La representación social de una actividad productiva como contexto y apoyo de la acción sindical. Los astilleros gaditanos en las coplas del carnaval

Sofía PÉREZ DE GUZMÁN PADRÓN

Universidad de Cádiz

sofia.perez@uca.es

Recibido: 19-4-10

Aceptado: 27-10-10

RESUMEN

Las numerosas movilizaciones de los trabajadores de los astilleros de la Bahía de Cádiz han suscitado siempre amplios movimientos de solidaridad por parte de la población de la zona. Esto ha constituido un importante recurso para los sindicatos a la hora de presionar al Gobierno, no sólo para minimizar los efectos de las reconversiones, sino, sobre todo, para evitar el cierre o la privatización de los astilleros de la Bahía. El objeto de este artículo es profundizar en los motivos que explican estas reacciones de solidaridad, partiendo de que, dado que la relevancia económica del sector naval es reducida desde hace años, la clave del apoyo de la población se encuentra más bien en la importancia simbólica que los gaditanos atribuyen a esta actividad. Para ello, utilizamos una peculiar fuente de información: las coplas del Carnaval de Cádiz.

Palabras clave: Movimientos sociales, acción sindical, intercambio político, sector naval.

The social representation of a productive activity as context and support of union's collective action. the shipyards of cádiz in the carnival songs

ABSTRACT

The numerous mobilizations of the workers of the shipyards located in the Bay of Cadiz have always provoked the solidarity of the population of the region. This has constituted an important resource for the unions to press the Government, not only to minimize the effects of the restructurings, but, especially, to avoid the closing or the privatization of the shipyards of the Bay. The object of this article is to analyze the motives that explain these reactions of solidarity, assuming that, given the limited economic relevancy that has had the naval sector during the last twenty years, the key of the population support is rather in the symbolic importance that the natives of Cadiz attribute to this activity. We use a peculiar source of information: the songs of the Cadiz Carnival.

Key words: Social movements, collective action, political exchange, naval sector.

REFERENCIA NORMALIZADA

Pérez de Guzmán Padrón, S. (2011). La representación social de una actividad productiva como contexto y apoyo de la acción sindical. Los astilleros gaditanos en las coplas del carnaval. *Cuadernos de Relaciones Laborales* Vol. 29, núm. 1, p. 201-225.

SUMARIO: 1. Introducción. 2. Primera etapa: la construcción naval como actividad “redentora”. 3. Segunda etapa: la época dorada de los astilleros. 4. Tercera etapa: crisis, reconversión y movilizaciones. 5. Conclusiones. Bibliografía.

1. Introducción

En su análisis de los intercambios que tienen lugar en el mercado laboral, Alessandro Pizzorno ha destacado un tipo de transacción que, aunque no procede directamente de la relación entre empresarios y empleados, resulta muy útil como marco analítico para abordar cierto tipo de estrategias sindicales. Se trata del intercambio político, que este autor define como un tipo de relación en la cual “el poseedor de bienes (generalmente el Gobierno), está dispuesto a intercambiarlos por consenso social con otro actor que puede amenazar con destruir ese consenso (o, lo que es lo mismo, poner ese orden en peligro) a menos que reciba los bienes que necesita” (Pizzorno, 1991:384). De acuerdo con Regini (1991:190), este tipo de intercambio puede constituir la mejor alternativa para los sindicatos en aquellas circunstancias en las que pueden obtener más provecho presionando al Gobierno que tratando de influir sobre la empresa. Los procesos de crisis y reestructuración industrial que tuvieron lugar en distintos lugares de España a partir de los años ochenta del siglo XX constituyen un buen ejemplo.

El trabajo de Alas Pumariño (1993) sobre la reestructuración industrial en Reinosa, y el de Vega (1996), referido a la crisis industrial en Gijón, se encuentran entre las pocas investigaciones españolas que aplican, aunque de manera no explícita, este enfoque. Los resultados de estas investigaciones coinciden en cuatro puntos. En primer lugar, han revelado que la conflictividad social que se desencadenó tanto en Reinosa como en Gijón a raíz de las reestructuraciones empresariales ejerció una considerable influencia sobre las consecuencias derivadas de las mismas. En segundo lugar, parece claro que para los sindicatos fue crucial contar con la solidaridad y el apoyo del conjunto de la población de ambas zonas; sin este respaldo, las estrategias de acción colectiva y movilización desarrolladas, basadas en conflictos de alta intensidad y dilatados en el tiempo, habrían sido, muy probablemente, inviables. En tercer lugar, en ambos casos se puso de manifiesto que la alta capacidad sindical para movilizar a amplios sectores de población ajenos a la empresa en apoyo de sus reivindicaciones constituyó para estas organizaciones un importante recurso en el terreno político. Finalmente, en cuarto lugar, los citados autores observaron que el respaldo de la población no podía explicarse sólo en términos de dependencia económica: el vínculo identitario y afectivo de ésta con respecto a las empresas objeto de cierre o reestructuración desempeñó un papel primordial. Este último aspecto ha sido resaltado, asimismo, por Ramos (1983) en su estudio sobre el conflicto de la siderurgia en Sagunto.

En general, según las conclusiones de estos estudios, la existencia de vínculos identitarios y afectivos entre una determinada empresa o actividad económica y la comunidad circundante constituye un elemento fundamental que contribuye a explicar el éxito de las estrategias sindicales de movilización y, por tanto, condiciona el poder de negociación de estas organizaciones en el mercado político. Sin embargo, los

procesos y mecanismos sociales, históricos y culturales que favorecen la creación de estos vínculos apenas han sido estudiados. Este es precisamente el objetivo de este artículo: profundizar en la manera en que estos vínculos se construyen, evolucionan, y terminan traduciéndose en apoyo a las reivindicaciones de los sindicatos y trabajadores de estas empresas. Para ello analizaremos un nuevo caso, el de los astilleros de la Bahía de Cádiz¹. Como en los casos citados más arriba, en Cádiz las luchas de los trabajadores de los astilleros han contado siempre con el apoyo y la solidaridad activos de los ciudadanos. Es más, el apoyo popular a los astilleros constituye un elemento clave para explicar el mantenimiento de la actividad de los mismos a pesar de las numerosas amenazas de cierre que, debido a la casi permanente crisis que viene sufriendo el sector naval desde finales de los años setenta del siglo pasado, han experimentado las factorías navales ubicadas en esta comarca.

A pesar de que inicialmente las reacciones de solidaridad de la población de la Bahía de Cádiz hacia los problemas de los trabajadores de los astilleros obedecían sobre todo a la dependencia económica de la comarca respecto a la construcción naval, la escasa relevancia que tiene este sector desde hace años en términos de empleo² sugiere que la clave de que el apoyo popular a estas factorías se mantenga prácticamente intacto reside más bien en el significado simbólico que los gaditanos han terminado por atribuir a las factorías navales. Siguiendo este argumento, con objeto de entender el origen y las características del respaldo popular a los astilleros nos centraremos en el análisis del sistema de representaciones sociales³ producido y transmitido por la sociedad gaditana con respecto a las factorías navales. Para ello, recurriremos a una fuente de información de carácter atípico: las coplas del Carnaval de Cádiz⁴. Estas coplas, cuyas letras contienen la historia de Cádiz escrita, cantada y

¹ La Bahía de Cádiz es una de las cinco comarcas que conforman la provincia. En ella se ubican tres grandes astilleros de propiedad pública.

² El sector naval ha tenido una gran importancia en la Bahía de Cádiz, en términos económicos y de empleo, hasta mediados de los años ochenta del siglo XX. Sin embargo, el proceso de terciarización de la economía de la Bahía, la contracción del sector naval y el asentamiento de nuevas industrias pertenecientes a otros sectores han dado lugar a que la relevancia económica de los astilleros haya ido decayendo con el tiempo de tal forma que, actualmente, su contribución a la prosperidad y a la creación de empleo en la Bahía es bastante limitada.

³ De acuerdo con Hewstone (1992:224), consideramos las representaciones sociales como marcos de referencia que clasifican y seleccionan la información, al tiempo que sugieren explicaciones.

⁴ Guadalupe (1999) ha recurrido también al análisis de letras de canciones populares, en este caso para recorrer la historia laboral y las experiencias de vida de los puertorriqueños que emigraron hacia los Estados Unidos. Y mucho antes, Thompson (1995) utilizó canciones populares para analizar la cultura de los trabajadores del siglo XVIII y parte del siglo XIX en Inglaterra.

valorada por el pueblo⁵, constituyen, desde nuestro punto de vista, una fuente de información privilegiada, que podría encuadrarse dentro de lo que autores como Coffey y Atkinson (1996) o Potter (1997) han denominado “*naturally occurring talk*” en referencia al discurso que se genera de manera natural, al margen de cualquier actuación por parte del investigador y que, por tanto, no está sometido a condicionamientos temáticos ni está constreñido por planteamientos o suposiciones previas⁶.

