



El viejo puente de piedra y el barranco Guinguada. Pintura de Jane Millares, 1987.

La ciudad de los comienzos de nuestro siglo

Quien recorra las calles de Vegueta actual, el viejo barrio embrión secular de nuestra ciudad, y lo visite, como se hace hoy generalmente, con mirada y juicio de turista, por sensible que sea a su encanto añejo y pintoresco, no puede hacerse una verdadera idea de lo que fue aquel rincón en los tiempos de mi infancia y mi primera adolescencia. La paulatina decadencia física de sus edificios ha corrido parejas con la atonía y parálisis que hoy lo han convertido, de ser un órgano vivo, una víscera vital de la ciudad, en un segmento anémico, parcialmente desangrado, más semejante a una pieza de museo que a un sector céntrico inserto en el cuerpo vivo de la población. No olvidemos que Vegueta fue desde el nacimiento de la ciudad su centro cordial, el espacio donde se fraguaba totalmente su vida oficial, su mejor vida social y también parte importante de su vida económica. Albergaba la Casa Regental, la Catedral y el Palacio Episcopal, la Casa de los antiguos Cabildos de la isla, convertida después en nuestro Ayuntamiento hasta fecha cercana, la vieja y la nueva Audiencia al amparo de la Iglesia matriz, la de San Agustín, que fue de la Veracruz, los dos primeros domicilios del

nuevo Cabildo de la isla, en la calle de los Balcones, primero, en la de Luis Millares, después, justamente en la misma mansión del ilustre escritor y cirujano que hoy da nombre a la vía; el viejo Hospital de San Martín, la primera Delegación del Gobierno en la calle de Obispo Codina, el Seminario y el Museo Canario, el venerable Colegio de don Diego Mesa o de San Agustín, la primera dulcería en el Toril, hoy Juan de Quesada, amén de las residencias señoriales de las familias patricias de la isla, que en aquellos años de mi testificación personal eran todavía poderosas e influyentes.

Si desde hace ya bastantes años hemos vivido bajo el signo dominante del automóvil, la época ciudadana que va desde fines del siglo pasado hasta mediada la tercera década del actual, puede colocarse bajo el signo de la tartana, aunque el auto hubiera hecho ya en la isla su irrupción imperial. Durante los años en que fue nuestro único medio de transporte interior, los tartaneros de la ciudad eran como verdaderos personajes, ya que la posesión de un coche y un caballo, por esquelético que fuera, connotaba cierto privilegio en una pobla-

JUAN RODRÍGUEZ DORESTE

Memorias. Pinturas de Jane Millares

ción donde durante bastantes años no hubo más coche notorio que la calesa del Conde. Después algunos médicos trajeron sus vehículos poco a poco y recuerdo vagamente el tílburí de don Vicente Ruano, uno de los primeros terapeutas de la isla —también político activo— con clientela popular. Las tartanas fueron aumentando también lentamente: en el año 1856 había en la ciudad una sola tartana. Los tartaneros, además, no fueron nunca tantos como para convertirse en una grey numerosa, una corporación gremial con sus estatutos y sus muchos líos, como hoy son los taxistas, por lo que no cayeron por ello en el anonimato genérico. Recuerdo con particular cariño a Pepe Garrote, y siento no conocer su verdadero nombre, el tartanero que nos llevaba y nos traía todos los años a la playa de San Cristóbal, donde mi familia paterna, la de mi tío Jacinto Doreste, con dos ramas de los Peñates, pasamos bastantes veranos, por lo menos hasta que yo tuve dieciocho años. El veraneo, que no

era todavía muy habitual, por no ser atributo laboral generalizado como lo ha sido con las vacaciones pagadas, tenía en la ciudad tres lugares de cercana concentración familiar: Tafira, Las Canteras y San Cristóbal, con su prolongación de La Laja. Pepe Garrote, además, le hacía servicios de transportista de paquetes a la tienda de los Peñates, donde trabajó mi padre, y de ahí vino nuestro conocimiento. Este aspecto de transporte de paquetería también estuvo generalizado entre los del gremio. Antoñito, el tartanero, como único superviviente, subsistió transportando medicinas, películas, periódicos y revistas, hasta bastantes años después de desaparecer sus restantes congéneres. De éstos, casi ninguno pasó a taxista, como los barberos pasaban a practicantes. De la personalidad de estos personajes nos ilustra esta frase que tomo de las memorias de don Julián Cirilo Moreno, de quien ya hablaré en otro lugar. Don Cirilo escribió:

Cuando en mis lecturas encuentro una frase en francés, me las arreglo; si es en latín, la consulto con mi vecino el párroco de San Francisco; y si es en inglés, salgo a la calle y le pregunto al primer tartanero que me encuentro.

