

Cotidianidad y Transporte Interurbano en Gran Canaria

Germán Hernández Rodríguez &
María Luisa Iglesias Hernández, Spain^{*}

Abstract

The value, from a social point of view, which transport transfers to an area has scarcely been studied. It's the main aim of this paper to emphasise the important role played by the transport facilities in everyday life. Not only it made it easier to the inhabitants to move from place to place, but also it provided them essential services, by means of the unselfish help given by the staff.

This paper is an outline of the results of a project which has been carried out in the Teacher Training College of Las Palmas University. The main aim of this project is to get our students interested in History, learning to analyse it by using the oral and graphic sources.

INTRODUCCIÓN

El trabajo que presentamos es el primer fruto de un proyecto elaborado en el Centro Superior de Formación del Profesorado de la Universidad de las Palmas de Gran Canaria. Se inició en el Curso Académico 1995-96, en la asignatura Fuentes Orales y Gráficas en Educación Primaria.

El alumnado tuvo un papel importante en la realización de las encuestas y su posterior transcripción. En la publicación que se hará estarán relacionados los participantes. Desde aquí nuestro reconocimiento.

La fase de preparación fue larga. Se comenzó con la visita a la Empresa de Transportes SALCAI, donde tuvimos una entusiasta acogida, además de facilitarnos el listado de jubilados con sus respectivos domicilios, que nos permitió un ahorro de tiempo considerable. A continuación se trabajó las preguntas de la entrevista. Presentado el proyecto al alumnado fue acogido con cariño e ilusión. Al final, la experiencia les resultó enriquecedora, despertándoles el interés por el estudio de la historia, con una metodología diferente y desconocida para ellos.

Consideramos que con este avance, se manifiesta la importancia de las fuentes orales para abordar el estudio de la historia reciente, con un valor intrínseco para hacer historia social.

1.- SENECTUD DEL TRANSPORTE INTERURBANO EN GRAN CANARIA: BREVES APUNTES BIOGRÁFICOS.

Se ha utilizado para este trabajo el testimonio de 58 personas que fueron entrevistadas en el último trimestre de 1995, todas ellas jubiladas de la empresa de

^{*} Universidad de las Palmas de Gran Canaria, Islas Canarias.

transportes interurbanos de Gran Canaria SALCAI. Los datos que ofrecemos a continuación son un intento de acercamiento a su perfil biográfico.

Si nos atenemos al lugar de nacimiento de los entrevistados, el 94,8% son de la isla de Gran Canaria, procedentes de 19 municipios, con diferentes aportaciones: un 12% de Las Palmas de Gran Canaria y Arucas; 8,6% de Santa Brígida y Valsequillo; 6,8% de Telde y Teror; 5,17% de Santa Lucía y Santa M^a de Guía; 3,4% de Artenara, Valleseco, San Bartolomé de Tirajana, Agüimes, Ingenio y Agaete, y un 1,7% de Gáldar, Moya, Firgas, Mogán y San Lorenzo(hoy asimilado a Las Palmas de Gran Canaria).

Los nacidos fuera de Gran Canaria configuran un 5,17% que llegan a la Isla procedentes de Cuba y Burgos.

Si analizamos la edad de los entrevistados, podemos señalar cuatro grupos: un 3,4% tiene menos de 60 años; el 24,13% está comprendido entre 60 y 65 años; el 53,44% tiene entre 66 y 75 años, y un 18,96% con más de 75 años. Resulta obvio señalar que todos los entrevistados son hombres, pues dado el tipo de trabajo y la época estudiada, la mujer no tenía posibilidad alguna de acceder a un puesto de trabajo de estas características.

