



**ECONOMÍA MARGINAL EN EL PUERTO DE LA LUZ
DURANTE LA ETAPA FRANQUISTA.
LOS CABBULLONEROS**

Coordinadores

**SERGIO MILLARES CANTERO
MIGUEL SUÁREZ BOSA**

**Asociación Canaria
Patrimonio Oral**

1. INTRODUCCIÓN

En este trabajo lo que pretendemos realizar es un análisis del sector marginal de la economía y sociedad de Gran Canaria, *El Cabullón*, que tuvo especial trascendencia en los años de la posguerra.

Al carecer de fuentes escritas es necesario acudir a testimonios orales de quienes han intervenido de una u otra manera en esta actividad del cambullón.

Dicha actividad no supera los cien años de antigüedad.

Para llevar a cabo esta investigación se han realizado 30 entrevistas a cambulloneros, familiares y empresarios relacionados con esta actividad. Se ha utilizado un tipo de entrevista abierta con guión orientativo sobre los aspectos más importantes a tratar en las entrevistas.

Todos los datos, rumores, situaciones y fechas obtenidos de nuestros protagonistas han tenido que ser contrastados, en la medida de lo posible, con las fuentes escritas (prensa, documentación de la Comandancia de Marina, Junta de Obras del Puerto, expedientes judiciales y literatura popular). La mayor parte de esta documentación ha sido consultada en el Archivo Histórico Provincial de Las Palmas de Gran Canaria y en otros casos dispersa en Archivos particulares.

Pero antes de introducirnos en el trabajo que nos ocupa hagamos un pequeño balance del porqué la zona portuaria de Las Palmas de Gran Canaria fue protagonista de esta actividad.

Dentro de los ciclos de alzas y descensos de la economía canaria, vemos cómo se va desarrollando la zona portuaria de Las Palmas.

Si desde los años de la conquista La Isleta ofrecía un lugar de abrigo a las embarcaciones estantes y de paso, fue a finales del

siglo XIX cuando fue nombrado al de La Luz: «Puerto Refugio». En este momento comenzó a surgir el esplendor del Puerto de La Luz y de Las Palmas.

En el período comprendido en los años 1883 y 1913 asistimos a un crecimiento vertiginoso de la afluencia de buques al puerto gran-canario, lo que repercute en un desarrollo sin precedentes del comercio y la actividad económica de la ciudad de Las Palmas llegando a convertirse, entre 1910 y 1913 en el primer puerto de España en lo que al tráfico marítimo se refiere ¹.

Al abrigo de esta prosperidad portuaria surgirá la peculiar actividad del cambullón.

2. SURGIMIENTO Y DESARROLLO DEL CAMBULLÓN DESDE SUS INICIOS HASTA LOS AÑOS TREINTA

El término «cambullón» ofrece varias interpretaciones en cuanto a su origen en Canarias.

El escritor canario Pancho Guerra nos lo define como «tráfico y trueque de mercancías que se realiza en los puertos y muelles desde botes y chalanas entre populares vendedores y viajeros de barcos en tránsito» ².

Por otro lado, el Diccionario de la Real Academia da al término un origen sudamericano: el enredo, la trampa, el cambalache de mal género del Perú; la cosa hecha por confabulación de algunos con engaños o malicia para alterar la vida social o política de Chile; el cambalache o trueque de objetos de poco valor de Colombia y Méjico ³.

El Comandante Militar de Marina de Las Palmas, don Rafael M. Navarro, en un comunicado dirigido al Director General de Navegación en julio de 1911, comenta que quizás derivara el término de «cambujo», el hijo de negro e india o, al contrario, justificando su creencia por el hecho de que se viene ejerciendo «esa industria por los indios todos malabares y coromandeleles que abundan, con y sin establecimiento abierto, en nuestra ciudad de Las Palmas y en el poblado de La Luz» ⁴.

Pérez Vidal le atribuye un origen portugués, en concreto, procedente del término «cambulhão» utilizada por los pescadores del continente y de las islas Azores ⁵.

Otra designación de la palabra cambullón la da Don Ernesto Lezme, Administrador de Puertos Francos de Las Palmas, hoy día jubilado. Para él, más que de «cambullón» habría que hablar de



«carbullón». Cree que vienes de la época de los antiguos suministradores de carbón ⁶.

Esta teoría podría asociarse a lo que nos aporta otro entrevistado que comenta que durante la Primera Guerra Mundial y, debido a la escasez de barcos que afluyen al puerto, la gran parte de los cambulloneros se dedicaban a extraer del fondo de la Bahía el carbón que había caído en las operaciones de avituallamiento de los buques ⁷.

Otro origen dado al término es el inglés. Y así lo especifica Armando Mentado en un artículo de la prensa canaria. Para él, el término surge de la expresión inglesa «come buy on» o «come by on» que aluden a la invitación para adquirir mercancías a bordo de los barcos ⁸.

Lo que queda patente es que al fenómeno estudiado se le atribuyen diferentes orígenes por lo que podemos pensar que no solamente existió en los puertos canarios, sino en otros puertos que, bajo otra denominación, realizaron parecida actividad.

El origen de este comercio quizás lo pudiéramos encontrar en el ataque de buques que iban con destino a América desde el siglo XVI. No obstante, tenemos al menos, una clara constancia de que este fenómeno existía a finales del siglo XIX, como así lo afirma el Comandante Militar de Marina de Las Palmas en un comunicado dirigido al Director General de Navegación ⁹.

Durante el siglo XX, nos encontramos con dos momentos de auge del cambullón: uno, en las primeras décadas del siglo, cuando Canarias era el paso obligatorio de trasatlánticos y otros buques que se dirigían hacia América y hacia África. El otro momento, aparece con posteridad a la Guerra Civil Española y Segunda Guerra Mundial, épocas de racionamiento y carestías, conformándose esta actividad en un acicate o contrapartida al llegar a Canarias productos alimenticios de los que carecían en la Península.

A principios de siglo los primeros cambulloneros no solían abordar los buques. Llevaban los productos típicos de las tierras en unas cestas que venían de Funchal (Madeira) y entablaban las negociaciones desde los botes, colocándose al costado de los barcos. Entre los productos a tratar destacaban los bordados, frutas y pájaros de la tierra, obteniendo a cambio whisky, café o telas.

Los cambulloneros del Puerto de La Luz y de Las Palmas procedían de aquellas localidades costeras que vieron en el área urbano y portuaria una válvula de escape a las dificultades del momento. Zonas como Agaete, Gáldar, Telde, así como zonas desfavorecidas de Lanzarote y Fuerteventura, serán la cuna de aquellas familias que,





combinando la pesca o el trabajo portuario con el cambulloneo atravesaron momentos de prosperidad¹⁰. De esta manera, se convirtieron en «marineros de tierra» que estaban al acecho de los buques que atracaban en el puerto.

Si alguna vez se intentó reglamentar este comercio portuario, se vio más claramente cuando la Comandancia Militar de Marina expidió los llamados «carnets negros» o «carnets de vendedores marítimos» que, según Don Juan Luis Rodríguez Suárez, entrevistado, data de la época de Alfonso XIII, expedidos a favor de los bombistas¹¹. Estos carnets permitían a los cambulloneros acceder a los buques y vender sus mercancías a bordo.

Ya desde 1893, debido al auge que había experimentado esta actividad del cambullón¹² y, para mantener el orden en el puerto, el Comandante Militar de Marina, don Antonio Moreno de Guerra, vio la necesidad de reglamentar dicha actividad, eligiendo entre los cambulloneros al que menos desconfianza le merecía confirmándolo 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. Esta actividad cayó en desuso por la ineficacia de la misma.