Aunque no siempre con la misma profusión, podemos encontrar coplas que hacen referencia a los astilleros desde finales del siglo XIX⁷. Lógicamente, en un periodo tan largo –más de un siglo- la representación que tienen los gaditanos de los astilleros ha ido variando, y esto se refleja tanto en el contenido como en el tono de las coplas. Debido a ello, abordaremos el análisis del discurso de las coplas dividiéndolo en tres etapas, cuyos límites temporales vendrán determinados, por una parte, por el desarrollo histórico del Carnaval y, por otra, por la evolución económica de la construcción naval. La primera etapa, que se corresponde con los comienzos de la construcción naval en la Bahía de Cádiz, empieza a finales del siglo XIX y continúa hasta la Guerra Civil⁸. En este lapso de tiempo, que se caracterizó por frecuentes oscilaciones en la carga de trabajo, coexistieron en la Bahía tres astilleros: uno militar, otro pertene-

⁵ El Carnaval de Cádiz constituye una original forma de expresión de las clases populares de la ciudad, en la que las coplas tienen un protagonismo especial. En ellas el gaditano cuenta con ingenio y espíritu crítico los sucesos que, cada año, considera más significativos. Estas coplas -cuya importancia reside en la letra, siendo la música mero acompañamiento- son cantadas en la calle durante la semana de Carnaval por distintos tipos de agrupaciones ante un público que escucha y sabe apreciar hasta los más ligeros matices, estableciéndose así un intenso proceso de comunicación.

⁶ El que valoremos positivamente la ausencia de condicionamientos que presenta este tipo de documentos, no implica que no seamos conscientes de que cualquier dato, independientemente del método con que haya sido recogido –entrevistas, grupos de discusión, o generado de manera natural- está de hecho producido por el investigador. Desde el momento en que estos documentos son tratados como información para los propósitos de la investigación, estamos realizando una selección de la misma que influirá, ineludiblemente, sobre el resultado final.

⁷ Los principales fondos documentales para el estudio de las letras del carnaval gaditano son: la biblioteca de temas gaditanos “Juvencio Maeztu”, la Hemeroteca Municipal de Cádiz y el archivo particular de D. José López Prats. Todos ellos se encuentran ubicados en la ciudad de Cádiz.

⁸ Hemos situado el final de este periodo en 1939 debido a que, tras la Guerra Civil, los vencedores de la contienda prohibieron los carnavales. Debido a ello, a partir de ese momento y hasta 1949 no es posible encontrar letras. En cualquier caso, a pesar de la prohibición algunos gaditanos seguían reuniéndose año tras año, de forma privada, en las tiendas de ultramarinos para cantar viejas canciones. Era la única forma de mantener viva al menos una parte de la tradición carnavalesca.

ciente a una gran empresa privada, y un tercero que, tras pasar por diversos propietarios y periodos de inactividad, terminó siendo nacionalizado. La segunda etapa, que transcurre entre 1949 y 1976, se corresponde con el periodo de las “Fiestas Típicas Gaditanas” –también denominadas carnavales franquistas-. Este periodo fue el de mayor expansión de la construcción naval en el mundo y, por tanto, en la Bahía. La tercera y última etapa comienza en 1977, fecha en la que, por una parte, se hizo evidente la crisis del sector naval y, por otra, se produjo el retorno del carnaval con sus características tradicionales. Durante la misma los tres astilleros de la Bahía pertenecen ya al Estado.

2. Primera etapa: la construcción naval como actividad “redentora”

Como ha señalado Alonso (1998:204-205), el análisis sociológico de los discursos debe ser, fundamentalmente, un análisis histórico, porque la historia es la principal generadora de contextos. Y los contextos son importantes porque sirven para situar el discurso, sobre todo para comprender su sentido social más general. Creemos, en este sentido, que no es posible entender la importancia simbólica que tienen actualmente los astilleros para la sociedad gaditana sin conocer las circunstancias en las que se produjo el nacimiento de la moderna industria naval en la comarca. Nuestra hipótesis es que dichas circunstancias condujeron a que los astilleros pasasen a ser considerados símbolos de la prosperidad de la Bahía, consideración que ha perdurado en el tiempo y que se mantiene en la actualidad.

Aunque, como ha señalado Romero (1999:52) la construcción naval en Cádiz debe ser tan antigua como la propia ciudad, esta actividad se desarrolló en la Bahía de forma silenciosa hasta finales del siglo XIX. Con anterioridad, toda la economía gaditana dependía del comercio y éste, a su vez, se nutría del intercambio de productos con las colonias españolas de ultramar (Ramos Santana, 1987:40). Su papel de ciudad mercantil se vio reforzado en el siglo XVIII, con la privilegiada situación de monopolio que le reportó el traslado desde Sevilla de la Casa de la Contratación⁹. El comercio con América impulsó, además, la industria naval, la cual vivía de las frecuentes reparaciones de los buques del tráfico de Indias (Romero y Gutiérrez Molina, 1998:31). Cádiz se convirtió así en el primer puerto de España en volumen de nego-

⁹ Tal como recoge Antonio García Baquero en su obra “Cádiz y el Atlántico” (1976:105), por un decreto firmado por Felipe V el 8 de mayo de 1717, se ordenó que la Casa de la Contratación y el Consulado residiesen en Cádiz. A partir de ese momento, Cádiz se convirtió en el punto de partida y de regreso obligatorio de todos los viajes ultramarinos, arrebatando a Sevilla la capitalidad del monopolio. De esta forma se confirmaba oficialmente un cambio del centro de gravedad del comercio hispanoamericano que, de hecho, hacía ya bastantes años que se había producido. Así, al menos desde 1680 Cádiz venía desempeñando en la práctica las funciones de capital del monopolio, aunque los organismos oficiales encargados de regirlos continuasen residiendo en Sevilla.

cios y, consecuentemente, en el centro clave de la economía española dieciochesca (Ramos Santana, 1992:92).

Esta situación se mantuvo inalterada hasta el último tercio del siglo XIX, fecha en la que la interrupción de las rutas atlánticas paralizó casi por completo el tráfico mercantil en Cádiz y supuso el hundimiento de la prosperidad gaditana. Ramos Santana (1992:103) describe este proceso en la siguiente cita: “En efecto, desde 1868 el puerto gaditano se ve alejado de las modernas corrientes económicas, y languidece lentamente. Su característica y poderosa burguesía comercial pierde riqueza, pero también influencia política, social y cultural. La ciudad comienza a periclitar. El poder local se atrinchera en posiciones conservadoras. La economía se cierra y se pierde iniciativa. Poco a poco, Cádiz se provincializó”. Y, como consecuencia de ello, desapareció además la incipiente industria naval. Ni siquiera la paulatina normalización de las conexiones con las antiguas colonias, que le permitió recuperar algunas relaciones comerciales, y su transformación en punto de unión entre Europa y América y puerto de entrada y salida de productos andaluces, devolvió a Cádiz algo más que una “sombra pálida de su pasado esplendor” (Gutiérrez Molina, 2000:17). Algunos historiadores (entre otros, Ramos Santana, 1992 y Millán Chivite, 1993) sitúan el punto de inflexión en el Desastre de 1898, que significó para Cádiz el final de su trayectoria económica, social, política y cultural de primer orden. Gutiérrez Molina (2000:17) sostiene al respecto que en las últimas décadas del siglo XIX Cádiz cerraba un ciclo y empezaba a abrir otro, comenzando así el doloroso proceso de dejar de ser una ciudad soberana para convertirse en una anónima capital de provincias. Y es en este contexto de pérdida en el que se produjo el nacimiento, en 1891, de dos de los astilleros que existen en la actualidad en la Bahía de Cádiz: el de Matagoda, perteneciente entonces a la Compañía Trasatlántica, y el de Veá-Murguía¹⁰.

Se necesitaban con urgencia medidas que paliaran el desastre económico y social, y los gaditanos depositaron sus esperanzas en el recién recobrado sector de la construcción naval. Los nuevos astilleros se convirtieron así en artífices de una doble recuperación para la zona: la de su prosperidad económica y, al menos en parte, la de su pasado esplendor¹¹. Y, como consecuencia lógica, los productos de esos astilleros, los barcos, pasaron muy pronto a ser considerados por los gaditanos como símbolos del nuevo status de la zona, al menos de cara al exterior. Ya desde finales del siglo XIX hay coplas que hacen referencia a los barcos construidos en los astilleros gaditanos. Su contenido refleja el orgullo que despiertan y lo que éstos significan para la población de la zona: la oportunidad de volver a provocar el reconocimiento ajeno. Así, en el Carnaval de 1897 la agrupación “Los Abanicos” cantaba:

¹⁰ El otro gran astillero de la Bahía, el arsenal de La Carraca, dedicado a la reparación de buques militares, existía ya desde el primer tercio del siglo XVIII.

