

Legados de Cultura Portuaria en Las Palmas de Gran Canaria

***Propuesta de estudio de historia cultural: la
figura del cambullonero.***

Resumen:

Este trabajo es una propuesta de estudio para la historia cultural de la ciudad portuaria de Las Palmas de Gran Canaria. A partir de la metodología propuesta y las fuentes disponibles se abordan entre otros aspectos paralelos, la figura del cambullonero en el puerto de Las Palmas.

TRABAJO FIN DE GRADO

Autor: Iván Hernández Cazorla

Director: Daniel Castillo Hidalgo

Grado en Historia

Curso: 2016/2017 - convocatoria: julio

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.	3
1.1. Estado de la cuestión.	5
1.2. Metodología.	6
1.2.1. Enfoque cultural en el estudio histórico	6
1.2.2. Aproximación teórica.	9
1.2.3. Aplicación metodológica.	11
1.2.4. Fuentes utilizadas.	12
1.2.5. Fuentes para el estudio de un sujeto histórico: los cambulloneros	13
2. DESARROLLO URBANÍSTICO DEL ENTORNO PORTUARIO.	13
2.1. Antecedentes del puerto de La Luz.	14
2.2. Urbanización del entorno portuario previa a 1881.	16
2.3. 1881: aparición del Puerto como barrio portuario.	17
2.3.1. Tipología habitacional en el barrio del Puerto.	18
2.3.2. Problemática urbanística: chabolismo y falta de higiene.	19
3. LA VISIÓN EXTRANJERA DE LA CULTURA PORTUARIA: VIAJEROS, PERSPECTIVA COMPARATIVA Y DE GÉNERO.	22
3.1. Contraposición entre las mujeres viajeras victorianas y las mujeres canarias tradicionales.	23
3.2. El puerto de La Luz a los ojos de los viajeros.	24
3.2.1. Oficios en torno al puerto.	26
4. EL CAMBULLONERO: IDEALIZACIÓN Y MITO.	27
4.1. Etimología.	27
4.1.1. Teoría del origen portugués.	29
4.1.2. Teoría del origen inglés.	30
4.1.3. Otras teorías sobre el origen del término.	31
4.2. Origen del cambullonero.	31
4.2.1. Emplazamiento y procedencia social de los cambulloneros.	32
4.3. Estatus legal del cambullonero.	33
4.3.1. Contrabando.	35
4.4. Organización del cambullonero.	35
4.5. Cultura del cambullonero: lo azul y lo negro.	37
4.5.1. El fútbol y la vela latina.	38
4.5.2. Hombres entregados al placer: cabaré y prostitución	38
4.5.3. Pichingli: un idioma propio.	39
4.6. Representaciones culturales del cambullonero.	40
4.7. Una misma actividad, diferentes contextos: el cambullón y el bombote.	42
5. CONCLUSIONES	43
6. BIBLIOGRAFÍA.	45

1. INTRODUCCIÓN.

La historia marítima de Canarias en la contemporaneidad ha sido objeto de estudio de numerosos investigadores. Como archipiélago atlántico, se revalorizó como una plataforma de apoyo para la navegación internacional, lo que lo convirtió en una zona de inversión y en una región de escala para quienes navegaban hacia las regiones del Sur Global. Canarias formó parte del conocido *comercio triangular* y su relación con América está ligada a las migraciones que se producían ante periodos de crisis económica que se producían en el archipiélago. Es por esto que la historia marítima es un campo de estudio intrínseco a la historia de Canarias, ya que hasta bien entrado el siglo XX, el único medio de entrada y de salida de Islas Canarias era a través de sus puertos.

No se puede obviar la importancia de la cultura en la evolución de un lugar dado que no hay comunidad que se desarrolle sin constituir un grupo sociocultural. El objetivo de este trabajo es contribuir al mayor conocimiento de la *cultura portuaria de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria*, concepto que se puede adscribir tanto a la historia marítima como a la historia cultural. Una cultura se compone de diversos elementos adscritos a una geografía y tiempos concretos, son por lo tanto historia en si mismo; la formación de estos elementos está intrínsecamente relacionada con los fenómenos socio-económicos que se producen en un lugar determinado (Burke, 2006, p. 17; Grossberg, 2013, pp. 457-458).

Dada la tipología y dimensiones de este tipo de trabajos, se presenta una propuesta de estudio cuyo objetivo es mejorar el conocimiento de la cultura portuaria de Las Palmas de Gran Canaria a partir de las fuentes existentes relativas a la dicha y otras que, aunque no están directamente relacionadas, ayudan a elaborar una metodología que nos permita trabajar estos elementos a largo plazo. En este caso se abordarán, por una parte, algunos aspectos generales, como la importancia del desarrollo urbano, o específicos, como las perspectivas foráneas de la cultura portuaria de dicha ciudad. Adicionalmente, y a modo de ejemplo, se ha utilizado la figura del cambullonero como sujeto histórico para investigar la cultura portuaria en Las Palmas de Gran Canaria

desde el último tercio del siglo XIX hasta la década de los sesenta del siglo XX.

El cambullonero es un elemento cultural que plantea numerosos interrogantes desde el punto de vista de la investigación histórica. Su carisma está presente en la realidad marítima de Canarias desde finales del siglo XIX hasta aproximadamente finales de los años cincuenta (Millares Cantero y Suárez Bosa, 1994), aunque su presencia está relacionada principalmente con las dos ciudades portuarias principales del archipiélago canario: Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife. Si bien son la misma figura, es posible que tengan sus diferencias. Por ello es importante señalar donde y quienes originan algunas interpretaciones, ya sea en la poesía, la música, la literatura de viajes, las novelas del mar o los artículos periodísticos.

La vida del cambullonero parecía oscilar entre el romanticismo y el desencanto, entre la suerte y la desdicha. Para unos eran vendedores mientras que para otros eran contrabandistas. Según muestran los estudios realizados por Millares y Suárez, las actividades comerciales del cambullonero canalizaban la llegada de determinados productos y obtenían beneficios de otros, muchas veces por medio de artimañas. Es un elemento que forma parte de la cultura portuaria porque ha permanecido en el imaginario colectivo de los isleños, pero sobre todo de la *gente del puerto*¹; su figura ha sido objeto de diferentes manifestaciones, desde la música hasta la literatura.

En los apartados siguientes describiré brevemente el estado de la cuestión de la investigación, el enfoque de este trabajo y la aproximación teórica que se sigue para su elaboración. Para ello se ha planteado responder a las siguientes preguntas de investigación:

1. ¿Qué elementos se pueden encontrar en la cultura portuaria de dicha ciudad?
2. ¿Cómo podemos narrar la historia cultural del cambullonero a través de

1. Concepto utilizado por los habitantes de Las Palmas de Gran Canaria para referirse a quienes viven en el entorno portuario, zona actualmente conocida como *El Puerto*, perteneciente al distrito *Isleta-Puerto-Guanarteme*. También hay quienes utilizan la palabra *porteño* (véase entrevista a Juan Francisco Fonte), aunque su uso es minoritario.

los diferentes contextos socio-económicos en los que existió su figura?

3. ¿Qué fuentes nos permiten construir la historia cultural-marítima de Las Palmas de Gran Canaria?
4. ¿Existen elementos similares en otras ciudades (Funchal) que nos permitan realizar aproximaciones comparativas para desarrollar su historia?

1.1. Estado de la cuestión.

Se han trabajado diversos temas marítimos, aunque han predominado los relacionados con los aspectos económicos y sociales derivados de las infraestructuras portuarias. Podemos sintetizar la historia marítima de Canarias en cuatro ejes temáticos:

1. El desarrollo económico del puerto y su protagonismo como ente dinamizador y motor de la estructura socio-económica de Canarias (Burriel de Orueta, 1974; Quintana Navarro, 1985).
2. Los aspectos políticos e institucionales de las infraestructuras portuarias, comerciales y empresariales (Bourgón Tíno, 1982; Suárez Bosa, 2003).
3. Las relaciones internacionales derivadas del contexto de las guerras mundiales y de la política exterior española (Morales Lezcano, 1984; Ponce Marrero, 2001).
4. La relación puerto-ciudad (Martín Galán, 1984; Suárez Bosa, Jiménez González, y Castillo Hidalgo, 2011).

Este trabajo pretende abordar el estudio de la *cultura portuaria de Las Palmas de Gran Canaria*. La bibliografía disponible que permite trabajar temas culturales y sociales en las ciudades portuarias es amplia, existiendo importantes trabajos que aportan datos necesarios a la hora de construir una historia cultural de los diferentes elementos presentes en la historia marítima de Canarias. En el caso de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, se

pueden subrayar algunos trabajos muy completos y que son de utilidad a la hora de investigar la historia cultural de esta ciudad. En primer lugar, la obra de Martín Galán, publicada en 1984, en la que estudia el desarrollo de la ciudad de Las Palmas y la relación puerto-ciudad que se fraguó con el paso del tiempo; es una investigación necesaria, no solo desde el punto de vista cultural, sino para el estudio de la ciudad en sí misma, ya que analiza su desarrollo desde el siglo XVI hasta el siglo XX (Martín Galán, 1984). También es importante tener en cuenta el trabajo de Herrera Piqué, quien aborda el desarrollo de la ciudad-puerto desde su primera urbanización hasta la génesis del proyecto portuario (Herrera Piqué, 1984a, 1984b). Es indispensable contar con el trabajo de Millares Cantero y Suárez Bosa quienes elaboran un artículo sobre el cambullonero a partir de testimonios orales, lo que enriquece en diversos aspectos este trabajo (Millares Cantero y Suárez Bosa, 1994). Finalmente, el trabajo más reciente (Suárez Bosa y Domínguez Prats, 2016), aborda el análisis de la cultura obrera adscrita al barrio de La Isleta a partir del papel en el “fomento de la enseñanza y la transmisión cultural, los conflictos y las huelgas y los espacios de sociabilidad”.

A partir de las obras señaladas en el párrafo anterior, y utilizando otras fuentes secundarias sobre la actividad marítima-portuaria de Las Palmas de Gran Canaria —aspectos económicos, sociales, coyunturas internacionales, etc.—, se puede analizar de forma sintética la historia de la cultura portuaria local, de tal manera que aborde cada uno de sus elementos individual y conjuntamente.

1.2. Metodología.

1.2.1. Enfoque cultural en el estudio histórico

La “historia cultural” es —tal y como se define en el apartado 1.5.1. *Aproximación metodológica*— un concepto que se refiere a un campo de estudio histórico que pretende construir la historia a partir de lo diferente y lo semejante, elementos culturales que han participado en el devenir histórico. La historia cultural no solo estudia las diferentes culturas a partir de “datos

culturales”, como puede el folclore, la literatura o la música producida en torno a un mismo elemento; estudia las diferentes culturas con un enfoque íntegro y completo, utilizando para ello diferentes disciplinas —interdisciplinariedad—, como la sociología y la filología, y fuentes diversas (Burke, 1987, 1996, 2006, pp. 47-68).

El aprovechamiento de la interdisciplinariedad y la utilización de fuentes diversas nos permite explicar el “elemento cultural” en su totalidad: qué es, cómo surge, cómo se manifestó, qué simbolizaba, qué relaciones se producían, cómo se desarrollan los intercambios culturales, y un largo etcétera de preguntas que podríamos plantear. Para mostrar la necesidad de construir la historia del *elemento cultural* lo más completa posible, se puede señalar que la historia cultural no obvia la importancia de los factores económicos ni obvia la importancia que estos tienen en lo que se refiere a desarrollo cultural (Burke, 1996, pp. 115-116).

Este enfoque puede ser complementado con el análisis de *lo azul y lo negro*, tal y como plantea Alice Mah (2014, pp. 27-54), las ciudades portuarias pueden ser representadas a partir del color azul y del negro; ambos colores contrastan entre sí no solo por su tonalidad sino por aquello que representan. Mientras que el azul representa el cielo, el mar, la prosperidad y las oportunidades, entre otros elementos, el negro representa a los problemas socio-económicos que se viven en una ciudad portuaria, su criminalidad, la muerte, el misterio y el miedo, entre muchas otras características. Mah realiza un excelente análisis de estas cuestiones en su libro *Port Cities and Global Legacies*, en el que dedica buena parte de un capítulo a la representación y metodologías de trabajo basadas en el análisis cromático. De la misma manera que Mah ha utilizado ambos colores para definir la cultura portuaria de las ciudades de Liverpool, Marsella y Nueva Orleans, estos pueden utilizarse en el caso de Las Palmas de Gran Canaria; incluso se puede plantear una cuestión directa en lo que respecta a los cambulloneros: ¿cuáles son los rasgos azules y negros de los cambulloneros?

Para todo esto es necesario estudiar las representaciones que se han realizado

de una determinada cultura portuaria o de un elemento cultural concreto —caso que incumbe a este trabajo—. La música, la literatura y el arte son algunas de esas representaciones que debemos tener en cuenta para responder a preguntas como “¿qué simbolizó el cambullonero para los habitantes de Las Palmas de Gran Canaria?”, “¿era concebido por todos por igual?”, “¿cómo se representaba el cambullonero y el *bomboteiro* madeirense² en la música y la poesía?” o, haciendo hincapié en la dicotomía azul-negro, “¿qué representa lo azul y qué representa lo negro en dicha ciudad? ¿son lo cambulloneros elementos culturales adscritos a *lo azul* o también tienen una ‘vertiente negra’, según la terminología utilizada por Mah?”.

