

Lengua y letras insertas en coplas: el mar de Cádiz en las fuentes históricas populares

JOSÉ MARCHENA-DOMÍNGUEZ
Universidad de Cádiz

Resumen

El estudio de las fuentes populares representa un soporte documental original y dinámico en el conocimiento de las señas de identidad de una población. En el caso de Cádiz, las coplas emanadas en la fiesta del Carnaval de febrero, nos aporta un caudal informativo, histórico y eventual, junto a todo un sustrato de expresiones lingüísticas y literarias. Un caudal léxico por el que es posible construir el escenario marítimo de la ciudad, en especial, en la larga fase de la reordenación de su economía donde, frente a la crisis colonial con América, se potenció la modernización de su puerto, la potenciación de su muelle y el inicio de los astilleros. Todo ello, a través de la historia escrita de su fiesta, — ora en crítica, ora en humor —, como fieles testigos de lo allí sucedido

Riassunto

Lo studio delle fonti popolari rappresenta un supporto documentario originale e dinamico, nella conoscenza dei segni d'identità della storia di una popolazione. Nel caso di Cadice, le coperte emesse durante la festa del Carnevale di febbraio, ci fornisce un flusso informativo che non solo verifica le sequenze storiche ed eventuali al momento in cui queste sono scritte. Si produce anche un substrato di espressioni e giri linguistici e letterari che si imbricano, senza soluzione di continuità, nell'essere di questa precisa e preziosa fonte di ricerca. Un bagaglio lessicale che si pone al servizio del contesto, che non intende altro che descrivere con la massima precisione lo scenario marittimo della città. Come ultimo aspetto, affrontiamo questo studio nel campo della storia marittima



1. INTRODUCCIÓN

En este estudio pretendemos, como hipótesis posible y desde sus fuentes literarias populares, construir un relato histórico y sociocultural de Cádiz. Una ciudad marítima que influye en su devenir. El pensador francés Montesquieu entendía así el determinismo geográfico. Aplicando su “teoría de los climas”, Cádiz se presenta como una ciudad casi insular y predispuesta a la libertad gracias a ser una ciudad abierta, cercana y tolerante y en donde “...no es fácil que una parte del pueblo pueda oprimir a la otra” (Montesquieu, 1985: 191-195). El otro elemento de análisis tiene que ver con la procedencia social. La Historia Social del siglo XX y exponentes como Michel Vovelle o George Duby pusieron en valor el protagonismo de los sectores populares y sus testimonios como fuentes alternativas, “intermediarios culturales” como exponente de ese universo dominado, pero igualmente sujeto agente de la historia. Esto son “huellas” o fuentes documentales correspondientes que en el caso de los sectores populares nos aportan



una dimensión complementaria de la teorizada por la clase dirigente, es decir, una visión o memoria popular que llega a bipolarizar el bagaje interpretativo (Vovelle, 1985: 37-48 y Duby, 1976: 81-98 y 1988: 42-44 y 70-76). El tercer nivel de análisis lo forman las fuentes literarias populares propiamente dichas: La literatura nos puede acercar como respuesta catártica y social de manera que, una persona de una clase, género y territorio habla sobre otras personas de diferentes clases, géneros y territorios, todo ello sumado al bagaje cultural e intelectual y a la identidad individual propia del creador literario que dotan al texto de una mayor amplitud de miras. Y aún más importante, después de haber escuchado a las distintas capas y grupos sociales de los que se va a hablar (Calvo, 2017: 63). Así, las letras folklóricas de Carnaval de Cádiz pueden ser entendidas como testimonio de los sectores populares de la urbe gaditana y vinculadas a los desempeños económicos y vitales de un *modus vivendi* marítimo. Pero además con un indudable componente social y crítica. Los autores y protagonistas de estas fuentes literarias populares son de adscripción social humilde, que plantean un pulso desde los primeros momentos y desde las calles de la ciudad con sus grupos, populares e irreverentes, frente a la clase dirigente burguesa en un marco cronológico que deambula entre el último tercio del siglo XX y el primero del XX. Hombres de humilde cuna, en muchos casos con una cultura rudimentaria, pero con una intuición literaria y musical autodidacta que los hacen valedores de construir un inestimable patrimonio popular ¹. Copleros populares que hablan del malestar, de los problemas económicos y sociales, así como sus posibles remedios. Y aunque ello se hace en clave satírica, burlona y carnavalesca, termina por escocer a la clase dirigente que buscará vías para mitigar y controlar tal desenfreno.

2. LETRAS QUE CUENTAN EL MAR Y SU HISTORIA

La evocación literaria al pasado esplendoroso de la ciudad no falta en estos primeros repertorios populares. La crítica y la exaltación, génesis del Carnaval gaditano contemporáneo, incluirá el objeto de vida, de sustento y de evocación de la historia y de su ciudad: el mar. Tolerante y coexistente pero no invulnerable, ciudades pequeñas, pero de historia aquilatada, se vieron inmersas en conquistas de variados imperios históricos. Cádiz se convirtió a través del mar en correa de transmisión de la llegada de nuevas civilizaciones. La grandeza y la miseria de sus más diferentes capítulos tienen como gran protagonista el mar: Fenicios y Tartéssicos, Cartagineses, Griegos, Romanos, Musulmanes, América, el "Emporio del Orbe" de Fray Jerónimo de la Concepción (Morgado, 2002); pero también los eventos menos recordables para el inventario colectivo: la invasión de 1596 del Conde de Essex, los asedios angloholandeses a inicios del XVII, la batalla de Trafalgar, las epidemias de Cólera y fiebre amarilla, el cerco francés durante la Guerra de Independencia, o la salida de los combatientes a Ultramar para defender los últimos estertores del Imperio en 1898. Una ciudad que moja su historia sobre la gloria y la tragedia de sus inapelables recuerdos. Desde su presente, las fuentes populares describen una ciudad nostálgica que mira al pasado, a otros tiempos mejores. Y ello lo hace desde tres planteamientos: el orgullo de lo que fue, la frustración coetánea y el diagnóstico consiguiente.

