

HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Germán e IGLESIAS HERNÁNDEZ, M.^a Luisa: *Los coches de hora: historia oral de la vida del transporte en Gran Canaria*. Global, SALCAI y Gobierno de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria, 2002, 283 p.

Los coches de hora. Historia Oral de la Vida del Transporte en Gran Canaria, es un trabajo producido y dirigido por Germán Hernández Rodríguez y María Luisa Iglesias Hernández, profesores del Centro Superior de Formación del Profesorado de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (ULPGC), que empieza con un excelente prólogo del profesor Antonio Bethencourt y Massieu. Sus autores han contado para el trabajo de campo con la colaboración de 37 alumn@s del curso 1995-1996 que durante el último trimestre de 1995 grabaron una encuesta muy exhaustiva a 65 jubilados transportistas de pasajeros en distintas vertientes de la isla de Gran Canaria. Esta reciente publicación, que cuenta con 283 páginas de texto, está enriquecida con una acertada intercalación de magníficas fotografías de diferentes etapas históricas que refuerzan y visualizan el carácter documental de una época delimitada por sus autores a los años 1930-1973. El trabajo en cuestión fue coeditado en formato y diseño muy dignamente por las entidades SALCAI, FULCA y la Consejería de Empleo y Asuntos Sociales del Gobierno de Canarias.

El protagonismo de este libro se centra sin duda en las opiniones que dan los propios trabajadores que vivieron (intensamente, como ellos mismos no vacilan en evocar) con las incertidumbres y riesgos inherentes a una época autoritaria. Nada nuevo descubrimos al señalar que la dictadura franquista fue represiva hasta el ensañamiento, aún en sus últimos años y que tan sólo el mero ejercicio de ciertos derechos cívicos constituía un delito punible con amargas consecuencias. En ese contexto sociopolítico adverso, la aventura de pasar desde una empresa unifamiliar, a una sociedad anónima laboral, después de duras luchas sindicales en un período crucial de nuestra reciente historia (con una huelga de 45 días por impago de salarios durante el año 1973), hasta su feliz jubilación, fue toda una carrera que cerró con éxito el ciclo vital de una generación de hombres bregados por una existencia extremadamente difícil.

Son admirables las descripciones que expresan estos ex-transportistas, personajes en general respetados y admirados por la sociedad grancanaria de entonces que por ello le confiaba un sin fin de tareas además de las derivadas de su propio cometido profesional (hasta complicidades íntimas). Los relatos de estos jubilados destilan gracia a borbotones y desparpajo, pero tiene un común denominador y es que en ellos subyace una conciencia solidaria y tranquila, propia de la gente que ha cumplido con su deber, felices de haber contribuido con su esfuerzo a consolidar una empresa gestionada por los mismos trabajadores (SALCAI), hoy decana del asociacionismo laboral en toda España, al tiempo que haber servido con eficacia a la zona económica más dinámica de nuestra isla (nordeste-sureste de Gran Canaria).

La encuesta dirigida a los trabajadores jubilados de la empresa concesionaria del transporte colectivo interurbano de pasajeros de la isla de Gran Canaria (AICASA o «*Coches de Hora*», aunque también se la conocía como *coches amarillos*) se estructura en los siguientes ejes: los comienzos en el transporte, jornada laboral y uniforme, los coches, servicios y precios, pasajeros, mercancías e incidencias, los piratas y la creación de SALCAI. Las respuestas que dan estos viejos transportistas son dignas de figurar en una antolo-

gía de la percepción del paisaje y del paisanaje desde la privilegiada plataforma de unos vehículos por donde forzosamente transitaba una sociedad todavía eminentemente rural, pero ya en las vísperas del cambio socioeconómico más trascendental que se haya vivido en nuestra isla; y que, por entonces, aquellas desvencijadas guaguas eran la mejor y la única rótula entre un medio rural todavía influyente en todos los órdenes con un medio urbano que afloraba en su andadura hacia la hegemonía vigente. Sus comentarios culturales, costumbristas, económicos, políticos y sindicales no sólo no tienen desperdicio, sino que ponen de manifiesto la importancia de la oralidad en la construcción de la historia científica contada por sus verdaderos protagonistas. De ahí el que los productores de este libro en un gesto de generosidad que les honra ofrezcan este material a aquellos investigadores sociales que estén interesados en una explotación más disciplinar por la riqueza documental, socioeconómica, lingüística y sociológica. También el prologuista abunda en la optimización de los materiales orales.