A partir de esta concepción, resumida en los párrafos anteriores, se puede definir que la historia cultural permite conocer profundamente el sujeto histórico de nuestras investigaciones; de esta manera que podamos establecer comparaciones que nos permitan estudiar los fenómenos que produjeron la aparición o mutación de determinados elementos culturales que, aunque pudieron aparecer por factores tipológicamente semejantes, tendrán sus diferencias y semejanzas debido al contexto socio-económico en el que se han desarrollado.

Como ya se habrá podido observar en los párrafos anteriores, en este trabajo se utiliza el concepto “elemento cultural” para hacer referencia a todo aquello que forme parte de la cultura portuaria de Las Palmas de Gran Canaria. Se entiende a su vez que un elemento cultural puede estar influenciado por otros, lo que permite estudiar las relaciones entre estos mismos elementos y la ciudad portuaria; aprovechando el trabajo de Mah (2014) sobre la ciudad de Nueva Orleans, podría decirse que para el estudio de una determinada cultura o tradición portuaria, deben tenerse en cuenta no solo los diferentes colectivos de trabajadores que influyeron sino también todos aquellos elementos culturales intrínsecos a la conflictividad laboral y racial, como por ejemplo el *blues* y la literatura *negra*.

2. La idea de comparar al cambullonero y el *bomboteiro*, debido a la similitud de sus actividades, la observé en la comunicación *Funchal y Las Palmas: los hombres del mar de aquí y allá*, de las profesoras Claudia Faria y Graça Alves, presentada en el XXIII Coloquio de Historia Canario-Americana (Las Palmas de Gran Canaria, 2016).

1.2.2. Aproximación teórica.

El estudio de la historia de las culturas portuarias, o marítimas desde un punto de vista más amplio, conlleva la comprensión de qué es lo que se entiende por historia cultural y el cómo se ha trabajado.

Peter Burke señala en su obra *¿Qué es la historia cultural?* un aspecto muy importante que no solo deberían tener en cuenta los historiadores culturales, sino todos aquellos que se dediquen a la historia: la historia cultural es una pieza necesaria de la historia colectiva, indispensable para la construcción de una historia total que permita una aproximación más precisa al pasado; por ello ni los historiadores culturales han de menospreciar las otras disciplinas históricas —la historia económica, la historia política, la historia social, etc.—, ni la historia cultural debe ser minusvalorada (Burke, 1996, 2006, pp. 115-116). La “historia total” es un concepto que heredamos de la Escuela de Annales y que está profundamente relacionado con los historiadores franceses Lucien Febvre y Fernand Braudel. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II* es la obra braudeliiana por antonomasia y en la que Braudel plasma esta idea, es mucho más que una historia política del Mediterráneo, es una intensa investigación que amplía el horizonte hacia el Atlántico, y que eleva a ambos espacios como sujeto histórico, entendiendo al Mediterráneo como “un personaje complejo, embarazoso, difícil de encuadrar” (Braudel, 1976, p. 12), es decir, como un *todo*.

Ante todo esto, es importante resaltar la posición de Burke frente a este debate sobre la “historia total”, ya que plantea que la historia cultural no es una historia de campos concretos dentro de la historia, tales como la literatura o la música; el historiador cultural debe “revelar las conexiones entre distintos ámbitos como son la política, la vida social y las artes” (Burke, 1996), función que cumplió Jacob Burckhard en su estudio *La cultura del Renacimiento en Italia* publicado en 1860 y Johan Huizinga en *El otoño de la Edad Media* publicado en 1919. Aunque ambos historiadores han sido considerados los precursores de la historia cultural y junto a sus obras han sido extensamente estudiados (Burke, 1996, 2006; Caldas, 2011; Tollebeek, 2001), nuestra aproximación se centra en el trabajo de Huizinga, quien llegó a

definir la historia como forma intelectual que tiene la cultura de explicarse a si misma su propio pasado (Pachter, 1979, p. 112). En el prólogo de una de sus más importantes obras, *El otoño del mundo*, se evidencian sus ansias por conocer la historia a partir del estudio de lo que fueron los “gérmenes de la cultura moderna en la cultura medieval” y entendiendo a la Edad Media como la época en la que se produjo “la germinación del Renacimiento” (Huizinga, 1990).

No se pueden olvidar trabajos como los del sociólogo Emile Durkheim, basados en la antropología cultural; el sociólogo cubano Fernando Ortiz, quien analiza las culturas del azúcar y el tabaco en Cuba, además de haber propuesto el concepto “transculturación” como una renovación más exacta del de “aculturación” (Burke, 2000; Ortiz, 2002); Clifford Geertz, quien llegó a definir la historia de una manera similar a la de Huizinga al describir en su obra *The Interpretation of Cultures* las peleas de gallos en Bali como “a story they tell themselves about themselves” (Burke, 1996, p. 116; 1973, p. 448); Carlo Ginzburg y *El queso y los gusanos*, una reconstrucción de un fragmento de la cultura de las clases populares de la Edad Moderna a partir de la reconstrucción de la vida de Menocchio, un molinero de Friuli al que juzga la Inquisición (Serna Alonso y Pons, 2013, pp. 120-128); o Edward Palmer Thompson, quien concibió la “clase” como “un proceso tanto económico y político como cultural” (Eley, 1994, pp. 66-69), que junto a Eric Hobsbawm fue uno de los principales historiadores marxistas adscritos al estudio de los aspectos culturales (Serna Alonso y Pons, 2013, pp. 53-54).

Del mismo modo, es necesario concebir la construcción de una historia cultural como una oportunidad, o necesidad, de aplicar los métodos y resultados de diferentes disciplinas, ya sea la antropología cultural, la sociología o la literatura, entre otras disciplinas (Burke, 1987, 2006, pp. 47-68). Esto es lo que Burke denominaría *historia polifónica* —*polyphonic history*—, concepto que puede entenderse de diferentes maneras, aunque en este trabajo nos centraremos en su definición como pluralidad de acercamientos al pasado desde múltiples perspectivas, a la historia que se nutre de otras disciplinas (Burke, 2010, pp. 479-480, 484). La historia cultural

es, por lo tanto, una disciplina que debe abogar por la interdisciplinariedad, que el propio Burke categoriza en tres grupos, o como señala él “three groups or concentric circles” (Burke, 2012): el círculo interior, compuesto por las disciplinas históricas —historia social, historia intelectual, historia de la literatura, etc.—; el círculo medio, compuesto por disciplinas pertenecientes a las ciencias sociales —la antropología, la etnología, la sociología, etc.—; y el círculo exterior, compuesto por disciplinas más cercanas a las ciencias naturales —psicología, ciencias de la computación, neurobiología, etc—. Por esto mismo, “la historia cultural es la historia total” (Burke, 1996, p. 115).

1.2.3. Aplicación metodológica.

A partir de esta aproximación teórica lo que se pretende es comenzar la construcción de la cultura portuaria de Las Palmas de Gran Canaria a partir de un esbozo de los elementos culturales que la conforman. Para ello se han utilizado diversas fuentes para estudiar el cómo se han analizado algunos elementos culturales en otras regiones del mundo y para construir puentes entre algunos de estos elementos, tal y como sucede con uno de los que nos concierne: el cambullonero canario, figura que podemos contrastar con el *bomboteiro* madeirense. El análisis partirá de un estudio de la zona geográfica en la que se ubica nuestro objeto de estudio, el distrito portuario, estudiando sus inicios y su desarrollo, de manera que se pueda entender porqué ese entorno propició tanto el desarrollo portuario como la existencia de diversos elementos culturales; luego, se abordará una perspectiva externa a partir de la revisión de algunas obras literarias elaboradas por viajeros —como Olivia Stone o Frances Latimer—, ahondando en el cómo realizan comparaciones a partir de lo que ya conocen, ya sea de otros lugares visitados o de su propia tierra; una vez encuadrado el contexto geográfico y el cómo se percibía el entorno portuario por algunos extranjeros, se plantea una propuesta para abordar la construcción de la cultura portuaria de Las Palmas de Gran Canaria, esbozando alguno de los elementos culturales que forman parte de ella; y finalmente, se presenta un estudio de uno de esos elementos culturales, el cambullonero, a partir de fuentes diversas, desde historiografía elaborada por historiadores profesionales, hasta ensayos, literatura y música popular.

En la conclusión del trabajo se planteará cómo continuar con este estudio, cuáles son las líneas de investigación a seguir para la cultura portuaria de Las Palmas de Gran Canaria.

1.2.4. Fuentes utilizadas.

Para este trabajo se han utilizado tres tipos de fuentes, esencialmente secundarias:

1. Fuentes para la fundamentar la metodología de esta investigación.
2. Fuentes para analizar la cultura portuaria de Las Palmas de Gran Canaria.
3. Fuentes para el estudio de los cambulloneros.

Las *fuentes para fundamentar la metodología de esta investigación* se pueden observar principalmente en los apartados referidos a la aproximación teórica y el enfoque cultural, razón por la que no se cree que sea necesario volver a repetirlas.

Las *fuentes para analizar la cultura portuaria de Las Palmas de Gran Canaria* se pueden observar a lo largo de todo el trabajo. Para ello se han utilizado trabajos diversos, pero teniendo siempre presente el estudio de los legados globales de Alice Mah (2014). Además, también se ha utilizado la obra colectiva *Fronteras de agua: las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XXI)*, coordinada por García Hurtado y Rey Castelao, de la que se han aprovechado artículos como el de Santana Pérez (2016), de quien se han aprovechado los estudios del miedo relacionado con el mar. Lo anterior se ha ampliado brevemente, animando a la consulta, con la obra de Anaya sobre el corsarismo, en la que aborda también la cuestión del miedo y el mar. *La formación de Las Palmas* de Martín Galán (2001) ha sido una de las fuentes más utilizadas en este trabajo, junto con otras de sus obras (2007).

Estas fuentes están expuestas con mayor amplitud en el apartado *1.2. Estado de la cuestión*.

1.2.5. Fuentes para el estudio de un sujeto histórico: los cambulloneros

Las fuentes para el estudio de los cambulloneros se expondrán posteriormente en el apartado 4, referido concretamente al estudio de su figura.

2. DESARROLLO URBANÍSTICO DEL ENTORNO PORTUARIO.

La ciudad de Las Palmas³ experimentó una importante etapa a partir de la segunda mitad del siglo XIX. Para poder entender y explicar la cultura de una determinada ciudad o pueblo es necesario estudiar su planificación urbana. El plano de una ciudad permite conocer cuáles han sido sus principales intereses, qué se ha pretendido potenciar y que se ha considerado irrelevante.

En el caso que atañe a este trabajo es necesario tomar como referencia el intervalo de 1881-1883, años en los que comienza a poblarse con mayor intensidad la zona de La Isleta, concretamente aquella relacionada directamente con el puerto. Para poder comprender cómo se ha formado la cultura portuaria de la ciudad se han de estudiar los años previos —los antecedentes del puerto de La Luz y la urbanización previa a 1881— y los años posteriores —la formación del barrio del Puerto, la construcción del puerto de La Luz y sus posteriores ampliaciones— (Martín Galán, 2001).

Además, es importante señalar el porqué este trabajo aborda principalmente la cultural portuaria desarrollada a partir de 1881, y más intensamente a partir de 1883, fechas relacionadas respectivamente con la intensificación del poblamiento de La Isleta y con la primera piedra del puerto de La Luz. *¿Cómo se desarrolló la planificación urbanística de Las Palmas antes de 1881-1883? ¿Cuál ha sido la relación de la ciudad con el mar antes de 1881-1883?*

Para esto es muy importante la aportación que realiza Martín Galán en su obra *El mar, la ciudad y el urbanismo* (Martín Galán, 2007), en la que además de plantear los diferentes tipos de ciudades litorales existentes,⁴ también

3. A partir de ahora, por economía del lenguaje, se utilizará el nombre “Las Palmas” para referirse a la ciudad. En el caso de referirnos a la provincia de Las Palmas, se utilizará “provincia de Las Palmas”.

4. Martín Galán plantea que hay 5 tipos de ciudades litorales: 1. la *ciudad negada al mar*, evita el mar y se protege de sus peligros; 2. la *ciudad puerto*, vive del tráfico de barcos y del comercio marítimo; 3. la *ciudad playa*, enfoca su ocio en torno a su litoral playero; 4. la *ciudad balneario*, sus playas adquieren atracción turística; y 5. la *ciudad organizada al mar*, aquella que “vive multifacéticamente el mar” (2007, pp.

discute la idea generalizada de que las ciudades litorales de Canarias —principalmente Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife— han dado la espalda al mar. Hay que señalar que en el caso de una isla, o de cualquier población litoral, el mar está presente, ya sea directa o indirectamente. No se puede afirmar en términos absolutos que Las Palmas de Gran Canaria haya dado la espalda al mar, ya que ha existido contacto con él debido a los intereses de algunos sectores de la sociedad. Hay que tener en cuenta que una “ciudad establecida junto al mar habitará o no su litoral mucho o apenas” según la época y sus respectivos miedos, costumbres y posibilidades de explotación y aprovechamiento.⁵

Si se tiene esto en cuenta, por un lado se puede afirmar que en los núcleos portuarios previos al puerto de La Luz ya se desarrollaba una cultura portuaria, aunque con menor fuerza debido a la baja intensidad de su poblamiento, mientras que por otro lado es necesario apuntar que la cultura marítima es intrínseca al litoral y que esta se puede extender a toda la ciudad, esté o no en contacto con el mar, y que se compondría de elementos del imaginario colectivo, tales como el miedo y las costumbres en torno al mar.⁶

Teniendo en cuenta estos detalles es más sencillo esbozar la tesis principal de este trabajo.