Este papel de precursores del guía moderno lo han vuelto a desempeñar esos tartaneros que hoy han desempolvado unas pocas tartanas como atracción típica para turistas despistados.

Otra curiosa supervivencia fue la tartana que utilizaba el primer Corredor de

Comercio de la ciudad, don Francisco Inglott Artiles. El auriga era un tipo medio bizco, que llevaba a su rocín a un trote tan moderado que le permitía a don Francisco subir y bajar en marcha, casi sin parar. Juan Cambreng Mesa, en cierto modo heredero de Inglott, utilizó también mucho la misma tartana.

En una ciudad cuyo transporte público tenía a la tartana de un solo caballo como símbolo representativo, la vida entera había forzosamente de llevar la misma lentitud, el mismo ritmo pausado, testigo apacible del lento fluir de las horas. Había comenzado ya a diseñarse esa particular estructura de la población que nos ha llevado siempre a los nativos a distinguir entre la Ciudad y el Puerto. La ciudad llegaba hasta el linde del *Camino Nuevo*, hoy calle de Bravo Murillo; comenzaba allí un barrio disgregado, de límites indecisos, hasta los grandes arenales, y a partir de las dunas daban principio los caseríos del Puerto, sobre sus dos iniciales células genéticas: Santa Catalina, también llamado el Refugio, por el nombre oficial original del Puerto, y la Isleta incipiente. Todo lo que cayera más allá de *Fuera de la Portada*, que tal fue el nombre primitivo del sector extravasado, era ya el Puerto: se nacía en el Puerto, se vivía en el Puerto y el Puerto era invocado incluso por los santacruceros como prueba física cuando, para demostrarnos que su capital era mayor que la nuestra, nos decían que aquí había dos distintas ciudades: Las Palmas y el Puerto. Por fortuna, los portuenses no tuvieron nunca

veleidades separatistas, porque si no, a estas horas, tendríamos dos ciudades hermanas siamesas, como Buda y Pest, San Pablo y Minneápolis, y otros muchos ejemplos mundiales, a cuya consagración municipal, amparados en el privilegio de su capitalidad, hubiesen contribuido gustosamente los chicharreros.

El nuevo Puerto de Refugio comenzó a construirse en 1883 y se terminó, con sus sesenta hectáreas de zona abrigada, en 1902, es decir, dos años antes de mi nacimiento. Desde sus comienzos se convirtió en el pulmón de la isla. Por allí nos vino durante muchos años todo lo bueno que nos nutrió y reconfortó, como también todo lo malo, tal las epidemias gripales y las drogas modernas, pero siempre, por fortuna, fue bastante más lo bueno que lo malo. Pero en uno y otro lado de la ciudad, que yo conocí ya comunicados por la carretera que tantos años tardó en construirse, con sus tres sucesivos tranvías o trenes, los usos y costumbres de los ciudadanos fueron durante larga etapa los mismos que nos había legado el siglo anterior. Por cierto que la carretera era tan polvorienta, como todas las de la isla, que el *guardapolvos*, una especie de bata o blusón blanco largo, era de uso obligado. Yo alcancé a ver a mi padre, a mis tíos y amigos enfundados como los muebles de las salas en los veranos. La ciudad crecía, hasta la irrupción demográfica posterior a la guerra civil, a razón de unos mil, luego mil quinientos, habitantes por año. Así, cuando en 1886 nació Rafael Romero Quesada, *Alonso Quesada*, cuyo nombre figura con letras de oro en nuestra historia moderna, se contaban unas 37 mil almas. Cuando yo lo hice, o me hicieron, dieciocho años más tarde, ya éramos 50 mil palmenses. Al escribir estas líneas rebasan los 380 mil. Por muchos esfuerzos que haga, ya me cuesta trabajo identificar en mi recuerdo a los abuelos de tantos habitantes, cosa que logré durante una larga etapa anterior. También es verdad que desde los años cincuenta casi la mitad de los abuelos de los ciudadanos de hoy ya no son oriundos de la isla.