Es muy significativo y revelador la filosofía practicada en la contratación de personal por las empresas de transportes, primero Melián y Compañía LTD. y después AICASA entre finales de los años 20 y los 60. Se percibe una intención clara de ocupar los puestos de trabajo con personas de los puntos que considera claves en su negocio de transportes de viajeros y Correos, en virtud del contrato firmado con el Estado, cuyo objetivo estaba en conseguir la fidelidad de la potencial clientela. Esta situación se ve reforzada con la irrupción a finales de los cuarenta de un peligroso competidor ilegal, que rápidamente fue bautizado como los "Piratas", en contraposición al transporte legal conocido por toda la población como los "Coches de Hora", por el sistema horario fijado en la prestación de los servicios. Aunque en el Sur de la Isla eran más conocidos con el nombre de "Correos", en directa alusión al compromiso adquirido por la Compañía con el Estado.

Los "Piratas" basaban su negocio en ofrecer prestaciones a la población en los espacios horarios libres de "Coches de Hora", y, más específicamente, porque salían momentos antes. De inmediato se hicieron con una clientela importante, atraída por las ventajas de la rapidez, modernidad y comodidad, que compensaba con creces sus tarifas más elevadas. En clara contraposición a los desvencijados "Coches de Hora".

Los conflictos entre el personal de ambas empresas era frecuente, así como la actitud de recelo de los empleados de los "Coches de Hora", en contra de los pasajeros y clientes de los "Piratas". Un buen ejemplo de la situación nos la ofrece un chófer de AICASA: "...un pirata de Arucas, que cuando yo salía a la una de Trasmontaña, me paraba en (el) centro de la carretera y no me dejaba pasar con el Daimler, y me lo hizo tres veces. Entonces, donde pude ya, en un hueco aceleré y le doy un pitazo, y el hombre me cogió miedo y se arrimó, y pasé, entonces seguí. Cuando llegué abajo en una parada, paré, yo en el centro de la carretera, cogí a los viajeros y otros se fueron para atrás, porque siempre se iban más con ellos (los piratas). Y más abajo volví a parar, y uno corrió para el pirata, pero después volvió para atrás, entonces cogí y lo dejé atrás. Cuando llegué a Las Palmas resulta que aquel había dado cuenta. Y me dice el encargado: vete arriba que D. José quiere hablar contigo..., Y yo le dije (a D. José): me estoy ganando los

garbanzos aquí y ningún tipo de esos se rie de mí y me atraviesa el coche en la carretera. Y si me lo atraviesa otra vez, cojo, me bajo del coche y lo saco por la ventanilla. Que se arrime en la parada como siempre, y el viajero que quiera subir con uno,sube, y con el otro, sube, pero cerrarme a mí la carretera, no, reirse de mí, no.;Y eso que es vecino mío!" (1).

Si cruzamos los datos que nos aporta el lugar de nacimiento con la categoría profesional, podemos apreciar que de los 7 entrevistados nacidos en Las Palmas de Gran Canaria, con una población en 1950 de 153.262 habitantes de derecho, sólo hay dos personas que tienen contacto con los viajeros como chóferes, el resto es personal de talleres y administración. Mientras, el pequeño municipio de Valsequillo cuenta con 5 empleados, todos en contacto con el público, destacando el elevado número de chóferes, 4. La razón de tantos profesionales del volante, puede se deba a la circunstancia de ser un municipio de cumbres con pésimo trazado de carretera, que servía de auténtica escuela de formación de conductores, ya que la Compañía estaba necesitada de personal experto que fueran capaz de vencer las duras condiciones de la escasa, mal trazada y difícil red viaria insular.

El universo contemplado, declara tener un escaso nivel de formación, motivado por el abandono que sufría la instrucción pública, con numerosas escuelas cerradas por falta de maestros. A ello debemos unir el poco estímulo a la formación que el propio mercado laboral ofrecía. La gran mayoría manifiesta que consiguió su puesto de trabajo como cobrador o conductor, por recomendación de familiares y amigos o por captación directa de algún responsable de la empresa, sin que faltara algún tipo de examen en determinados casos. Así, T.R.M. declara que: "**mi padre era socio de la compañía esa y me compró dos acciones, me dió dos acciones a mí para poder yo entrar a trabajar allí, eso hacía mi padre, pues empecé de 13 años**"(2).