2.1. Antecedentes del puerto de La Luz.

El desarrollo de esta etapa estuvo dirigido principalmente por el proyecto del puerto de Las Palmas. Desde 1811 se estaba trabajando en las obras del muelle de Las Palmas, ubicado en la caleta de San Telmo, donde también se concentraba una importante actividad astillera y pesquera. Sin embargo, este proyecto de Rafael Clavijo, brigadier de la Real Armada, padeció reiteradas interrupciones hasta que en 1863 se aprobó el *Proyecto de terminación del*

11-12).

5. Por ejemplo, no se requiere la misma infraestructura para el comercio del siglo XVI-XVII que para el del siglo XIX-XX.

6. Cf. Santana Pérez, J. M. (2016). Miedos al mar en los puertos canarios del Antiguo Régimen. En *Fronteras de Agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural* (pp. 149-162); y Anaya Hernández, L. A. (2006). *Moros en la costa: dos siglos de corsarismo berberisco en Las Islas Canarias (1569-1749). Las Palmas de Gran Canaria: UNED, Centro Asociado de Las Palmas de Gran Canaria.*

muelle de desembarque del puerto de Las Palmas del ingeniero jefe provincial Francisco Clavijo (Martín Galán, 2001, pp. 251-253).

En 1862 Juan León y Castillo presentó su *Proyecto de un muelle de abrigo para la bahía de Las Palmas en la isla de Gran Canaria*, que consistía en ampliar el inacabado martillo del muelle de Las Palmas hasta la línea de “reventazón”, lo que suavizaría el reboso y aumentaría el abrigo del muelle. Posteriormente presentó un *Proyecto de un muelle de abrigo y desembarque en el Puerto de La Luz*, sin embargo, en 1863 se aprobó el proyecto de Francisco Clavijo, recibido con negatividad por la opinión pública. Tras las solicitudes de suspensión realizadas por la prensa, el ayuntamiento, la Junta de Comercio, la Sociedad Económica de Amigos del País, el Gremio de Mareantes e incluso de diputados, como Cristóbal Castillo, se decidió cancelar el proyecto de Clavijo en beneficio del de León y Castillo (Martín Galán, 2001, pp. 253, 283-284).

Una vez estuvo el proyecto en manos de León y Castillo por medio de una Real Orden en 1864, no se subastó la contrata hasta 1867. Sin embargo, solo se trabajó durante dos años —1868 y 1869— debido a que el Estado no realizaba los pagos correspondientes, quedando paralizadas las obras, salvo tareas de mantenimiento (Martín Galán, 2001, p. 284), hasta que en 1882 se aprobó por Real Orden de 3 de marzo de 1882 la construcción de un puerto de refugio en la bahía de La Luz (Martín Galán, 2001, p. 292). Entre 1869 y 1883 hubo varios intentos —1882 y 1883— por conservar adecuadamente el puerto de Las Palmas, sin embargo, terminó como un “lugar romántico de recreo donde, hasta la mitad del siglo XIX, pequeños y mayores acudían a jugar o solazarse”, hasta que en los años 60 del siglo XX fue sepultado por el trazado de la autovía marítima de Las Palmas (Martín Galán, 2001, pp. 286-287).

El 26 de febrero de 1883 se puso la primera piedra del puerto de La Luz. Su construcción iniciaba una nueva fase de evolución urbana, produciéndose una bipolarización de la ciudad-puerto, dado el inmenso hueco aún por urbanizar entre el núcleo poblacional principal y el puerto en sí mismo.

2.2. Urbanización del entorno portuario previa a 1881.

La época dorada para la construcción durante el siglo XIX corresponde con la década de los 60 y los primeros años de los 70. Hubo dos empresas privadas que operaron este sector: la *Compañía para la reedificación y rifa de casas* fundada en 1855 la *Sociedad constructora de edificios urbanos de Las Palmas de Gran Canaria* fundada en 1868 y “en cierta manera apadrinada por la *Real Sociedad de Amigos del País*” (Martín Galán, 2001, pp. 303-304). Sin embargo, ninguna de estas empresas llevó a cabo ninguna construcción en el entorno portuario, se centraron en el barrio de Los Arenales y las huertas de los barrios de San Bernardo y San Lázaro. La primera funcionó hasta finales de los años 60 y la segunda hasta 1878.

En 1854⁷ se aprueba la ejecución de una carretera de segundo orden desde la ciudad al puerto con el objetivo de facilitar el traslado comercial y de los viajeros que desembarcaban por la zona de La Luz y, además, establecer en la zona un nuevo poblamiento (Herrera Piqué, 1984a, p. 266). A ello se suman las facilidades que daba el ayuntamiento para quienes poblasen el lugar, sin embargo, este nuevo proyecto de poblamiento no consiguió ningún atractivo hasta que se elaboró un proyecto por el que se construiría un muelle de desembarque en el Puerto de La Luz. Además, en 1856 la prensa se hizo eco de la posibilidad de explotar el Puerto de La Luz, lo que favoreció aún más ese atractivo. Esto produjo un aluvión de solicitudes de concesión de territorios para construir en la zona portuaria, realizadas principalmente por la burguesía comerciante de la ciudad. En la sesión del 14 de enero de 1857 el “Pleno de la corporación trató sobre la concesión de sitios para casas y almacenes en el puerto de La Luz” (Martín Galán, 2001, pp. 304-305), siendo el médico cirujano Domingo J. Navarro el más interesado en la adquisición de parcelas en la zona. Sin embargo, no llegó a consolidar estas propiedades porque las tierras que se le iban a ceder, en calidad del sueldo que le debía el ayuntamiento, habían sido incluidas por parte del Ministerio de Hacienda dentro de la subasta realizada por la *Ley de desamortización* de 1855.

La carretera de Las Palmas al Puerto, de 5.678 metros de longitud y 14 m de
7. Su realización estuvo dispuesta por la Real Orden del 2 de mayo de 1853. Cf. Martín Galán (2001), p. 304.

ancho, no se abrió hasta 1861. Se convirtió en el eje vertebrador de la urbanización de la zona norte de la ciudad, desde los Arenales hasta La Isleta; hasta que terminó integrándose en el casco urbano (Martín Galán, 2001, p. 341).

Entre 1860 y 1881, la zona del Puerto no tuvo especial interés para los habitantes de Las Palmas. Esto se debió a que se concedían pocas licencias para construir y, a su vez, por la acumulación de la mayoría de los terrenos en manos de propietarios particulares. Hasta 1881 se mantuvo con un “miserable y reducido caserío” (Martín Galán, 2001, p. 305) en el que la vida dependía del carenero de la playa del Arrecife⁸ y del tráfico portuario que se desarrollaba ocasionalmente en la bahía de La Luz.

Se puede concluir que la falta de perspectiva portuaria y la privatización de las tierras fomentaron que Las Palmas y sus habitantes renunciasen al desarrollo urbanístico, y al correspondiente poblamiento, de esta zona.

2.3. 1881: aparición del Puerto como barrio portuario.

Entre 1881 y 1883 el ayuntamiento comenzó a aprobar licencias para construir en el Puerto. Las primeras solicitudes correspondieron principalmente a casa de planta baja y almacenes. James Miller⁹ y Salvador Cuyás Prats fueron los “pioneros de las solicitudes de almacenes” (Martín Galán, 2001, p. 305), que fueron destinados a las actividades complementarias del reciente puerto de La Luz.

En 1876 el sector de la construcción entra en crisis. Esta crisis durará hasta fines de la década de los ochenta, aunque ya desde 1885 se empieza a notar un aumento del ritmo (Martín Galán, 2001, p. 354). A partir de entonces, el Puerto, principalmente la zona de La Isleta y Arrecife, se convertiría en una de las áreas de la ciudad con más solicitudes de construcción.

8. Hoy en día conocida como *playa de Las Canteras*, conocida así porque antes se extraía roca de La Barra (abrigo rocoso natural que discurre en paralelo a la orilla).

9. También conocido como Diego Miller, fue uno de los tres hijos del comerciante británico Thomas Miller.

2.3.1. Tipología habitacional en el barrio del Puerto.

Las primeras construcciones fueron las ya mencionadas casas bajas y los almacenes, pero no fueron las únicas. Para entender el contexto en el que se desarrolla este barrio hay que entender el tipo de edificio que se construía en el Puerto, su uso y quienes vivían o trabajaban en ellos. La tipología estudiada ha sido (Martín Galán, 2001, pp. 354-355):

- *Chalet*, u “hotelito ajardinado”. Fue introducido por los británicos desde finales de los ochenta. Eran casas de tipo unifamiliar y de características anglosajonas, habitadas principalmente por la burguesía. El área principal en el que se construyó fue la de las Huertas de Santa Catalina.
- *Casa terrera*. Corresponde al modelo de casa tradicional utilizado por la clase trabajadora que no carecía de recursos. Las áreas principales a las que se adscribe esta construcción son San José, Arenales, las Alcaravaneras y la zona del Puerto.
- *Casetas de madera y casas de piedra seca*. Eran alojamientos de pocas dimensiones y carecían de una dotación adecuada, ya que normalmente contaban con un dormitorio y poco más que una cocina. Se extendieron por La Isleta, poblando sus faldas. La mayoría de ellas eran construcciones ilegales. Representaban a “la clase obrera más desposeída y en buena medida inmigrante” —principalmente de Lanzarote, Fuerteventura y de otros municipios de Gran Canaria— y sus características se pueden vincular a la marginalidad.
- *Edificios comerciales*. Eran principalmente almacenes, locales de oficina, depósitos de carbón, tinglados y talleres en los que se atendían las necesidades de las casas comerciales. Normalmente estaban dispuestos a modo de nave comercial en la zona más cercana al núcleo portuario.¹⁰

10. Véase el actual Museo Elder de la Ciencia y la Tecnología, antigua nave comercial de la compañía Elder Dempster, y el edificio Miller, que pertenecía a la compañía homónima.

2.3.2. Problemática urbanística: chabolismo y falta de higiene.

El Puerto fue la zona del municipio que experimentó el mayor cambio urbanístico. En el momento en que se comenzó a construir y a habitar solo existía un caserío, por lo que era un territorio “casi de estado virgen” (Martín Galán, 2001, p. 359); Navarro indica que el “Puerto de La Luz hasta hace pocos años atrás era una envidiable estación salutífera” (Navarro, 1896, pp. 17-18), comentarios muy positivos para la zona si tenemos en cuenta cómo se fue subdesarrollando la higiene y salubridad del lugar conforme se fue poblando La Isleta. A finales de la segunda década del siglo XX, la población alcanzó los 20.000 habitantes. Martín Galán señala que este “poblamiento definitivo” se produce gracias a tres factores:

1. El inicio de la construcción del puerto de refugio.
2. La “aprobación de un plan general de urbanización municipal para el istmo e Isleta”.
3. El traslado íntegro de las actividades portuarias a la bahía de La Luz.

La problemática urbanística comenzó en 1883 ya que “se siguió un doble camino paralelo en cuanto al surgimiento del nuevo caserío” (Martín Galán, 2001, pp. 359-60): 1. la *vía legal*, mediante licencias que solicitaba la burguesía y los “vecinos con ciertos medios económicos” para construir casas y almacenes, además de las “casas económicas” destinadas a los obreros; y 2. la *vía clandestina*, tomada por los inmigrantes y pobres, mayoritariamente pescadores y braceros “vinculados al tráfico portuario”, y que consistía en la fabricación de chozas de piedra seca y casetas de madera. El médico Domingo Navarro señaló en su obra *Consejos de higiene pública a la ciudad de Las Palmas* que estos dos tipos de casas y sus características eran parte del grave problema de higiene y salubridad existente en las faldas de La Isleta (1896, pp. 17-18). A ello añadió el problema que suponía la larga calle principal, una carretera de tierra con continuo tránsito que envolvía en “en una nube de polvo á las casas y á los transeuntes”.

Las faldas de La Isleta se convirtieron en un foco de chabolismo en el que sus

principales habitantes eran obreros, cuyas condiciones eran “auténticamente infrahumanas” (Martín Galán, 2001, pp. 360-61). La falta de atención higiénico-sanitaria y la propensión de enfermedades y endemias, derivadas del aspecto anterior, incrementaron la mortalidad general, pero sobre todo la infantil. Una de las principales preocupaciones de Navarro era la ausencia de un lazareto efectivo y duradero que atendiese las posibles epidemias que llegasen en los navíos (Navarro, 1896, pp. 91-92).¹¹ Estas pésimas condiciones se debían a la inexistencia de una red de desagües y a la proliferación de pozos negros. Las fiebres tifoideas fueron constantes. Esta situación provocó que las oficinas de información sanitaria sobre puertos marcasen el puerto de La Luz como “prácticamente peligroso” (Martín Galán, 2001, p. 407). Manuel Díaz y Rodríguez, tras su viaje a Las Palmas en 1907, describe La Isleta de la siguiente manera :¹²

huroneras, agujeros socavados en la roca y la tierra, en las que viven muchas familias y aún esto es más sano y mejor que las casuchas de madera hechas con tablones viejos en el Puerto de La Luz; preciso es que el clima de Canarias sea muy bueno para que no haya epidemias continuas; la aglomeración de las casetas del Puerto donde no hay ni policía ni higiene es peor que la de los barrios más pobre de las poblaciones de Marruecos.¹³

La autoridad municipal intento en varias ocasiones contener la expansión de este “pueblo hongo”.¹⁴ Los primeros intentos consistían en la mejora de las condiciones higiénico-sanitarias, sin embargo, las continuas enfermedades y una potente epidemia de viruela fomentaron la idea de desalojar las faldas de chabolas. Sin embargo, fueron muchas las dificultades para proceder a su desalojo, por lo que el plan de desalojo no comenzó hasta 1899, año en el que se repite el brote de viruela. Aunque en esta ocasión se comenzó desalojando las viviendas de piedra seca, el plan fue perdiendo fuerza hasta el punto en que se detuvo. Esto se debe a la opinión pública, tanto de los medios de

11. Cf. Gallardo Peña (1996).

12. Fragmento citado en González Cruz (1995, pp. 41-42).

13. Manuel Díaz y Rodríguez (1907).

14. Según Martín Galán, un pueblo hongo es “un amplio suburbio producto de la impotencia e inoperancia de las autoridades, de la miseria de sus habitantes, como del egoísmo y la tacañería de ciertos dueños de la propiedad del suelo” (Martín Galán, 2001, p. 360).

comunicación como de las personalidades ilustres de entonces, quienes solicitaban procedimientos más adecuados y medidas reales para sus habitantes (Martín Galán, 2001, p. 361).