El pronto crecimiento del caserío urbano en torno a la bahía de la Luz, fruto del sostenido auge del Puerto de Refugio, como igualmente el nacimiento espontáneo, diseminado, de numerosas casucas en el contorno de las grandes dunas fósiles, pequeño remedo del cercano Sahara, que luego se nuclearían en el gran barrio actual de Arenaletos, exigieron, primero, como ineludible comunicación entre las dos separadas porciones de la ciudad, la construcción de la carretera, tan accidentada y fraccionada



El desaparecido pórtico de la Alameda de Colón. Pintura de Jane Millares, 1987.



Estampa de la Catedral de Santa Ana. Pintura de Jane Millares, 1987.

como lo fue la del mismo puerto, y después la instalación del primer tranvía, que se inauguró el 1 de octubre de 1890. Fue iniciativa de los hermanos Luis y Juan Antúnez, que obtuvieron la concesión inicial, después traspasada al Banco de Castilla a través de la sociedad «Tranvías de Las Palmas», adquirida finalmente por el Ayuntamiento. Don Luis Antúnez hizo carrera política y fue, entre otras cosas, Gobernador Civil de Barcelona por los años en que regentó la Alcaldía de aquella ciudad el famoso Rius Taulat, organizador de la primera gran exposición internacional de 1888 y autor del ensanche propulsor del moderno progreso urbano de la gran ciudad catalana. Don Luis tiene su calle, mercedamente ganada, en el barrio de Arenales. El tranvía tuvo al principio tracción por vapor y no se convirtió en eléctrico sino mucho después, en 1910, casi a los veinte años de su inauguración. Yo sólo recuerdo el tranvía ya electrificado, aunque más tarde, en los tiempos de escasez de la postguerra, volviera al uso del vapor, con su popular nombre de *La Pepa*, tras un período de larga suspensión. Aquel viejo tranvía sufría frecuentes cortes de corriente, y por ello bruscos parones, que daban lugar a muchos jocosos comentarios. El viaje al Puerto en el tranvía era poco menos que una atrevida aventura. Una tarde, entre dos

luces, dos compadres del Risco entraron a tomar unas copas en una tasca del Mercado, punto de arranque de las vías. Preguntado qué vinos tenía, el bodeguero les explicó que de dos clases: uno corriente, más barato, y otro especial. Los amigos eligieron el corriente, y copa tras copa acabaron con sus buenas chispas. A uno de ellos, estimulado por el alcohol, se le ocurrió proponer que tomaran el tranvía y se dieran un paseo al Puerto, que significaba siempre, como ya expliqué, una tentadora excursión. Así lo hicieron, pero al cabo de un rato, arrullados por el traqueteo regular de los vagones, los dos compadres se quedaron profundamente dormidos. Unos minutos más tarde surge un inesperado apagón de los habituales, el convoy se detiene bruscamente, los hombres se despiertan con el reflechón, y en la cerrada oscuridad que se produce, oyen decir al cobrador:

— Señores, nos quedamos sin corriente.

— Pues si no queda del corriente, sírvanos del especial —ordenó uno de ellos sin pensárselo mucho.

Los tranvías de mi tiempo llevaban unos coches provistos de estribos para subir y bajar a todo lo largo y que eran un poco elevados. Uno de nuestros alardes de hombría se cifraba en bajarse con

el coche en marcha, dejándonos caer hacia atrás, una actitud que siempre tenía algo de arrogante desafío. Como las faldas de las señoras en muchos años no subieron más allá de los tobillos, el que se mostraran unas buenas pantorrillas era un espectáculo inusual, poco menos que el colmo de la más incitadora exhibición. Recuerdo que siendo ya unos *galletones* nos apostábamos en las paradas para ver bajar o subir, y contemplar diez o doce centímetros de sus buenas piernas, a Fulanita o a Menganita, que tenían fama de poseer en ese aspecto los mejores atributos de la ciudad. ¡Oh tempora, oh mores!

El entramado de nuestra vida ciudadana tuvo ya, desde principios de siglo, dos centros focales: la calle de Triana, para el comercio en general, cada vez más fortalecido, y el Puerto de la Luz, que esparcía sus almacenes a lo largo de la costa, aunque el núcleo cerebral se emplazara en torno al muelle de Santa Catalina. Vegueta era el barrio de soleira, mayormente residencial, pero donde se cumplían igualmente todas las gestiones de la vida administrativa y oficial y donde siempre acababan las múltiples manifestaciones populares, que en aquellos años provocaban de modo principal los accidentados episodios de la división de la provincia. Recuerdo con especial nitidez, sobre todo, una muy nutrida a



El Puente de Verdugo y las Estaciones. Pintura de Jane Millares, 1987.