M.V.R. por el contrario se valió de su padre, trabajador de la empresa: "**Entré a trabajar porque mi padre trabajaba y un hermano más viejo... claro mi padre tenía amistades ahí con alguno de los encargados...**" (3)

Si estudiamos la profesión de los padres, nos encontramos que el grupo mayoritario lo forman los agricultores con un 37,9%, como corresponde a una sociedad con economía basada, hasta comienzos de 1960, en la actividad agrícola. Las cíclicas crisis de la agricultura canaria fue expulsando a muchos miembros de la explotación familiar, así nos lo manifiesta J.C.C., cuando responde a la pregunta de cuál fue el motivo de su entrada en la Compañía AICASA como cobrador primero y conductor después: "**fue por mediación de un amigo, yo antes me dedicaba a la agricultura, en las tierras de mi padre, que teníamos cuatro fanegas de plataneras, pero vinieron los años malos y entonces me dediqué a la charcutería, a rellenar embutidos. Me quitaron el permiso, y, entonces, le dije a un amigo...mira a ver si me consigues algo por ahí...y hablé con el encargado de Arucas...**"(4).

Al grupo de agricultores le siguen el de jornaleros, con un 13,7%; y de los chóferes con un 6,8%, para continuar con un amplio repertorio de profesiones como se señala en el cuadro.

Las madres son en el 93% de los casos amas de casa, sólo hay tres entrevistados que manifiestan sus progenitoras son costurera, agricultora y tendera respectivamente.

En cuanto a la actividad profesional desempeñada en la empresa, el 46,5% son chóferes; el 27,5% cobradores, y el resto se reparte entre personal de taller y

administración, así como de vigilancia y control del buen funcionamiento de las normas de la compañía y la eficiencia del servicio, papel que le correspondía a los inspectores y jefes de tráfico.

En el cuadro que ofrecemos se puede apreciar la existencia de promoción interna de los trabajadores. Varios son los ejemplos de ascenso por las diferentes escalas profesionales de la empresa de transporte. Está registrado el caso de un entrevistado que cuenta el pudor y apuros que pasó cuando le propusieron el ascenso: " en el 73 pasé de AICASA a SALCAI era todavía cobrador, entonces, el director mío que era Angel L. Sánchez Bolaños, que es una gran persona, tiene mi respeto, él nos reunió a todos...y ya al pasar a inspector como él me quería hacer, era un paso importante para mí, pero a la misma vez era un problema porque estaba acostumbrado a estar con mis compañeros como cobrador, al pasar a inspector ya es dos categorías más porque tengo que pasar por arriba del chófer y por arriba del cobrador. Dije, tendré que pensarlo bien a ver si paso a inspector..." (5).

BREVES APUNTES BIOGRÁFICOS DE LOS ENTREVISTADOS

NACIMIENTO (LUGAR)	NÚMERO	EDAD (1)	PROFESIÓN (PADRE/MADRE)	CATEGORÍA PROFESIONAL (3)
Agaete	2	68	Chófer/A. C. (2)	Chófer
		86	Panadero/Tendera	Inspector
Agüimes	2	67	Caminero/A. C.	Chófer
		84	Agricultor/A. C.	Inspector
Artenara	2	65	Jornaleros/A. C.	Cobradores
		70		
Aruacas	7	58	2 Agricultores/A. C.	2 Cobradores
		61	1 Arriero y	4 Chófer
		65	encargado de	1 Cobrador, Chófer
		65	agua/A. C.	
		67	1 Jornalero/A. C.	
		68	1 Chófer/A. C.	
		69	1 Repartidor de agua de riego/A. C. 1 Cargador de camiones /A. C.	
Burgos	1	71	Empleado de correos/ A. C.	Cobrador
Cuba	2	71	Perito industrial/A.	Chófer
		84	C. Agricultor/A. C.	Cobrador
Firgas	1	76	Cobrador/A. C.	Administrativo
Gáldar	1	65	Agricultor/A. C.	Chófer
Ingenio	2	62	Panadero/A. C.	Chófer
		84	Jornalero/A. C.	Cobrador, Chófer
Mogán	1	66	Jornalero/A. C.	Cobrador, Inspector
Moya	1	65	Agricultor/A. C.	Chófer

