

## Historia oral

## El tomate que dio vida a los puertos en Canarias

En los años dorados del tomate canario, tras la Segunda Guerra Mundial, los muelles eran lugares de un movimiento incesante e intenso de mercancías, personas y vehículos... y de un sinfín de problemas.

YURI MILLARES\*

Los principales puertos de Canarias vivieron un gran desarrollo de sus infraestructuras y servicios con la vida que les dio la agricultura de exportación. Los muelles eran lugares de un movimiento incesante e intenso... y de un sinfín de problemas que había que resolver para que la fruta saliera en los barcos puntualmente a su destino.

El primer obstáculo que había que salvar era la autorización para exportar y que no requisaran la mercancía en el muelle. "Si te pasabas del cupo aunque hubiera sitio en el barco, lo paraban", relata Francisco Cruz, ex jefe de exportación en la empresa de Juliano Bonny, cuando, en efecto, Canarias reanuda sus exportaciones de fruta tras la Segunda Guerra Mundial. "En los años 50 hay una expansión enorme, los exportadores cada vez eran más, era un negocio boom", dice.

Había barcos que ya venían cargados y tenían poco espacio disponible en sus bodegas. "Siempre dejaban fruta en tierra -recuerda- y nos formaban unos líos increíbles, había que documentar la fruta so-



Francisco Cruz (ex jefe de exportación en Bonny) y Sebastián Mayor (antiguo exportador), en Las Palmas. | YURI MILLARES

Estibadores con seretos de tomates en los años 60 en el puerto de La Luz. | LARA (AFHC-FEDAC)

• Hablar canario

## Los camioneros... ¡haciendo cola durante días!

M. R. M.

Otra complicación en la organización de la vida portuaria era el propio espacio que había en los muelles. No existían los tinglados ni los edificios que hay ahora. La mercancía estaba amontonada al aire libre "y cuando llovía, la tapábamos con encerados", recuerda Francisco Cruz. La falta de hueco retenía a los camiones que venían desde el interior de la isla.

Eso lo vio y vivió el jefe de exportación de Bonny: "A veces llegaban barcos de paso y avisaban: va a llevar 20 mil **bultos**". Y los camiones descargaban por orden de llegada al muelle. Yo tenía en el almacén tres camiones de tomates, por ejemplo, y les decía: ¡al

muelle! Y se ponían en cola. Y entre unos y otros se formaban unas colas larguísimas de camiones y camiones, uno detrás de otro. A veces hasta tres días y el camionero allí, esperando con el camión... ¡y pobre del que quisiera ponerse delante, porque había unas peleas tremendas, claro! Entre tanto, llegaba el aviso de otro barco y vuelta a empezar. Y por eso eran esas colas en los años 60 y 70".

**bulto.** En el habla del canario, es la "bolsa de tela que usaban los niños para llevar a la escuela libros, pizarrines, etc." (citado en *Tesoro Lexicográfico del Español de Canarias*), pero para los marineros es "bala de mercancía" y si hablamos de tomates, el sereto de 6 kilos.

bre la marcha y ver cuánto se quedó en tierra para cerrar el manifiesto del barco, y no había ordenadores como hoy".

### Picaresca de exportadores

"En una ocasión que enviamos a Las Palmas un barco desde Fuerteventura por la noche -relata Sebastián Mayor, antiguo exportador- teníamos que avisar a las ocho de esa noche para que los estibadores nombraran la mano que iba a estar al otro día, en el muelle, a las ocho de la mañana para descargar". El problema para el exportador era que "si el barco se retrasaba por mal tiempo o lo que fuera, debía pagar igualmente la mano de obra de los estibadores durante esas las horas que estaban esperando en el muelle sin hacer nada". Por eso, reconoce, "había cierta picaresca por parte nuestra" y los exportadores a veces no avisaban sin saber antes a la hora que iba a llegar su barco.

Y así ocurrió que un día "me dicen que los portuarios se niegan a descargar el barco porque esa mano no estaba nombrada. Y si los portuarios no descargaban los tomates en lugar de salir el tomate en el barco del domingo, salían en el del miércoles y había una pérdida económica enorme", sigue.

"Me fui con don Francisco a la casa del jefe de los estibadores y le tocamos en la puerta. Salí y le dijimos lo que pasaba. Entonces nos contesta: 'Paco -se dirige a Francisco Cruz-, vamos por tí, porque si no, no iríamos. Y mandó a la gente a descargar el barco'".

Francisco Cruz, "era un hombre al que le tenía un enorme afecto toda la gente que trabajaba en los muelles, no sólo los portuarios: era toda una institución. El poder que él tenía entre los portuarios no lo tenía nadie", recuerda agradecido Mayor. "Es verdad -reconoce el aludido-. No es que me los ganara por comprarlos, me los ganaba por cómo soy en el trato con los demás y en la palabra que doy".

\* Extracto del libro 'Memoria colectiva del tomate en Canarias', de próxima aparición.

• Baúl del lector



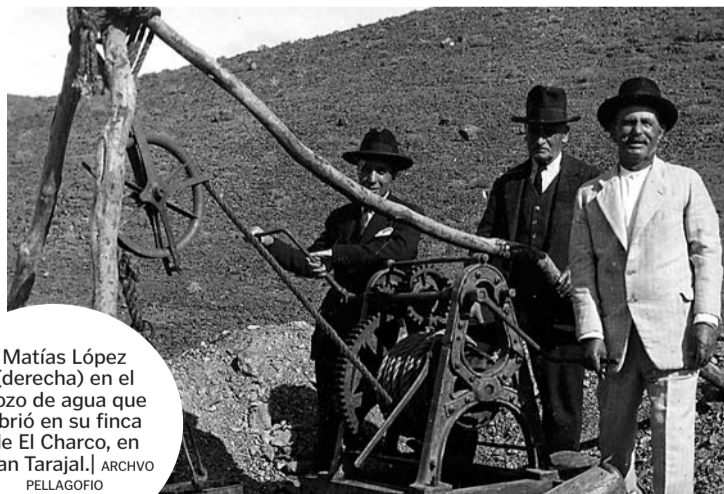
Carlos Santana Jubells

## Era agua o hambre

Tres personajes -cuya memoria posiblemente ya muy pocos preserven-, ante un cabestrante y una rudimentaria polea de la que cuelga un recipiente metálico, en un paraje árido.

Esta podría ser la descripción catastrófica de la imagen, y poco más podríamos decir de no contar con los valiosos datos que sabemos de esta escena.

Viene a resultar que el hombre de la derecha se llamaba Matías López. A los habitantes de Gran Tarajal les sonará, dado que hay una calle en esa localidad que lleva su nombre. Emigrante retornado de Cuba



Matías López (derecha) en el pozo de agua que abrió en su finca de El Charco, en Gran Tarajal. | ARCHIVO PELLAGOFIO

tenencia y la aguatencia; la dureza de las labores agrarias y el hecho, hoy casi sorprendente, de que del éxito o el fracaso de una cosecha podría ser la diferencia entre pasar o no pasar hambre; la cultura y los entramados sociales a los que dio lugar el régimen de explotación en aparcería de los cultivos de tomate; el papel de la emigración retornada de América en el desarrollo socioeconómico del archipiélago...