¹ De los trabajos análogos acerca del uso de fuentes populares del febrero gaditano, destacamos entre otros el de Santiago Moreno Tello (2006), donde estudia los perfiles socioeconómicos e ideológicos de la clase trabajadora gaditana en las letras de los años cincuenta, o el de José Marchena Domínguez (1994), donde desarrolla una visión secuenciada y diacrónica de la historia de los siglos XIX y XX. A considerar también los estudios de Alberto Ramos Santana (1985 y 2002), que vincula fuentes populares carnavalescas a la investigación social, y otros aspectos más concretos como el gitanismo (Jurado, 1998), el líder anarquista Fermín Salvochea (Mariscal, 1997), la mujer (Ginesta, 2021) o el vino (Marchena y Moreno, 2024). Finalmente, otros trabajos inciden en el análisis temático desde el estudio vital de algunos grandes autores como Antonio Rodríguez Martínez "tio de la tiza" (Osuna, 2007), Manuel López Cañamaque (Osuna, 2021) o Francisco Alba Medina (Páramo, 2021).

Su gran historia y su vinculación al mar hizo de Cádiz una ciudad orgullosa y quizás, a veces, vanidosa. Momentos como el Cádiz de las Américas durante el siglo XVIII o la invasión francesa, sitio y Cortes liberales, la elevó a un nivel que le grajeó un cierto complejo de superioridad, llegando a ignorar o a despreciar el entorno colindante — bahía, provincia, región —, con una autoconciencia local y vinculándose más a la propia nación que a su entorno geográfico. Es lo que se ha denominado “hiperlocalismo” gaditano (Millan Chivite, 1979 y Pérez Serrano, 1987). Las coplas se refieren a Cádiz como “reliquia”, “joya preciada de Andalucía” (*La Olla Express*, 1925: 18), pero incluso de España y hasta del mundo: “tierra que es el orgullo y honra/ del gran pueblo español” (*Los habitantes del planeta Marte*, 1922: 4), “Pabellón glorioso de nuestra España (*Los naufragos del Carnaval*, 1930: 1) o “donde sus hijos por su nobleza/ nadie en el mundo los puede igualar” (*Los profesores internacionales*, 1925: 4). En otras propuestas se refuerza el potencial marítimo para seguir exaltando su fortaleza histórica y nacional:

Fue Cádiz en época venturosa
como madre cariñosa
que avanzando sobre el mar
en el regazo
de su espléndida bahía
a las naves ofrecía
sitio para descansar.
En ella un comercio activo y con fe,
por su florecimiento
y riquezas sin cuento,
gloria de España fue.
(*Ramilletes y flores de España*, 1928: 7)

Incluso desde el mar se torna la mirada el esplendor de España como Imperio, en un periodo tan desfavorable como la guerra de Cuba y Filipinas, donde hasta se duda de la eficacia de la flota, “todos nuestros buques de guerra que, aunque son modernos y cuestan millones, ninguno está sano en cualquier de las ocasiones” (*Los claveles*, 1896: 22). La relación casi fraternal que durante generaciones guarda Cádiz con las Antillas en general y con Cuba en particular, es incuestionable. Por ello, los primeros signos que hacían presagiar una más que irrefrenable ruptura de esa fraternidad prolongada por siglos y, lo peor, la percepción de que la ruptura iba a ser tan traumática como definitiva, cargan con todo el pesar y el sentimiento las coplas de aquellos años de la conflagración final. El abismo hacia el 98, parecía acariciarse en aquellas composiciones finiseculares, en donde el mar se convertía en un vehículo de distorsión y alejamiento con el otrora hermano y conviviente de ultramar. El mar que había intercambiado culturas y economía, era ahora el camino que llevaba combatientes a unas tierras enfrentadas. Su embarque en el puerto gaditano recreaba una triste y patriótica estampa de dolor, incertidumbre, pero también orgullo por la defensa de la nación, a pesar de tan desfavorable historia desde el comienzo de la pérdida colonial²:

Al grito de ¡Viva España!
desde los muros de esta ciudad

² Es curioso como esa relación afable y fraternal se llena de despecho y cainismo cuando la dinámica de la guerra se vuelve irreversible, incluso en los sectores ideológicos que más habían defendido el trato de tú a tú, como los republicanos y grupos más progresistas. Las manifestaciones desarrolladas en Cádiz al respecto así lo corroboraron. (Marchena 1995 y 1999).

a la ingrata Manigua
cincuenta mil hombres se han visto marchar
[...]
¡Viva España con honra!
Se oyó gritar
desde el sordo rugido del ancho mar.
(*Los claveles*, 1896: 12)

El siglo XX despierta a Cádiz con los mismos bríos de mirar hacia el futuro, pero con el enorme peso de una historia plagada de glorias y esplendores venidos del mar, y de sus grandezas comerciales y coloniales (Ramos Santana, 1982). El pesimismo nostálgico se combina en un extraño cóctel con las referencias de un pasado de injusto desenlace y el empeño de, a pesar de todo, tirar para adelante en clave constructiva y positiva. El escepticismo que se generalizó tras el desastre del 98, generó corrientes en las clases dirigentes e intelectuales del país, por una actitud regeneracionista, que en muchos casos se tiñó de intereses por mantener el *status quo* y por una respuesta básicamente elitista. En el caso de determinadas iniciativas populares como las fuentes del febrero gaditano, la componente popular, siguió basándose en ese deseo de recuperación y de nostalgia al que ya se aplicaba en las décadas anteriores, con lo que técnicamente, el regeneracionismo como tal, influyó poco en la temática y el perfil de las coplas. En realidad, la visión de crisis de las clases populares no era cuestión de una coyuntura ultramarina, sino de una frustración secular que se remontaba especialmente con la pérdida de las colonias a inicios de siglo.