¹¹ De hecho, la Bahía de Cádiz se convirtió muy pronto en uno de los primeros complejos navieros del país: casi la mitad del tonelaje de buques mercantes y militares construidos en España entre 1891 y 1910 lo fue en los astilleros gaditanos (Gutiérrez Molina, 1999:580).

“Al gran buque “Carlos V”¹²/ con mucho gusto lo he visto/que cruzaba el ancho mar./ Yo lloraba de alegría al ver en el océano/ al gran buque construido/ por obreros gaditanos./ Fue tan grande mi entusiasmo/ Que le dije/ ¡Olé! Salero/ *que se quiten las ‘lagañas’*¹³/ *todita España/ y el extranjero*”.

Unos años más tarde, en 1910, “Los Portamonedas” vuelven a expresar los mismos sentimientos:

“Hace poco que en Cádiz/ con alegría/vimos botar un barco/ en la Bahía./ *Que ha de causar asombro /en general/ y en el Campo del Sur /construido está*”.

Pero aunque a finales del siglo XIX la construcción naval era ya una actividad crucial para la economía de la Bahía, ésta no tenía la misma relevancia para todas las clases sociales. Así, mientras que la burguesía gaditana aún vivía replegada en sus tradicionales negocios marítimos y en el pequeño comercio, para la clase obrera la construcción naval era prácticamente la única posibilidad de supervivencia. Ya desde el siglo XVIII en la bahía gaditana existía un núcleo de trabajadores más o menos numeroso según la coyuntura¹⁴, cuyos oficios estaban relacionados con la construcción naval (Gutiérrez Molina, 2001:67). Tanto el arsenal militar de La Carraca, como la Compañía Trasatlántica o Veá-Murguía pugnaban por atraerse a los trabajadores más cualificados. Se estableció así un flujo de obreros por los distintos centros navales de la Bahía regulado, bien por las condiciones de trabajo, bien por el ciclo de actividad de cada una de ellas (Gutiérrez Molina, 2001: 68). La mayoría de ellos vivía en la ciudad de Cádiz, o en las cercanas poblaciones de San Fernando y Puerto Real.

La construcción naval terminó convirtiéndose para los obreros gaditanos, además de en su medio de vida, en el emblema de su condición social. De hecho, los historiadores se muestran de acuerdo en que para esta zona, los términos industrialización y construcción naval pueden considerarse casi sinónimos (Gutiérrez Molina, 1999:575;

¹² La construcción del crucero Carlos V, el mayor buque de guerra construido hasta entonces en España, en el astillero Veá-Murguía, supuso un hito muy importante en la historia de la construcción naval en Cádiz.

¹³ La cursiva es nuestra. Con ella pretendemos destacar determinadas expresiones lingüísticas que son especialmente significativas.

¹⁴ Los primeros momentos de la construcción naval se caracterizaron por grandes oscilaciones en la carga de trabajo: hasta el gran boom de la construcción naval que se produjo después de la Segunda Guerra Mundial, se alternaban temporadas en las que la carga de trabajo era muy alta con otras en las que la falta del mismo originaba despidos masivos. Como muestra de la inestabilidad laboral a la que estaban sometidos los obreros, Gutiérrez Molina (2001:68) aporta el siguiente dato: durante este periodo, los trabajadores del astillero de Cádiz oscilaron entre los mil, en los momentos de máxima actividad, y los cien de los periodos de baja ocupación.

Millán Chivite, 1993:110). Salvo la fábrica de tabacos¹⁵, en Cádiz no existía a finales del siglo XIX ningún centro fabril que pudiera caracterizarse como industrial. Fueron los astilleros los primeros que se crearon, y por tanto la construcción naval simbolizó para los gremios de la zona su toma de conciencia de clase y uno de los pilares en torno a los que giró el asociacionismo obrero gaditano¹⁶ (Gutiérrez Molina, 2001:69).

Al igual que la seña identificadora y el termómetro económico de la burguesía gaditana eran el comercio y el muelle, la industria naval lo era para la más numerosa clase obrera, cuya economía dependía de los ciclos de la construcción naval. Esta situación aparece reflejada ya desde finales del siglo XIX en el discurso de las coplas del carnaval gaditano. Por una parte, el éxito de la construcción naval se atribuía exclusivamente a la pericia de los obreros. A pesar de que, como ha señalado Gutiérrez Molina (2001:59), “la magnitud de los materiales y procedimientos técnicos movilizados por la industria naval empujaban la presencia de los hombres hasta tal punto que se suele olvidar que los barcos son obra humana”, las coplas reflejaban lo contrario: cada barco salido de las gradas de la Bahía se consideraba un ejemplo de las virtudes de los trabajadores. Ya lo observamos en 1897, en una letra de la agrupación “Los Abanicos” *¹⁷:

“Que viva Cádiz/ y su astillero/un aplauso le envío/ a los obreros/ que han hecho un barco/ que sin pamplinas/le dará honra y gloria/ a la Marina”.

Asimismo, en 1909, “Los Banderas”* cantaban:

“...Hicieron con pericia nuestros obreros/ buques que acreditaron ese Astillero/ y de la construcción naval española/ pasean hoy el triunfo sobre las olas...”.

Por otra parte, también desde finales del siglo XIX, las coplas evidencian el carácter “redentor” que tenía la industria naval para la población gaditana, o al menos para una parte de ella. Ya en 1897, una letra de la agrupación “Los Abanicos” refleja cómo el proletariado gaditano fue siempre consciente, por una parte, de que en la continuidad de los astilleros radicaba gran parte de sus posibilidades de trabajo y, por otra, de que dicha continuidad dependía, a su vez, de una decisión del Gobierno¹⁸:

¹⁵ Los inicios de esta actividad industrial en Cádiz se remontan a principios del siglo XVIII.

¹⁶ En especial con las actividades del Centro de Hierros y Metales, que se creó en 1897 y en el que se agrupaban los oficios más importantes de la construcción naval. Una muestra de la centralidad de los astilleros para el movimiento obrero gaditano es el hecho de que en los periodos en los que el astillero de Cádiz permaneció cerrado, dicho movimiento se redujo considerablemente.

¹⁷ Las coplas señaladas con un asterisco (*) están recogidas en Gutiérrez Molina (1996: 515-546).

¹⁸ Este planteamiento adquiere sentido si lo situamos en su contexto: durante todo este periodo, el ritmo de la construcción naval en la bahía dependía de los encargos gubernamentales. Así, durante la segunda mitad del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, la construcción

“...A nuestro gobierno/ suplico en nombre/ *de los obreros,*/ que vuelvan pronto/ a hacer otro barco/ en el astillero”.

Este argumento sigue apareciendo insistentemente en el discurso durante todo el periodo. A principios del siglo XX, en el Carnaval de 1903, la comparsa “Rojo y Verde”^{*} relataba las expectativas que se crearon ante la visita de un ministro a Cádiz, en el contexto de una campaña para construir una nueva escuadra¹⁹:

“Cuando vino un ministro/ a nuestra tierra visitar/la alegría que yo tuve/ no se la puede usted figurar. / Yo pensando estaba/ que bien pronto habría/una nueva escuadra / que gran falta hacía. /Y que el pobre obrero /no había que dudar/que el pan de sus hijos /lo podía ganar...”.

En ese mismo año, mientras el astillero de Matagorda se defendía con las construcciones y reparaciones de la Compañía Trasatlántica, el astillero de Veá Murguía cerró. Sin los encargos estatales que permitieron su creación y ante la falta de demanda por parte de la marina mercante, la bahía gaditana perdió momentáneamente una de sus factorías navales²⁰. De nuevo, la situación de los obreros se vinculaba a la del astillero, como manifestaban, por ejemplo, “Los Portamonedas”^{*} en 1910:

“...Ese astillero/ tanto tiempo cerrado/ y los trabajadores/ se encuentran desmayados...”.

naval se limitó casi exclusivamente a los barcos de la Armada, amparada por las leyes proteccionistas de 1887 y 1909, mientras que la marina mercante, según Martínez Romero (1991:184) siguió comprando sus barcos en el extranjero.

¹⁹ Como consecuencia de las repercusiones económicas de la pérdida de las colonias en 1898, el siglo XIX termina con una crisis de encargos estatales en los astilleros de la Bahía. La pérdida de las colonias supuso, además, la destrucción de la escuadra española. Así, dado que la crisis naval proseguía y no se vislumbraban ni los más leves indicios de una inmediata recuperación, se orquestó en todo el país, a partir de 1903, sobre todo en las zonas litorales donde tradicionalmente habían estado ubicados los astilleros, una campaña para construir una nueva flota.