En 1911, el sucesor del Comandante de Marina, Don Rafael M. Navarro, informó primeramente al Director General de Navegación y, luego, al Excmo. Sr. Alcalde del Ayuntamiento de Las Palmas, de la necesidad de reglamentar nuevamente este peculiar comercio¹³.

Con posterioridad, teniendo constancia de la existencia de los «carnets negros» expedidos por la Comandancia de Marina, en favor de los cambulloneros más veteranos —los bombistas— dicha medida no impidió que los cambulloneros prosiguieran, a través de esa peculiar picaresca, desarrollando su labor al margen de la reglamentación establecida; contando, asimismo, con la tolerancia de las autoridades, las cuales se veían, directa e indirectamente, beneficiadas del singular comercio¹⁴.

Es significativo lo que nos aporta Alberto Vázquez Figueroa, novelista canario, en una de sus obras y, que nos viene a resumir como se hacía los negocios y arreglos entre cambulloneros y terceras personas:

«Los de mi profesión no tenemos más capital que la palabra. Cuando hacemos un trato, o se acabó el negocio, porque como aquí no hay papeles, ni contratos, ni abogado, ni leyes, una vez que has fallado nadie te dará nunca otra oportunidad...»¹⁵.



3. ASPECTOS SOCIALES

3.1. PROCEDENCIA SOCIAL DE LOS CAMBULLONEROS

Antes que nada hay que situar a los cambulloneros en su emplazamiento terrestre-marítimo, cerca de la bahía, en el lugar conocido por «El Refugio», comprendido entre las calles de Salvador Cuyás (zona de los varaderos), Hierro (conocida popularmente en aquella época por la del «Sancocho»), Pedro del Castillo y Westerling y Padre Cueto, con sus respectivos alrededores. También estaba la zona del Sanapú (zona del litoral) entre los muelles de Fyffes (después de Martinón) y el almacén de Cory Hermanos ¹⁶.

En todos estos alrededores se fueron asentando familias, de las cuales fueron saliendo una serie de personajes que se dedicaron al cambullón. También había cambulloneros procedentes de la zona del noroeste grancanario, de los pueblos de Agaete, sobre todo, y de Guía y de Gáldar. Por otro lado, había algunos que venían del sureste, sobre todo de Telde. Estos asentamientos fueron debidos al auge económico de la zona portuaria después de la construcción del Puerto.

Según uno de nuestros entrevistados, D. Juan Betancort, dice que:

«Los primeros cambulloneros son oriundos de Agaete. Desde principios de siglo existían núcleos de cambulloneros oriundos de Agaete, situados en la casa de Marques. Se establecieron en el Refugio, en la calle «El Sancocho». Los de La Puntilla eran de Telde, vinieron a Las Palmas porque en ambos pueblos estaba mal la economía. Unían el Cambullón con la pesca. Es el principio del cambullón» ¹⁷.

En cuanto a la procedencia social de los cambulloneros hay que resaltar que mayoría de ellos era gente humilde y trabajadora, muchos de ellos tuvieron que dedicarse a esta labor desde muy pequeños para ayudar a sus familias, ya que solía ser un negocio familiar. Esto lo podemos comprobar por medio del siguiente testimonio:

«Me llamo Juan Rodríguez Betancort y nací en 1904. Desde que tenía siete años estaba con mi hermano mayor en el cambullón» ¹⁸.

También podemos añadir otra cita en cuanto a la procedencia social de los cambulloneros. Esto es lo que nos cuenta D. Juan Betancort:



«Tiene el cambullonero una idiosincrasia propia. Es una clase social diferente, usa una jerga del canario antiguo, trajeron la forma de hablar de Agaete; los de Telde, la de Telde. Los de Telde decíamos «el excusado», «la bacinilla», a la boquilla... Sabían todos los idiomas y no sabían ninguno...»¹⁹.

En general, casi todos ellos eran descendientes de Cambulloneros, o amigos o vecinos. Hubo muy poca gente que viniera a Las Palmas con el único fin de dedicarse al Cambullón. Algunos de ellos iban a emigrar a Venezuela o a Cuba, pero al comprobar que con esta práctica económica se podía sobrevivir y además con beneficios, pues se dedicaban a este negocio. Sólo tenemos un ejemplo en nuestras entrevistas de un señor que se dedicó al cambullón porque vio cómo esta gente en un día se ganaba el sueldo de un mes de su padre:

«Yo entré a trabajar en el cambullón por circunstancia, porque vivía en el barrio de Cambulloneros y un día me ofrecieron, estudiando yo en el Viera y Clavijo, y estaba de vacaciones jugando con mis compañeros, los niños del barrio, abajo en el Sanapú, donde se reunían todos los cambulloneros, y uno que después fue compañero mío, Manuel González, «el Lelilla», como yo era el más fuertecillo del grupo me dijo: «Rubio, tú quieres venir conmigo al barco aquél que está allá»... Fui con él, estuvimos como una hora y cuando llegamos a tierra me dió 150 ptas. En esa época mi padre trabajaba en el Banco Popular Español y ganaba 875 ptas. al mes y yo en una hora cogí ciento y pico, entonces yo me dije que los estudios míos están de más...»²⁰.

En definitiva, podemos comprobar que la mayoría de los cambulloneros pertenecían a un estatus social más bien bajo, muy pocos tenían estudios, pero aunque «los cambulloneros eran incultos, aunque no hay regla sin excepción, habían bombistas que hablaban y escribían perfectamente el inglés»²¹. Fueron heredando el oficio y se dieron cuenta que era un gran negocio pertenecer a esta casta. Todas estas personas se fueron asentando en los barrios del Puerto: El Refugio, La Puntilla, Muelle Grande y La Isleta, a los cuales se les llamó barrios de cambulloneros.

3.2. ORGANIZACIÓN DE LOS CAMBULLONEROS

Los cambulloneros se organizaban en torno a unos grupos de tres, cuatro y hasta diez personas, llamados taifas. Normalmente estas personas eran familiares o conocidos de la zona portuaria.



No se sabe con seguridad el número de cambulloneros dedicados a este menester, aunque la mayoría de ellos tenían legalizada su labor a través de la Comandancia de Marina y otras veces de la Junta de Obras del Puerto. También las principales consignatarias tenían acuerdos con algunos cambulloneros, sobre todo con los más antiguos.

Podemos ver un ejemplo de esto en el relato que nos hace D. Juan Betancort y Paco «El Cambao»:

«En el Refugio eran dos taifas, la del «Cambao» y la del «Lelilla».

«...que además estaba la de Juan «El Bizco», la de Juané, etc.»²²

«En el Mercado del Puerto estaban las taifas de Bartolo Trenzado, la de Paco Namuel «El Chico», Picó «El Gogó». Luego existía gente que vendía por libre, pero más bien eran vendedores marítimos.»

Existían también vendedores marítimos que sin integrarse en taifas, y por su cuenta, comercializaban directamente en el mismo muelle.

Las taifas estaban constituídas por miembros que según su función y la calidad de ésta determinaba una jerarquía que todos respetaban. Existían unas normas, no escritas, basadas en el respeto a la palabra dada y en la honestidad.

La solidaridad entre miembros de una taifa estaba tan arraigada que incluso, como en el caso de la taifa del «Lelilla», si un miembro faltaba por enfermedad, recibía su parte aunque no hubiese trabajado.

Composición de las Taifas:

A) «*El Bombista*» era el personaje más importante, es decir, se trataba de un cambullonero viejo, de los más antiguos; su condición le era dada por la posesión del «carnet negro», emitido en tiempos de Alfonso XIII por la Comandancia de Marina, y cuya validez expiraba a la muerte de su poseedor.

Este carnet le daba derecho a coger «el bombo», «...había un contrato entre los capitanes y al que se le daba el permiso que se llamaba el bombo del barco. El capitán tenía una lista de los tripulantes y decidía lo que podían gastar, luego se la daba al cambullonero y él arreglaba o cobraba a través de las consignatarias o de la compañía»²³.