Para intentar arreglar el principal problema, los desagües, se convoca un concurso público de alcantarillado en 1916. Pero no es hasta 1922, durante la alcaldía de José Mesa y López, cuando se comienzan a emprender medidas. La primera fue convocar otro concurso, pero quedó desierto, razón por la que se optó por un acuerdo directo del ayuntamiento con los ingenieros Antonio Artiles, Rafael Hernández y Manuel González. En 1925 se aprueba e inicia el alcantarillado del barrio de Triana y en 1927 el del barrio del Puerto (Martín Galán, 2001, p. 407).

A partir de 1923 el ayuntamiento empieza a tomar medidas con la barriada de las faldas de La Isleta debido su crecimiento continuo y desordenado. Para ello se formó una “comisión especial para la creación de una barriada obrera en el Puerto de La Luz” (Martín Galán, 2001, p. 423) con la intención de que las casas comerciales colaborasen. En 1927 se prohíbe realizar nuevas construcciones si estas no existen previamente en el plano de urbanización. En 1928 se puso en funcionamiento la Junta de Saneamiento para La Isleta. Y en 1929 se concedieron varios solares municipales para la construcción de 20 “casas baratas”. La mayoría fueron meros acuerdos, ya que poco se hizo en la práctica.

En 1932 la oficina técnica municipal ordena levantar con urgencia un plano de urbanización de La Isleta, respetando todo aquello que ya estuviese construido y señalando las modificaciones necesarias que se podrían hacer en un futuro sin que supusiesen grandes gastos —tales como el trazado de nuevas calles y plazas en zonas no urbanizadas—. Hasta después de noviembre de 1936 no se procedió íntegramente con el proyecto de saneamiento, pavimentado y alumbrado de La Isleta. El barrio del Puerto fue dejando de ser un núcleo marginal para convertirse en un sector más de la ciudad (Martín Galán, 2001, p. 424).

3. LA VISIÓN EXTRANJERA DE LA CULTURA PORTUARIA: VIAJEROS, PERSPECTIVA COMPARATIVA Y DE GÉNERO.

El ser humano ha viajado a lo largo de su historia, ya sea voluntaria o forzosamente. Sin embargo, sea como sea, siempre observa e intenta entender lo que ve según sus propios conceptos. Reflexionan y construyen nuevos conceptos para que sus congéneres entiendan a que se está refiriendo. Un viajero aporta su punto de vista de lo que siente y ve, por lo que sus escritos son esenciales para entender la interacción de estos con otras sociedades (Morales Lezcano, 1986, p. 527).

Antes del siglo XIX las Islas Canarias ya habían sido receptoras de viajeros de múltiples regiones, sobre todo ingleses, pero también portugueses, italianos, alemanes y franceses. Esto se debió principalmente a la atracción económica de las islas y a su uso como plataforma de apoyo al comercio triangular (García Pérez, 2007, pp. 53-58). Aunque no es hasta mediados del siglo XIX cuando comienza a aparecer la figura del viajero-aventurero en Canarias, ya en el siglo XVI, en pleno apogeo de la industria azucarera, aparecen mercaderes, como Thomas Nichols, que describen con todo detalle la industria azucarera (Pérez Morera, 2013, pp. 21-24; Viña Brito y Ronquillo Rubio, 2004, pp. 1674-1675); escritos como los de Nichols¹⁵ y otros “observadores” nos sirven para entender la cultura aparejada a esta industria.¹⁶

Este apartado no aborda un estado de la cuestión de la historia cultural de los viajeros en Canarias ni lo pretende ser. La intención de esta introducción no es más que entender que el fenómeno de los viajeros, y la tan conocida costumbre británica de tomar notas de lo que ven, se remonta a los primeros años de la modernidad de Canarias. Para los británicos viajar se convirtió en un arte, tal y como lo señala Consol Freixa (1993).

15. Las descripciones a las que se hace referencia se encuentran en la obra de Nichols, *Descripción de las Islas Afortunadas* (Cioranescu, 1963, pp. 93-130).

16. Cf. Iglesias Hernández (1985).

3.1. Contraposición entre las mujeres viajeras victorianas y las mujeres canarias tradicionales.

Es esencial tener en cuenta que entre estos viajeros hubo una gran cantidad de mujeres. Estas viajeras aportan un punto de vista muy interesante y que nos permite establecer una comparativa desde un enfoque de género.

Si bien los británicos convirtieron los viajes en algo cotidiano desde principios del siglo XVI, cabe señalar que esta actividad era eminentemente masculina. Esto no quiere decir que las mujeres no viajaran, sino que en su mayor parte no iniciaban viajes que emanasen de su propia motivación —como Jenina Kindersley en 1764 y Mary Ann Parker en 1791, ambas acompañantes de sus maridos en sus viajes— (González Lemus, 1998, pp. 30-31).

La mayoría de las mujeres viajeras no comenzaron sus aventuras hasta la segunda mitad del siglo XIX.¹⁷ La motivación que llevó a estas mujeres de clase media-alta a viajar ha sido estudiada por Dorothy Middleton y por Martha Vicinus y Sara Mills, estas dos últimas autoras para el caso concreto de las aristócratas. Middleton señala que son mujeres “educadas para cumplir con el ideal de sumisión femenina, de obligación con la promoción y devoción a la religión” (González Lemus, 1998, pp. 30-31), encorsetadas en el pensamiento victoriano de la época; viajar suponía para ellas la “necesidad de una salida intelectual y emocional”. Para el caso de las aristócratas, Marta Vicinus y Sara Mills coinciden en que la principal motivación fue el placer y la aventura junto al tipo de feminidad preponderante en la sociedad británica: una mujer debía dedicar su vida a causas nobles, tal y como queda representado en la novela de George Eliot, *Middlemarch*, en la que Dorothea Brook —una joven de la nobleza rural inglesa— anhela casarse con Casaubon, un hombre mucho mayor que ella, para poder “dedicar su vida a la justa causa de colaborar con su marido en su proyecto de investigación” (González Lemus, 1998):

On other subjects indeed Mr. Casaubon showed a tenacity of occupation

17. Existían excepciones, como Elizabeth Heaphy de Murray, quien viajó sola a Marruecos en 1842. Aunque cabe señalar que la razón que la llevó a viajar a Canarias fue el traslado de su marido, el cónsul británico en Tanger Henry John Murray, para ocupar el cargo del fallecido Richard Bartlett. Cf. García Pérez (1980, 1982).

*and an eagerness which are usually regarded as the effect of enthusiasm, and Dorothea was anxious to follow this spontaneous direction of his thoughts, instead of being made to feel that she dragged him away from it.*¹⁸

A pesar del sentimiento de libertad que, según las investigadoras anteriores, las motivaba a realizar estos viajes, señalan que no eran ni feministas ni radicales. “No encarnaban la rebelión contra el dominio masculino que propugnaban las feministas victorianas” (González Lemus, 1998, p. 33), ni anhelaban demoler los convencionalismos sociales; eran “presas del puritanismo y de los prejuicios sociales”, aspecto que se reflejaba en la vestimenta con la que viajaban.

Estas viajeras tenían, por lo tanto, un tipo de feminidad muy definido y puritano. Debido a esto mismo chocaban con la mujer canaria, que aunque “bellas, de tez morena y bien proporcionadas” (González Lemus, 1998, pp. 107-108), no eran “tan finas ni tan delicadas como las mujeres inglesas”.

Una gran diferencia que se puede encontrar entre ambas es su capacidad de movilidad. Mientras que las mujeres inglesas podían viajar por toda Gran Bretaña, incluso solas, y en la época que abordamos ya comenzaban a viajar solas más allá de las Islas Británicas; las mujeres canarias estaban dedicadas principalmente a la vida doméstica, salvo aquellas mujeres trabajadoras que se veían “obligadas” a salir y algunos grupos de mujeres casadas que podían pasear juntas, ya que las solteras de la burguesía y la aristocracia aún conservaban la figura de la *duenna* o tutora (González Lemus, 1998, pp. 110-12).

3.2. El puerto de La Luz a los ojos de los viajeros.

El tema principal de este trabajo es la historia cultural de la ciudad de Las Palmas, o dicho de otra manera, los legados de cultura portuaria que se pueden observar a partir de diversas fuentes, aunque centrándonos básicamente en el estudio de tres elementos: el entorno urbano, los relatos de

18. Elliot (2008, Capítulo 20). La versión consultada se encuentra en *The Project Gutenberg* en formato HTML, por esta razón se indica el capítulo en el que se encuentra el texto citado y no la página, ya que el sitio web no está paginado.

los viajeros y el cambullonero como elemento vivo prácticamente desde los inicios del puerto de La Luz. Sin embargo, los relatos de estos viajeros, como ya se ha comentado, aportan mucho más que descripciones de lo visto en el puerto, por lo que se ha querido aprovechar para completar esto con una visión general de lo que veían los viajeros en el entorno portuario (La Isleta-Puerto) a partir de la obra de González Lemus (1998).

Tal y como se ha expuesto ya en el apartado 2. 3. 2. *Problemática urbanística: chabolismo y falta de higiene*, uno de los principales problemas de la zona de La Isleta era la marginalidad en la que vivían la gran mayoría de sus habitantes. Según los viajeros, el hábitat de los pescadores era el más marginal de la ciudad de Las Palmas (González Lemus, 1998, p. 79):

The shore is an open receptacle for dirt of all kinds. Sheep are tied to stones, children, dogs, and fowls wander about, clothes are spread to dry in the sun —a most unsanitary spot, and it does not look as if the tide often rose to make a clean sweep.¹⁹

Esta situación la comparaba con la de otros barrios de Canarias, como son el de San Andrés en Santa Cruz de Tenerife y el de La Ranilla en Puerto de la Cruz, ambos “pueblos de pescadores”.

Según Olivia Stone, en “la Isleta no hay agua potable, y cada gota de agua para beber o para lavarse hay que traerla de la isla” (Stone, 1995, p. 197), por lo que para disponer de ella los niños y las mujeres deben recorrer la inadecuada y polvorienta carretera hasta la ciudad, de donde vuelven con vasijas de barro cargadas sobre sus cabezas. Se sorprende de que las autoridades no hayan puesto solución a esta situación, ya que se podría hacer llegar el agua desde la ciudad gracias a la pendiente que existía o desde el barranco de Guanarteme, donde “hay muchísima agua” y se encuentra cerca.

Stone no solo plantea que existen formas de llevar el agua potable a la población de La Isleta, sino que también critica que la ciudad se haya preocupado antes por disponer de otros lujos —luces incandescentes en las calles, un teatro de la ópera, un cable telegráfico, e incluso el puerto de

19. Latimer (1888, p. 145).

refugio— (Stone, 1995, p. 197).

Stone llegó a decir que la mendicidad era un mal endémico de las Islas Canarias (González Lemus, 1998, p. 201), mientras que Elizabeth Heaphy de Murray llegó a declarar que para muchos se había convertido en una profesión (García Pérez, 1980, p. 612; Murray, 1859, p. 265).²⁰ Los mendigos se ubicaban en los lugares donde circulaban muchas personas, sobre todo adineradas, tales como el entorno del puerto, las entradas a lugares públicos —por ej. las iglesias, la catedral— y las entradas a los establecimientos hoteleros (González Lemus, 1998, p. 79). A esto se sumaba la prostitución femenina. Aquellas mujeres que no podían asegurar su subsistencia, o se dedicaban a la mendicidad o “comerciaban con su cuerpo” (González Lemus, 1998, p. 201), principalmente, en las zonas portuarias.

3.2.1. Oficios en torno al puerto.

Si bien ya se ha esbozado la visión de los británicos del entorno portuario de Las Palmas, ahora nos ocupa atender tres oficios que destacan y que relacionan tanto con los más pobres como con la picaresca isleña: los transportistas, los cicerones y el cambullonero²¹ —aunque este último lo abordaremos en el siguiente apartado—.

Los transportistas eran barqueros que se acercaban a los navíos que llegaban cargados de turistas con el objetivo de proporcionarles transporte, a ellos y sus pertenencias, desde donde el navío fondease hasta tierra. Una vez en tierra se encontraban con vendedores que disponían de productos variopintos, tales como perros, asnos,²² tabaco, gallos y productos locales; la venta de muchos de estos productos estaban destinados a los barcos que hacían escala en Las Palmas para luego dirigirse a África (González Lemus, 1998, p. 80).

