11 de octubre de 1946, p. 1.
- "PEDRO MORALES GARCÍA, de Cambullonero 'Perico, el Carnicero'". Aguayro. Marzo-abril 1983, núm. 146, p. 34.
- "Una Tradición canaria con más de trescientos años de historia". Empresa canaria. Rev. de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de L.P. núm. 46. Las Palmas de G. C., 1987, p. 56-57.
- ANUNCIOS ECONÓMICOS. Ofertas. La Provincia. Sábado, 27 de abril de 1946, p. 2.
- ANUNCIO. Falange. 25 de enero de 1948.
 ——— Falange. 4 de enero de 1948.
- OTRO SERVICIO POLICÍACO. La Provincia. 22 de diciembre de 1944, p. 4.
- SUCESOS. Falange. 6 de noviembre de 1946, p. 2.
 ——— La Provincia. 20 de octubre de 1948.



NOTAS

1. Vid., "Una tradición canaria con más de trescientos años de historia" en Empresa Canaria. Revista de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas, núm. 46, p. 56-57.
2. GUERRA, Pancho: *Léxico de Gran Canaria. Contribución al Léxico popular de Gran Canaria. Obras completas, tomo I.* Las Palmas de G. C. Edirca, 1983, p. 93.
3. En los portugueses en Canarias (1991), afirma que la palabra cambullón

"procede del portugués cambulhao, y éste [] de cambò [], pequeña vara terminada en uno de sus extremos en forma de horquilla, que sirve para meter por una de sus puntas la cabeza de las truchas o peces y llevarlos así"

p.272.

Así,

"cambulhao, castellanizado en cambullón, perdió en Canarias sus sentido principal frente al español sarta, y como tantas otras palabras portuguesas, ha sobrevivido en las islas con otro valor, ha seguido estrechamente relacionado con los pescadores, porque pescadores han sido tradicionalmente la mayoría de los pequeños cambulloneros []. ¿Cómo se han izado siempre desde los pequeños botes a la borda y cubierta de los buques, los productos ofrecidos? ¿No ha sido siempre en sartas o atados? ¿No procederá de esta unidad de trueque —el cambullón— el nombre que ha quedado para designar en Canarias toda esta pequeña actividad mercantil portuaria?"

p.273.

4. "Comunicación del Comandante de Marina de Las Palmas al Director General de Navegación del 5 de julio de 1911" en "Expediente sobre el cambullón", Archivo Municipal (Obras Públicas), leg. 17 (AHPLP), citado por CULLEN, P.: "Cada día con su tema. El cambullón y su breve historia". Falange, 22 de agosto de 1946 y reproducido en QUINTANA NAVARRO, F: *Barcos, negocio y burgueses en el Puerto de La Luz: 1883-1913*", p. 215.

5. MENTADO, A.: "Cambullón, actividad económica y tradicional que se desarrolla junto a los muelles canarios". *Diario de Las Palmas*. Lunes, 3 de abril de 1989, p. 5.

6.

"Situemos a los cambulloneros en su emplazamiento terrestre-marítimo, aledaño a la bahía, por lo general en el lugar conocido por 'El Refugio', comprendido entre las calles de Salvador Cuyás (zona de los varaderos), Hierro, Pedro del Castillo y Westerling y Padre Cueto, con sus respectivos alrededores, y el Sanapú (zona del litoral) entre los muelles de fyffes y el almacén de carbones de Cory Hermanos"

p. 294.

7. FERRERA JIMENEZ, J.: *Historial del Puerto de La Luz y de Las Palmas*. Las Palmas, 1988, pp. 298-301.

8. "Pedro Morales García, de cambullonero perico 'el Carnicero'". *Aguayro*. Marzo-abril 1983, núm. 146, p. 34.

9. "Comunicación del Comandante de Marina...".

10. *Idem*.

11. "Pedro Morales García, de cambullonero...", *art. cit.*

12. "Una tradición canaria...", *art. cit.*

13. MENTADO, A., *art. cit.*

14. FERRERA JIMENEZ, *op. cit.*, p. 296.

15. GUERRA, P.: *op. cit.*

16. FERRERA JIMENEZ, *Ibidem*.

17. En un curioso anuncio de 4 de enero de 1948, un particular se ofrecía para comprar a los cambulloneros "toda clase de animales, monos, loros, hienas, serpientes, etcétera."

18.

"Nuevos Caines. Así, con esta calificación tan grave, tan acerada y tajante ha anatematizado el Padre Santo a esa caterva de explotadores del hambres y de la miseria ajenas, a quienes, entre nosotros, suele designárseles con el semijocosos y reletesco epteto de estraperlistas".

Nueva Pastoral del Doctor Pildaín. *Falange*, viernes, 11 de octubre de 1946, p. 1.

19. GUERRA, P. *op. cit.*

20. "De cuando a Pepe Monagas se las cobró un inglés". En Pancho Guerra: "Cuentos famosos de Pepe Monagas". *Obras completas*. Tomo II. Las Palmas: Edirca, D. L. 1983, p. 436-37.

21. "Los cambulloneros no son, al fin y al cabo, más que eso, cambulloneros. Pero constituyen lo más típico del Puerto de La Luz", PERDOMO, L.: *El Puerto de la Luz y Diez Cuentos*. Madrid, 1980, p. 93.

22. PERDOMO SPINOLA, L.: *El Puerto de La Luz y Diez Cuentos*. Madrid: J. P., 1980, p. 79-83.

23. "Una tradición canaria con...", *art. cit.*, p. 57.

24. PERDOMO, L., *op. cit.*, p. 94.