Las Palmas de Gran Canaria	7	58 65 66 66 68 74 84	2 Sin datos 1 Portuario/A. C. 1 Empleado gasolinera /A. C. 1 Capataz de carretera /A. C. 1 Marinero/A. C. 1 Maestro albañil /costurera	2 Mecánico 1 Chapista 1 Administrativo 1 Chófer, Inspector ,jefe tráfico 1 Chófer 1 Mecánico electricista
San Bartolomé de Tirajana	2	72 75	Chofer/A. C. Agricultor/A. C.	Mecánico Cobrador
San Lorenzo	1	64	Agricultor/A. C.	Chófer
Santa Brígida	5	65 65 70 77 80	2 Agricultor/A. C. 1 Jornalero/A. C. 1 Taxista/A. C. 1 Agricultor y comerciante/A. C.	2 Chófer 1 Tapicero 1 Cobrador, Chófer, Inspector, Jefe de tráfico 1 Mecánico, Cobrador y Chófer
Santa Lucía	3	66 68 76	1 Herrero/A. C. 1 Desconocida/A. C.	1 Jornalero 2 Cobrador 1 Chófer
Santa María de Guía	3	65 66 84	1 Albañil/A. C. 2 Agricultor/A. C.	2 Chófer 1 Cobrador, Chófer
Telde	4	62 67 69 71	3 Agricultor/A. C. 1 Chófer/A. C.	1 Mantenimiento, Cobrador 2 Chófer 1 Cobrador, Inspector, Jefe de tráfico
Teror	4	65 70 75 79	1 Agricultor/ Agricultora 1 Jornalero/A. C. 1 Boyero/A. C. 1 Pastor/A. C.	1 Chófer 1 Cobrador 1 Cobrador, Pintor 1 Encargado de almacén
Valsequillo	5	66 68 69 71 75	3 Agricultor/A. C. 1 Policía Municipal/A. C. 1 Se ignora	3 Chófer 1 Cobrador, Chófer 1 Cobrador
Valleseco	2	74 74	2 Agricultor/A. C.	2 Cobrador

Fuente: Archivo Sonoro del Centro Superior de Formación del Profesorado ULPG. Serie Memoria Oral del Transporte Interurbano de Gran Canaria. Elaboración propia.

Notas: (1) Las edades están referidas a diciembre de 1995.

(2) Ama de casa.

(3) De los entrevistados.

2.- GRAN CANARIA DE 1930 A 1960. UNA VISIÓN SOBRE RUEDAS.-

Hemos acotado este periodo cronológico por las siguientes razones:

-El inicio elegido se debe a que varios entrevistados comenzaron a ejercer su actividad como transportistas de viajeros en esa década. La información que aportan sobre usos y costumbres de los ciudadanos, varían muy poco desde los inicios del transporte de viajeros en automóviles, por cuyo motivo sus testimonios son válidos para proyectarlos hacia el pasado inmediato.

- 1960 acota el periodo trabajado porque es el momento en que Gran Canaria conocerá un despegue económico y social sin precedentes, de la mano de la floreciente industria turística, que ejercerá un profundo cambio en la vida cotidiana y marcará la segunda mitad del siglo XX. Es el inicio de la generalización del transporte privado, de la crisis del transporte público y de la plena movilidad de sus habitantes con continuos desplazamientos, en especial hacia la zona turística de Maspalomas.