20. Son muy interesantes las actitudes de cada viajero con respecto a la mendicidad y los mendigos. El capítulo “Los maginados sociales. Pobres, mendigos y beneficiencia” de *Viajeros victorianos en Canarias* de González Lemus (1998) realiza un repaso muy completo de las diferentes actitudes de los viajeros y de las escenas que estos contemplaban en torno a los mendigos.

21. A este grupo le podríamos añadir las prostitutas.

22. Según Alfred Diston, los isleños conseguían vender muchos asnos y burros con la enfermedad de la rana —inflamación del pulpejo— porque “eran muy astutos” (González Lemus, 1998, p. 81) escondiéndola.

Los cicerones, o los pláticos,²³ tal y como eran llamados en Canarias, eran individuos organizados en grupos que se disputaban los turistas para guiarlos por las tiendas, en las que recibirían una comisión si estas conseguían vender algún producto, y los alrededores. Aparecían en los muelles a la espera de los barcos de escala y de turistas. Se producían continuas riñas entre los grupos de pláticos, razón por la que la “policía municipal estableció turnos de servicio para imponer su vigilancia” (González Lemus, 1998, p. 83). Sin embargo, no queda claro si este oficio tuvo la misma fuerza en Las Palmas que en Tenerife, o si llegó a existir en Las Palmas, ya que la obra utilizada por González Lemus para referirse a este es la *Historia de Santa Cruz de Tenerife* de Alejandro Cioranescu.

Del cambullonero poco más vamos a decir sino que lo podemos relacionar con ese personaje que los viajeros describían como aquellos que merodeaban “por los alrededores de los muelles en botes ofreciendo mercancías a los forasteros” (González Lemus, 1998, p. 80). Quizás, en un primer momento, fueron los propios transportistas quienes se dedicaron a este oficio.

4. EL CAMBULLONERO: IDEALIZACIÓN Y MITO.

Como ya se indicó en la sección dedicada a la metodología, una de las dificultades para el estudio de la figura del cambullonero, es la relativa escasez de fuentes secundarias. La mayor parte de fuentes disponibles proceden de estudios y ensayos que no aplican una apropiada metodología científica.

4.1. Etimología.

Antes de abordar los entresijos históricos del cambullonero es importante abordar el origen de este termino, y de sus derivaciones: cambullón, cambuyón y cambuyonero. Cómo se expondrá a continuación, hay varias teorías sobre su origen.

23. Cicerone es un término antiguo utilizado para referirse a un guía turístico. Se cree que esta palabra se pudo tomar de las enseñanzas de Marco Tulio Cicerón. Cf. “Cicerone”, *1911 Encyclopaedia Britannic*, vol. 6. Se puede consultar en Wikisource: https://en.wikisource.org/w/index.php?title=1911_Encyclop%C3%A6dia_Britannica/Cicerone&oldid=5758806

El *Diccionario de la lengua española* define al cambullonero como la “Persona que trapichea con géneros del país” o la “Persona que trafica con víveres detraídos de la gambuza” (RAE, 2014b) según las dos acepciones que tiene, y señala que deriva de la palabra “cambullón”, que definen como:

1. m. *Can.* Tráfico que consiste en cambiar o vender a bordo de navíos, especialmente extranjeros, productos del país.
2. m. *Can.* Porción de víveres detraídos de la gambuza.
3. m. *Can.* Enredo, trampa, cambalache de mal género.
4. m. *Can. y Col.* cambalache²⁴ (|| trueque de objetos de poco valor).
5. m. *Chile.* Cosa hecha por confabulación de algunos, con engaño o malicia, para alterar la vida social o política.²⁵

Esta última palabra, “cambullón”, se utiliza principalmente para referirse a la actividad realizada por el cambullonero. Sin embargo, quien ha definido con mayor exactitud los vocablos destinados a la actividad y a quien realiza esa actividad —cambullón y cambullonero respectivamente— ha sido el escritor Pancho Guerra, quien los define de la siguiente manera:

CAMBULLÓN.—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...

CAMBULLONERO.—Traficante de los muelles, que, provisto de una pequeña embarcación, a la vez medio de transporte y tienda, trabaja a la borda de los barcos en tránsito, cambiando y a veces vendiendo las más heterogéneas mercancías: frutas, bebidas, pájaros, labores de artesanía, etc. (V. *Cambullón*.)²⁶

Ninguna de las definiciones hacen referencia a un comercio ilegal, cuestión que se debatirá posteriormente, salvo las realizadas por la Academia Canaria

24. Nombre masculino coloquial utilizado comúnmente para referirse al trueque o intercambio de cosas poco valor, o al intercambio entre dos o más partes alcanzado de forma poco transparente.

25. RAE (2014a).

26. Guerra Navarro (1965, pp. 124-126).

de la Lengua para la palabra “cambullón”:

1. m. Tráfico de mercancías que consiste en cambiar o vender distintos productos en los barcos atracados o fondeados en los puertos, especialmente a los tripulantes de los buques extranjeros, rozando incluso la ilegalidad.
2. m. Contrabando, comercio ilegal hecho en tierra con los productos extraídos de la despensa de los barcos.²⁷

4.1.1. Teoría del origen portugués.

Una de las teorías más extendidas es la que apunta que sendas palabras son de origen portugués, concretamente derivadas de la palabra *cambulhado*. Tanto el *Diccionario de la lengua española* como la Academia Canaria de la Lengua apoyan esta teoría.²⁸ El filólogo Pérez Vidal (1970, p. 70), quien se apoya en el trabajo realizado por Joan Coromines y José Pascual,²⁹ apunta que la palabra portuguesa *cambulhão* solo hace referencia a los significados secundarios de la palabra cambullón, es decir, “desorden, confusión” y “sarta de objetos”.

Sin embargo, ya en el siglo XIX, la presencia portuguesa en las Islas Canarias no es tan fuerte como lo había sido durante los siglos XVI, XVII y XVIII. Debido a esto, y al desconocimiento de documentos que avalen la palabra *cambullón* con anterioridad al siglo XIX, la teoría del origen portugués de la palabra “cambullón” suscita dudas. Si la palabra es portuguesa, se debió de introducir en el español de Canarias cuando estos alcanzaban cifras de población importantes; de ser así, ¿en qué contexto se transformó la palabra *cambulhão* en cambullón?; dados los significados de la palabra en portugués, ¿cómo adquiere la principal acepción que se utiliza cuando se usa en el

27. Academia Canaria de la Lengua (2015a).

28. Cf. (RAE, 2014a) y la consulta “Me gustaría saber el origen de *cambullón*, pues no lo encuentro en la página, solo su significado. Muchas gracias”, realizada a la Academia Canaria de la Lengua por un usuario anónimo: <http://www.academiacanarialengua.org/consultas/243/>

29. Coromines y Pascual señalan que *cambullón* deriva de *cambalache*, palabra de origen portugués y cuyo significado es semejante al que se ha dado en estas páginas para *cambullón* (Coromines y Pascual, 1980, pp. 781, 785).

español de Canarias? ¿Qué sentido tenía esta palabra en la sociedad canaria antes de que se documente el fenómeno del cambullonero?

A esto debemos añadirle que en Madeira se produjo un fenómeno similar al del cambullonero, pero cuyo nombre es totalmente diferente: *bomboteiro*, o *bamboteiro*.³⁰ En este caso la actividad se llamaba *bombote* y consiste prácticamente en lo misma actividad que desarrollaba el cambullonero:

Uma modalidade de venda ambulante de bordados e objectos regionais muito curiosa e típica é a bombota. Os bomboteiros levam a mercadoria em botes até junto dos vapores fundeados. Alguns vão mesmo a bordo, onde fazem a exposição dos seus artigos; outros ficam nas pequenas embarcações e dali procuram convencer os passageiros, oferecendolhes o que têm para vender...³¹

4.1.2. Teoría del origen inglés.

Otros autores sostienen la teoría de que la palabra “cambullón” deriva de la expresión inglesa “can buy on”, como es el caso del periodista Armando Mentado (1989) y, posteriormente, Juan Medina Sanabria (1996, p. 130).³² La investigadora Pascua Febles también apoya la teoría de que deriva de la forma en la que los ingleses llamaban a los barqueros que se acercaban con objetos a la venta. Sin embargo, en su caso, la oración que señala no es “can buy on” sino “come and buy on” (Pascua Febles, 1991, p. 39).

La posibilidad de que derive del inglés es más plausible si entendemos que quienes más visitaron el archipiélago durante finales del siglo XIX fueron los británicos y que eran estos mismos quienes incitaban a los barqueros, posiblemente transportistas, a venderles objetos sin que tuviesen que

30. Claudia Faria y Graça Alves utilizaron la palabra *bomboteiro* en su comunicación *Funchal y Las Palmas: los hombres de mar aquí y allá* presentada en el XXII Coloquio de Historia Canario-Americana, sin embargo, tras realizar diferentes búsquedas en la red se puede intuir que también se puede denominar *bamboteiro*, nombre que derivaría del *bambote*, una pequeña embarcación con remos utilizada por estos mismos.

31. Vieira (2012, p. 40).

32. Es importante indicar que Medina Sanabria menciona todas las teorías, no solo la del origen inglés, sin llegar a decantarse por ninguna.

desembarcar.³³

4.1.3. Otras teorías sobre el origen del término.

Actualmente el *Diccionario de la lengua española* relaciona dos de las acepciones del término con Latinoamérica: una, con Colombia, la del cambalache, y otra, con Chile, la de lo realizado “por confabulación de algunos, con engaño o malicia, para alterar la vida social o política” (RAE, 2014a).

El Comandante de Marina de Las Palmas en un comunicado al Director General de Navegación el 5 de julio de 1911, señala que es posible que la palabra cambullón derive de “cambujo”, “el hijo de negra e india, o al contrario” (Quintana Navarro, 1985, p. 215). Plantea esto desde su conocimiento de que en Las Palmas había en esos momentos una importante cantidad de “indios todos malabeses y coromandeles”, sin establecimiento abierto.

Ernesto Lemes, administrador de puertos francos de Las Palmas, a quien Suárez Bosa y Millares Cantero pudieron entrevistar, señala que habría que hablar del “carbullón” y no del “cambullón”, ya que según él, su origen estaría en los antiguos suministradores de carbón (Millares Cantero y Suárez Bosa, 1994, pp. 726-727).

4.2. Origen del cambullonero.

Si nos ajustamos a los relatos de los viajeros, se podría ajustar la fecha de aparición del cambullonero al incipiente desarrollo del puerto de La Luz. El incremento del tráfico portuario, principalmente el relacionado con el turismo de salud, suscitó la aparición de determinadas actividades, tales como la de los transportistas.³⁴ Por otra parte, el ya mencionado comunicado que realiza el Comandante de Marina de Las Palmas al Director General de Navegación el 5 de julio de 1911 confirma que esta actividad existe desde el último cuarto

33. Sobre la presencia británica en Canarias, cf. Quintana Navarro (1985) y Davies (2012).

34. Individuos que con sus barcas se acercaban a los navíos y se ofrecían para llevar a los pasajeros a cambio de una suma de dinero.

del siglo XIX (Quintana Navarro, 1985, p. 215). Sin embargo, dada la existencia de la teoría que indica que el término puede derivar del portugués, no hay que descartar la posibilidad de que este haya llegado con las primeras oleadas de portugueses traídos de Madeira. Por lo tanto, podría haberse aplicado aquí, ya fuese en el entorno pesquero, como “sarta de cosas” —sarta de peces— o incluso en el contexto del comercio americano, como plantean Millares y Suárez (1994, p. 727).

Ya en 1888 había centenares de botes dedicados a esta actividad en el puerto de La Luz. Esta cantidad aumentó con el paso de los años, hasta que en 1893, Antonio Moreno de Guerra, comandante de la provincia marítima, quiso controlar la situación eligiendo al cambullonero “que menos desconfianza le merecía y previa la autorización de la Superioridad” (Quintana Navarro, 1985, p. 215). El Comandante le entregó a modo de guarda jurado un sable y uniforme, con el objetivo de que reprimiese los desmanes. Estos guardas controlaban que los botes de los cambulloneros no desatracasen hasta que los buques “arriaran la bandera cuaternaria” y se encontrasen al abrigo del rompeolas; una vez se cumpliesen estas dos condiciones, daban orden para acercarse a los navíos.³⁵ Sin embargo, esta actividad cayó en desuso (Millares Cantero y Suárez Bosa, 1994, p. 728).

4.2.1. Emplazamiento y procedencia social de los cambulloneros.

Los cambulloneros no estaban agremiados, pero si tenían un fuerte sentimiento de unión y solidaridad, al menos en lo que respecta a los miembros de su taifa.³⁶ Esto se ve reflejado tanto en la distribución de las casas en las que vivían, que en su mayoría se encontraban en El Refugio, lugar comprendido entre las calles Salvador Cuyás —la zona de los

35. Según el comunicado que aporta estos datos, “sus nombramientos y asientos consignados” (Quintana Navarro, 1985, p. 215) se guardan en un libro de la Comandancia de Marina. No ha sido posible acudir al archivo de esta institución, por lo que es una tarea pendiente de cara a profundizar.

36. El término de taifa es común en el entorno portuario insular para hacer referencia a un conjunto de personas que realizan una actividad común, o bien forman parte de una misma generación. La tercera acepción del diccionario de la Academia Canaria de la Lengua especifica que en Lanzarote y Fuerteventura es “Cada uno de los grupos de trabajadores que participa por turnos en la realización de una determinada actividad” (Academia Canaria de la Lengua, 2015b).

varaderos—, Sancocho —hoy El Hierro—, Pedro del Castillo y Westerling, y Padre Cueto, además de sus alrededores. También los hubo que vivieron en la zona del Sanapú, entre los muelles de Fyffes —después Martinón— y el almacén de Cory Hermanos (Millares Cantero y Suárez Bosa, 1994, p. 729).