²⁰ Los tres astilleros de la bahía se vieron afectados por las oscilaciones del sector de manera muy diferente. Mientras que el arsenal de La Carraca pudo defenderse construyendo y reparando barcos de guerra y Matagorda, por la vinculación que lo unía a la Compañía Trasatlántica alternaba las nuevas construcciones con las continuas reparaciones de la flota de dicha Compañía, el astillero de Veá-Murguía pasó por serias dificultades desde su creación.

De la misma manera que la ruina de los trabajadores se asociaba al cierre del astillero, su reapertura en 1917, al ser comprado por otro empresario, se vinculaba a su prosperidad. Así lo expresaban “Los Dalmacios”²¹ en 1920:

“Estamos muy contentos/ con tener abierto nuestro Astillero/ *ya tenemos trabajo/ en Cádiz los obreros...*”²¹.

Y de nuevo, ante la crisis de la construcción naval que tuvo lugar en los años 20, “Los profesores internacionales”²² relacionaban la situación de los astilleros con la de los trabajadores. Así, comenzaban diciendo:

“En esta tierra gloriosa/ de nobleza y lealtad/ suceden cosas extrañas/ muy difícil de explicar. / Con la situación presente/ tenemos que lamentar/ el paro del Astillero/ lo mismo que el Arsenal...”

Y continuaban:

...*El daño aquí lo sufre/ el pobre trabajador/ que ve a sus tiernos hijos del alma/ muertos de hambre en un rincón”.*

La creencia de que la resurrección económica de Cádiz habría de venir de la mano de la construcción naval no se limitaba a considerar que era la salvación de la clase obrera, sino que llevaba también a vincular la situación general de la ciudad con la que afectaba en cada momento a los astilleros. Y este argumento se completaba con el firme convencimiento de que era el Gobierno, y no la empresa, quien tenía la capacidad y la obligación de generar trabajo en los astilleros²². Este conjunto de representaciones sociales sobre la significación de los astilleros y, sobre todo, el papel que se atribuye al Gobierno, se corresponde con lo que Piñeiro (1997:54) ha denominado la “corriente ideológica gaditanista”. La denominada “corriente ideológica gaditanista” surgió en la segunda mitad del siglo XIX, en un contexto en el que la sociedad gaditana, empujada por la quiebra económica sufrida tras la pérdida del monopolio comercial con las colonias de Ultramar, fue construyendo poco a poco su propio programa de regeneración de la ciudad. Los hilos conductores de este programa

²¹ El hecho de que se expresen en primera persona es altamente significativo y refleja la enorme relevancia del acontecimiento –en este caso la reapertura del astillero– para los obreros. En general, las coplas se caracterizan por hablar para una segunda persona, es decir, van dirigidas a otro. Ese otro puede ser personalizado por el Gobierno, los políticos, el público que escucha o incluso por la ciudad de Cádiz. Esto es significativo, ya que refleja el lugar en el que se sitúan sus autores: pretenden ser cronistas de la vida de la ciudad en el último año.

²² Esto es especialmente significativo si consideramos que durante todo este periodo los dos principales astilleros de la Bahía, el de Veá-Murguía y el de Matagorda, eran empresas privadas.

regenerador eran, por una parte, la búsqueda de caminos alternativos, como la construcción naval, que recuperasen la actividad económica en la ciudad y, por otra, la pretensión de que el Gobierno central protegiese el desarrollo de esta actividad proporcionando importantes ayudas a los astilleros de la zona. Cádiz, que había demostrado en el pasado, durante la llamada Guerra de la Independencia²³, sus sacrificios por España, no contaba con medios para desarrollarse económicamente, salvo en lo que se refiere a actividades relacionadas con el mar. Entre ellas, los astilleros ocupaban un lugar central. Por ello, se veía injusto que factorías navales como las de El Ferrol o Cartagena tuviesen más encargos que las de Cádiz, cuando en estas ciudades se disfrutaba de otras fuentes de riqueza. Según este razonamiento, el Gobierno no sólo debía dar trabajo a los astilleros gaditanos, sino hacerlo con especial frecuencia ya que era primordial, en mayor grado que en otras poblaciones, para la vida de la comarca.

Ya en 1904 “Los Espejos”^{*} relacionaban, en un tono depresivo y victimista, la decadencia de Cádiz con la de los astilleros, y solicitaban al gobierno que resolviese la situación, resolución que pasaba por la reapertura del astillero gaditano:

“Cádiz de mi corazón/ todo lo has perdido ya/ como los músicos viejos/ sólo te queda el compás... /...Cádiz de mi alma/ preciosa tierra/ de la belleza y de la alegría/ dile a tu gobierno/ que te proteja/ y que se ocupe de tu agonía/ que se acaben ya/ las obras del puerto y pueda abrirse/ el Astillero/ ...Y que el mundo

²³ La guerra de la Independencia, en la que Cádiz alcanzó un gran protagonismo, se inició en 1808 tras la ocupación napoleónica. La salida de la Familia Real del país y la desaparición de las instituciones de gobierno provocaron un vacío político que dio lugar a que se crease clandestinamente la Junta Central Gubernativa del Reino. El avance del ejército francés de Norte a Sur obligó a sus miembros a trasladarse desde las cercanías de Madrid hasta San Fernando y Cádiz, último bastión libre de la ocupación. A partir de 1810 se inicia el asedio de la ciudad. Los franceses conminaron a los gaditanos a la rendición, a lo que éstos respondieron: “La ciudad de Cádiz, fiel a los principios que ha jurado, no reconoce otro rey que el Señor Don Fernando VII”. Cádiz resistió a la ocupación no sólo gracias al ejército, sino a la participación de voluntarios, hasta el 24 de agosto de 1812, fecha en que se levantó el sitio. El convencimiento de los gaditanos de que España estaba en deuda con ellos por esta hazaña y que por tanto merecían un trato especial se refleja, aún ciento cincuenta años después, en las letras del carnaval. Así, en 1959, “Los de Aragón en Cádiz” cantaban: “Agustina de Aragón/y Lola la Piconera/luchan por la Independencia/de su España y su bandera/Patria de rancio abolengo/si saliste victoriosa/acuérdate se lo debes/a mi Cádiz y a Zaragoza”; en 1961, “Los mercaderes de Damasco” se lamentaban: “Qué triste es tu vivir/arrastrando tu miseria/lloorando sobre ruinas/cuando fuiste la heroica/del yugo extranjero/salvó a la nación/la patria la dejó/sin rumbo ni calor” ;en 1963, “Los que van a hacer el puente” cantaban: “...Con Cádiz noble y milenaria/la honra de España/que hundió al invasor”; o “Los Cabos-cola, en 1974: “...Dimos en las Puertas de Tierra/al invasor extranjero/una lección en la guerra/que admiró al mundo entero”.

comprenda/ noble patria querida/ que tú tienes derecho/ también a la vida/ que se enteren que Cádiz/ aunque crean que no/ es un pueblo tan digno/ como cualquiera de la Nación”.

En la misma línea, “Los Portamonedas”^{*} llegaron a vincular la agonía de Cádiz con el cierre del astillero, y su resurrección con la reapertura del mismo, siempre con ayuda del Gobierno. Así, en una copla del carnaval de 1910 comenzaban diciendo:

“...Yo con sentimiento/ de pena lloraba/ pensando en Cádiz/ porque agonizaba/ y tiene parados/ en la población/ a tantos obreros/ valiendo un millón...

Y continuaban:

...Cádiz de mi alma,/ demuestra pronto tu lozanía/ dile a los poderes/ que se preocupen de tu agonía: / Que nuestro astillero/ veamos abierto, y demostrarás/ que Cádiz estaba muerto/ y lo supieron resucitar”.

El mismo argumento que se utilizaba para pedir al Gobierno que resolviese la situación de Cádiz se aplicaba para culpar a éste, y no a la empresa, de la falta de trabajo. En 1898 “Los Voladores”^{*} cantaban, tras la entrega del Carlos V en 1897 y ante la falta de nuevos encargos, las expectativas que despertó la visita de una comisión a Madrid para conseguir el encargo de un barco, la decepción por no haberlo conseguido, y la consiguiente recriminación al gobierno:

“Como en esta tierra/ nació la guasa/ todo se toma a risa/ y hasta los rayos nos hacen gracia./ Fue a Madrid una comisión/ de personas de gran valor/ a pedir que en el Astillero/ se hiciera un barco cual justo es:/el gobierno decía que no-nes/ pero pares, dijo después;/ y sin embargo lo dijo por broma/ según lo que se ve./ Que gracia tiene esto del barquito;/ ¡vaya un gobierno más rebonito!”.