En 1930 el transporte público de viajeros en Gran Canaria estaba a cargo de **Melián y Compañía LTD.**, según concesión del Estado. La prensa del momento se hace eco de los notables progresos que en transporte público había logrado Gran Canaria en pocos años, con la mejora del servicio: **"Ya puede decirse que se ha llegado a la estabilización y a la regularización del servicio, con plenas garantías para el viajero más exigente, que tiene pleno derecho a que se le atienda debidamente"** (6).

En los años 40 se transformó en una nueva empresa con la de nominación de Autobuses Interurbanos Canarios S.A (AICASA)

El parque móvil estaba compuesto por coches comprados en Inglaterra de segunda mano, de las marcas Reo, Gardnier, Panhar, Daimler y Bedford. Ya en Canarias, eran sometidos a continuas remodelaciones.

Como algunos nombres de las marcas señaladas eran de difícil pronunciación, para una población que ignoraba el inglés, aunque los contactos económicos y sociales entre Inglaterra y Canarias fueran intensos, se sustituye el inglés y se genera un fenómeno de hipercorrección lingüística que se extiende a todas las capas sociales, añadiendo a la lengua varios eufemismos como "retrete", para los Daimler de 1935, o "Pampanini", para los modelos 1950 de la misma marca. Estos coches significaron un impacto visual muy fuerte para los ciudadanos, porque rompían con los tradicionales diseños de las antiguas diligencias. S.H.B. nos relata que: **"...entonces...empezó a renovarse la empresa cuando entró AICASA, y empezó ya a venir...e incluso a algunos coches le decían a la cabina el retrete, porque la cabina era cuadrada y el chófer iba encerrado allí dentro, y le decían el coche de los water..."** (7). Los "Pampanini", reciben este nombre durante el rodaje de la película Tirma en 1954, cuando la productora los alquiló para el traslado de los actores y extras. El principal papel femenino estaba a cargo de la actriz italiana Silvana Pampanini, quien levantó auténticas oleadas de pasiones en su estancia en la Isla.

Todos los entrevistados manifiestan de forma unánime que pasaban muchas penurias debido al mal estado de las carreteras y a las malas condiciones de los coches. J.C.G expone muy bien la situación **"...teníamos Daimler, Reo y tal, coches**

que tu te quedas asombrado, sabes. Porque eran coches que venían de Inglaterra, cuando allá estaban desahuciados, y, entonces, los compraban, cuando ya tenían a lo mejor ocho años de servicio en Inglaterra. Entonces, este dueño iba y los compraba a Inglaterra y los traía aquí, y aquí los reparaban un poco, y con eso trabajábamos nosotros. Date cuenta que para nosotros llegar a San Bartolomé (de Tirajana), teníamos que echarle agua al coche en Telde, luego lo echamos en Agüimes, luego le echamos en Santa Lucía ... así te haces una idea como eran los coches.." (8).

Los trayectos más duros eran los realizados a La Aldea de San Nicolás, tanto por la carretera del Norte, a partir de Agaete, como por el Sur, desde Arguineguín. El pésimo estado de las carreteras, la escasez de tráfico, las amplias zonas deshabitadas, la falta de teléfono y el estado de los coches, fue ron los motivos que impulsaron a la Compañía a poner en los coches que efectuaban esas rutas, palomas mensajeras, empleadas en los momentos de emergencia para ponerse en contacto con los talleres de Las Palmas de Gran Canaria. A.P.P. afirma que "...si había alguna avería, pues "rementando" a los antiguos tiempos de Melián y Compañía, llevábamos unas palomas mensajeras... en unas cajas,...entonces le poníamos un recado con la situación del coche y la avería que tenía. Soltábamos la paloma...y llegaba allá(taller), al llegar a comer al palomar tocaba una campanita, la recogían, leían el recado".(9)