Ermita de San Telmo. Pintura de Jane Millares, 1987.

la que asistí con varios curiosos camaradas. La Delegación del Gobierno, como expliqué, estaba situada a mitad de la calle del Obispo Codina, justamente esquinera al callejón de San Marcial. Esto debió ocurrir hacia el año 1920, siendo Alcalde de la ciudad, no recuerdo si interino, Emilio Valle y Gracia, futuro Secretario del Cabildo Insular, y también futuro recluso conmigo en los campos de concentración de la Isleta y Gan-

do. El Alcalde, que iba al frente de la manifestación, provocada por uno de los tantos tiquismiquis que iban surgiendo en el largo curso del pleito insular, se asomó luego al balcón a informar y arengar a las masas. Pronunció al final una bella frase, que oía por primera vez en mi vida, por lo que recuerdo especialmente el episodio, y que yo mismo he repetido luego en algunas ocasiones.

— ¡Ciudadanos! No debemos cejar

en nuestra lucha, y recordad siempre lo que escribió un gran poeta alemán: *Ladran en el camino, señal de que cabalgamos.*

No he podido comprobar todavía si la frase en efecto es de Goethe, como me explicó Emilio muchos años después cuando le recordaba el suceso.

Desde entonces y desde siempre, aunque los productos del campo fueran los que primero hicieran conocer exteriormente a nuestro Archipiélago —sus vinos y sus azúcares desde Carlos V, la barrilla después, la cochinilla a mediados del siglo XIX, los plátanos y los tomates, que tomaron el relevo del arruinado insecto tintóreo, y los variados cultivos de hoy, frutos, flores y hortalizas—, el comercio ha sido en todo momento el eje central, el polo atrayente y sustentador de nuestra vida económica, bajo una u otra forma de las que se agrupan en ese complejo ocupacional que los economistas llaman el sector terciario. El comercio, es decir, los canarios que lo ejercían también necesariamente hubieron de adaptarse a esa especie de hemistiquio, dicho con palabras poéticas, a esa segmentación que asumió pronto la organización estructural de la ciudad: los comercios de Las Palmas y los comercios del Puerto.

El comercio canario empezó realmente en Triana. Aunque allí, en su veje, que era entonces feraz, algunas familias hidalgas levantaron pronto soberbias mansiones, fue el primer lugar de asiento del pequeño comercio, de los pescadores y de los mareantes, que con las servidumbres constituían la población menestral.

Los pequeños comerciantes fueron fortaleciendo sus negocios, y ya, a principios de siglo, y hasta muy avanzada la centuria, existieron en la calle Mayor y en algunas de sus afluentes, prósperos establecimientos, muy populares en la época, pocos de los cuales, sin embargo, han llegado hasta nuestros días. Recuerdo, en rápido vislumbre que me excusa de cualquier omisión, las tiendas de la Viuda de Lozano, de don Manuel Campos Padrón, de don Narciso Cabrera, el Bazar Alemán, la joyería de Pflüger con su reloj, hito callejero del barrio, la Relojería Alemana, la casa Toby, Eduardo Azofra, las primeras tiendas indias, Metharan y Chanray, los almacenes de Miller y la tienda de los hermanos Rivero Domínguez, las primeras zapaterías «La Bola de Oro», la sombrerería «El Águila», con su abultada insignia en cartón piedra, la de don Juan Sánchez de la Coba, en la esquina de Matula, mi sombrerero —con excepción de algún chapeo comprado en Londres—

de cámara hasta que se extinguió, con gran desconsuelo de sus devotos, este vistoso hábito viril; las casas de banca y comercio de don Juan Rodríguez Quegles, el Banco British, como era conocido, con su popular y entrañable Mr. Lenton, don Arturo, que a pesar de haber pasado aquí la mayor parte de su vida y ser canaria su esposa y todos sus hijos, hasta el final siguió confundiendo los géneros de las palabras, etc. En las calles aledañas y en la plazuela de la Democracia se abría la banca de don Nicolás Dehesa, que absorbió el Hispano, la casa Bosch y Sintés, armadores y comerciantes, el almacén de abonos y ultramarinos de don Francisco Caballero, las oficinas de la City, la compañía que explotaba el servicio de agua, y más allá surgieron pronto la fábrica de chocolates de don Cástor Gómez, la primera fábrica de cerveza, «La Salud», que no recuerdo si siguió o precedió a la de «La Tropical», del polifacético don José Bosch y Sintés; «La Mallorquina», famosa dulcería de don Bartolomé Juan, tan ligada a la celebración de los carnavales, etc., etc. A propósito de los nombres de las dos viejas fábricas del brebaje alemán —¡no tan brebaje!— («La Tropical» es hoy una gran industria), corre desde aquellos tiempos un gracioso chiste que nos muestra la afición, heredada de los andaluces, que siempre han tenido los canarios por el retruécano, por el juego de palabras, que a pesar de ser muy conocida, quiero transcribir.