Esta reclamación se convertía en exigencia en los peores momentos, tal como refleja una de las coplas de “Los Banderas”^{*}. En 1909, cuando el astillero de Cádiz llevaba ya siete años cerrado y en el contexto de un concurso público que se convocó en el marco de la Ley de Escuadra²⁴, la posibilidad de no conseguir el encargo de

²⁴ La campaña para construir una nueva flota tomó cuerpo y se hizo realidad en 1907, en la segunda presidencia de Antonio Maura, con el proyecto de su ministro Ferrándiz. El Plan Ferrándiz o Ley de Escuadra pretendía construir una flota, en el plazo de ocho años, que sustituyera a la derrotada en 1898 en Cuba y Filipinas. El Ministerio de Guerra abrió un concurso público de subasta con el fin de asignar la realización del plan a la compañía que ofreciera las mejores condiciones (Millán, 1993:114).

algún barco y por tanto la reapertura del astillero era calificada de “ignominia” y motivo suficiente para “borrar” a Cádiz del mapa de España:

“...Ahora que de escuadras y buques se trata/ no tengamos todos sangre de horchata/ y no descansemos hasta conseguir/ que nuestro astillero lo vuelvan a abrir./ Si no logra Cádiz tan gran beneficio/ del mapa de España se puede borrar/ y tal ignominia Cádiz de mi alma/no la consientas nunca/ si tanto aprecias tu libertad”.

En los años veinte y treinta del siglo XX la inactividad volvió a asolar a la construcción naval, y las factorías gaditanas vieron cómo su continuidad se volvía difícil. Esta situación la reflejaron, con un tono ya diferente, “Los administradores del Arte Musical” en 1924, y “El carro de la farsa” en 1936, responsabilizando siempre al gobierno de la situación de los trabajadores:

“...Debemos decirle al gobierno/ porque nos sobra la razón,/ que somos dignos de otra suerte/ y de un poco más de protección;/ que agradecemos las limosnas,/ pues como honrado productor/ el pan que vayamos a comernos/ sea ganado con nuestro sudor...”.

(“Los administradores del arte musical, 1924)

“Ya habrá quien dijera/ que los martillos estaban sonando/ y en los Astilleros/ miles de obreros había trabajando./ *Que aquellos gobiernos/ traían buques a reparación/ y sólo nos trajeron, sin compasión,/ este paro horroroso/ que ha desolado a nuestra nación*”.

(“El carro de la farsa, 1936).

Tras la Guerra Civil se abrió una década en la que la prohibición de los carnavales hizo que no se escribieran nuevas letras. Tuvo que producirse una catástrofe para que las autoridades franquistas permitieran su reanudación, aunque con bastantes limitaciones.

3. Segunda etapa: la época dorada de los astilleros

El 18 de agosto de 1947 el astillero de Cádiz fue destruido por la explosión de un arsenal de minas cercano a la factoría. La explosión, que no sólo destruyó el astillero, sino que afectó a una gran parte de la ciudad, dejó sin empleo a los casi dos mil quinientos trabajadores de la factoría. Tras la explosión, la necesidad de reconstruir la ciudad y el intento de dar una pequeña satisfacción a una población conmocionada por la tragedia, aconsejaron a las autoridades una cierta permisividad con respecto a los carnavales. Nacen así, a partir de 1948 y en sustitución de los carnavales, las Fiestas Típicas Gaditanas, programadas “desde arriba” con un dirigismo absoluto que se tradujo, entre otras cosas, en la censura de las letras.

El astillero fue incautado provisionalmente en 1951 y convertido después, en 1952, en una empresa pública denominada Astillero de Cádiz Sociedad Anónima, perteneciente al Instituto Nacional de Industria. La incautación y la consiguiente reapertura del astillero de Cádiz fueron consideradas por las agrupaciones carnalescas como el fin de una situación difícil para los trabajadores, pero también para otros sectores, lo que refleja la repercusión del astillero en la economía de la ciudad:

“Por fin, por fin se ha solucionado/ ese problema de los astilleros/ y los que más se han alegrado/ los montañeses y los caseros”²⁵.
(¡A mí Plum! Chirigota del DDT*, 1951).

Igual que en los malos momentos los gaditanos dirigían sus miradas al Estado en espera de alguna solución para la crisis, ante las buenas perspectivas también mostraban su agradecimiento²⁶. Y también en los buenos momentos la suerte del astillero, y por tanto la de los trabajadores, quedaba vinculada a una decisión del Gobierno:

“Un saludo dedicamos/ a nuestro Cádiz/ tierra de gracia y salero/ la tierra mejor de España./ Con sus diques y Astilleros/ esa fábrica de Tabacos/ y talleres de Aviación/ que el gobierno con orgullo/ vela por la población (bis)”.
(Chirigota Satanás y sus Diablillos*, 1953).

Se mantiene por tanto en este periodo, aunque con un tono más optimista, uno de los principales rasgos de la estructura discursiva del periodo anterior: la percepción generalizada de que la suerte de los astilleros iba unida irremediamente a una decisión del Gobierno. En este sentido, no deja de ser curioso, y relevante en términos simbólicos, el hecho de que se omita en las coplas toda mención a la entrada del Instituto Nacional de Industria en la propiedad del astillero de Cádiz. Y es aún más significativo que no hayamos encontrado ninguna letra que haga referencia al acontecimiento más importante para la industria naval de la Bahía: la creación de Astilleros Españoles, S.A. y la consiguiente conversión de todos los astilleros en empresas públicas. Esto es, desde nuestro punto de vista, el reflejo de una percepción instrumental de las empresas que en cada momento gestionaban los astilleros, a las que se asignaba sólo el papel de mantenerlos abiertos, garantizando así el empleo y simbolizando la prosperidad de la Bahía. El hecho de que fueran empresas privadas o públicas era, en apariencia, indiferente para la sociedad gaditana siempre y cuando el Gobierno garantizase su buen funcionamiento.

²⁵ Los “montañeses” eran propietarios de tiendas de ultramarinos y eran denominados así porque muchos de ellos procedían de Santander. Los caseros eran los que se dedicaban a cobrar los alquileres y los recibos del agua, la luz, etc. en las casas de vecinos de la ciudad.

²⁶ Estas coplas, para su correcta interpretación, hay que situarlas además en el contexto de la dictadura franquista y de la censura que se aplicaba a las coplas.

Otro rasgo del discurso del periodo anterior que se observa también en este periodo es la consideración de los barcos como símbolos de la recuperación del esplendor de la zona, cuyo mérito se sigue atribuyendo en exclusiva a los obreros. Esto se aprecia, por ejemplo, en una copla de “Los anticuarios” de 1954:

“Nos referimos al Dique/ de Matagorda/ donde se ha demostrado/ que lo difícil
nada le importa./ *Son sus productores/ especializados/ y hacen sus tareas/ muy
compenetrados/ Ponen de relieve / perfeccionamiento/un saber profundo/ y co-
nocimiento.../...Cuando se pone una quilla/ a los dos meses se bota/un barco
que besa el agua/ del Dique de Matagorda/que honra con su prestigio/ la ribera
gaditana... ”.*

A partir de 1956, la Ley de Protección y Renovación de la Marina Mercante, la política de nacionalizaciones del INI y la Ley de Protección de la Flota Pesquera ocasionaron un auge descomunal en la construcción naval, lo que se tradujo en un fuerte incremento de la carga de trabajo (Millán Chivite, 1993:214). Esto también quedó reflejado, con una gran dosis de humor, en las coplas del Carnaval:

“Dicen que en astilleros/ hay mucha faena atrasada/ y que se necesitan/ buenas
contratas y gente de la casa/ y yo pienso a mi modo/ que se podría hacer/una
buena contrata/ con todos los ‘tajarinas’/ que hay en la Plaza de ‘Mendisaba’”.
(Los chapuceros, 1974)

La buena situación por la que atravesaba la construcción naval hizo que los astilleros dejasen de constituir un problema para la población gaditana. Dado que, como hemos señalado, las coplas tratan sobre los problemas más acuciantes que se viven de un año a otro, se redujeron considerablemente las letras referidas a los astilleros en general y a sus dificultades en particular. Esto no significa, sin embargo, que perdieran su protagonismo en la vida social gaditana. Prueba de ello es que seguían escribiéndose letras en las que se relataban con humor sucesos intrascendentes ocurridos en los astilleros, como en el cuplé de “Los Fígaros”, en el carnaval de 1964:

“Cuando la botadura del petrolero/ dieron un pollo en los astilleros²⁷/ y les voy a
contar lo que me dijeron/ que había hecho un fulano que es pañolero./ De todos
modos/ si lo reparte se forma lío/ se comió todo el pollo/ y a cada niño le echó
un ‘vahío’ “.

²⁷ Las botaduras constituían el gran acontecimiento festivo de los astilleros. Abrían las puertas para que todo el mundo presenciara cómo el barco se deslizaba por la grada hacia el mar, y se hacía una gran fiesta. A los trabajadores se les daba ese día una bolsa con un pollo, una lata de atún y media botella de fino.