El mal estado de las carretera, la incomodidad de los coches y la poca costumbre de usar el automóvil, incidía en la salud de los pasajeros, con los típicos mareos. Tenemos recogido una buena descripción de estos incidentes a cargo del entrevistado A.P.P.: " Bueno, la gente se devolvía mucho. Esta gente que viajaba muy poco, tanto mujeres como hombres,pero sobre todo las mujeres, se devolvían en los coches. Como los coches tenían las cortinas, y si llovía, por ejemplo, y hacía frío, la gente las bajaban. Entonces había calor dentro del coche, de la multitud, entonces algunas personas se mareaban...ni que tuvieran aire, se mareaban. Lo que hacían era...se forraba... para no ver la carretera. A algunas había que hacerle el boca a boca". (10)

Desde que Melián y Compañía se hace cargo de la concesión, diseña un uniforme para los empleados, que es generalmente aceptado por todos y sirve para reforzar su imagen de prestigio y seriedad. También aquí se hace notar la influencia inglesa. J.C.G. hace referencia a que el día de la Virgen del Pino, patrona de la Isla, todos estrenaban uniforme:" ...las gorras que llevábamos y el uniforme...era más o menos como se llevaba en Inglaterra, porque...el dueño fue a Inglaterra, vió esos uniformes allá y, entonces, hizo una copia...Todos los años nos daban uniforme... íbamos al sastre, nos tomaba medidas y el día de la Virgen del Pino bendita... todos los empleados,... me parece que éramos ciento diez, no recuerdo bien, todos íbamos uniformados y con las gorras nuevas. La gente nos decía...cómo se nota que hoy es día de la Virgen del Pino...Teníamos que llevar el camisón con una corbata ... yo siempre en mi juventud, siempre usé corbata...Me gustaba, porque para que algunas personas sepan, la corbata es la que hace la representación del hombre..." (11).

Otros por el contrario no hablan con tanto entusiasmo, e incluso achacan al gorro efectos negativos para la salud del cabello, culpándola de producir alopecia

generalizada, como manifiesta J.A.D.: "... y después vino una ley de quitarlas. Y las quitaron porque a todo el mundo se les estaba cayendo los pelos, se le podrían sudados del sudor, y aquello no tenía aire." (12).

Estos primeros coches venían provistos de unas estupendas bacas, que utilizarán para prestar a la población en general, pero muy en especial a los grupos menos favorecidos, grandes servicios. Así, antes de la aparición en el mercado de las lavadoras, era una imagen muy común que los fines de semana fuera llenas de sacas de ropa sucia para lavarlas en los barrancos de la Isla, en especial en el barranco Guinguada, entre la Calzada y Las Meleguinas. Al respecto, T.R.M. manifiesta "...las mujeres se traían la ropa de Las Palmas para lavarlas en el barranco..., pues había un servicio de noche en aquel tiempo, en la Guerra (Civil)." (13).

Pero sin duda alguna, la estampa más característica de la Estación de la C/ Bravo Murillo, era el trasiego matutino de las lecheras, que procedentes del campo llegaban a la ciudad para abastecer a la población de producto tan preciado. De allí partía todo un ejército de personal de servicio que llevaba la leche a los propietarios absentistas. J.J.C.C. nos lo describe de forma breve pero concisa: "...la leche de las fincas de los campos, que después la mandaban para abajo, en los Daimler iban en el techo, casi todos lecheras, entonces, en la estación en Bravo Murillo, descargábamos en un almacén y después ya venían los dueños o las criadas y se la llevaban" (14).

El transporte de leche y las roturas de los asientos de madera, cuando los coches los tenían, eran las fuentes principales de conflictos y quejas de los ciudadanos a la Compañía, con exigencias de reparación de daños y perjuicios ocasionados en los vestidos.