Pero cabe señalar que los cambulloneros no solo fueron gente proveniente de La Isleta o de la ciudad de Las Palmas. El cambullón es un actividad que se alimentó de la emigración de las zonas de interior de la isla, principalmente del noroeste —Agaete, Galdar y Guía— y del sureste —Telde—. Muchos de los que terminaban siendo cambulloneros no emigraron a Las Palmas con este objetivo, sino que pretendían emigrar a América, normalmente a Cuba o Venezuela; sin embargo, una vez en el puerto observaban a los cambulloneros actuar y se animaban a participar en esta actividad (Millares Cantero y Suárez Bosa, 1994, pp. 729-730).

A partir del trabajo de Juan Medina Sanabria, “conocemos” que el cambullón no solo se alimentó de la emigración del interior de Gran Canaria, también hubo gentes de otras islas, como es el caso de José Remigio Santana, de El Hierro, e incluso de otras regiones, como Joao Augusto Nóbrega y Cándida J. Nóbrega —casados—, provenientes de Portugal, y Luis Gutesman Blunicorio y Mina Markinez —casados—, de Rumanía y Alemania respectivamente. Sin embargo, se ha entrecomillado el “conocemos” de inicio del párrafo porque, aunque disponemos de los datos, el autor no ha utilizado una metodología científica que aporte suficiente fiabilidad estadística. Por lo tanto, aún queda contrastar estos datos con la fuente original de la que fueron extraídos, pero que no menciona Medina Sanabria, además de que no conocemos a que rango de fechas corresponde este listado, que podría ser bien de 1910 o de 1920.³⁷

4.3. Estatus legal del cambullonero.

A pesar de que en muchas ocasiones se ha tildado el cambullón de

37. Medina Sanabria menciona que este registro de cambulloneros lo extrajo de los censos de población existentes a principios del siglo XX, en los que consta cada habitante de la ciudad junto a su profesión y otros datos de interés. Tras una pequeña investigación y consulta en el Archivo Histórico Provincial de Las Palmas, se ha intuido que posiblemente la fuente utilizada por Medina Sanabria sean los censos de población ubicadas en dicho archivo.

contrabando, la mayoría de los cambulloneros estaban inscritos en la Capitanía, por lo que gozaban de un estatus legal que les permitía llevar a cabo las actividades de compra, venta e intercambio en los costados de los buques y a bordo de ellos. Pagaban contribución a Hacienda y listaban sus propiedades, que según la Comandancia de Marina, era de unas 150 embarcaciones menores. Sin embargo, no estaban asociados ni tampoco agremiados, y se hacían competencia entre los diferentes grupos (Quintana Navarro, 1985, pp. 215-216).

En el comunicado del 5 de julio de 1911, el Comandante de Marina solicita al Director General de Navegación que se envíe una cañonera o personal de marina apto para acabar con el problema que suscitaban los cambulloneros, a los que denomina “la plaga y deshonor de la bahía” (Quintana Navarro, 1985, p. 216); si no se pudiesen cumplir sus peticiones, solicita que se le autorice a “establecer un cuerpo de vigilancia dentro del Puerto”. Sin embargo, no se ha podido constatar un documento con la respuesta del Director General de Navegación ni en qué terminó la petición. Tampoco mencionan este suceso Millares ni Suárez en su artículo, a pesar de haberlo consultado. Quizás la respuesta fue la implantación del carné negro, realizada en tiempos de Alfonso XIII (Millares Cantero y Suárez Bosa, 1994, p. 728). Dado que esta medida no aparece reflejada en el documento del Comandante de Marina, debe ser posterior a su reclamo.

El carné negro fue una herramienta que se instituyó como medida para controlar la picaresca de los cambulloneros a bordo de los navíos, se entregaba al bombista. Sin embargo, este carné no impidió esto. Las autoridades llegaron a un punto en el que toleraban esta actividad, ya que se beneficiaban directa e indirectamente (Millares Cantero y Suárez Bosa, 1994, p. 728). Este carné expiraba al morir su poseedor. La Comandancia de Marina también emitió un carné verde-amarillo, en este caso para el grupo de vendedores, tratistas y gambuseros (Millares Cantero y Suárez Bosa, 1994, p. 732), pero tampoco se ha encontrado aún un documento que indique cómo, cuándo y por qué se expide este carné, salvo que la mayoría de los testimonios

indican que se expidieron durante el Mando Económico de Canarias (1936-1946).

4.3.1. *Contrabando.*

En este trabajo no abordaremos en toda su extensión el problema entre las actividades lícitas y las no lícitas que llevaron a cabo los cambulloneros, pero sí es necesario hacer un apunte de ello. Entre las actividades ilícitas que realizaron está la compra de mercancía robada por marineros del propio navío y la entrada de mercancía prohibida, como la penicilina y la sacarina (Millares Cantero y Suárez Bosa, 1994, p. 736).

Nos interesa pararnos aunque sea dos párrafos en esta cuestión para plantear lo siguiente: ¿es el contrabando *lo negro* del cambullón, del cambullonero? La respuesta sencilla sería que sí lo es. Sin embargo, es bien sabido que, sobre todo durante la Guerra Civil y la Posguerra, llegó una gran cantidad de alimentos y recursos que de otra manera no habrían llegado, entre ellos la penicilina (Millares Cantero y Suárez Bosa, 1994, p. 742). Mientras que para el Gobierno pudiese suponer una actividad fraudulenta, por lo que se ha podido leer, lo más probable es que frente a los ojos de la sociedad, se tratase más de una actividad *azul* que *negra*.³⁸

4.4. **Organización del cambullonero.**

Para estudiar cómo se organizaba el cambullón y los integrantes de esta actividad, utilizaremos principalmente el artículo de Millares y Suárez principalmente, ya que es de todas las fuentes³⁹ la que utiliza la metodología científica más adecuada y en la que se dispone de testimonios orales.

Los cambulloneros se organizaban en taifas,⁴⁰ que eran grupos de entre 3 y 10 personas que normalmente eran familiares o conocidos. La norma básica no escrita en las taifas era el respeto entre sus miembros. Las taifas estaban

38. Para saber más sobre los conflictos con los cambulloneros y entre ellos mismos, cf. Millares Cantero y Suárez Bosa (1994, pp. 736-739).

39. Cf. Ferrera Jiménez (1988, pp. 294-296).

40. También había personas que vendían por libre, pero eran denominadas “vendedores marítimos” (Millares Cantero y Suárez Bosa, 1994, p. 731).

compuestas por el bombista, los vendedores y tratistas —o gambuseros— y los chico-bote (Millares Cantero y Suárez Bosa, 1994, pp. 730-732).

El bombista era el cambullonero que podía montar el bombo, “una especie de tienda o almacén”, en el barco. Vendía las mercancías, pero no las cobraba en efectivo; el capitán del barco tenía que firmar una lista que contaba con los tripulantes y con la cantidad que podía gastar cada uno; luego le daba esta lista al bombista, quien una vez finalizada la venta se dirigiría a la compañía o casa consignatario correspondiente a cobrar sus ventas (Millares Cantero y Suárez Bosa, 1994, pp. 731-732).

Los vendedores y tratistas, o gambuseros, era el grupo que conformaba la mayoría de los cambulloneros. El carné verde-amarillo que les concedió la Comandancia de Marina les permitía comerciar tanto en los buques como en tierra. Los vendedores comerciaban con los productos locales, los tratistas compraban y cambiaban la mercancía que traía el barco, y los gambuseros se dedicaban únicamente a la compra, venta e intercambio de productos de la gambuza⁴¹ del barco (Millares Cantero y Suárez Bosa, 1994, p. 732).

Finalmente, los chico-bote, eran muchachos que se encargaban de auxiliar a los cambulloneros con sus tareas, ya fuese remando, escalando el barco, o cargando y descargando mercancías. Normalmente se iniciaban en esta actividad a los 7 u 8 años, y solían ser hijos de cambulloneros, familiares o habitantes de La Isleta. Suárez y Millares señalan que, “Según distintas referencias”, estos debían tener un carné para poder acceder al barco junto a los bombistas, sin embargo, no queda claro cuáles son las referencias que utilizan en su obra (Millares Cantero y Suárez Bosa, 1994, p. 732).

Existieron otros oficios como el de avisador, que era quien se encargaba de recorrer las casas de los cambulloneros para avisarles de que había llegado un barco; el vigía, o talayero, encargada de señalar la aproximación de los barcos; y el recaudador de divisas, encargado de recoger todas las divisas obtenidas en las diferentes taifas y cambiarlas en los bancos a cambio de una

41. Palabra del italiano *gambusa*, utilizada para referirse a la despensa de un barco mercante (RAE, 2014c).

comisión.

4.5. Cultura del cambullonero: *lo azul y lo negro*.

Como ya se ha comentado, sobre todo en la introducción y en el apartado 4.3.1. *Contrabando*, el cambullón y, por consecuente, el cambullonero, tiene algunos aspectos que podemos relacionar con lo azul y otros que lo relacionamos con lo negro, siguiendo el método de Alice Mah. La figura del cambullonero evoca en la sociedad un sentimiento romántico y popular, lo recuerda como una actividad llena de picaresca, pero que en muchas ocasiones resolvieron los problemas de la gente; se podría decir que se les recuerda con ternura y respeto.⁴² es un sentimiento azul, positivo, que se relaciona directamente con el mar.

El cambullonero vivía cada día atento a la llegada de barcos. Estos podían llegar a cualquier hora, ya fuese a la madrugada o al anochecer, no tenían un horario estable. Tanto tiempo fuera de casa les hacía entablar fuertes relaciones de grupo, ya que permanecían juntos prácticamente todo el tiempo en el muelle. Esto fortaleció el espíritu de solidaridad entre ellos (Millares Cantero y Suárez Bosa, 1994, p. 733).

Su procedencia social, como ya la vimos, es humilde. La mayor parte de estos cambulloneros apenas recibieron una educación formal puesto que su temprana incorporación al trabajo, limitaba esas posibilidades.⁴³ Aunque tampoco hay que obviar la posibilidad de que muchos niños viesan en el cambullón una forma “fácil” de conseguir dinero (Millares Cantero y Suárez Bosa, 1994, p. 733):

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

42. Cf. Villacastín (2017), Platero (2017), y García Saleh (2016).

43. El trabajo infantil, no obstante, no era algo exclusivo de este colectivo, puesto que hasta bien entrado el siglo XX, era algo relativamente común entre la sociedad isleña.

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...⁴⁴

4.5.1. *El fútbol y la vela latina.*

La mayor parte del tiempo de ocio de los cambulloneros se ocupaba en actividades deportivas, el fútbol y la vela latina. Se desconoce si tuvieron un gusto generalizado por otras actividades intelectuales o culturales.

Del fútbol entre los cambulloneros poco se puede añadir a lo indicado por Suárez y Millares (Millares Cantero y Suárez Bosa, 1994, p. 733). Suscitaba fanatismo, siendo “frecuentes las peloterías y trifulcas en los partidos”. La mayoría eran socios del Club Victoria, situado en las proximidades del barrio de La Isleta.

La vela latina canaria era la otra afición en la que más invertían el tiempo. Se ha planteado que el origen de esta esté relacionado con las pegas —acercamientos— que realizaban los botes de los cambulloneros a los barcos que llegaban a puerto. Solían tener botes preferidos en común, así es que uno de sus favoritos fue el *Porteño*, que reunía a tantos que solían decir que el *Porteño* era de ellos; es posible que los cambulloneros y otros aficionados colaboraran en su preparación y mantenimiento. Otros botes que se conoce que fueron famosos entre ellos son el *Morales* y el *Perico Grande*, ambos c. 1962 (Millares Cantero y Suárez Bosa, 1994, pp. 733-734).

4.5.2. *Hombres entregados al placer: cabaré y prostitución*

Los cambulloneros, en su mayoría, eran personas jóvenes que pensaban que tenían que disfrutar de los placeres de la vida y que el dinero “donde vale es aquí, en la tierra” (Millares Cantero y Suárez Bosa, 1994, p. 735). El concepto de placeres de la vida que tenían era el disfrute de las actividades ya

44. Entrevista a Juan Rodríguez Suárez. Archivo Asociación Canaria de Patrimonio Oral, cinta núm. 1, pp. 5., cita extraída de Suárez Bosa y Millares Cantero (1994, p. 730).

mencionadas y entregarse a la juerga, invirtiendo “la mayor parte de su ganancia, en copas, música, mujeres y demás placeres”, incluso divisas.⁴⁵

Solían frecuentar los cabaré ubicados en la zona de Canalejas. “Era muy habitual el apoderarse de un cabaré” (Millares Cantero y Suárez Bosa, 1994, p. 734) para ellos solos. Nadie se los impedía, gozaban de buen recibimiento porque eran jóvenes atractivos, con dinero y ganas de gastarlo.

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.⁴⁶

Son pocos los cambulloneros que realizaron inversiones con el dinero que ganaron. Los que invirtieron, lo hicieron en sus casas o en negocios. Pero los que no lo hicieron tampoco se arrepienten (Millares Cantero y Suárez Bosa, 1994, p. 735).