Otro testimonio aclara: «El Bombista era un clase de cambulloneros que cuando venía el barco tenía derecho a coger el bombo. Este bombo del barco era una especie de tienda o almacén, donde el señor encargado de la tienda daba mercancías sin tener que pagarlas



en efectivo; el capitán del barco firmaba un papel y con ese papel iba a las casas consignatarias y cobraba las ventas que hacía»²⁴.

B) *Los Vendedores y Tratistas/Gambuseros*. Lo conforman la mayoría de los cambulloneros. Este grupo también poseía un carnet (verde-amarillo), emitido por la Comandancia de Marina, que le daba permiso tanto para acceder a los buques como para comercializar en tierra. La mayoría de nuestros testimonios afirman que éstos se emitieron después de la Guerra Civil en tiempos del Mando Económico de Canarias presidido por el General García Escámez y como medida de control del tráfico de mercancías en el Puerto.

Los vendedores acompañaban al bombista y vendían los productos «del país» (locales), que eran demandados (calados, pájaros, frutas, muñecas, etc.). Mientras que el «tratista compraba y cambiaba la mercancía que traía el barco, es decir, la gambusa, el pañol y bodega, y que luego distribuía entre las personas ya clientes o buscaban compradores»²⁵.

Dentro de este grupo estaban los *Gambuseros*, dedicados exclusivamente a la gambusa (despensa) del barco.

C) *Los Chico-Bote*. Niños y muchachos que ayudaban a los cambulloneros, bien remando a la mayor velocidad el bote, escalando el barco (hasta los años cincuenta), o bien cargando y descargando mercancías. Normalmente se iniciaban en el cambullón a los 7 u 8 años por ser hijos de cambulloneros, familiares o por vivir en el barrio portuario. «Empecé como chico-bote del «Lelilla» porque era fuerte ... y gané la primera vez 150 pesetas por ayudarle durante una hora»²⁶.

Según distintas referencias, éstos debían de tener un carnet para poder acceder a los barcos acompañando a los bombistas.

Al margen de la taifa existían otros personajes que, habiendo sido cambulloneros anteriormente derivaron en otras tareas o funciones más especializadas como las de:

«*Avisador*», se encargaba de recorrer las casas de los cambulloneros para avisar de la inminente llegada de un barco.

«*El Vigía*» o «*Talayero*», encargado de señalar con banderas la aproximación de los barcos por La Isleta (entrada al Puerto), como nos indica Don Sebastián Ceballos²⁷.

«*El Recaudador de Divisas*», cuya función era la de recoger entre las Taifas las divisas y cambiarlas en los Bancos, recibiendo comisiones considerables²⁸.



3.3. UNA FORMA DE VIDA PECULIAR

Para hacer un análisis de la vida social de los cambulloneros hay que contar con dos factores muy influyentes:

— El primero de ellos es un horario de trabajo inestable y sacrificado, pendiente siempre de la llegada de los buques al muelle. Dichas llegadas se podían producir en hora tan impropias como en las de madrugada, cuando no, tenían que estar días seguidos en el muelle esperando la llegada de barcos retrasados o padeciendo las consecuencias de un aviso mal dado o poco seguro.

Ningún dato era definitivo ni fiable, más teniendo en cuenta que un percance en el mar suponía tanto horas como días de retraso. Todo esto daba lugar a una vida dedicada al trabajo, pasando así mucho tiempo juntos, reunidos en el muelle. La espera era aprovechada para desarrollar tertulias sobre asuntos cotidianos y, como no, para echar alguna partida de dominó.

No cabe duda que de estos contratiempos surgió una vida social en grupo, pues el pasar tanto tiempo juntos compartiendo muchos aspectos personales, aficiones, etc. engendró uno de los rasgos que mejor definen a los cambulloneros, que es la profunda solidaridad que reinaba entre ellos.

— El segundo de los factores sería el nivel cultural de estos hombres. Sabiendo que su procedencia social es humilde, es fácil de deducir una carencia de estudios, debido a que desde niños abandonaban los estudios para dedicarse a trabajar y traer dinero a casa, pero también porque el dinero fácil del cambullón deslumbraba y despertaba la ambición de aquellos niños que soñaban con tenerlo todo.

Esa falta de estudios frenaba una inclinación hacia actividades intelectuales como la lectura, el cine, etc. Los cambulloneros dedicaban su tiempo libre a sus dos grandes aficiones: *el fútbol y la vela latina*.

Con respecto al fútbol, la mayoría eran socios del nombrado y aún vigente «Club Victoria», situado en la Avenida de Las Canteras. Eran «sanos» fanáticos de sus equipos, siendo frecuentes las peloterías y trifulcas en los partidos.

Su otra gran afición era la vela latina, deporte autóctono canario hacia el cual tenían una bonita y ferviente dedicación; y cuyo origen podría estar en las pegas que los botes de los cambulloneros echaban hacia el barco extranjero en el afán de llegar y ofrecer la mercancía. Aunque esta teoría no ha sido confirmada por ninguno de los entrevistados sí la ven como una regocijante posibilidad.



Los botes preferidos de la época eran el «Porteño», el cual reunía a la mayoría de los aficionados, tanto es así que se hacen llamar «dueños» del mismo, así Don Juan Betancort dice: «El Porteño era nuestro»²⁹.

Otros botes famosos fueron el «Morales», creado por Don Juan Suárez hacia 1962, y el tan afamado «Perico Grande» también de 1962 y descendiente del «Perico», bote este, utilizado por Don Sebastián Ceballos padre, para las tareas del cambullón y transformado más tarde para participar en la vela latina; aunque actualmete este bote no existe.

Sebastián Ceballos hijo nos asegura que este bote fue de los primeros, relatándonos que fue en Las Canteras donde se organizaron las primeras regatas, celebrándose desafíos entre los mismos barquilleros³⁰.

Aparte de estas dos grandes aficiones deportivas tenían los cambulloneros otras diversiones que les dieron la fama de hombres placenteros y derrochadores de su fortuna.

Gustaban los cambulloneros de visitar los cabarets de la época, concretamente los de la zona de Canalejas, hoy en franca decadencia, pero antaño en pleno auge. Estos hombres a los cuales, según palabras textuales de Don Juan Luis Rodríguez «nos ha costado cuatro ojos ganar el dinero»³¹, visitaban los cabarets e invertían allí la mayor parte de su ganancia, en copas, música, mujeres y demás placeres que ofrecían estos locales, pudiendo incluso pagar con moneda extranjera.

Era muy habitual el apoderarse de un cabaret y cerrarlo desde horas muy tempranas de la noche para así poderlo disfrutar solos, sin ningún tipo de clientela que los pudiera molestar. En estos locales ellos gozaban de muy buen recibimiento, ya que aparte de ser jóvenes y atractivos era muy apreciada su fortuna y su generosidad a la hora de gastarla, así:

«...todo el dinero que ganábamos era para juerga, y muchas veces nos íbamos de juerga a cuenta de un barco que lo a mejor venía mañana»³². †

; No tenían límite para poner precio a la diversión, dándose a veces el caso de gastar todo el dinero de un día de trabajo:

«...nos metíamos en las «casas de puta» y decían: ¡NO! son CABULLONEROS! y nos abrían las puertas. Yo me acuerdo que nos metíamos y allí hacíamos disparates, allí a fiado»³³.



La única justificación que ellos le ponen a esta forma de usar su dinero es que eran jóvenes a los que les gustaba disfrutar de los placeres de la vida, y que, a pesar de lo arriesgado de su trabajo, era un dinero que se ganaba fácilmente y fácilmente se gastaba.