Uno de los servicios más demandados por la población a chóferes y cobradores eran la compra de medicina, así como el propio abastecimiento de las farmacias de los núcleos de población rural. Por su lejanía destaca el testimonio que nos ofrece L.L.S. del caso de Tejeda: "... bueno, medicinas a Tejeda eso era una lista diaria..., en el tiempo que estaba parado en Tejeda venía la gente... unos con recetas y otros sin ellas... el que no traía recetas, tenía uno que apuntárselas, lo que había que llevarle tanto de medicinas de personas como de animales... todas esas cosas había que apuntarlas para saber qué traía y de quién eran, porque a lo mejor venía gente que ni yo sabía ni cómo se llamaban ni dónde vivía, y tenía que ir apartando unas medicinas de otras para saber a quién se las entregaba después, y lo que costaba todo..." (15).

Un capítulo importante en los servicios que el transporte público prestaba a los ciudadanos, es el envío de paquetes con diverso contenido, en especial ropa y alimentos, al Hospital Psiquiátrico y al Seminario. En la entrevista a M.G.R. nos dice que: "...para la gente que estaba estudiando en Las Palmas se llevaba ropa, comida, para los que estudiaban en el Seminario... sobre todo de arriba de esa parte de Juncalillo, de Artenara, de Valleseco, ... nosotros eramos los mensajeros de esa gente. Era llevarles las cartas, ... las cestas de la comida, ... los quesos." (16).

También hacían uso del transporte público los pescadores de Melenara, en Telde, de San Cristóbal, en Las Palmas de Gran Canaria, de Agaete, de Arguineguín... quienes provistos de sus ceretas, ganchos y caracolas, se trasladaban al interior de la Isla a vender su pescado fresco. Al hacer este trabajo, no podemos dejar de evocar la imagen que tenemos de la infancia cuando veíamos al pescadero arreglando el pescado, bajo la atenta y felina mirada de una multitud de gatos, a la espera de los

despojos, que devoraban con pasmosa rapidez. Y curiosamente concurrían al lugar habitual desde que oían el toque de la caracola y el grito de ¡pescado fresco!.

Los cobradores recibían numerosos y variados encargos, que permitían a muchos ciudadanos ahorrarse un viaje hasta Las Palmas de Gran Canaria, considerado muy caro dado los bajos salarios percibidos y la situación de economía autárquica de muchas familias. Desde la compra de zapatos para los pescadores de Arguineguín, que les entregaban un hilo con la medida de su pie, hasta el sellado de quinielas, ingresos en banco, compra de lotería, pan para militares,... Esta actividad le reportaba al personal de la Compañía unos ingresos extras, algunas veces superiores al salario mensual, proveniente de las propinas de los beneficiarios, como reconoce T.R.M.: "...cuando yo iba bajaban los coches cargados hasta arriba de berros, ropa de lavar, de las lavanderas, y me daban mis propinas, y yo sacaba más de propina, a veces, que lo que era el sueldo" (17).

En la entrevista se contempla una pregunta relacionada con los turistas y el transporte público. La mayoría recuerda que solían subir hasta el Monte Lentiscal, en Santa Brígida, y a Agaete, al balneario de los Berrazales. Incluso hay uno que tenía su clientela fija, que se había hecho por los buenos servicios que prestaba a turistas visitantes del interior de la Isla, recorriendo la ruta conocida como "La vuelta al Mundo Grande", cuya salida era de Las Palmas de Gran Canaria, pasaba por Santa Brígida, San Mato, Teror y Arucas, para regresar al punto de salida.