Desde las primeras páginas se le reitera al lector de que esta obra es una herramienta más y una valiosa aportación metodológica para ir desbrozando en un futuro más o menos próximo un campo más profundo como es el estudio integral del transporte terrestre en Canarias, que, como se desprende de la lectura que reseñamos, ofrece grandes posibilidades a los jóvenes investigadores.

No debiéramos tampoco por alto que a finales de los años 60 y principios de los 70, hasta la crisis de 1973 aproximadamente, asistimos a la extraordinaria coyuntura mundial del sistema capitalista que tiene su efecto en Canarias a partir de un desbordante crecimiento del sector turístico y de una masiva inversión de capital nacional e internacional. En ese contexto, la propiedad del suelo y su venta especulativa, fue el instrumento clave de enriquecimiento de la burguesía canaria y la base para nuevas aspiraciones y ambiciones de poder económico y político. Pero en su crecimiento chocó sistemáticamente con el capital monopolista, que también aprovechaba la extraordinaria coyuntura para la penetración y el control de los sectores claves y más rentables de la economía canaria. Ese proceso se apreció en la banca, turismo, construcción, comercio, transportes, etc. Sectores en donde siempre y hasta entonces, venían fracasando los tímidos intentos de penetración del capital canario. Eso se pudo comprobar en la crisis de las constructoras (COMASA, AMORÓS, BETANCORT, etc.) o en el fracaso de la experiencia de PROTUCASA que pretendía una participación importante (crear un tour operador de obediencia canaria) en el sector turístico, el retroceso de las Cajas de Ahorro en su enfrentamiento con la banca peninsular, o el doblegamiento de los tabaqueros canarios ante el monopolio de Tabacalera que les ha conducido a su práctica extinción. No fue casual la forzosa descapitalización de AICASA ni su posterior desaparición, ambos actos deben inscribirse también en este contexto. Todas estas experiencias pusieron en evidencia la férrea defensa que siempre ha hecho la gran oligarquía estatal e internacional de su esfera de poder político y económico cuya estrategia ha sido secularmente la de alejar a los canarios de los sectores estratégicos e influyentes de la economía y de la administración. Debilitada la burguesía insular en lo económico, alejada de la toma de decisiones políticas y *descanarizada* la administración, el poder central impidió como pudo la emersión de un criollismo como posible germen inercial de aventuras emancipadoras al viejo estilo de Cuba o Filipinas en 1898. Con la solución impuesta, supuestamente salomónica (SALCAI y UTINSA), el poder central resolvió la crisis rompiendo una huelga que no tenía encaje legal en la dictadura, dividiendo a los trabajadores y a los sindicatos que se organizaban ya en la clandestinidad y hundiendo definitivamente a una empresa canaria fuerte. De sus cenizas surgirían dos empresas medianas que, afortunadamente después de 25 años de ser-

vicio, no sólo se han mantenido (todo un mérito, sin duda), sino que llegan a fusionarse pero no sin antes sentirse tensionadas por infundados reparos y amenazas (elevación de un contencioso ante el Tribunal de la Competencia) otra vez desde el mismo poder central en una clara muestra de que todavía prosiguen los viejos *tics* del pasado.

Tres cuestiones, a mi juicio relevantes, hecho en falta en este trabajo: la primera es la propia ficha del libro sin la cual se hace difícil probar su existencia formal: quiénes y en donde se realizó su diseño, maquetación, impresión, fotomecánica, encuadernación, año y lugar, así como las numeraciones correspondientes al ISBN y al Depósito Legal. La segunda, y siempre desde mi particular punto de vista, hubiera sido muy interesante añadir un apartado final a modo de conclusiones y recomendaciones generales que hacen los autores a los lectores por medio de las cuales transmiten sus impresiones, sugieren o subrayan aspectos necesitados de ampliación o profundización, valoración de la propia metodología seguida, aplicabilidad de determinadas ideas, etc. Y la tercera y última, un apartado bibliográfico que recoja sucintamente la relación de trabajos publicados o documentos escritos sobre metodología de la oralidad y los transportes en general o específicamente dedicados a las Islas.

Pero salvando estas últimas cuestiones, nos encontramos en definitiva ante un buen trabajo, de lectura recomendable no sólo por su rigor y contenidos, sino también por su indudable amenidad, especialmente para los que fuimos usuarios asiduos de los llamados *coches amarillos*. Es por todas estas razones por la que acabo esta reseña bibliográfica no sin antes felicitar efusivamente a sus autores por tan acertado estudio, en donde no encuentro el más leve guiño de complicidad con la rampante cultura de la nostalgia que nos invade, pero tampoco he encontrado en él ninguna concesión al mercado. Y eso tiene también un valor añadido en los tiempos que corren.

Ramón Díaz Hernández