Ya las obras del Puerto se han empezado
¡no dormirse en los laureles como aquí siempre ha pasado...
(*Los Tontos*, 1908: 6)

La segunda reflexión de las fuentes populares, plantea una aceptación coetánea de la decadencia de Cádiz que da como resultado un sentimiento de pena. Los copleros de febrero reconocen su abatimiento, “hoy triste y abatida te vemos con gran dolor” (*Los habitantes del planeta marte*, 1922: 1), la comparan al cariño de una madre abatida, “como a mi madre yo a ti te quiero y me da pena verte así” (*Los nerviosos*, 1922: 2), o a una sintonía desafinada que hace huir: “¡Cádiz de mi corazón! todo lo has perdido ya, como a los músicos viejos solo te queda el compás [...] y tus hijos huyendo de aquí se van” (*Los espejo*, 1904: 13). Una situación que toma especial fuerza tras la crisis del 98 y que alimentan letras con calificativos lastimeros:

Cádiz de mi corazón
tierra de mis entrañas,
cada día que pasa
te veo más triste y acongojado
todo el mundo te trata a puntapiés
tu completa ruina cerca se ve
[...]
pidiendo limosnas arrastras la vida
no vivas más de ilusiones
población de mis entrañas
qué aunque estás agonizando
eres la honra de toda España.
(*Los anticuarios*, 1905: 19)

Y de la mano de esta, la tercera, diagnostica culpables internos como la indiferencia colectiva de la ciudadanía, “soñando, sin cuidar de su porvenir, por su gran apatía, hoy la patria mía se ve morir” (*Ramilletes y flores de España*, 1928: 7), o externos: “eres una inmensa y blanca paloma que caíste sobre el mar; y fuiste herida en el corazón por el destino de la impiedad” (*Los profesores internacionales*, 1925: 2). Todo ello mediatizado por una pasividad colectiva y una indiferencia que la prensa local hacía acreedora a la ciudadanía gaditana (Marchena, 1995: 346-350).

3. UNA CIUDAD QUE VIVE DEL MAR

Lejos de la opulencia del francés, pero también del exotismo y el esplendor antillano, Cádiz asiste a la fase definitiva de su crisis económica. Una sociedad y sus clases productoras que desde la nostalgia intentan potenciar lo disponible. Se producen intentos e iniciativas privadas para reverdecer la economía marítima, centrados básicamente en ese tridente “puerto, muelle y astilleros”.

En cuanto al Puerto, prácticamente hasta bien entrado el siglo XIX, Cádiz sigue funcionando con ese concepto de puerto natural, con apenas infraestructuras y con serios problemas de fondo y calado en la bahía, para el arribe de barcos de grandes dimensiones (Barragán, 1988: 23-30). La estampa característica del puerto en tiempos de la reina Isabel II, es de un predominio de faluchos y embarcaciones de poca monta. De igual manera, el muelle presenta un trasiego de graneles y mercancías que, por la escasa superficie, no difiere mucho del de otras épocas (Marchena, 1995: 23-31).

Otras estructuras tan añejas como limitadas se envuelven entre el fango y lo rudimentario: Puerto Piojo, el muelle del “Martillo” o las murallas de Cádiz. En los años ochenta, la zona de la “Punta de la Vaca”, contigua a la llegada de la estación de trenes de Cádiz, aún no verifica el inicio de la industria naval gaditana. A inicios del siglo XX, toda vez que las perspectivas económicas no presentan grandes cambios, se frecuentan voces evocadoras. Entre aquellas páginas de los emotivos recuerdos, aparece —en realidad nunca deja de hacerlo en el imaginario gaditano—, el mítico episodio del Puerto Franco de 1829. Un referente que si bien, su esplendor no se correspondió con la mitificación establecida en el colectivo —los indicadores económicos no fueron tan prósperos—, se volvió a extraer del pozo de los deseos como salvación para escapar de la crisis socioeconómica de Cádiz y su puerto. Se cantaban en los carnavales coetáneos, “del Puerto Franco en Cádiz, están otra vez hablando, los que tal cosa esperen están soñando [...] quien se lo crea, es porque está loco” (*Los gallos*, 1901, Osuna, 2007: 263) o hasta se fantaseaba, “yo soñé primero que Cádiz tenía más de dos mil barcos siempre en la bahía, que era Puerto Franco esta hermosa ciudad” (*Propietario cubanos*, 1906: 1). La aparición de las llamadas “zonas neutrales”, futuras zonas francas, cuya experiencia en el Puerto de Barcelona, catapultó esta opción en otras zonas del país a partir de inicios del siglo XX (Torrejón, 2002), hizo enterrar la nostalgia de la franquicia portuaria, lo que desvió también las reivindicaciones copleras. Por eso en plena República se cantaba su implantación en la ciudad como posible solución laboral:

Y tu Cádiz querido
sufre, calla y espera
ya que somos tan nobles
le pedimos al gobierno
que tenga caridad
con los pobres obreros
y que la zona franca

sea una realidad
que puedan los obreros
si quiera tener pan.

(*Los huérfanos de Asturias*, 1935, Moreno Tello, 2020: 370)

Pero los nuevos proyectos que atañen al progreso portuario y a sus infraestructuras no terminan de cuajar. Las ansiadas obras del Puerto, que comenzaron a tomar forma en la década de los setenta a través de concesiones particulares, fueron alargándose sin demasiados progresos en las últimas décadas del siglo XIX. La labor de los gaditanos del Partido Liberal Cayetano del Toro como alcalde desde la ciudad, y de Segismundo Moret como ministro desde Madrid, hacen lo suyo. El coplero popular agradece su gestión —“Moret, Castelar y Toro D. Cayetano, que mil años vivan” (*Los molineros*, 1908: 2) —, se describe la presencia de los reyes en la inauguración y, se vincula con un dorado sueño de futuro y prosperidad para la clase trabajadora: “que las Obras del Puerto es un hecho no dudar, ya tendremos trabajo y tranquilidad, y ya podemos darle a nuestros hijos pan” (*Los kabilas vendedores*, 1908: 7). Pero no terminan de culminar una obra cuya finalización no va a ser conocida por la generación que la planificó. Efectivamente, creada en 1902 la llamada Junta de Obras del Puerto de Cádiz, lo que vendría a suponer un impulso considerable, bien pronto levantan sospechas en los autores de febrero. Su típica ironía no está exenta de un escepticismo manifiesto: “y nuestra bahía, si esto sigue así, pronto será igual o quizás peor que la de Conil” (*Los médicos modernistas*, 1902, Osuna, 2007: 278) o, “se dejen de chirigotas y sigan las Obras del Puerto” (*Los viejos maletas*, 1905: 1). Transcurren los años y los avances de las infraestructuras son inapreciables, favorecido por un escaso presupuesto y plantillas cortas de trabajadores de manera que, “según al paso que va para el treinta de febrero concluidas se verán” (*Freidores gaditanos*, 1909: 1). Las siguientes décadas persiste la tónica del atraso llegando a cantarse “con que camelo nos están tomando el pelo y hay quien se deja engañar” (*Los gondoleros de Venecia*, 1915: 4). Se llega a tomar la demora como algo característico de los proyectos de Cádiz: “aquí todos los trabajos que empiezan a construir como estamos a dos velas nunca se ven concluir” (*Suárez y sus botones*, 1917: 2). Una composición de los veinte, plena de ironía y sarcasmo, describía el tramo de muelle realizado con la sola presencia de los patronos de la ciudad y algún que otro trabajador:

Mirando el muelle Victoria
que daba hasta gloria el pasearse por él.
No vimos a nadie más
qué a San Servando y a San Germán,
tres consumistas y un carabinero
Obras del Puerto que ya están en conclusión
con un maestro, con una grada y con un peón.
(*Los corresponsales*, 1922: 10)

A medida que el puerto gaditano va ganando infraestructuras y se moderniza van tomando fuerza otras cuestiones derivadas como el trasiego portuario y los transportes marítimos. Ya desde inicios de siglo las letras veían en los trasatlánticos un posible recurso de beneficio: “pero pronto llegará el día que veamos atracar esas grandes ciudades flotantes que de América traen navegantes” (*Los molineros*, 1908: 5), que queda corroborado luego con, “esos muelles como frecuentan grandes naves que viene del Extranjero para ver esta joya, precioso suelo” (*Las trovadoras modernistas*, 1928: 6). Se escribe sobre vapores de pasajeros y las Compañías señeras de la ciudad, principalmente la histórica trasatlántica del marqués de Comillas. Teniendo su origen en la primera mitad del siglo XIX en el dique de Matagorda, en la vecina

población de Puerto Real, la empresa tuvo un trato paternalista a la ciudad y a su clase trabajadora —nada se movía en la ciudad sin el beneplácito del marqués (Trinidad, 2001: 207)—, llegando a ver sus barcos como cosa propia (Marchena, 1995: 137-140). La erección de un monumento en los años veinte a Claudio López, segundo marqués (Faes, 2009), daba pretexto al coplero para realzar su figura como “salvador” de los trabajadores. Ya durante la Segunda República, la suspensión del contrato por el Estado, o el atraque de sus barcos, “que tiene la Compañía en Barcelona amarrados” (*Banda de las estrellas negras*, 1933, Moreno Tello, 2020: 167), insuflaba la causa obrera, “luchando por esos mares nos da pena y vergüenza solamente el pensar que sus hijos de su alma por la mañana les pidan pan” (*La Guardia de Tutankamen*, 1933, Moreno Tello, 2020: 182). Otra de las navieras arraigadas en la ciudad, la Transmediterránea fue objeto de crítica social, a propósito de un rumor de su traslado al Puerto hispalense pues, “pasan los barcos por delante de nosotros con pitorreo, para Sevilla descargar” (*Los cristepines bufos*, 1927: 71). Se habla de “herejía”, “villanía”, “traición” (*Los hijos de Satanás*, 1927: 7). El traslado del vapor “Manuel Arnús” al muelle sevillano para abrir una línea a Nueva York y su regreso a Cádiz por haber embarrancado allí, insuflaron coplillas de alegría y llanto por su regreso, pero de críticas por el desprecio a las infraestructuras gaditanas, “pues solo para faluchos es lo que sirve el río Guadalquivir” (*Los pelotaris*, 1927, Osuna, 2021: 165 y *Los monos amaestrados*, 1927: 2). Naturalmente, la causa obrera vuelve a rematar la necesidad no solo de sueldos justos sino de dignidad laboral, como se denuncia la falta de agua potable en la estiba del muelle:

Hemos visto lo que pasa aquí en el muelle
¡qué vergüenza para este puerto de mar!
que el obrero se está muriendo de sed
eso es de no tener humanidad.
Hay que hacer una protesta
contra la Junta de las Obras del Puerto
y decirle gritando que los que trabajan son los obreros
que necesita que ponga en el muelle comercial
más grifos en condiciones.
(*Banda de las estrellas negras*, 1933: 5)

El tercer tema, el de las construcciones navales, presenta de la misma forma la honda tradición de los carpinteros de ribera y calafates de siglos anteriores. El año 1887 marcará un hito en la historia naval de Cádiz. Se organiza en la ciudad la llamada “Exposición Marítima Nacional”, un evento muy en consonancia con el modelo de las grandes exposiciones a la europea, y que lanzará definitivamente la idea de unos astilleros gaditanos. La propia ubicación de tal exposición en la Punta de la Vaca, determinará el futuro inmediato de las construcciones navales en la ciudad. Detrás de todo ello, el impulso económico de las principales familias burguesas, adineradas de los negocios mercantiles del XVIII americano. En la parte más técnica, algunos filántropos y “sabios” locales como el infatigable Salvador Viniegra Valdés, que teorizará y llevará a la práctica gran parte de sus estudios en pos de una ciudad portuaria, mercantil y próspera que mirar con optimismo la encrucijada del nuevo siglo XX, como también hicieran de alguna manera, otros patricios gaditanos como Agustín García Gutiérrez con sus estudios del puerto o el bienhechor Manuel Fernández de Montañés que legó parte de sus testamentos a las obras por acometer en el puerto y en la ciudad (Marchena, 1995: 23-46). Pero tampoco ignoramos otras iniciativas familiares como la Factoría de hijos de Thomas Hayness, una fundición de hierro y metal instalada en Puntales por su padre desde 1840, especializado