4.5.3. *Pichingli: un idioma propio.*

La mayoría de los cambulloneros no accedí a un nivel medio de estudios, sin embargo, tenían labia y sabían adaptar su lengua y la de quien les escuchaba para que los comprendiesen, o al menos engañarlos. Esta forma de hablar que desarrollaron se le denominó *pichingli* (Armistead, 1997, p. 245). Según Samuel Armistead, hispanista estadounidense, la definición más detallada de este fenómeno procede de Francisco Navarro Artiles:

lengua mixta que hablaban los cambulloneros en la primera mitad de nuestro siglo. Se le llamaba el pichingli (reflejo, sin duda del pidgin-English del Extremo Oriente)...⁴⁷

Entre las palabras que conformarían este vocabulario está *chone* o *choni*, propuesta por Francisco Javier Castillo, con la que se haría referencia al

45. Esto parece ser un elemento común a nivel internacional vinculado a la "vida de los puertos", la marginalidad, el alcoholismo, la violencia y el exceso en los placeres carnales. Un ejemplo de ello puede encontrarse en Bruno Marnot (2015), *Les villes portuaires maritimes en France (siècles XIX-XXI)*, Paris: Armand Colin.

46. Entrevista a Francisco Vega Bermúdez, alias «El Cambao». AACPO, pp. 12., cita extraída de Suárez Bosa y Millares Cantero (Millares Cantero y Suárez Bosa, 1994, p. 734).

47. Cita extraída de Armistead (1997, p. 246). Esta cita se puede complementar con la de Francisco Javier Castillo en la p. 247 de esta misma obra.

“inglés”. De la misma manera plantea que *moni* para referirse al dinero —money— puede tener su origen en este habla mixta de los cambulloneros (Armistead, 1997, p. 247).

Aunque Navarro Artiles plantea que el *pichingli* es un “reflejo” del *Pidgin-English* practicado en Próximo Oriente, Armistead cree que esto no es posible ya que supondría que la mayoría de los navíos que llegasen a Canarias vendrían de la zona del Pacífico, mientras que él sospecha de que “la mayoría de los barcos cuyos pasajeros y tripulación usaban o escuchaban el *pichingli* (...) vendría directamente de Inglaterra” (Armistead, 1997, p. 247). Otras teorías que plantea sobre su origen son las que señalan al inglés criollo de Fernando Poo, también llamado *pichinglis*, como posible germen que llegó a Canarias en algún barco desde la antigua colonia española; otro origen planteado es el del *inglés de carrerilla*, del que se tiene noticia de su uso en los puertos de Almería y Málaga, entre otros puertos mediterráneos de la Península Ibérica.

Armistead no concluye su artículo con un planteamiento muy halagüeño, ya que señala que a parte de las palabras *choni*, *moni*, *naife*, *brandy* y *pimpe*, “no sabemos nada más acerca del léxico del *pichingli* y nada en absoluto de su sintaxis y su fonología”. La única esperanza que tiene Armistead para solucionar esta escasez de información es buscar antiguos cambulloneros y realizar entrevistas en las que preguntarles por esta peculiar forma de hablar (Armistead, 1997, p. 248). Dado que no quedan cambulloneros vivos, el mejor testigo de como hablaban son sus propios recuerdos grabados y guardados en las cintas del Archivo Asociación Canaria de Patrimonio Oral.

4.6. Representaciones culturales del cambullonero.

El cambullonero ha sido y es parte de la cultura de Canarias, principalmente de las dos capitales, Las Palmas y Santa Cruz. La actividad del cambullón se sigue recordando y se representa en diferentes artes, no se intenta ocultar.

Nos centraremos en, al menos, mencionar algunas obras artísticas que mencionan el cambullón o están dedicadas a sus integrantes, aunque no es

posible indagar en su composición.

Una de las obras más conocidas y dedicadas al cambullonero es la escultura homónima realizada en piedra por Luis Alemán Montull. Se encuentra ubicada en el parque del Castillo de La Luz, parte del entorno en el que trabajaban.⁴⁸

En cuanto a la música, nos encontramos dos obras, ambas muy populares en la sociedad canaria pero diferentes entre sí. Una de ellas es *Yo quiero a un cambullonero*, compuesta por Néstor Álamo e interpretada, en la versión que se ha utilizado para este trabajo, por Mary Sánchez y Los Bandama; nos expresa ternura y comparte un sentimiento común de recuerdo heroico con los versos:

de La Isleta al Refugio,/ al Muelle Grande,/ al Muelle Grande,/ son los
hombres valientes,/ que Dios los guarde,/ que Dios los guarde (...) yo nací
cambullonera / y mi madre fue lo mismo⁴⁹

Otra canción que evoca esta figura es *Cambuyón*, de Aristides Moreno. Aunque Moreno no es un artista de la música tradicional y su producción es más bien reciente si lo comparamos con otras composiciones, tanto en la canción como en el videoclip muestra cómo se suele entender y representar al cambullonero: vendedor de pájaros “canarios” —símbolo de muchas historias de estafas que los cambulloneros hicieron a los tripulantes de los barcos—, quien puede venderte lo que sea y el *pichinglis*, entre otros elementos decorativos. Uno de los versos más extraños es “trafico con *Marroco*”. La única lectura de las revisadas que podría suscitar una relación contrabandista realizada por los cambulloneros entre la costa de África y Gran Canaria es la de *Estampas Isleñas* (García García, 2004, p. 190). Sin embargo, García García no aporta fuentes ni establece una metodología científica adecuada en su trabajo. Además, señala que “era ejercido por las lanchas rápidas”, por lo que no solo no concuerda con la zona de actuación de los cambulloneros, sino que tampoco con su *modus operandi*.

48. Véase el sitio web *Statues - Hither and Thither* (René y Peter van der Krogt): <http://www.vanderkrogt.net/statues/object.php?webpage=CO&record=esca020>

49. Mary Sánchez y Los Bandama (1967): *Yo quiero a un cambullonero*. MDC.

Por supuesto, no se puede olvidar la gran cantidad de fotos que hay del cambullón. El principal archivo fotográfico al que se debe acudir si se está interesado en esta cuestión es el de la Fedac, ya que dispone de 9 de ellas digitalizadas.⁵⁰

El teatro ha sido otro medio artístico en el que se ha representado al cambullonero, aunque este caso es una obra concretamente de Tenerife —al contrario que la mayoría de las anteriores, basadas en Las Palmas—. La obra, titulada *Historias del Cambullón*, fue organizada por el grupo de teatro Cambullón, radicado en Tenerife. Su objetivo era divulgar la dura represión que sufrió esta actividad a partir de 1976, como “consecuencia de las medidas de seguridad y control (...) de la guardia civil en las instalaciones portuarias” (Leal y Dopazo, 1986, pp. 71-72). Conforme se fueron recrudesciendo las medidas, el único modo de vida de los cambulloneros peligraba. Esta obra de Cirilo Leal y Serafín Dopazo, ambos integrantes del movimiento teatral en Tenerife, refleja esta lucha que hubo por intentar que el cambullón sobreviviese a las directrices del Gobierno; Pedro Dorta, autor de la grabación y testigo de la evolución del grupo señala que “El sesgo es inevitable (...) estamos a ‘favor de’... Partimos de la base de que es una obra propagandística, de divulgación y difusión” (Leal y Dopazo, 1986, p. 76).

4.7. Una misma actividad, diferentes contextos: el cambullón y el bombote.

El *bombote* es una actividad en la que se mezcla el pequeño comercio y el contrabando, siendo realizada en pequeños barcos que se usan para el transporte de pasajeros hasta el puerto de Funchal (Vieira, 2012, p. 40). El bombote es el cambullón en Funchal.

Lo que sí parece es que sí hay testimonios de que la actividad del *bomboteiro* parece más antigua que la del cambullonero, ya que el vicecónsul inglés en Madeira informó en el siglo XVIII que estos comerciantes estaban importunando a la tripulación y los pasajeros de los navíos británicos, por lo

50. Otra tarea pendiente puede ser la revisión del archivo de la Fedac en busca de más fotos del cambullón. Si se quieren consultar las disponibles, se ha de buscar la palabra “cambulloneros” en <http://www.fotosantiguascanarias.org/oaistore/>

que tenían que ser expulsados “com baldes de água quente e tiros” (Vieira, 2012, pp. 40-41). En 1929, el Gobierno de Madeira reglamentó la venta de determinados objetos a bordo de los barcos. Después de la Segunda Guerra Mundial y hasta finales de los años setenta, el *bombote* tuvo su mejor época.

Un aspecto muy importante a destacar es el que comentan Claudia Faria y Graça Alves, quienes señalan que en Funchal “no hay el mismo respeto, no se habla de estos hombres” (García Saleh, 2016).

5. CONCLUSIONES

En cuanto a la primera pregunta de investigación —¿Qué elementos se pueden encontrar en la cultura portuaria de dicha ciudad?—, se podría hacer un listado bastante extenso. Desde los sentimientos, como el miedo al mar; hasta los personajes, como los viajeros y los cambulloneros. A la segunda pregunta —¿Cómo podemos narrar la historia cultural del cambullonero a través de los diferentes contextos socio-económicos en los que existió su figura?— se podría decir que no hay una fuente que se publique con periodicidad desde que se data el cambullón hasta su final, de manera que en todo momento contamos con carencias en algunos datos o lagunas; por esta razón, y porque aún falta por revisar profundamente los archivos, narrar la historia cultural del cambullonero es un camino lleno de obstáculos. Sobre la tercera —¿Qué fuentes nos permiten construir la historia cultural-marítima de Las Palmas de Gran Canaria?—, cabría señalar que en estos momentos tanto las fuentes primarias —literatura, obras artísticas, censos, manuscritos de viajeros, testimonios de la época, etc.— como las secundarias —investigaciones realizadas— son útiles; sin embargo, hay que profundizar en la investigación de las primarias ya que las secundarias aún son relativamente escasas, y muchas de las disponibles no emplean una metodología científica adecuada. Y —¿Existen elementos similares en otras ciudades portuarias (Funchal) que nos permitan realizar aproximaciones comparativas para desarrollar su historia?— sí, existen elementos similares entre las culturas portuarias de Funchal y Las Palmas; su similitud es la que nos permite establecer un modelo de estudio que podría ser de interés en futuros estudios y en mayor profundidad. En el caso del cambullón, Funchal tiene en su historia el *bombote*; en esencia es lo

mismo, pero los rasgos culturales de los que se componen son lo que los hace diferentes y que, por lo tanto, sea necesario el estudio de cada uno de estos elementos, ya que son el reflejo de la marginalidad en las culturas portuarias. Su aplicación podría ayudar a establecer estudios comparativos en el contexto de la Macaronesia en relación a lo realizado por Alice Mah (2014) sobre Liverpool, Marsella y Nueva Orleans.

La realización de este trabajo ha sido bastante interesante, tanto por el objeto principal de la investigación como por las preguntas que se han planteado. Ha sido ardua desde la perspectiva de la investigación, ya que en muchos casos las fuentes no eran fiables y había que ser bastante crítico con ellas. Sin embargo, no se podía evitar su uso, dado que la figura del cambullonero no ha sido objeto de estudio de muchos investigadores, a excepción de los aquí tratados. Por supuesto, ha sido de gran ayuda el comunicado de la Comandancia de Marina en el libro de Quintana y el artículo de Suárez y Millares.

Tras leer todo lo elaborado, se podría concluir con que esto puede que solo sea un esbozo de lo que aún está por hacer. En este trabajo no se ha podido abordar todas las tareas pendientes, que forman parte ya de una agenda de investigación para el futuro. El trabajo de campo en los archivos de la Comandancia de Marina, de la Autoridad Portuaria y del Archivo Histórico Provincial de Las Palmas servirá para profundizar en documentación primaria que ayude a aclarar muchas lagunas existentes —listado de cambulloneros, carnés, etc.—; también revisar las fotografías de la Fedac y las cintas del Archivo Asociación Canaria de Patrimonio Oral.⁵¹

Quedan abiertos varios aspectos que tratar dentro de esta misma línea de investigación, que seguro que podrán materializarse si se consiguen las fuentes necesarias. Todo esto a su vez podría convertirse en un proyecto de memoria digital del cambullón, o incluso, una memoria digital de la cultura portuaria de Las Palmas.

51. No se han podido localizar estos fondos, utilizados por Millares Cantero y Suárez Bosa en su artículo. Queda pendiente localizarlos y estudiarlos.