Las inversiones que estos hombres hacían eran, por lo tanto, nulas o casi nulas. Algunos sí llegaron a invertir en la compra de sus casas o en algún pequeño negocio, pero son una minoría, ya que es bien sabido el caso de cambulloneros que habiendo ganado grandes cantidades de dinero, hoy poca cosa conservan. Sin embargo, estos hombres no se arrepienten de la forma en que han empleado su dinero, es más se jactan de ello y según palabras de Don Juan Luis Rodríguez Suárez:

«Me arrepiento de haber ganado el doble por habérmelo gastado. Lo único que me voy a llevar de esta vida es lo que he gozado. El dinero donde vale es aquí, en la tierra»³⁴.

Así, la filosofía de estos hombres era a la hora de pagar: «¿Cuánto se debe? Mil, dos mil, tres mil pesetas... Navegando viene el que lo tiene que pagar»³⁵.

Después de analizar la forma de vida de los cambulloneros, esa forma de vida tan peculiar, es fácil deducir que a la familia poco tiempo dedicaban, pues si no estaban en las labores del cambulloneo, estaban reunidos en el muelle a la espera de un barco o disfrutando de los placeres de la vida. En definitiva, en sus casas estaban poco tiempo. Sin embargo, estos hombres eran muy bien considerados entre sus familiares y la vecindad; a veces, incluso temidos, por la bravura que el tipo de trabajo añadía a su carácter. Eran hombres muy temperamentales y, a veces, fieros luchadores a la hora de pujar por su negocio.

«Muchas veces nos peleábamos. A sangre no llegábamos, pero piñas y palos sí no pegábamos...»³⁶

Lo que nadie duda, es que estos hombres, mitad héroes, mitad bandidos, fueron, al fin y al cabo, grandes luchadores y salvadores de la población canaria en época en la que el abastecimiento de productos alimenticios y de uso cotidiano se vio profundamente mermando, por las distintas guerras que asolaban el mundo.



3.4. LOS CONFLICTOS

La actividad de los cambulloneros está sujeta a toda clase de problemas. Al ser una actividad no legal es sumamente vulnerable a toda clase de obstáculos por parte de las autoridades del Estado, sin embargo tampoco se puede considerar una actividad completamente ilegal porque aprovecha una serie de resquicios y vacíos legales para poder realizar su trabajo y, sobre todo, utiliza las particularidades fiscales del archipiélago como trampolín para introducir mercancías que en la Península escaseaban. Muchas de las carencias en el ámbito peninsular se solucionaban desde las islas al contar con el puerto-franquismo. El cambulloneo, en unas épocas más que otras, está tolerado y, a lo sumo, se establecen cortapisas y limitaciones por parte de las autoridades cuyo objeto es controlarles.

Una de las cuestiones a delimitar es la diferencia entre cambulloneo y contrabando. Se supone que el cambulloneo es la venta a los barcos de mercancías canarias y la compra a los barcos de la mercancía sobrante que se necesita en las islas. Sin embargo, al amparo de estas actividades toleradas se desarrolla otra: la compra de mercancía robada a los buques, el tráfico con mercancía prohibida como la penicilina o la sacarina e, incluso, el tráfico de estupefacientes como la cocaína. Prueba de que estos límites no existen en la actividad de los cambulloneros son las numerosas denuncias que las casas consignatarias ponen a los cambulloneros por robar mercancía de los barcos consignados, que dan lugar a la detención de los cambulloneros y su enjuiciamiento, mediante consejo de guerra en una época, en Cádiz. El piloto o algunos marineros, muchas veces a escondidas del capitán, vendían determinado material del barco —la gamba— a los cambulloneros. Lógicamente, esta mercancía no pertenecía al piloto y, por tanto, podía considerarse un robo. Los botes de los cambulloneros esperaban en el lado del barco que no daba para el muelle y recogían la mercancía que le facilitaban desde el barco. Muchas veces el capitán les sorprendía haciendo la maniobra y frustraba la operación³⁷. Sin embargo, existían otros capitanes que robaban a su propia compañía y entraban en el negocio, por lo que eran considerados «capitanes buenos». Los que se negaban eran los «malos». También se producen situaciones paradójicas con la mercancía robada. Es el caso de unas piezas de tela que los comerciantes de la calle Triana habían comprado; los cambulloneros la interceptan en los buques, las compran a los tripulantes y luego intentan venderlas a los

mismos comerciantes³⁸. De todas formas los cambulloneros se cuidaban de no excederse en sus «operaciones» a causa de la intervención de la policía, establecían límites para que los hurtos a las compañías de los barcos se notara lo menos posible y así evitar las denuncias³⁹.

La relación de los cambulloneros con los tripulantes del barco se daba a todo tipo de picarescas y; a veces, a situaciones conflictivas. Uno de los primeros obstáculos es el acceso al barco en el caso de que el capitán sea remiso a permitirles la entrada. Para sortear esta dificultad los cambulloneros falsificaban su identidad y se hacían pasar por prácticos y mientras dirigían la maniobra con el capitán, el resto de los compinches trapicheaba con la tripulación. Naturalmente, cuando avistaban la llegada del verdadero práctico cogían las de «Villadiego»⁴⁰. Otras veces asumían la identidad de un oficial de aduanas o del Puerto Franco⁴¹. Pero el abordaje del barco podía convertirse en tragedia por la negativa de la tripulación a admitir a los intrusos. Se llegan a cortar los cabo-ganchos que tiran los cambulloneros para poder subir al barco. Tenemos constancia de la muerte de un cambullonero por este motivo⁴².

Está la famosa anécdota de «No más caena» que conoce todo el puerto. Distintos cambulloneros e, incluso, personas no vinculadas con el cambullón nos la han contado. Al parecer un cambullonero había engañado a un tripulante de un barco, pero éste no se dió cuenta hasta que el barco ya estaba en alta mar. A la vuelta del buque, el mismo cambullonero vuelve a entablar relación con el mismo tripulante y acuerdan la mercancía que debía llevar el cambullonero: cadenas. El bote se coloca al lado del barco para recibir dichas cadenas y desde el barco empiezan a soltar cadenas hasta hundir la embarcación como venganza. El grito del cambullonero se hizo famoso en todo el Puerto: «No más caena, no más caena»⁴³.

Los conflictos entre los cambulloneros son lógicos en una actividad de este tipo, aunque el establecimiento de normas propias y un cierto código ético reducen considerablemente los enfrentamientos entre ellos. Un primer punto conflictivo es la disputa del barco. Por lo general la diferentes taifas se especializaban por compañías de tal manera que a la llegada del barco ya se sabía qué taifa iba a realizar el abordaje. Los capitanes y tripulaciones también tenían sus preferencias y la selección del interlocutor la realizaban ellos mismos. Pero existían casos en los que se establecía una auténtica carrera para ver quién llegaba primero. El ganador era respetado y los demás se retiraban. Sin embargo, a veces se producía el enfrentamiento a causa del excesivo protagonismo de determinada taifa como la de Paco «El



Cambao», que en un momento determinado, trabajaba con gran cantidad de barcos marginando a otras taifas y despertando la animadversión hacia él por no repartir el botín más equitativamente. Parece que por este motivo se produjeron enfrentamientos y peleas entre diferentes taifas. Pero estos escarceos, por lo general, no llegaban a mayores y se dirimían a los puños. Muy rara vez se producía alguna contienda más seria. En ese caso podían llegar a sacar cuchillos y a cortar la cara. No hay distintas noticias de que hubieran muertos al enfrentarse las distintas taifas⁴⁴. De todas formas sí hubo amenazas de muerte como el caso del bombista Manuel González que tenía todos los barcos de la Miller. Los demás cambulloneros le odiaban porque —decían— «tenía todo el puerto» y lo amenazaron de muerte⁴⁵. Otro de los motivos de enfrentamientos era la competencia desleal que se hacían unas taifas con otras. Es decir, pagaban más caro por la mercancía del barco de tal manera que los tripulantes sólo trataban con ellos. Esto fue origen, también, de enfrentamientos entre ellos⁴⁶.