en la construcción de “máquinas y calderas de vapor, campanas, husillo y chimeneas”. O también los “Talleres de Rafael Manzano”, una fundición de hierro y bronce, que acometerá igualmente efectos navales y embarcaciones de pequeño calado. Tiempo después, esta pequeña factoría ubicada en la zona del “Mar de Vendaval” será rebautizada como “Talleres Vigorito”. Y en este deseo del renacimiento y el resurgir de la economía gaditana desde el mar, toma auténtica carta de naturaleza el llamado “Plan Rodríguez Arias” (Rodríguez González, 1988: 401-420). Un plan que emana desde la cartera de Marina de su titular, el marino e isleño del mismo nombre que logra, tras varios intentos fallidos de sus antecesores, dar comienzo a uno de los proyectos más ansiados en la política naval española desde la derrota de Trafalgar: la reconstrucción de la flota naval. Para ello, se plantea la construcción de una serie de buques y barcos de guerra, que serían realizados en algunos de los astilleros existentes en el país. Se plantea un concurso al que licitan factorías de la talla de las de Vizcaya o Ferrol. También de Cádiz. Al respecto, las fuerzas vivas de la ciudad aúnan fuerzas para encaminar el proyecto de los “Astilleros Gaditanos”. Un proyecto que queda a medio camino, debido a que la adjudicación de los barcos se le asigna finalmente a El Ferrol. Y sin embargo, a pesar del supuesto fracaso y la retirada de los grandes apellidos de la burguesía gaditana (Ramos Santana, 1987), uno de ellos, el Vea – Murguía persiste en su empeño. Los tres hermanos logran fundar los “astilleros Vea – Murguía, logrando una cartera de pedidos por parte del Estado, menor que el concurso de cruceros de 1888, pero indispensable para su comienzo. A lo largo de los años ochenta y noventa, las distintas unidades, talleres y diques se van configurando en la “Punta de la Vaca” con una integración total de la sociedad gaditana, que la acepta desde el principio como uno de los puntos para la regeneración económica de la ciudad. Sin embargo, la visión popular de las coplas no obvia otros asuntos, que comienzan a frecuentar en la sensibilidad de quien mira los asuntos económicos con una perspectiva obrera y reivindicativa. Las reivindicaciones de horarios y salarios se plantean en aras de la dignificación laboral: “ya hemos visitado el Astillero donde se ocupan muchos obreros [...] no está nada bien lo que allí sucede, al jornalero que de peón trabaja solo dos pesetas dicen que le pagan” (*Sucursal del Zoco*, 1891 Osuna, 2007: 145).

La vida de los Astilleros avanza con no pocas dificultades, y muy mediatizada por dos constantes negativas: las limitaciones técnicas que dejan a la factoría de Cádiz en clara desventaja con otras empresas nacionales y europeas, y la total y absoluta dependencia de los pedidos nacionales. Por ello, las botaduras de estas embarcaciones subvencionadas por el Estado, se convierten en un acto de enorme impacto local, como sucedió con la botadura del Buque Carlos V en 1895, lo que poco menos que supuso una jornada de júbilo para la ciudad (Gutiérrez Molina, 2000: 82-90). A las típicas descripciones de la intensidad y la emoción vivida por dar al mar un nuevo barco, les siguen otras en las que se insiste en el deseo de seguir contando con carga de trabajo nacional:

Al gran buque Carlos V
con mucho gusto lo he visto
que cruzaba el ancho mar.
yo lloraba de alegría al ver en el océano
el gran barco construido en el suelo gaditano
[...]
A nuestro gobierno suplico
en nombre de los obreros
que acuerden pronto
se haga otro barco en el Astillero.
(*Los abanicos*, 1897, Osuna, 2007: 195)

La Guerra de Ultramar no frena el curso de la vida, y la economía gaditana sigue demandando un toque de atención para sus intereses navales. Casi una década después del arranque de los Astilleros Gaditanos, el perfil de la dependencia de los pedidos nacionales no cambia, y la actitud de reivindicar encargos a Madrid continua, como la de la comisión de octubre de 1897 que hace eco esta composición de 1898:



Fue a Madrid una comisión
de personas de gran valer
a pedir que en el Astillero
se hiciera un barco cuan justo es;
el gobierno decía que nones,
pero pares dijo después;
[...]
el Astillero debía preguntar,
si es que lo han tomado a guasa
que se aclare la verdad.
(*Los voladores*, 1898, Osuna, 2007: 207)

El fantasma del cierre y el desempleo se vincula a la propia historia del Astillero. Los acometidos a principios de siglo fueron recogidos por las coplas, pidiendo su inminente apertura, “pienso que cometemos una injusticia atroz al cruzarnos de brazos sin atrevernos a alzar la voz” (*Las banderas*, 1909: 7). Tampoco durante la etapa dirigida por los vascos Echevarrieta y Larrinaga a partir de 1917 (Trinidad, 2001: 370-382) se logra evitar el cierre a pesar de que “todo el mundo decía que pronto se abriría nuestro Astillero, y que recogerían a sus obreros” (*Los habitantes del planeta Marte*, 1922: 1). Y lo mismo denuncian *Los maceros de la Corte de Bolonia* en los carnavales de 1925 para el dique de Matagorda. Por eso, desde la historia de la factoría naval gaditana, se reivindica el lugar de honor del trabajador y de los buques construidos (Gutiérrez Molina, 1996). Uno de los autores de mayor compromiso social, Manolo León, describía una huelga de remachadores en la factoría a comienzo de la década de los veinte, que acabó con un nuevo cierre y el fracaso de la misma debido a “unos cuantos traidores que sin razón fueron al fin vendidos a sus explotadores” (*Los esclavos rojos*, 1921: 4). Las escenas de necesidad, hambre y pobreza son descritas en unas composiciones que, a partir de los veinte y años treinta, cobran un mayor grado de veracidad y dramatismo:

Nos estamos viendo
de hambre morir
con mucha resignación
lo mismo en el Dique
que en el Astillero
han sido por centenares
despedidos los obreros
y nadie se ocupa del malestar
que aquí estamos padeciendo.
(*Los niños patriotas*, 1922: 1)