Una ciudadana, angustiada por el cotidiano empacho de cerveza con que su hijo regresaba a casa todas las noches, le advirtió un día quejosamente:

— ¡Ay!, hijo mío, si sigues así, vas a terminar con «la salud»...

— No se preocupe, madre, que luego sigo con «La Tropical»...

Un recuerdo trianero que me tintinea es el de la gran tienda de comestibles en la esquina de Buenos Aires, que hoy ocupa una firma india de nombradía nacional, que muchos años poseyó don Juan Bautista Martín de la Fe, con su abundancia de géneros y sus cinco puertas. Allí obtuvo su primer empleo en la ciudad Néstor Álamo, como oficinista, y desde aquellas fechas data nuestra entrañable amistad. A título de curiosidad explico al lector que hace pocas fechas, en uno de los registros y acomodos que, por mor de mis vagancias domiciliarias, han sufrido mis libros y mis papeles, encontré al azar una factura de la compra mensual, que era el

hábito de las buenas amas de casa, fechada en junio de 1933, cuando hacía apenas dos meses que me había casado. La nota incluye todos los artículos de nuestra culinaria, desde el azúcar al arroz, los cereales, las latas de conserva, sardinas, etcétera, salchichón italiano, chocolates y galletas inglesas y varias botellas de vino, y su importe es de ¡125 pesetas! Con veinticinco duros al mes comía, y comía bien, un matrimonio canario hace cincuenta y cuatro años. Para bien valorar, diré que mi sueldo, buen sueldo, en la Junta de Carreteras, era de quinientas pesetas mensuales, seis mil al año.

En el puerto, bajo el imperio de su vida marítima, se abrieron los grandes almacenes de las compañías carboneras —Elder, Miller, Yeoward, Woermann, etc.—, bajo diferentes nombres, los primeros talleres metalúrgicos, las tiendas de proveedores de buques, Díaz Casanova, González Torres, los bazares especializados, los consignatarios Bordes, Martinón, Staib, Miguel Curbelo, Transmediterránea, y también las primeras agencias de viaje, precursoras de su gran expansión actual. Y la primera gran funeraria, la de Parrilla, con sus coches de emplumados corceles, etc., etc.

El primer establecimiento enciclopédico de nuestra ciudad, por llamar de algún modo a esas grandes tiendas en que se vende de todo, fue el de los Peñates, cuya entrada principal estaba en la Ba-

jada de San Pedro, aunque también había acceso por Triana. En ella tuvo mi padre, Manuel Rodríguez Torres, su primero y único empleo, pues cuando empezaron a crecerle los hijos y se le aumentó la demanda, se liberó y se hizo comisionista. Los dependientes de Comercio formaron el primer gremio profesional de la ciudad, después de los obreros portuarios del carbón, y el Centro de Dependientes, que así llamamos al local social, que presidió un querido amigo, Miguel Alfonso Carrillo, ya desaparecido, emplazado en la calle de Constantino, fue germen fecundo de sindicalismo y cultura ciudadanas. La tienda de los Peñates gozaba de verdadero prestigio insular, secreto orgullo de los palmenses por sus dimensiones y por el ancho espectro de los productos que expendía. Se justifica así el expresivo comentario que hizo uno de los pocos canarios que por aquellas calendas viajaban más o menos afortunadas. El hombre pasó unos días en Barcelona, y llegó haciéndose lenguas de las maravillas de la ciudad condal. Una de las cosas que más le sedujeron fueron los grandes almacenes de «El Siglo», hoy desaparecidos, situados cerca de la plaza de Cataluña. El canario glosaba de esta manera aquel episodio de su visita:

— Y luego, la plaza de Cataluña, lo menos veinte veces más grande que la plaza de Santa Ana... Y los almacenes del Siglo, ¡caray!; mira tú, los almacenes del Siglo, ¡me cago en los Peñates!



El puente de piedra. Pintura de Jane Millares, 1987.