Otro asunto conflictivo es el enfrentamiento de los cambulloneros con grupos de delincuentes, los cuales asaltaban a aquellos al llegar a tierra o en plena travesía en dirección a tierra, pero probablemente esto se produciría en épocas particularmente conflictivas de escasez⁴⁷.

Pero los conflictos más importantes se producen entre los cambulloneros y las distintas autoridades presentes en el Puerto: los guardaduanes de los barcos dependientes de la consignataria, los guardamuelles de la Junta de Obras, la Autoridad de los Puertos Francos, la Aduana, la Comandancia de Marina, la policía municipal y la policía gubernativa. Todos los testimonios coinciden en señalar el alto grado de corrupción presente en el Puerto y la tolerancia con respecto a la actividad de los cambulloneros. Una frase utilizada por los propios cambulloneros ejemplifica lo anteriormente dicho: «Todos comen del Puerto». Las afirmaciones de los cambulloneros son concluyentes: «...pagábamos a los guardamuelles», «...te dejaban pasar pues sabían que tú les dabas ayuda», «...las autoridades hacían la vista gorda»; «...los guardianes de los barcos se llevaban la mitad o la cuarta parte de la mercancía», «...para pasar la mercancía por el Puerto Franco se les tenía que dar media docena de duros, e incluso llegaron a hacer fortuna con estas cosas», etc.⁴⁸

Sin embargo este tipo de tolerancia interesada por parte de las diferentes autoridades del Puerto choca bien con el celo de algunos que no aceptan implicarse en el negocio, probablemente los menos, o de otros que no llegan a un acuerdo económico con los cambulloneros. En ambos casos la cuestión es complicada y el cambullonero termi-





naba, en el mejor de los casos, en el cuartelillo de la calle Dr. Miguel Rosas en el Puerto durante algunos días y un multa, en otros casos con el embargo de la lancha y en el peor de ellos con un juicio por contrabando en Cádiz.

Durante los años 40, en la época del Mando Económico de García Escámez, la creación de un «trust» autorizado con algunos cambulloneros que traficaba con mercancía originaba situaciones de agravio comparativo con otros cambulloneros. Juan Betancor, un tratista adscrito a la taifa de Paco «El Cambao», es detenido por la aduana por intentar sacar del muelle un saco de café y otro de azúcar, mientras que el grupo «autorizado» de Martín Vera y otros sacaban camiones enteros⁴⁹.

Otro de los motivos de detención era la presencia ilegal en el barco ya que existía una normativa de Sanidad Exterior que prohibía cualquier contacto con los barcos que llegaban hasta que la autoridad sanitaria lo autorizase. La Comandancia de Marina, máxima autoridad marítima, intervenía en estos casos y detenía a los cambulloneros que sorprendía en el barco. Es el caso de Paco «El Cambao» que estuvo detenido más de 20 veces porque le cogían a bordo sin autorización⁵⁰.

El castigo que sufrían los cambulloneros era variado aunque solía ser benigno. A Juan Betancor, que estaba fichado por comunista y había sido encarcelado durante la guerra civil le detienen una vez la guardia civil y al ver que no era armamento ni propaganda ilegal le dicen: «Mire Betancor, eso no es cosa nuestra que usted se gane la vida...»⁵¹. Por lo general la mercancía era incautada, se le imponía una multa al infractor y nada más. Se dió la paradoja que los cambulloneros, posteriormente, recuperaban la mercancía incautada en la misma subasta⁵².

En definitiva, los cambulloneros se encontraban en una situación conflictiva y peligrosa. Sin embargo, la propia estructura puerto-franquista permitió la realización de sus actividades y la proliferación de los más pingües negocios. El riesgo era claro, pero más claro para ellos eran las ganancias que compensaban los perjuicios que le podían ocasionar.

4. ASPECTOS ECONÓMICOS

4.1. FASE INICIAL: DE LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO A LA GUERRA CIVIL

La economía canaria heredera del puertofranquismo tiene una componente central en el comercio, en el tráfico portuario y en el creci-

miento económico del Siglo XIX, que fue posible gracias a los avances en la navegación, particularmente una vez que se logra aplicar el vapor a este medio de transporte.

Ello hace posible que en la anterior centuria el Atlántico sea surcado por numerosos barcos que trasportaban pasaje y mercancías de las metrópolis a las colonias y viceversa. En este ambiente comercial, Canarias se constituyó en una estación clave para la navegación, y si lo fue históricamente, ahora lo es más porque al ampliarse el radio de acción y el tener que «abastecerse» de combustible hacía necesario una estación donde repostar, bien fuera de carbón (primera etapa), o petróleo (ya entrado el Siglo XX).

A su vez, Canarias se convierte paulatinamente en estación turística, sobre todo de europeos, primero un turismo de paso y luego como lugar de destino de los continentales que buscan un lugar con buen clima y servicios.

Al calor de estas actividades se desarrolla en torno a los puertos canarios una febril actividad económica, cuya dinámica viene condicionada por los avatares de la economía internacional. Efectivamente, el ciclo alto de finales del XIX y principios del XX se corresponde con una ola de prosperidad económica en torno a la actividad portuaria —cuya infraestructura se mejora—, y nuevos cultivos —tomates, plátanos, papas— vienen a sustituir a la grana o «cochinilla», en crisis desde la anterior centuria.

Coincidiendo con el auge económico se instalan en el Puerto personas procedentes de varios pueblos como Telde, Agaete y Gáldar que constituyen núcleos que se sitúan en la zona comprendida entre el Refugio, la calle Sancocho (hoy la calle El Hierro) y la calle Padre Cueto. Los núcleos situados en La Puntilla procedían de Telde según la cita siguiente:

«El cambullón fue al Refugio. Después allí, en el Muelle Grande, pequeñas cosa, pero ¡era el Refugio! Además allí vivían. Vivían todos, los Pérez, Paco «El Cambao», los Lillas, Perico «El Carnicero»... ¡en fin!. Eso era la madre del cambullón ¡eso!, eso y La Puntilla, que se entraba por la Plaza del Puerto»⁵³.

«Se dice que los cambulloneros provienen de Agaete y Telde»⁵⁴.

Esta es la etapa de los viejos cambulloneros, los de «carnet negro», es decir poseían este documento quienes obtenían un permiso para subir a bordo y comerciar con la tripulación y pasajeros.





En esta etapa inicial se comercia con productos tales como pájaros, perros (caniches), alimentación (fruta), etc. que marcan la pauta de los comercializados en posteriores etapas.

La bonanza económica dura apenas dos décadas porque en las islas se hizo notar de forma significativa la incidencia de la Primera Guerra Mundial, con un acusado descenso del tráfico marítimo y el cierre de los mercados europeos a los productos canarios. En esta etapa descende la actividad de los cambulloneros y en realidad se sustituye por la extracción de carbón del fondo de la bahía, carbón que procedía del derrame de las sacas de carbón en muchas ocasiones hecho a drede por los trabajadores e incluso guardianes portuarios:

«(...) Esta fue una etapa muy negra para los viejos cambulloneros, porque estos eran gente que vivían al día. La gran parte del cambullonero se dedicaba a extraer del fondo de la bahía carbón, trabajo duro pero que le daba para su existencia (sic).

«Entonces ellos extraían carbón del fondo de la bahía y sacaban toneladas y toneladas de carbón. El carbón que se caía, porque iba en sacas y se iba al fondo; y muchas veces los mismos guardianes las rompían para después ir a sacarlo (...). El Puerto era una trapisonda (sic) (...). Lo sacaban, ¡toó!, con una gran habilidad, con rastrillos, nada de buzos, y sacaban a la altura (...) en la misma orilla del muelle habían muchas lingads que se iban al fondo de la bahía (...). Y ellos vivieron, vivieron con la venta del carbón pues aquí se trabajaba con el carbón y la maquinilla esa (...)»⁵⁵.