6. BIBLIOGRAFÍA.

1. Academia Canaria de la Lengua. (2015a). cambullón. *Diccionario básico de canarismos*. Recuperado a partir de <http://www.academiacanarialengua.org/palabra/cambullon/> [accedido el 1 de julio de 2017]
2. Academia Canaria de la Lengua. (2015b). taifa. *Diccionario de la Academia Canaria de la Lengua*. Recuperado a partir de <http://academiacanarialengua.org/palabra/taifa/> [accedido el 1 de julio de 2017]
3. Anaya Hernández, L. A. (2006). *Moros en la costa: dos siglos de corsarismo berberisco en Las Islas Canarias (1569-1749)*. Las Palmas de Gran Canaria: UNED, Centro Asociado de Las Palmas de Gran Canaria.
4. Armistead, S. G. (1997). Sobre la lengua de los cambulloneros: el pichingli. *Revista de filología de la Universidad de La Laguna*, (14), 245-254.
5. Bourgón Tíno, L. P. (1982). *Los puertos francos y el régimen especial de Canarias*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
6. Braudel, F. (1976). *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II* (2. ed). México: Fondo de Cultura Económ.
7. Burke, P. (1987). *Sociología e historia*. Madrid: Alianza.
8. Burke, P. (1996). Historia cultural e historia total. En I. Olábarri y F. J. Caspítegui (Eds.), *La «nueva» historia cultural: la influencia del postestructuralismo y el auge de la interdisciplinarietà* (pp. 115-122). Madrid: Editorial Complutense.
9. Burke, P. (2000). *Formas de historia cultural*. (B. Urrutia, Trad.). Madrid: Alianza.
10. Burke, P. (2006). *¿Qué es la historia cultural?* Barcelona: Paidós.
11. Burke, P. (2010). Cultural history as polyphonic history. *Arbor*, 186(743), 479-486. <https://doi.org/10.3989/arbor.2010.743n1212> [accedido el 14 de enero de 2017]
12. Burke, P. (2012). Cultural History and its Neighbours. *Culture & History Digital Journal*, 1(1), 1-9. <https://doi.org/10.3989/chdj.2012.006> [accedido el 14 de enero de 2017]
13. Burriel de Orueta, E. L. (1974). *El Puerto de la Luz en Las Palmas de Gran Canaria*. Centro de Investigación Económica y Social. Recuperado a partir de

- <http://mdc.ulpgc.es/cdm/ref/collection/MDC/id/1352> [accedido el 18 de enero de 2017]
14. Caldas, P. S. P. (2011). El hombre culto: una aproximación a la Historia de la Cultura Griega, de Jacob Burckhardt. *Historiografías: revista de historia y teoría*, (1), 23-34.
 15. Cioranescu, A. (1963). *Thomas Nichols, mercader de azúcar, hispanista y hereje. Con la edición y traducción de su Descripción de las Islas Afortunadas*. La Laguna.
 16. Coromines, J., y Pascual, J. A. (1980). *Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico*. Madrid: Gredos.
 17. Davies, P. N. (2012). *Elder Dempster: precursores del comercio en África Occidental: 1852-1972 / 1973-1989*. (M. Suárez Bosa, Ed., I. Pascua Febles, Trad.). Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Servicio de Publicaciones.
 18. Díaz y Rodríguez, M. (1907). *De Madrid a Canarias. Recuerdos de un viaje a Canarias pasando por Marruecos*. Madrid.
 19. Eley, G. (1994). Edward Thompson, Historia Social y Cultura Política: La formación histórica de la clase obrera, 1780-1850. *Historia Social*, (18), 63-75.
 20. Eliot, G. (2008). *Middlemarch*. The Project Gutenberg. Recuperado a partir de <https://www.gutenberg.org/files/145/145-h/145-h.htm> [accedido el 26 de mayo de 2017]
 21. Ferrera Jiménez, J. (1988). *Historia del Puerto de la Luz y de Las Palmas*. Las Palmas de Gran Canaria: Selbstverl.
 22. Freixa, C. (1993). *Los ingleses y el arte de viajar: una visión de las ciudades españolas en el siglo XVIII* (1. ed). Barcelona: Ediciones del Serbal.
 23. Gallardo Peña, M. (1996). El lazareto del arsenal en Las Palmas de G. Canaria. *Tebeto*, 9, 143-152.
 24. García García, C. (2004). *Estampas isleñas: evocaciones, apuntes y reseñas históricas de Canarias*. La Laguna: Centro de la Cultura Popular Canaria.
 25. García Pérez, J. L. (1980). Elizabeth Murray (Vol. 2, pp. 604-647). Presentado en IV Coloquio de Historia Canario-Americana, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria. Recuperado a partir de <http://mdc.ulpgc.es/cdm/ref/collection/coloquios/id/365> [accedido el 28 de mayo de 2017]
 26. García Pérez, J. L. (1982). *Elizabeth Murray: un nombre en el siglo XIX*. Santa Cruz de

Tenerife: Aula de Cultura, Cabildo Insular de Tenerife.

27. García Pérez, J. L. (2007). *Viajeros ingleses en las Islas Canarias durante el siglo XIX*. Santa Cruz de Tenerife: Idea.
28. García Saleh, A. (2016, octubre 7). "El cambullonero no goza en Funchal del mismo respeto que en Las Palmas". *La Provincia*, p. 61. Las Palmas de Gran Canaria.
29. Geertz, C. (1973). *The interpretation of cultures: selected essays*. New York: Basic Books.
30. González Cruz, M. I. (1995). *La convivencia anglocanaria: estudio sociocultural y lingüístico, 1880-1914* (1a. ed). Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria.
31. González Lemus, N. (1998). *Viajeros victorianos en Canarias: imágenes de la sociedad isleña en la prosa de viaje* (1.ª ed.). Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria.
32. Grossberg, L. (2013). Culture. *Rethinking Marxism*, 25(4), 456-462.
<https://doi.org/10.1080/08935696.2013.842690> [accedido el 16 de enero de 2017]
33. Guerra Navarro, F. (1965). *Contribución al léxico popular de Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones Peña Pancho Guerra. Recuperado a partir de <http://mdc.ulpgc.es/cdm/ref/collection/MDC/id/41284> [accedido el 3 de junio de 2017]
34. Herrera Piqué, A. (1984a). *Las Palmas de Gran Canaria* (Vol. 1). Alcorcón: Editorial Rueda.
35. Herrera Piqué, A. (1984b). *Las Palmas de Gran Canaria* (Vol. 2). Alcorcón: Editorial Rueda.
36. Huizinga, J. (1990). *El otoño de la Edad Media: estudios sobre la forma de la vida y del espíritu durante los siglos XIV y XV en Francia y en los Países Bajos*. (J. Gaos, Trad.). Madrid: Alianza.
37. Iglesias Hernández, M. L. (1985). *Extranjeros en Gran Canaria: primer tercio del siglo XVIII*. Santa Cruz de Tenerife: Consejería de Cultura y Deportes. Recuperado a partir de <http://mdc.ulpgc.es/cdm/singleitem/collection/MDC/id/85726/rec/42> [accedido el 28 de mayo de 2017]
38. Latimer, F. (1888). *The English in Canary Isles: being a journal in Tenerife and Gran Canaria, with latest information by S. Frances Latimer*. Plymouth Western Daily Mercury Office; London Simpkin, Marshall andCo. Recuperado a partir de [47](http://bdh-</div><div data-bbox=)

rd.bne.es/viewer.vm?id=0000065053&page=1 [accedido el 29 de mayo de 2017]

39. Leal, C., y Dopazo, S. (1986). *Teatro y marginalidad en Canarias: Cambullón*. Santa Cruz de Tenerife: Centro de la cultura popular canaria.
40. Mah, A. (2014). *Port cities and global legacies: urban identity, waterfront work, and radicalism*. Houndmills, Basingstoke, Hampshire; New York, NY: Palgrave Macmillan.
41. Martín Galán, F. (1984). *La formación de Las Palmas, ciudad y puerto: cinco siglos de evolución*. Junta del Puerto de la Luz y Las Palmas.
42. Martín Galán, F. (2001). *Las Palmas ciudad y puerto: cinco siglos de evolución*. Las Palmas de Gran Canaria: Fundación Puertos de las Palmas.
43. Martín Galán, F. (2007). *El mar, la ciudad y el urbanismo: vivir el litoral en las ciudades históricas de Canarias*. Santa Cruz de Tenerife: Puertos de Tenerife, Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.
44. Medina Sanabria, J. (1996). *Isleta/Puerto de La Luz: Raíces*. Las Palmas de Gran Canaria: Juan Medina Sanabria.
45. Mentado, A. (1989, Lunes, de abril de). «Cambullón», actividad económica tradicional que se desarrolló junto a los muelles canarios. *Diario de Las Palmas*, p. 5 (57). Las Palmas de Gran Canaria.
46. Millares Cantero, S., y Suárez Bosa, M. (1994). Economía marginal en el Puerto de la Luz durante la etapa franquista. Los cambulloneros. En *XI Coloquio de historia canario-americana* (pp. 724-750). Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria. Recuperado a partir de <http://mdc.ulpgc.es/cdm/ref/collection/coloquios/id/1056> [accedido el 9 de junio de 2017]
47. Morales Lezcano, V. (1984). Puertos españoles en África: una hipótesis de trabajo (pp. 392-402). Presentado en VI Coloquio de Historia Canario-Americana, Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
48. Morales Lezcano, V. (1986). Canarias, Madeira y Azores en la literatura de viajes inglesa del siglo XIX. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 32, 525-529.
49. Murray, E. (1859). *Sixteen years of an artist's life in Morocco, Spain and the Canary Islands* (Vol. 2). London: Hurst and Blackett. Recuperado a partir de

- <http://mdc.ulpgc.es/cdm/ref/collection/MDC/id/74930> [accedido el 28 de mayo de 2017]
50. Navarro, D. J. (1896). *Consejos de higiene pública a la ciudad de Las Palmas*. Las Palmas de Gran Canaria: Tipografía de «La Verdad». Recuperado a partir de <http://mdc.ulpgc.es/cdm/ref/collection/MDC/id/72707> [accedido el 16 de mayo de 2017]
51. Ortiz, F. (2002). *Contrapunteo cubano del tabaco y el azúcar: advertencia de sus contrastes agrarios, económicos, históricos y sociales, su etnografía y su transculturación*. (E. M. Santí, Ed.) (1a ed). Madrid: Cátedra: Música Mundana Maqueda.
52. Pachter, H. M. (1979). Masters of Cultural History III: Johan Huizinga — The Historian as Magister Ludi. *Salmagundi*, (46), 103-119.
53. Pascua Febles, I. (1991). Influencia de la cultura y lengua inglesas en Canarias. *Aguayro*, 194, 37-40.
54. Pérez Morera, J. (2013). *El azúcar y su cultura en las islas atlánticas*. Cabildo Insular de La Palma.
55. Pérez Vidal, J. (1970). Dos canarismos de origen portugués: «cambullón» y «ratiño». *El Museo Canario*, 31-32, 67-82.
56. Platero, C. (2017, mayo 3). De cambullones y guinchos (I). *Canarias 7*, p. 16. Las Palmas de Gran Canaria.
57. Ponce Marrero, F. J. (2001). *Canarias y la política exterior española en la primera guerra mundial, 1914-1918: el protagonismo internacional de las islas como escenario de confrontación diplomática y estratégica* (tesis doctoral). Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
58. Quintana Navarro, F. (1985). *Bancos, negocios y burgueses en el Puerto de la Luz, 1883-1913*. Madrid: Confederación Española de Cajas de Ahorro.
59. RAE. (2014a). cambullón. *Diccionario de la lengua española*. Recuperado a partir de <http://dle.rae.es/?id=6wUbRkv> [accedido el 3 de junio de 2017]
60. RAE. (2014b). cambullonero. *Diccionario de la lengua española*. Recuperado a partir de <http://dle.rae.es/?id=6wWzvDV> [accedido el 3 de junio de 2017]
61. RAE. (2014c). gambusa. *Diccionario de la lengua española*. Recuperado a partir de <http://dle.rae.es/?id=Ip09V7f> [accedido el 28 de junio de 2017]

62. Sánchez, M., y Los Bandama. (1967). *Yo quiero a un cambullonero*. San Sebastián.
Recuperado a partir de <http://mdc.ulpgc.es/cdm/ref/collection/mdcm/id/669> [accedido el 23 de junio de 2017]
63. Santana Pérez, J. M. (2016). Miedos al mar en los puertos canarios del Antiguo Régimen. En *Fronteras de Agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural* (pp. 149-162). Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela.
64. Serna Alonso, J., y Pons, A. (2013). *La historia cultural: autores, obras, lugares*. Recuperado a partir de <http://www.digitaliapublishing.com/a/28142/> [accedido el 20 de enero de 2017]
65. Stone, O. M. (1995). *Tenerife y sus seis satelites o pasado y presente de las Islas Canarias* (Vol. 2). Las Palmas: Cabildo Insular de Gran Canaria.
66. Suárez Bosa, M. (2003). *Llave de la fortuna: instituciones y organización del trabajo en el Puerto de Las Palmas, 1883-1990*. Las Palmas de Gran Canaria: Fundación Caja Rural de Canarias.
67. Suárez Bosa, M., y Domínguez Prats, P. (2016). Cultura obrera en el barrio portuario de La Isleta (Las Palmas de Gran Canaria): espacio, conflictividad y aprendizaje. En *Fronteras de agua: las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XXI), 2016, ISBN 9788416533879*, págs. 531-545 (pp. 531-545).
68. Suárez Bosa, M., Jiménez González, J. L., y Castillo Hidalgo, D. (2011). Puerto, empresas y ciudad: una aproximación histórica al caso de Las Palmas de Gran Canaria. *Revista de Historia Industrial*, 46, 73-96.
69. Tollebeek, J. (2001). 'Renaissance' and 'fossilization': Michelet, Burckhardt, and Huizinga. *Renaissance Studies*, 15(3), 354-366. <https://doi.org/10.1111/1477-4658.00374> [accedido el 20 de enero de 2017]
70. Vieira, A. (2012). A Madeira e o Contrabando no espaço atlântico. *Anuário do Centro de Estudos de História do Atlântico*, 4, 9-65.
71. Villacastín, L. S. (2017, junio 11). Todavía sigo oyendo mentiras y falsedades sobre los cambulloneros. *La Provincia*, p. 4. Las Palmas de Gran Canaria.
72. Viña Brito, A., y Ronquillo Rubio, M. (2004). El primer ciclo del azúcar en Canarias. Balance historiográfico. *Coloquios de Historia Canario Americana*, 16, 1673-1696.