O bien otras que, con objeto de criticar alguna situación, en este caso el retraso de las obras de la puerta del muelle, se hacía mención a los astilleros:

“A ver cuando se termina/ la puerta del muelle/ pues son dos años/ los que llueven./ Pusieron una tapia/ pintaron un letrero/lo cual quedan mirando/ curiosamente los forasteros/ Si no ponen la puerta/ que quiten el tabique/ por lo menos veremos/ a qué hora entra el vapor del Dique²⁸ .

(“Los trotamundos”, 1961).

4. Tercera Etapa: Crisis, Reconversión y Movilizaciones

Este periodo comienza en 1977, año en el que la crisis afectó de lleno al sector naval. Los astilleros de la Bahía de Cádiz se vieron especialmente perjudicados por esta crisis, ya que se habían especializado en buques de gran tamaño cuya demanda casi desapareció. La crisis del sector se va a prolongar durante todo el periodo, y esto va a hacer que lo más destacado del mismo sean las sucesivas reconversiones a las que van a verse sometidos los astilleros de la Bahía. Este panorama va a dar lugar a que, frente al tono optimista del discurso del periodo anterior, la percepción de la situación que dejan traslucir las coplas de esta etapa sea bastante negativa. Ya en los carnavales de 1979 el coro “Aires de mi tierra” realizaba en dos de sus coplas un diagnóstico de la situación con tintes muy pesimistas:

“Triste estamos comprobando/ como gente sin conciencia/ nos están desmantelando/ la industria de nuestra tierra/ Los intereses malditos/ de las multinacionales/ hunden nuestros astilleros/ para aumentar nuestros males/ ¡Ay qué pena da de verlos/ sin faena y sin trabajo/ ellos que fueron orgullo/ de nuestros antepasados!”.

“Muchos fueron los hombres que levantaron/ todos nuestros astilleros/ hubo quien con hombría dejó su sangre/ derramada por los suelos./ Pusieron gran empeño para que fueran/ orgullo de la nación/ dándole a Cádiz trabajo/ con un futuro halagador./ Que gran labor, que gran labor/ quien les dijera a ellos/ que en pocos años todo se acabó”.

En ambas coplas se aprecia uno de los aspectos más significativos de este discurso pesimista: el miedo ante un futuro laboral incierto. Hasta que se produjo la crisis del sector naval, muchos de los habitantes de las poblaciones de la Bahía, en especial de Cádiz y Puerto Real, consideraban el acceso a los astilleros como una salida laboral

²⁸ Se refieren al barco de vapor del que cada tarde desembarcaban centenares de obreros que volvían del astillero de Matagorda.

natural, igual que lo había sido para sus padres y sus abuelos²⁹. La comparsa “Navegantes gaditanos” expresaba en un pasodoble, también en 1979, este sentimiento:

“...cuando sea mayor/ construiré en los astilleros/ un barco con estas manos/ pa recorrer el mundo entero./ Y el niñito se hizo hombre/ quiso entrar en los astilleros/ pagando la deuda con sus esfuerzos/ Pero ya no había trabajo/ y aunque ya era un hombre/ él lloró de nuevo...”

Pero lo realmente significativo es que en 1992, cuando ya los astilleros no sólo no contrataban trabajadores sino que, por el contrario, llevaban casi quince años reduciendo sus plantillas, una letra del coro “Tropicana” muestra cómo estas factorías siguen constituyendo un referente simbólico en este sentido:

“Ya no es sencilla ni tan hermosa/ la vida del gaditano.../...ya no aprovecha las ocasiones de los aguajes/ no tiene barca con la que salir a pescar/ sólo le queda la esquina ‘pa’ limpiar los cristales/ de algún Mercedes donde viaje algún condejal/ no tiene el astillero/ donde buscar currelo...”
(Coro “Tropicana”, 1992).

Así pues, tras más de ochenta años de construcción naval, y a pesar de la enorme transformación que ha ido experimentando el sector, persisten las mismas ideas, expresadas en el discurso de las coplas. En primer lugar, se observa cómo aunque la economía de la Bahía se ha diversificado y el sector naval ha perdido mucho peso, los astilleros siguen constituyendo una seña de identidad para los obreros. Así, todavía en las coplas de los años noventa, la condición de buen gaditano se asimila a la de trabajador de los astilleros:

“...Gracias al trabajador/ que hasta su vida la dio/ *gaditano bueno/ orgulloso siempre de su trabajo en los astilleros/* que a golpes de corazón/ de fuerza y tesón/ los mejores obreros del mundo entero”.
(Coro “Der Cuarto Reich”, 1991)

“Pero yo tengo en la memoria/ el recuerdo del vapor/ que llegaba hasta Matagorda/ El vapor del obrero/ *del gaditano ‘güeno’/ el que pasó su vida trabajando en astilleros*”.
(Coro “Quédate con la copla”, 1993)

²⁹ El empleo en los astilleros constituía la máxima aspiración para muchos trabajadores, no sólo por las prestaciones sociales de que gozaban sino, también y sobre todo, porque al tener sus hijos varones preferencia en la admisión en las escuelas de Formación Profesional dependientes de la factoría y de cara a su ingreso en la plantilla, de alguna manera les aseguraban su futuro.

Pero si en las coplas de los periodos anteriores los barcos reflejaban la pericia de los trabajadores, en el discurso de este periodo se destaca el esfuerzo de los gaditanos en general –ya no se hace alusión explícita a los obreros:

“Cumple su edad nave inmortal/ Juan Sebastián Elcano/ símbolo gaditano/ surcando va por la mar/ No hay tempestad ni vendaval/ que puedan con tus velas/ porque marcados llevas/ *sudores de mi ciudad...*”.

(“Los Buhoneros”, 1979)

“...Aquel barco llevaba el *sudor/ de los gaditanos* en su singladura”.

(Coro “Der Cuarto Reich”, 1991)

“...Otro barco hecho a mano/ que lleva apellido y *sudor gaditano*”.

(Comparsa “Astilleros”, 1996).

La utilización metafórica del término “sudor” en estas letras, que corresponden a agrupaciones diferentes y a años distintos, revela, desde nuestro punto de vista, un cambio importante en la representación simbólica de los astilleros. Hace pensar que los astilleros ya no son considerados sólo –y sobre todo- como una fuente de trabajo para los obreros, sino como algo que pertenece a todos los gaditanos, quienes les han dedicado mucho esfuerzo. En este sentido, el sudor simbolizaría el ahínco de todos los gaditanos por mantener abiertos los astilleros.

En segundo lugar, y en relación con lo anterior, los gaditanos siguen considerando los astilleros como símbolos de la prosperidad de la Bahía, a pesar de que su importancia económica se ha visto considerablemente reducida. Se observa cómo la suerte de Cádiz sigue vinculándose a la marcha de los astilleros y, al igual que en la primera mitad del siglo XX, se relaciona la agonía y la muerte de Cádiz con el hundimiento de los astilleros, pero ahora con más intensidad:

“Mientras que a paso de tortuga/ toda la provincia va para arriba/ la capital *agoniza*, la están destruyendo/ más cada día./ Quien te ha visto y quien te *ve*/ como dice el refrán./ Hoy te digo Cádiz/ nuestros astilleros, puertos comerciales/ y muelle pesquero./ Esto que fue siempre el medio de vida del gaditano/ lo tienen *‘hundido*’ esas manos negras por qué será./ Echan las navieras hacia otros puertos/ y en este nos meten barcos de la OTAN/ pues yo les pregunto si eso es progresar”.

(Coro “Los últimos románticos”, 1987).

“El que quiera acabar/ la vida del astillero/ yo pienso debe saber/ que *hiere de muerte* al pueblo/ Y no se consentirá, no señor/ cien veces se demostró”.

(Coro mixto “De 2º de EGB”, 1988).

“...vergüenza debiera darle al Ayuntamiento/ al Parlamento andaluz y al poder central/ de cómo se están *hundiendo* los astilleros/ el puerto, el muelle pesquero/ y aquí no se hace ‘ná’/ Ya está bien de cuento y de paciencia/ se pierden todos los barcos/ y se está arrinconando/ nuestro progreso y desarrollo/...nos sobran reconversiones/ y tantas exposiciones/ que solamente a Sevilla levantarán/ ya está bueno lo bueno de aguantar día tras día/ cómo se están burlando de mi Cádiz y su Bahía/ la tacita de plata se nos *muere* sin piedad”.

(Coro “¡Que no pare la música!, 1990).

Sin embargo, frente a la dependencia económica que deja traslucir el discurso en el primer periodo, ahora se destaca la identidad marinera de Cádiz como argumento principal para mantener abiertos los astilleros:

“...Ya está bien de parche y de mentiras/ y de decir con cinismo/ que con cultura y turismo/ ‘vamo’ a salir de tantos escollos/ *A Cádiz le dio la vida el mar y el cielo/ y es ese su único pan por más que discutan...*”.

(Coro “¡Que no pare la música”, 1990).