La economía canaria se recupera de forma ostensible en los años veinte, dejándose sentir en las islas los efectos de «los felices años veinte», aunque de forma efímera porque los efectos del «crack del 29» son muy perceptibles en Canarias durante los años del quinquenio siguiente por la caída de la exportación del plátano y la dramática aparición del paro obrero. La Guerra Civil y la inmediata posguerra son años de grandes penurias, aunque aliviadas por la política permisiva del Mando Económico de Canarias que autoriza la llegada de cereales de América del Sur, Argentina particularmente.

4.2. ESPLENDOR Y CARACTERÍSTICAS DE LA ECONOMÍA DEL CABULLÓN

Con la Guerra Civil, la situación socioeconómica de las islas fue de auténtica penuria. En estos años descende el tráfico marítimo,



prácticamente desaparecen los trasatlánticos del puerto, además porque los intereses y las casa comerciales británicas se ven obligadas a abandonar las islas. Otra vez los cambulloneros están obligados a subsistir, para ello vuelven a recoger carbón del fondo de la bahía:

«Sí, cuando la Guerra de España misma del 36 al 39 yo sé, porque yo chiquillo iba abajo a la playa, entonces el bote ese que tenía mi padre para el cambullón fue para ir a sacar carbón. Cuando la época de los barcos de carbón, que al ir transportando carbón se iba cayendo al mar y eso se fue haciendo sus buenas piñas de carbón, y entonces ellos usaban unos rastillos... Si había viento tenía una vela pequeña que iba empujando el bote y cogiendo el rastillo y sacando el carbón, y si no iban haciéndolo a remo y trabajaban bastante. Esa fue una mala época»⁵⁶.

En los años cuarenta, mientras que fue de crisis para la economía general, el cambullón fue permitido por las autoridades del Mando Económico de Canarias y empieza su apogeo coincidiendo con el boicot económico de los países aliados a la España del régimen del General Franco; en Canarias se vio aliviado por la llegada de buques sudamericanos (sobre todo argentinos):

«Sí, los barcos de la Argentina marcan otra etapa, fueron debidos a la ayuda de Perón a Franco, entonces venían barcos, tres o cuatro barcos diarios, semanales. Eran seguidos «a tutiplén» (sic): jabón, un jabón maravilloso, jaboncillo Palmolive»⁵⁷.

Las islas de esta manera se beneficiaron, es decir, estaban mejor surtidas de productos que la propia Península, muy afectada por el boicot internacional. Es elocuente el comentario que nos hace a este respecto un entrevistado, donde queda reflejado el estupor de las autoridades militares ante la facilidad de abastecimiento de las islas y de la variedad de productos:

«Había un general que no recuerdo su nombre que quiso evitar el cambullón, matar el cambullón completamente, porque no comprendía que en la Península no hubiera ni café, ni azúcar, ni jamón, ni salchichón, ni mantequilla, mientras que aquí había abundancia de todo, y entonces quiso poner un cerco, pero no pudo con él. La sacarina y la penicilina también nos vino a través de los barcos argentinos allá por estos años.»

«(...) Otra cosa que conseguíamos en Canarias era «el aque-
llo...» contra la sífilis era el ... «salvasán» (sic)»⁵⁸.

Efectivamente de la Argentina llegaba gran cantidad de mercancías: «(...) se vendía tocino, fideos, manteca de cerdo, maíz templado y unas judías blancas con una pinta negra (betiadas) y extracto de carne»⁵⁹ que incluso se reexportaban formándose un circuito económico Argentina —Canarias— Península, en el que intervenían toda la tripulación de los barcos y cambulloneros: la tripulación argentina vendía al cambullón y éste a su vez le vendía a la tripulación de los barcos españoles.

Una vez se establece el Mando Económico de Canarias, las islas entran en un período peculiar de su economía respecto a la Península. Ello permite al Capitán General, en aquellos momentos García Escámez, organizar la actividad de los cambulloneros para aprovisionar a las islas e incluso la Península. Se tolera su actividad y se conceden licencias de importación a un grupo de ellos, como a : Antonio Curbelo, Mariano Morales, Martín Vera, Manuel Pérez, Manuel Díaz Casanova, que hicieron importantes fortunas con esta actividad. Dicha actividad no era tan clandestina:

«(...) El general García Escámez ¡vio la necesidad de meter mercancías en Canarias! Entonces ya, ya no entraba a escondidas por coches, camionetas, por medio de lanchas, entraban descaradamente cuatro o cinco camiones cargados de mercancías hasta los techos por «puertos francos», sin que estos fueran capaz de intervenir en esas mercancías»⁶⁰.

Paralelamente a la actividad de éstos, que se entendían con los mandos del buque, desarrollan la suya los más modestos que traficaban con los tripulantes, que a veces tenían que competir con los anteriores⁶¹. Esporádicamente se veían sometidos a trabas legales al contrario que en la Península donde estaba penalizado, posiblemente los productos no se consumían en su totalidad en Canarias, sino que eran reenviados a la Península en los barcos de la Transmediterránea⁶². El grupo de los privilegiados con licencia forma un economato «que tenían unos almacenes y una tienda donde vendía todos los productos del cambullón». Eran competidores de los pequeños⁶³. Incluso se reconoce la importancia de este grupo de comerciantes a tenor de las impresiones recogidas del Administrador de Puertos Francos, Don Ernesto Lezme Fuste: «Ten en cuenta que las mercancías que salían de los barcos eran pequeñas cantidades de pacotilla. Que cuando era



en mayor volúmen estaban dentro de esa autorización de 40 Tm. para lo cual se les exigía que un provisionista se hiciera cargo de la descarga. Si no, no se le permitía»⁶⁴.

En la compleja dinámica que genera la actividad del cambullón intervienen numerosos agentes hasta lograr la distribución de las mercancías a los consumidores (Véase cuadro). Entre los tripulantes y viajeros de los numerosos barcos que llegaban a los puertos canarios dispuestos a negociar con su carga hay que citar en primer lugar a los propios oficiales, los marineros, los camareros, en fin, toda la tripulación, hasta el marmitón. Por su parte los viajeros estaban dispuestos a comprar productos canarios y vender algunas manufacturas, normalmente por encargos. Efectivamente, estaban dispuestos a traficar con la abundante mercancía que transportaban en sus bodegas: podían suministrar al mercado local desde alimentos y víveres denominado «gambusa» (frutas, verduras, azúcar, café, mantequilla, cacao, aceite de oliva, mermelada, quesos, manteca de cerdo, harinas, salchichón, etc.), a la barredura de los barcos (mercancía sucia que se utilizaba como alimento para animales), manufacturas que englobaba tejidos en general y artículos finos (mantones de Manila) así como artículos de ferretería, cables, pintura, cabos, piezas de alambre de acero, encerados, bombillo, aceite de motor, etc., que constituían el pañol; hay que añadir otros: desde armas a cocaína, también medicinas como las penicilina que salvó numerosas vidas.

Por su parte, los cambulloneros abastecían a los barcos de alimentos (frutas, verduras, papas, gofio, spanish fly: supuesto afrodisíaco de patente canaria hecho a base de gofio metido en un tubo de aspirina), bebidas (ron), animales (pájaros canrios y animales finos como perros caniches), manufacturas (calados, bordados, muñecas y otros souvenir suministrados por índice y objetos de artesanía).