La falta de recursos y la bahía paralizada de carga de trabajo pintan un escenario propicio para algunas coplas que recrean la carga emocional, como la de aquel trabajador de la factoría sin recursos para regalar en Reyes a su hijo, “aquel pobre padre, sentimos exclamar, este año no tendrás ni juguete con que jugar” (*Los supervivientes del Japón*, 1924: 22). A pesar de todos los problemas, se siguen reclamando pedidos y recreándose en las construcciones que

salen de las factorías de la bahía gaditana. La construcción de un submarino de encargo extranjero que suponga, “se hagan más barcos para la nación” (*Mr. Chicharrón y sus Bili-cocos*, 1928: 6), o “ese hermoso “Magallanes” construido en Matagorda que admiró a los extranjeros y que a todo Cádiz honra” (*Los indios carnívoros*, 1929: 11). Se miran con recelos posibles pedidos que puedan ser desviados a otros astilleros como el de El Ferrol o comisiones que van a Madrid para una reparación, “de la cual no se vio de que trajeron ningún vapor. Será, que encallaron los dos en algún ostión y no pudo llegar” (*Los guerreros egipcios*, 1936, Moreno Tello, 2020: 409).

Pero otros elementos de definición marítima son también objeto de tratamiento de las fuentes populares. El pueblo vive en una ciudad marítima, que vive del mar, de su comercio, de su industria naval y de la navegación marítima. El remate literario de buscar una alternativa desesperada en el marisqueo no era, desde luego, una exageración. Incluso la prensa local llega a considerar el sustento a base de pescado y marisco en los momentos de penurias como una buena solución de emergencia. Se potencian actividades de extracción de estos manjares del mar, bastante frecuentes en barrios playeros como la Viña, lo que viene también a aseverar, la vinculación y normalización de estos alimentos y sus variantes a la cultura y gastronomía marítima de la ciudad. Por ello, no son extrañas letras que aluden a los pescados, a los mariscos, a sus virtudes alimenticias, al recreo de sus sabores, colores y formas. Una manera de exaltar, medio en serio medio en broma, una variante nutricional bien conocida y asentada entre los gaditanos³:

Yo soy el marisquero más “afamao”
y vendo por marisco
la aristocracia de los “pescaos”
[...]
¡Cualquier cosa con estos camarones
que vistos al pronto más bien parecen
que son leones!
Bocas de la Isla y Puerto Real
que son los más “güeno”
de to lo “güeno” que hay en la mar
Estas cañaillas son de primera
¡lo mejor que se come en España entera!
(*Los médicos modernistas*, 1902, Osuna, 2007: 287)

Se defienden entidades del ramo como el Centro o Sociedad de pescadores y pescaderos que, “han demostrado en esta ocasión, el que son gaditanos de corazón” (*Los chepas. Murga torera*, 1906: 1). El gran autor Manuel López Cañamaque resaltaba que en la década de los veinte, “hay en el muelle una lonja muy hermosa para el pescado poder trabajar” (*Los pelotaris*, 1927, Osuna, 2007: 161) y se seguía tratando con sorna a los alimentos del mar: “gasto mucho dinero en las cañaillas, en cambio no le hace gracia los ostiones porque se limpia el pellejo de los costaos. Tampoco se come centolla porque dice que le crece la lengua” (*Los cazadores inofensivos*, 1936, Moreno Tello, 2020: 383). Pero tampoco faltan los tintes dramáticos donde pescados y mariscos están por medio. La desesperación del desempleo en Astilleros hace que muchos trabajadores, “se ve cogiendo cangrejos y camarones en la bajamar” (*Los habitantes del planeta Marte*, 1922: 15). Y no digamos de los naufragios, desgraciadamente comunes en el litoral gaditano cuando campean temporales:

³ En los años ochenta se llegó a iniciar un proyecto a nombre de un tal José Pardo para crear una industria de piscicultura y ostricultura en la Segunda Aguada, que finalmente nunca llegó a culminar (Marchena, 1995: 102).

Vierten lágrimas de duelo
estos llorones
por el ultimo naufragio
de pescadores.
El puerto en amargo llanto
gotas de sangre lo llora
a los mártires ahogados
en los barcos pescadores
descansen en paz los restos
que tuvo por tumba el mar.
(*Los niños llorones*, 1892: 1)

La imagen marítima de la ciudad forma parte del día a día de los gaditanos. Junto a las zonas de playas, abundan los tramos amurallados, restos de aquellas estructuras defensivas que protegieron a la vieja *gades* principalmente desde el siglo XVII. A pesar de las dudas por parte de algunas opiniones, el derribo parcial de estas a inicios del siglo XX fue visto como símbolo de progreso de la ciudad, “conseguir de que las murallas las tiren abajo y todo el trabajo que han de hacer aquí” (*Propietarios cubanos*, 1906: 1) y hasta una función estética: “derribar las murallas, quitamos entonces esa barrera de esa manera a este Cádiz le afeaba” (*Los concertistas cubanos*, 1922: 5)⁴. Pero el tiempo fue haciendo mella en muchos de aquellos lienzos de piedra, en especial en las zonas más combativas del temporal, donde las fracturas hacían entrar al mar muy cerca de determinadas zonas urbanas. Tampoco faltaba el sentido del humor en estos siniestros urbanísticos: “Junto al cuartel de san Roque ha roto el mar la muralla y entran por allí las olas de igual modo que en la playa” (*Los Lilas*, 1903: 1). Hasta la posguerra, en que se pusieron los bloques de contención, los temporales siguieron haciendo de las suyas horadando la piedra ostionera:

No podemos explicarnos
lo que tienen las murallas
que se hacen agujeros
donde vemos las caballas.
Hace poco se abrió una
que cogía el campo entero
y si no se acude pronto
llega hasta el Palillero.
Será preciso que tengamos los gaditanos
un salvavidas
en invierno como en verano.
(*Los vendedores de erizos*, 1934: 3)

Desde principios de siglo XX, y alentada por las tesis higienistas, se potencia a Cádiz como una ciudad adecuada para vivir, por su buen clima, por sus condiciones sanitarias óptimas y por su encanto, de un turismo, que no hacía sino consolidar las costumbres del ocio