“...Por qué cierran nuestros astilleros/ *si siempre este pueblo/ como un marinero/ vivió de su mar...*”.

(Coro “Quédate con la copla”, 1993).

En tercer lugar, el Gobierno sigue siendo el destinatario principal en la mayor parte de las coplas. De la misma manera que a principios del siglo se recurría a éste en los momentos de crisis, y tras casi un siglo de intervención en la construcción naval, las coplas reflejan cómo se da por sentada la obligación del Gobierno de dar un trato especial a Cádiz en lo que se refiere a los astilleros. Obligación que queda legitimada, como es tradicional, por el hecho de que la supervivencia de los astilleros siempre ha dependido de decisiones tomadas fuera de la Bahía. Sin embargo, a diferencia de lo que ocurría en el primer periodo, en las coplas de esta etapa ha desaparecido todo rasgo de súplica³⁰. Desde el inicio de la crisis del sector naval, el tono que predomina en el discurso es al mismo tiempo amenazante y defensivo. Las letras de las chirigotas “Los Pornográficos” y “Los liberales de 1800”, ambas de 1978, constituyen buenos ejemplos:

“...Pero quiero que sepa el gobierno/ y se enteren que somos humanos/ y este Cádiz no se hunde ni se viste de pobreza/ mientras quede vivo un gaditano”.

(Chirigota “Los pornográficos”, 1978).

³⁰ Hay que tener en cuenta, en este sentido, la influencia del cambio de Régimen Político.

“...Porque aquí/ no abusamos de las pintadas/ni de huelgas politizadas/ como alguna que otra región/ Pero al ver/ la familia desamparada/ al culpable le hacemos cara/ para exigirles una solución”.

(Coro “Los liberales de 1800”, 1978).

Este planteamiento va a caracterizar el discurso de todo el periodo. En esta línea, el coro “Quédate con la copla” se manifestaba muy crítico con los políticos, estableciendo, en un tango del carnaval de 1993, un paralelismo entre la situación actual y el sitio de Cádiz durante la Guerra de la Independencia:

“Cádiz taza de plata/ ya no se invade por la Bahía/ ahora los nuevos piratas/ se reciben en la alcaldía/ Ya no hay por qué repeler/ los ataques del agresor/ porque nos vienen a ver/ disfrazados de Senador/ Ya no se hacen tirabuzones/ con las bombas del invasor/ porque no tenemos....cañones/ Que los nuevos asedios/ vienen como convenios”...

La misma copla continuaba dejando muy claro que cualquier ataque o conflicto de los astilleros era considerado por los gaditanos como un ataque a la propia ciudad:

“... Luchemos codo con codo/ por defender la tierra/ que nunca fue dominada/ por mares ni por guerras/ Todavía no hemos muerto/ todavía quedan fuerzas/ que se enteren los enemigos/ que Cádiz vive, que Cádiz cuenta/ mientras que continúe vivo/ algún gaditano que la defienda”.

Así, desde el inicio de la crisis, en la Bahía de Cádiz se vive con la sensación de que sólo la conflictividad social ha permitido la supervivencia del sector en la zona. Y, en este contexto, las movilizaciones de los trabajadores y la alteración de la vida ciudadana que éstas conllevan quedan plenamente justificadas:

“Dicen los sondeos en las revistas/ de que Cádiz es la ciudad/ que tiene el nivel más elevado/ en cuanto a conflictividad/ Yo no me avergüenzo/ aunque sea cierto/ pero no sería así/ si no pisotearan nuestra tierra/ y nos dejaran ‘pa’ vivir/ No es dignidad/ defender con piedras nuestro jornal/ Ya ‘desesperao’ tiene que estar/ ‘pa’ que el obrero salga por las calles/ ‘pa’ hacer ‘barricás’/ La palabra miedo se derrumba/ cuando vas a defender/ el sagrado derecho que uno tiene/ trabajar para comer/ Los privilegiados que se asustan/ de una carga policial/ no se han puesto un mono/ ‘pa’ ganarse en una grada el jornal”

(Comparsa “Hombres Azules”, 1985).

En coherencia con esta línea discursiva, no son de extrañar los movimientos de solidaridad que han producido las movilizaciones de los astilleros en la Bahía desde el inicio de la crisis del sector naval. Un buen ejemplo es la respuesta de los gaditanos ante la primera reconversión del sector en octubre de 1977, que quedó fielmente reflejada en las coplas del carnaval. En el momento en que Astilleros Españoles

anunció la presentación de un expediente de crisis en sus factorías de la Bahía, comenzaron las movilizaciones de los trabajadores de los astilleros de Cádiz y Puerto Real. A ellas se sumaron muy pronto las fuerzas políticas y, como iba a ser frecuente en las posteriores luchas contra la reconversión, el conflicto se extendió al conjunto de las poblaciones de la Bahía de Cádiz, provocando un verdadero problema político. El día 11 de octubre, cien mil manifestantes recorrieron la ciudad de Cádiz formando la mayor concentración en la historia de la provincia gaditana. En ella participaron todas las fuerzas políticas, instituciones, personalidades y todo tipo de asociaciones³¹. Estos acontecimientos quedaron plasmados en las letras del carnaval de 1978 en las que, aunque se ponía de manifiesto que los principales afectados por las reconversiones eran los obreros, también se advertía que éstos contaban con la solidaridad de todo el pueblo gaditano:

“Esa noticia fatal que en Cádiz se conoció/ y a toda la capital entera la conmovió/se recogió con aquella voz que anunció/ que el Astillero se cerraría sin compasión/ Pero el pueblo gaditano/ demostró con gran cariño esa unión de compañero/con tesón y valentía siempre supo dar la cara/ en defensa del obrero”.

(Chirigota “Los pornográficos, 1978).

“La reacción general/ fue oportuna y contundente/ dejándose bien patente/ nuestra solidaridad/ Todo Cádiz se concentró/ cerca del estadio/ sin hacer distinciones/ de autoridades y proletarios/ Una marcha se organizó/ por las calles de la ciudad/ y en todo momento/ imperó la paz”.

(Coro “Los liberales de 1800”, 1978).

A esta manifestación le siguieron, durante los días posteriores, graves disturbios en los que manifestantes y policías se enfrentaron con gran violencia, provocando importantes alteraciones del orden público en la ciudad³². El coro “La guillotina” escribió una crónica en el carnaval de 1978 en la que se relataban fielmente, aunque con una alta dosis de ironía, los hechos, apreciándose una vez más en el discurso el citado tono entre defensivo y amenazante dirigido al gobierno:

“En el pasado octubre una gran fiesta se celebraba/ estábamos festejando que la Bahía nos la cerraban/ algunos gaditanos a sus colegas se lo dijeron/ y desde la mezquita con sus pañuelos verdes vinieron/ Todas nuestras calles, las dejamos solas/ para que tranquilos vieran la ciudad/ con sus escopetas y bolas de goma/

³¹ Diario de Cádiz, 12/10/1977. Este diario, que encabezaba la noticia con el significativo título de “Cádiz, en defensa de su Bahía”, destacaba en ella, también significativamente, la unión de todos los gaditanos por encima de las ideologías.

³² Diario de Cádiz, 26/10/77. La noticia decía textualmente: “Durante los incidentes, los manifestantes arrojaron contra la Policía Armada tornillos, tuercas, piedras, e incluso desde las casas de la calle García de Sola, una máquina de coser, un frigorífico, planchas y macetas”.

al tiro al blanco pudieron jugar./ Lanzaban petardos ¡qué cachondos eran!/ y las gaditanas para responder/ echaban claveles desde las ventanas/ pero con mace-
tas para que fueran con rapidez./ Se volvió a demostrar que en nuestra capital/
cada vez que nos da la gana/ se tira, si es necesario, la casa por la ventana/ No se
pudo evitar la generosidad/ y cayeron muchos regalos/ una mesa y una silla, una
plancha y un lavabo/ Qué amabilidad la de ese gaditano/ que dio una nevera a
los invitados/ El pueblo de Cádiz ¡qué bien se portó!/ porque supo ofrecer, al
que vino a comer/ el mejor de todos sus platos/ *Queremos advertir que si vuel-
ven aquí/ les daremos el mismo trato*”.

Las movilizaciones, toleradas e incluso apoyadas por la población gaditana, se han repetido en todas y cada una de las sucesivas reconversiones que ha ido experimen-
tando el sector naval. Aún en 2005, tras la última reconversión, las coplas evidencian
el apoyo incondicional de los gaditanos a los trabajadores de los astilleros en sus
movilizaciones, a pesar de los perjuicios y alteraciones de la vida ciudadana que éstas
suelen causar:

“Estaba Cádiz ‘secuestrá’/ entre barricadas y tornillos/ estaba Cádiz ‘secuestrá’/
del puente al río Arillo/ Y yo que iba ‘pa’ trabajar/ pensaba y le daba vuelta/ no
sé si será libertad/ que ‘pa’ defender su pan/ tengan que hacer la puñeta/ Y otro
día sin cobrar/ ‘olvidao’ en la cuneta/ mientras el humo separaba/ tiradores y
tanquetas/ Y otro día sin llevar/ a mi casa las lentejas/ pero me paré a pensar/
que ellos tienen que luchar/ que si no se cachondean/ Y por solidaridad/ yo tam-
bién quiero gritar/ ¡Astilleros no se cierra!”.