Como forma peculiar de organización de esta economía estaban las taifas, agrupaciones de cambulloneros, normalmente asociación familiar y ocasionalmente por amistades. Para el funcionamiento de la taifa se necesitaba estar en posesión de un carnet negro, propiedad de un viejo cambullonero generalmente el bombista, éste era el que coordinaba la operación y se llevaba la mayor parte de las ganancias. A sus órdenes estaba el tratante o gambusero, que era quien compraba la mercancía de la gambusa o despensa del barco, o a los tripulante o marineros; también estaba el chico bote. Cada taifa disponía frecuentemente de un local o almacén («tinglado») para depositar, organizar y distribuir las mercancías. Las taifas podían especializarse en productos determinados, disponía de un bote (generalmente reali-





zado en los talleres de carpinteros de ribera locales). Era frecuente la rivalidad entre ellas por conseguir las mercancías, pero se solía respetar las normas aunque no estaban escritas. El número de taifas podía variar según oportunidad económica, desde unas 5 o 7 al final de Guerra Civil hasta más de 40 a finales de los años cincuenta, cuando el cierre del Canal de Suez origina una gran arribada de buques al puerto de La Luz. Los vendedores marítimos, en realidad un elemento algo marginal en el proceso, a veces eran autorizados por el bombista a acceder al barco con su mercancía propia.

Una vez que la mercancía procedente de los barcos está en manos de los cambulloneros, éstos la vendían a los distribuidores —incluso la tenían apalabrada anteriormente— y también a los estraperlistas o tratistas y éstos a su vez a habituales establecimientos o directamente a los consumidores, incluso de casa en casa; la distribución se realizaba en un camión.

La importancia de este comercio se aprecia por la siguiente cita:

«Las colas en este lado allí daban dos veces la vuelta a la manzana para comprar la manteca de cerdo, el tocino y los fi-deos. Las vueltas aquí eran de cuatro en fondo, dos veces daban la vuelta y un chiquillo cualquiera se ganaba un duro por ponerse a la cola (a guardar la vez)»⁶⁵.

La distribución de las mercancías o productos se efectuaba en los diferentes ámbitos desde la ciudad de Las Palmas a los pueblos de la isla e incluso a otras como Tenerife. En los años cuarenta era indudable la importancia económica del cambullón hasta el punto de que palió el hambre y la escasez que hubiese sido mayor de no mediar esta práctica económica. En este sentido, las palabras de los testimonios de la época son elocuentes:

«¡Este cambullón!, es que daba de comer a la isla de Gran Canaria (...). Al mismo tiempo que vivía Gran Canaria se aprovisionaba la Península (sic) y luego había vendedores de Telde, de Arucas, de Guía, de Gáldar que venían a los cambulloneros a buscar mercancías, se llevaban el azúcar, el café... También nos ocupamos de llevar mercancías para Tenerife (...)»⁶⁶.

En cuanto a los reenvíos a la Península, los testimonios dan cuenta de su importancia: «Bueno, nosotros le vendíamos a los barcos que iban para la Península: *Villa de Madrid, Dómíne, Sevilla*, todos esos barcos. Vendíamos las comidas mismas que nosotros comprábamos en

los barcos, se las vendíamos a ellos para que negociaran en la Península»⁶⁷. Estas mercancías eran adquiridas por la tipulación («camareros, marineros, oficiales... todo el mundo llevaba mercancías») que se encargaban de comercializarlas en su destino.

También interesa constatar que al calor de esta economía irregular se hicieron importantes fortunas, de ahí procede el enriquecimiento de algunas familias, bien que actuaban como proveedores y avituallamiento de buques (caso de la empresa Díaz-Casanova) o bien que compraban a los cambulloneros (caso del comercio de alimentación de los Cruz Mayor).

Una etapa boyante se abre con el cierre del Canal de Suez en 1956, al convertirse el Puerto de La Luz en paso obligatorio de los barcos que surcaban el Atlántico. Queda ratificado según lo manifestado por los cambulloneros:

«Sí, sí, siempre en los momentos de escasez, de crisis, nos benefició. ... Los cambulloneros ¡no dormían! Llegaba tierra y no daban a basto. Sí, sí, fue cuando más dinero tuvimos. ¡Era una avalancha muy grande!, ¡abarcábamos mucha mercancía, pero es que en la puerta teníamos ya 50 compradores. no hacían más que llegar y ya salían los compradores, y después vendedores que iban por toda la ciudad a vender. Salían los aceites...; también el aceite de motor. ¡En fin, ya te digo, eso fue de miedo! Si aquello llega a durar ... fue una pena cuando se terminó»⁶⁸.

Según los entrevistados este momento fue el de más pujanza de los negocios de los cambulloneros, «ésta fue la mejor de todas». Esto viene a confirmar la influencia de los acontecimientos internacionales en la economía canaria y particularmente en el Puerto de La Luz. Otra vez en 1967, con la guerra de los Seis Días entre árabes e israelíes vuelve el auge al puerto y a los negocios de los cambulloneros, igual que cuando acaece la guerra del Yon-Kippur en 1973 que se vuelve a cerrar el Canal de Suez.

Pero la bonanza duró escaso tiempo y las circunstancias de la economía internacional y canaria cambian. La terciarización de la economía, la utilización de otros medios de transporte, particularmente el turismo aéreo quitó protagonismo al Puerto de La Luz; la llegada de dinero e inversiones extranjeras, los cambios en las costumbres alimenticias y la superación de la escasez con el abastecimiento masivo hizo innecesario el cambullón. Un excambullonero confirma la poca rentabilidad de la actividad cambullonera en la actualidad:



«No, no se embarcan porque es que las mercancías que viene ahora... Si tú traes una lata de pintura, hoy, a bordo y no te da resultado porque en tierra te resulta más barata. (...) Es que la mercancía ya no compensa para venderla. No hay negocio»⁶⁹.

5. CONCLUSIONES

Hoy el cambullón y los pocos cambulloneros que realizan modestos negocios y a duras penas sobreviven en el Puerto de La Luz (Las Palmas de Gran Canaria), sin apenas recuerdo de un pasado esplendoroso, de una forma de vivir y negociar que se desarrolló al amparo del auge del tráfico marítimo.

Queda en el recuerdo unos hombres y una actividad un poco símbolo del medio que les acogió: la libertad del mar, la vida fácil y sin compromiso; pero también, la solidaridad de un grupo social en el cual la palabra y el compromiso valía más que un contrato.

Hoy es inevitable hablar de una estampa perdida, pero nos trae el recuerdo de épocas felices del pasado insular y de otras que no lo fueron tanto. Algunos de sus representantes nos han dejado testimonio del florecimiento de un negocio y etapas de la economía insular como en los años de postguerra, cuando gracias a sus actividades aliviaron las duras condiciones que el aislamiento internacional imponía al régimen de Franco.

También nos dejan el claro sentir de una forma de vida donde el «machismo» o «el aparentar» llevó a la ruina a muchos, así como la evidencia de cuantiosas fortunas forjadas al calor de los negocios portuarios. Los testigos entrevistados son el testimonio vivo de un pasado, de una forma de vivir que el signo de los tiempos marcado por la economía marítima y portuaria nos legó, la cual estaba muy enraizada y perdura en la forma de ser del canario.