De la colonización turística del Sur de la Isla tenemos el testimonio de J.R.L., quien nos describe cómo llegaron los primeros extranjeros al pueblo pesquero de Arguineguín, así como del alto sentido de hospitalidad e intuición de un buen negocio : " ... estábamos en Bravo Murillo (la estación), entonces dice, mira aquí hay unos señores que son alemanes a ver si los entiendes...dicen si posible dormir. Y yo la habitación que me quedaba, había otra habitación para huéspedes de una tal Fernandita...Cuando llegó a Arguineguín, le digo: fernandita, mire, aquí tengo un matrimonio alemán. Ella se puso las manos en la cabeza ¡Juanito, por Dios, que yo a esa gente no la conozco!. Yo sin decirle nada, digo, nada, usted tranquila, yo soy responsable, digo: aproveche las perritas, estamos, como si me las descuentan a mí". (18) . A continuación les buscó dónde podían comer, que fue en casa de Mariquita, hija de la dueña de la habitación, quien quedó agradecida por el dinero que podía ganar. Se crearon unos fuertes lazos de amistad entre el matrimonio alemán y el cobrador de AICASA, que éste siempre los conoció por "papi" y "mami". Debieron gustarle tanto el ambiente del pueblo de pescadores que se quedaron a vivir, se construyeron una casa en un terreno que el propio J.R.L. le gestionó la compra e "hizo tres apartamentos".

La regularidad y mejora del transporte público favoreció la exogamia, pues los jóvenes bajaban de los campos a buscar novia en Las Palmas de Gran Canaria. Esta costumbre se debió generalizar hasta el punto que los jueves y domingos había un coche conocido como el de los novios. Una buena referencia la tenemos en el testimonio de T. S. L.: "Antes había un servicio que era de Santa Brígida a Las Palmas de Gran Canaria, que le decíamos el viaje de los novios, porque a esa hora bajábamos de Santa Brígida, me parece que era a las dos, por ahí, y entonces recogíamos a todos los novios para abajo. Y claro, a esa hora que no había tráfico, y casi muy poco, pues a alguno lo recogíamos en la misma puerta

de la casa de la novia, arrimábamos un poco el coche, le abríamos la puerta, y, venga, para dentro...”(20).

La popularidad de los chóferes y cobradores entre la población insular era tan amplia que lleva a entrevistado P.A.M. a hacer la siguiente manifestación: **" Nosotros éramos conocidos en toda la isla, ¡en toda!; éramos como el cura, el maestro y el alcalde"**, para pasar a continuación a afirmar que incluso gozaban de la confianza de la banca para emitir informes sobre los clientes: **"...venían también los bancos...a tomar informes, nos cogían a nosotros y nos preguntaban por fulano, por el otro, porque pedían crédito...sabíamos lo que tenía, dónde trabajaba, qué clase de persona era..."(21).**

Aunque de forma apresurada y sin desarrollar en profundidad los temas, por exigencias lógicas, hemos querido dar una visión de la enorme riqueza cultural de este grupo de trabajadores, que son una pieza importante para conocer la cotidianeidad de la isla. Nos queda la satisfacción de haber rescatado del olvido una parcela importante de nuestro pasado más reciente.

NOTAS

- (1). Juan Castellano Castellano. Archivo Sonoro del Centro Superior de Formación del Profesorado de la Universidad de las Palmas de Gran Canaria. Memoria Oral del Transporte Interurbano de Gran Canaria.
- (2) Tomás Rivero Monzón. Idem
- (3) Juan Cabrera García. Idem
- (4) José Juan Castellano castellano. Idem
- (5) Juan Cabrera García. Idem
- (6) *DIARIO DE LAS PALMAS. NÚMERO EXTRAORDINARIO DEDICADO A LAS EXPOSICIONES DE SEVILLA Y BARCELONA. 1929-1930.* Julio 1929.
- (7) Sebastián Hernández Batista. Idem
- (8) Juan Cabrera García. Idem
- (9) Aurelio Pérez Peñate. Idem
- (10) Idem
- (11) Juan Cabrera García. Idem
- (12) José Armas Díaz. Idem
- (13) Tomás Rivero Monzón. Idem
- (14) José Juan Castellano Castellano. Idem
- (15) Lorenzo López Santana. Idem
- (16) Manuel González Rodríguez. Idem
- (17) Tomás Rivero Monzón. Idem
- (18) Juan Rodríguez López. Idem
- (19) Pedro Artiles Morales. Idem
- (20) Teodoro Santana Lorenzo. Idem
- (21) Pedro Artiles Morales. Idem