(Comparsa “La Atlántida”, 2005).

“Si un obrero corta el puente/ es un alborotador/ pero si algún dirigente/ ordena
un cierre que es inminente/ es un ajuste muy consciente/ con el progreso de
la nación/ Es peor tirar piedras a la policía/ que andar cerrando toda una bahía/
según nos cuenta la televisión/ Cómo va a ser lo mismo 4.000 despedidos/ que con
un tirador romper una farola/ por el pan de sus hijos/ En Cádiz por lo visto/ ya
se nos ha ‘olvidao’/ que gracias a esos golfos/ nuestros astilleros hoy no están
‘cerraos’/ Que gracias a esos golfos que tiran tantas piedras/ todavía tenemos al-
go de currelo/ en esta santa tierra/ Por eso repetimos gritando contigo/
aaayyy....Izar no se cierra”.

(Comparsa “Paco, baja aunque sea en pijama”, 2005)

Tras treinta años de movilizaciones, la solidaridad con los problemas de los astille-
ros ha pasado, además, a formar parte de las principales tradiciones del pueblo gadi-
tano, tal como queda expresado en el tango del coro “¡Qué latazo!” del Carnaval de
1995:

“Para ser alcalde de Cádiz/ son muchos los aspirantes/ son muchos los que pre-
tenden/ en ese trono, por fin sentarse./Y desde aquí yo quisiera/ con esta letra

invitar/que escuchen estos consejos/ si a ser alcalde quieren llegar./Para ser alcalde en Cádiz/ tienes que tener presente/ que siempre esté todo limpio/ que no haya paro ni corrupción./ Que la gente de este suelo/ no busque su casa fuera/ que se acabe lo que se empiece/ para que así vivamos mejor/ Nuestro alcalde/ además de estas cosas/ tiene que haber disfrutado de niño/ con sus amigos/ jugando en esa plaza de Mina./ Nuestro alcalde/ tiene que haberse ido/ con el Perdón a su recogida./También tiene que haber estado/ en la Caleta ‘pa’ mariscar./ También tiene que haberse puesto el primero/ cuando en lo del astillero/ todo Cádiz fue a luchar/ Es por eso/ es por eso que yo te digo/ si quieres ser alcalde de Cádiz/ que te lo pienses y lo razones/ Porque Cádiz necesita un alcalde/ con dos cojones, con dos cojones”.

5. Conclusiones

El análisis de las coplas del Carnaval nos ha mostrado cómo el conjunto de representaciones sociales compartidas por los gaditanos respecto a los astilleros se ha venido fraguando desde finales del siglo XIX, fecha en la que se produjo el nacimiento de la moderna construcción naval en la Bahía de Cádiz. El momento y las circunstancias en que tuvo lugar dicho nacimiento llevaron a los gaditanos, y especialmente a la clase obrera, a considerar los astilleros como una de sus principales señas de identidad y como símbolo de la prosperidad de la zona. Poco a poco, a medida que avanzaba el siglo XX, se fue consolidando y generalizando a toda la población de la comarca esta representación de las factorías navales. A esta representación de los astilleros se une la convicción de que la supervivencia de los mismos siempre ha dependido de decisiones políticas tomadas fuera de la comarca. Y este sentimiento de dependencia ha servido, a su vez, para legitimar la exigencia de un trato especial a Cádiz por parte del Gobierno. Todo esto se traduce en la práctica en una especial sensibilidad de la población gaditana hacia los problemas de los astilleros y en una total disposición a movilizarse en su defensa. Esta actitud de los gaditanos, que viene manifestándose especialmente desde que estalló la crisis del sector en 1977 y se expresa ante cualquier amenaza de reconversión o cierre de los astilleros, queda condensada en una copla de la comparsa “Astilleros”, del Carnaval de 1996:

“En la Bahía de Cádiz/ una frase se ha puesto de moda/ sintonía de valor y fuerza/ Astilleros de ‘Cái’, compañero/ Astilleros no se cierra”.

Este contexto favorable ha constituido un importante recurso en manos de los sindicatos a la hora de enfrentarse a las numerosas reestructuraciones y amenazas de cierre que han experimentado los astilleros de la Bahía en los últimos treinta años. Sin el apoyo de la población de la zona y, sobre todo, sin su tolerancia ante la alteración de la vida ciudadana que conllevan las movilizaciones de los trabajadores, los sindicatos de los astilleros no hubieran podido recurrir sistemáticamente a la estrategia que mejores resultados les ha proporcionado: la de convertir los conflictos en problemas

de orden público mediante la radicalización extrema y sostenida de las movilizaciones. Estas movilizaciones no han logrado nunca bloquear las reconversiones, pero han conseguido reducir el número de excedentes de plantilla, mejorar considerablemente las condiciones económicas de los trabajadores afectados por las mismas y, lo que es más importante, evitar el cierre o la privatización de las factorías navales.

Bibliografía

- Alas-Pumariño, A. (1993). Conflictividad laboral y reestructuración industrial: el caso de Reinosa. Tesis Doctoral inédita. Universidad Complutense de Madrid.
- Alonso, L.E. (1998). *La mirada cualitativa en sociología*. Madrid, Fundamentos.
- Benitez Carrasco, L. (1993). La marina mercante gaditana en América. *Cádiz e Iberoamérica* nº 12, pp. 34-37.
- Coffey, A. y Atkinson, P. (1996). *Making Sense of Qualitative Data*. London, Sage.
- García Baquero, A. (1976): *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- Guadalupe, H. (1999). Sobrevivir y trabajar: puertorriqueños en Nueva York. *Sociología del Trabajo* nº37, pp. 111-142.
- Gutiérrez Molina, J.L. (1999). Industrialización y construcción naval en la Bahía de Cádiz 1891-1952, en A. Parejo y A. Sánchez (eds.), *Economía andaluza e historia industrial. Estudios en homenaje a Jordi Nadal*. Granada, Universidad de Almería, pp. 575-590.
- (2001). *El crecimiento de una industria. El astillero Veá-Murguía de Cádiz 1891-1903*. Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Diputación.
- Hewstone, M. (1992). *La atribución causal: del proceso cognitivo a las creencias colectivas*. Barcelona, Paidós.
- Martínez Romero, M.F. (1991). *La industrialización en Cádiz: Sector Naval (siglos XIX-XX)*. Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad.
- Millán Chivite, J.L. (1993). *Cádiz siglo XX. Del Cádiz hundido al Cádiz que resurge (1898-1979)*. Madrid, Sílex.
- Piñeiro, J. (1997). *Ramón de Carranza: un oligarca gaditano en la crisis de la Restauración*. Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad.
- Pizzorno, A. (1991). Intercambio político e identidad colectiva en el conflicto laboral, en C. Crouch y A. Pizzorno, *El resurgimiento del conflicto de clases en Europa Occidental a partir de 1968*, Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, tomo II, pp. 381-407.

- Potter, J. (1997). Discourse Analysis as a way of analysing naturally occurring talk, en D. Silverman, *Qualitative Research Theory. Method and Practice*. London, Sage.
- Ramos, R. (1983). Estudio cuantitativo sobre la problemática actual del conflicto de AHM de Sagunto. Original fotocopiado. Madrid, CIS.
- Ramos Santana, A. (1987). *La burguesía gaditana en la época isabelina*. Cádiz, Cátedra Adolfo de Castro/Fundación Municipal de Cultura.
- (1992): *Cádiz en el siglo XIX. De ciudad soberana a capital de provincia*. Madrid, Sílex.
- Regini, M. (1991). Las condiciones para el intercambio político: ascenso y decadencia en la concertación en Italia y Gran Bretaña, en J.H. Goldthorpe (comp.), *Orden y conflicto en el capitalismo contemporáneo. Estudios sobre economía política en los países de Europa Occidental*, Madrid: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- Romero, J. (1999). *Matagorda 1870-1940. La construcción naval española contemporánea*. Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad.
- y Gutiérrez Molina, J.L. (1998). El origen de los astilleros de la Bahía de Cádiz, 1878-1914, en S. Houpt y J.M. Ortiz-Villajos, *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*. Madrid, LID, pp. 32-62.
- Thompson, E. P. (1995). *Costumbres en común*. Barcelona, Crítica.
- Vega, R. (1996). *Crisis industrial y conflicto social. Gijón 1975-1995*. Gijón, Ediciones Trea.