NOTAS

1. QUINTANA NAVARRO, Francisco: *Pequeña Historia del Puerto de Refugio y de La Luz*. Las Palmas de Gran Canaria, 1985.
2. GUERRA, Pancho: *Léxico de Gran Canaria. Contribución al léxico popular de Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria, pp.197.
3. *Ibid.*
4. Comunicado del Comandante de Marina de Las Palmas al Director General de Navegación del 5 de julio de 1911, reseñado en el expediente sobre «Reglamentación del Cambullón» dirigido al Alcalde de Las Palmas con fecha del 7 de septiembre de 1911. A.H.P.L.P., Ayuntamiento de Las Palmas: Obras Públicas. Legajo 17, exp. s/n, 1911.
5. PÉREZ VIDAL, José: *Los portugueses en Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria, 1991. pp. 270-272.
6. Entrevista a Ernesto Lezme Fuste. ARCHIVO ASOCIACIÓN CANARIA DE PATRIMONIO ORAL (AACPO, en adelante), cinta núm. 1, pp. 1.
7. Entrevista a Juan Betancort. AACPO, cinta núm. 1, pp. 8.
8. 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, pp. 5.
9. Comunicado del Comandante Militar de Marina de Las Palmas..., o.c.n.
10. «... desde antes del principio de siglo existían núcleos de coambulloneros oriundos de Agaete, situados en la casa de Marqués. Se entablecieron en el Refugio, en la calle El Sancocho. Los de La Puntilla eran de Telde, vinieron a Las Palmas porque en ambos pueblos estaba mal la economía. Unían el cambullón con pesca...». Entrevista a Juan Betancort, AACPO, cinta núm. 1, pp. 6.
- Entrevista a Juana del Pino Vizcaíno. AACPO, cinta núm. 1, pp. 2.
- Entrevista a Francisco Pérez García (Martín Moreno). AACPO, cinta núm. 1, pp. 3.
- Entrevista a Cesárea Álamo Trujillo. AACPO, cinta núm. 1, pp. 3.
11. Entrevista a Ernesto Lezme Fuste ..., *op. cit.*, pp. 4.
12. *Ibid.*, pp. 5.
13. Comunicado del Comandante Militar de Marina... *op. cit.*



14. Entrevista a Juan Betancort. AACPO, cinta núm. 2, pp. 3.
- Entrevista a Francisco Pérez García (Martín Moreno) ... *op. cit.*, pp. 7
- Entrevista a Juan Rodríguez Betancort «El Chirila». AACPO, cinta núm. 1, pp. 5.
15. VÁZQUEZ FIGUEROA, Alberto: *Océano. Libro Primero: «Isla de Lobos»*. Barcelona, 1987. pp. 163 y 174-177.
16. FERRERA JIMÉNEZ, José: *Historia del Puerto de La Luz y de Las Palmas*. Las Palmas de Gran Canaria, 1988, pp. 294.
17. Entrevista a Juan Betancort. AACPO, cinta núm. 1, pp. 1.
18. Entrevista a Juan Rodríguez Betancort..., *op. cit.*, pp. 1.
19. Entrevista a Juan Betancort. AACPO, cinta núm. 1, pp. 7.
20. Entrevista a Juan Rodríguez Suárez. AACPO, cinta núm. 1, pp. 5.
21. Entrevista a Juan Betancort. AACPO, cinta núm. 1, pp. 3.
22. Entrevista a Juan Betancort. AACPO, cinta núm. 2, pp. 10.
- Entrevista a Paco «El Cambao». AACPO, cinta núm. 1, pp. 9.
23. Entrevista a Isidro Villalba. AACPO, pp. 9.
24. Entrevista a Juan Betancort. AACPO, cinta núm. 1, pp. 15.
25. Entrevista a Juan Luis Rodríguez Suárez. AACPO, cinta núm. 1, pp. 7.
26. Entrevista a Juan Luis Rodríguez Suárez. AACPO, cinta núm. 1, pp. 7.
27. Entrevista a Sebastián Ceballos. AACPO, cinta núm. 1, pp. 9.
28. Entrevista a Isidro Villalba. AACPO, cinta núm. 1, pp. 9.
29. Bote «Porteño»: creado por Curbelo «el Bombista».
- Entrevista a Juan Betancort. AACPO, cinta núm. 3, pp. 7.
30. Entrevista a Sebastián Ceballos. AACPO, cinta núm. 1, pp. 11.
31. Entrevista a Juan Luis Rodríguez. AACPO, cinta núm. 1, pp. 13.
32. Entrevista a Francisco Vega Bermúdez, alias «El Cambao». AACPO, pp. 12.
33. *Ibid.*
34. Entrevista a Juan Luis Rodríguez Suárez. AACPO, cinta núm. 1, pp. 15.
35. Entrevista a Paco «El Cambao». AACPO, cinta núm. 1, pp. 17.
36. *Ibid.*
37. Entrevista a Juan Betancort. AACPO, cinta núm. 1, pp. 15.
38. *Ibid.*
39. Don Juan Betancort llega a afirmar que los cambulloneros «robaban, pero no hacían barbaridades».
40. Entrevista a Paco «El Cambao». AACPO, pp. 4.
41. *op. cit.*, pp. 12.
42. Entrevista a Sebastián Ceballos. AACPO, cinta núm. 1, pp. 2.
43. Entrevista a Paco «El Cambao». AACPO, pp. 12.
44. Entrevista a Juan Betancort. AACPO, cinta núm. 2, pp. 12.
45. *op. cit.*, cinta núm. 1, pp. 15.
46. Entrevista a Paco «El Cambao». AACPO, pp. 7.
47. Entrevista a Juan Betancort. AACPO, cinta núm. 2, pp. 9.
48. Entrevista a Juan Betancort. AACPO, cinta núm. 3, pp. 2; *Ibid.* cinta núm. 4, pp. 10-11; *Ibid.* cinta núm. 4, pp. 13; Entrevista a Juan Luis Rodríguez. AACPO, pp. 5; Entrevista a Sebastián Ceballos. AACPO, pp. 3-4; Entrevista a «El Chirila». AACPO, pp. 7.
49. *Ibid.*, cinta núm. 1, pp. 23.
50. Entrevista Paco «El Cambao». AACPO, pp. 6.
51. Entrevista a Juan Betancort. AACPO, cinta núm. 4, pp. 5.
52. Entrevista a Paco «El Cambao». AACPO, pp. 19.

53. Entrevista a Juan Betancort. AACPO, cinta núm. 4, pp. 28 y ss.
54. Entrevista a Francisco Montenegro Torres. AACPO, cinta núm. 1, pp. 1.
55. Entrevista a Juan Betancort. AACPO, cinta núm. 1, pp. 8-9.
56. Entrevista a Francisco Santana «El Mariscal». AACPO, cinta núm. 1, pp. 6.
57. Entrevista a Juan Betancort. AACPO, cinta núm. 3, pp. 11.
58. *Ibid.*, cinta núm. 2, pp. 11 y ss.
59. Entrevista a Juan L. Rodríguez Suárez. AACPO, cinta núm. 2, pp. 2.
60. Entrevista a Juan Betancort. AACPO, cinta núm. 4, pp. 4.
61. «El barco traía 100 Tm. para ellos (se refiere a los cinco), 100 Tm. traían los marineros (las negociaban con los cambulloneros). Pero los cambulloneros tenían que sentirse agraviados porque un grupo se llevaba casi todo. Estos sabe que desde el mundo es mundo el grande ...». Entrevista a Juan Luis Rodríguez Suárez. AACPO, cinta núm. 1, pp. 8.
62. Entrevista a Juan Luis Rodríguez Suárez. AACPO, cinta núm. 2, pp. 3.
63. Entrevista a Juan Betancort. AACPO, cinta núm. 4, pp. 6.
64. Entrevista a Ernesto Lezme Fuste. AACPO, cinta núm. 1, pp. 9.
65. Entrevista a Juan Luis Rodríguez Suárez. AACPO, cinta núm. 2, pp. 4.
66. Entrevista a Juan Betancort. AACPO, cinta núm. 2, pp. 9.
67. Entrevista a Paco «El Cambao». AACPO, cinta núm. 1, pp. 7.
68. Entrevista a Juan Betancort. AACPO, cinta núm. 4, pp. 15-17.
69. Entrevista a Sebastián Ceballos. AACPO, cinta núm. 1, pp. 7.