⁴ El derribo de murallas en Cádiz, al igual que sucedió en otras capitales españolas como Madrid, Pamplona o Barcelona, fue tomado como modelo burgués de ciudad, más moderna y mejor comunicada. Tales premisas no fueron muy claras a la hora de acometer dicho derribo en la ciudad gaditana, cuyo tramo perdido en la paralela del puerto y, en especial, la estructura defensiva de los Glacis, a la entrada del recinto histórico, siguen siendo hoy objeto de polémica por la destrucción de tan importante patrimonio (Suárez Japón, 1999 y Marchena, 1995: 107-121).

burgués, iniciado desde el siglo pasado en destinos litorales o al amparo de balnearios de descanso y aguas medicinales. Los baños para solaz de los gaditanos, se establecen junto a la antigua Aduana – actual Diputación Provincial –, Alameda Ruiz de Apodaca o los del “Carmen y del Real” en plena playa de la Caleta. En esta filosofía, la parte más exterior de Extramuros comienza a potenciarse en esta dimensión turística, con la construcción de chalecitos en la línea de la costa playera, y la inauguración en 1905 del Gran Balneario Victoria. Matizaciones de las que son conscientes el coplero popular (Marchena, 1998 y 2005): “Tiene la bella Cádiz un Balneario, como no hay otro en España no hay quien pruebe lo contrario en aquella gran playa tan espaciosa, saludable, alegre y deliciosa” (*Los tontos*, 1908. Osuna, 2007: 359).

4. OTRAS SEÑAS LITERARIAS

Hablar y tratar el mar de Cádiz en las fuentes populares presenta un fondo, pero también una forma. Resulta oportuno considerar someramente como a lo largo del periodo estudiado los carnavales y sus letras se aliaron con algunas expresiones, principalmente tipologías y metáforas vinculadas al carácter litoral de la ciudad, que no hicieron más que reforzar aquellos acontecimientos históricos que cimentaron el devenir gaditano en el testimonio literario colectivo. Los recursos poéticos unidos a la descripción de un escenario marítimo, el de Cádiz y su bahía, son capaces de identificar rasgos de indudable belleza, pero no exento del peligro que, como un huracán, puede comprometer su futuro:

Con el respeto
que me merece
esta linda reliquia
que el sol se para
solo por verte
hoy le saludo
[...]
Cádiz, coral glorioso te ves
bañado por las olas
cual palacio flotante
que encalla entre dos rocas
gallarda y sonriendo tu estás
flotando sobre el mar,
esperando arrogante
que llegue el huracán.
(*La olla express*, 1925: 7)

La paloma símbolo de la paz y de tantos sentimientos puros se convierte en un recurso coplero de primera mano, casi siempre ligado al mar y a sus símbolos: “sobre la espuma del mar parece ciudad querida paloma rendida al sol” (*Lo pelotaris*, 1927: 3). En este otro ejemplo, la *Columba livia* queda ligada al faro como guía y a la sirena como habitante marino:

Cádiz la joya más preciada
de Andalucía,
a ti este canto dedico,
con alegría,
tú blanca paloma
que te posas sobre el mar,
y serás faro luminoso
para el que sale a luchar
por su pan

[...]
La sal cristalina
se ve en tu suelo brillar
y tus hijos son
sirenas del mar.
(*La olla express*, 1925: 19)

No deja de ser curiosa la versatilidad de esta figura mitológica. Junto al ejemplo citado de la década de los veinte localizamos otros dos más. El primero, del repertorio del autor Antonio Rodríguez Martínez que a principios de siglo describía a otra sirena, algo menos alegre por los reveses de la ciudad: “preciosa sirena que bañan las olas, que pena da verte tan pobre y tan sola, murió tu comercio, tu industria perdida...” (*Los anticuarios*, 1905: 19). El segundo, en plena república que a tenor del enfoque resultante es más que probable una lectura de estos anteriores ejemplos por parte del autor de este, Luis Gómez Gutiérrez *Lu-Go*:

A este rincón hermoso de Andalucía
A esta bella sirena, diosa del mar
[...]
A ti mi blanca paloma
que al mar te asomas
simbolizando,
la nobleza de un pueblo.
(*Los cometas*, 1934: 10)

En otros casos, las variantes tipológicas son innumerables al respecto. Desde personificar al puerto en clave de nostalgia –“risueña esperanza que fue de Cádiz sueño dorado” (*Los molineros*, 1908: 5) –, o a base de construcciones escénicas donde aparecen elementos del paisaje que unen cielo y mar: “Como una nube blanca que el firmamento agita en el aire, así mi Cádiz se ve, cuando venimos, al entrar del ancho mar” (*Los maceros de la Corte de Bolonia*, 1925: 3). O la vinculación cultural e histórica de Cádiz con el océano, nexo de tantas civilizaciones y que se reivindica con orgullo. Dos coplas-saludos, es decir, la letra que inicia y presenta el repertorio de cada agrupación utilizaban este recurso:

Con respeto y cariño
un saludo enviamos
a esta tierra que baña el océano,
que es el orgullo y honra
del gran pueblo español.
(*Los habitantes del planeta Marte*, 1922: 1)

Con el corazón en la mano
nosotros le saludamos
a esta tierra hechicera
preciosa perla del océano.
[...]
Desde allende los mares
dan vivas que salen dentro del alma
a este Cádiz querido de mis entrañas
y al Pabellón glorioso de nuestra España.
(*Los naufragos del Carnaval*, 1930: 1)

Pero a pesar de la tragedia de la guerra de fin de siglo y que los tiempos vividos no eran precisamente los mejores para la ciudad, el febrero gaditano hace burla hasta de los escorzos más dolorosos. En este ejemplo, las fuentes populares mezclan metafóricamente los distintos modelos y estadios posibles de las embarcaciones de guerra —es lo que exige el momento y las letras de Carnaval están siempre en la palpitante actualidad—, con otro de los temas favoritos desde la génesis del febrero gaditano: el tratamiento y cosificación de la mujer, como objeto de uso patriarcal, sexual y degradante (Ginesta, 2021). En sus versos se desliza una malintencionada reflexión de que la mujer vale, en tanto tenga belleza, frescura y juventud, y cuando la va perdiendo lo hace también su interés y vigencia:

Comparamos a las mujeres
aunque parezca un disparatón
con los buques de guerra
que tiene nuestra nación.
Las doncellas son acorazados
que tienen plancha de acero
y casco blindado
se necesitan proyectiles fuertes
para que abran brecha
y dentro penetren
[...]
Las casadas se parecen mucho a los cruceros
[...]
Torpederos son las viuditas
que al disparar
abren sus compuertas
de par en par
[...]
Lanchas cañoneras
las viejas son
y como estropeado
tienen el armazón
con un solo disparo
se van al fondo de sopetón.
(*Los claveles*, 1896: 5)

5. CONCLUSIONES

Las circunstancias de disponer para el estudio de la ciudad gaditana, de un repertorio, amplio, contrastado y diacrónico de letras de origen popular, nos permite tener, junto a las oportunas fuentes de las clases dirigentes y documentación oficial, una ambivalencia de en dosis considerables de correlación, algo que no siempre es posible en todo ámbito espaciotemporal, y que permite para Cádiz cotejar esa visión a veces contrastada, a veces coincidente de tan representativos grupos sociales.

En segundo lugar, y en relación con una de las hipótesis propuestas a principios de este trabajo, esta versatilidad y variedad en las fuentes populares, nos permite hacer una reconstrucción documentada y crítica de los que podríamos entender como una crónica del pulso vital de la ciudad, complementando a su vez sus propios perfiles en la dinámica y mediatización del mar; esto es cotejar la secuencia vital de la ciudad con respecto a la marítima, porque la temática y el enfoque de los repertorios de las fuentes populares, no permiten realizar esa mirada mixta. Abundando aún más en la idea, ese pulso vital se cubre con la mayoría de los

acontecimientos que interesan a la sociedad, la economía y la cultura gaditana, porque en definitiva las coplas de febrero se convierten en testigos de las inquietudes del pueblo cada año, que convierte su Carnaval en un foro libre y abierto de opinión acerca de su interpretación de lo acaecido, eso sí, en tono alegre y satírico, pero con toda la carga crítica posible, y la perspectiva del grupo social del que emana.

En el caso que objetó este análisis cronológico, el deseo de reactivación de la economía marítima, al amparo de un puerto más amplio y moderno, un muelle comercial y con miras alternativas al tradicional comercio ultramarino y una construcción naval incipiente, colmó una parte considerable de la temática de las coplas de febrero. Letras con no demasiados recursos argumentales, pero plagada de una filosofía sencilla, directa y clara, denunciando lo sucedido y a su vez, mostrando caminos reparadores. Letras emanadas por gente muy humilde, con formación a veces por debajo de lo básico, pero erigidos sin discusión en paradigmas de la opinión de un colectivo social mayoritario, y que a partir de estas fechas comienzan a ostentar un innegable protagonismo en los acontecimientos históricos nacionales. Son, por lo tanto, constructos detentadores de los perfiles de sus desempeños, actas notariales de la más variada experiencia y anécdotas vividas, y a la mayor, reflejo de los momentos de auge y caída de la historia en letras mayúsculas. Es decir, un volumen de información gestionable y tratable a todos los efectos de la historia social. Y por correlación, un testigo de primera línea de cómo una ciudad, la gaditana, vivió, vive y seguirá viviendo, para bien o para mal, del mar que le dio origen, esplendor y momentos de crisis e incertidumbres.

Bibliografía

- BARRAGÁN MUÑOZ, Juan Manuel (1988) *La Bahía de Cádiz, un puerto natural hasta el siglo XX*, Cádiz, Ayuntamiento.
- CALVO MARTÍN, Olga (2017) "La construcción de las identidades nacionales a través de la literatura y de la cultura popular" en Damián A. González, Manuel Ortiz y Juan S. Pérez, eds., *La Historia Lost in Translation?*, Cuenca, Universidad de Castilla La Mancha, pp.61-72.
- DUBY, George (1976) *Historia social e ideologías de las sociedades*, Barcelona, Anagrama.
- FAES DÍAZ, Enrique (2009) *Claudio López Bru, marqués de Comillas*, Madrid, marcial Pons.
- GINESTA GAMAZA, Marta (2021) *La Mujer en el Carnaval de Cádiz*, Tesis Doctoral, Cádiz, Universidad.
- GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis (1996) *Capital vasco e industria andaluza. El astillero Echevarrieta y Larrinaga (1917-2952)*, Cádiz, Universidad.
- (2000) *El nacimiento de una industria. El astillero Vea-Murguía de Cádiz 1891-1903*, Cádiz, Diputación.
- (1994) *Crisis burguesa y unidad obrera. El sindicalismo en Cádiz durante la Segunda República*, Madrid, Madre Tierra.
- JURADO MORALES, José (1998) *Gitanismos en las letras del Carnaval de Cádiz*, Cádiz, Fundación Gaditana del Carnaval.
- MARCHENA-DOMÍNGUEZ, José (1995) *Burgueses y caciques en el Cádiz de la Restauración*, Cádiz, Universidad.

- MARCHENA-DOMÍNGUEZ, José (1994) *Carnaval de Cádiz: una historia de coplas*, Cádiz, Fundación Gaditana del Carnaval.
- (1995) “Colonialismo e ideología en la burguesía gaditana de la Restauración”, *Baluartes. Estudios gaditano-cubanos*, 1, pp. 11-18.
- (1998) “La Sociedad de Turismo de Cádiz (1910). Una alternativa al resurgir económico de la ciudad”, *Estudios de la Universidad ofrecidos a la memoria del profesor Braulio Justel*, Cádiz, Universidad, pp. 519-524.
- (2005) “Una ciudad con vistas al mar”, *Ateneo*, 5, pp. 273-277.
- (1999) “1898: la crisis dentro de la crisis”, *Gades*, 23, pp. 53-66.
- y MORENO TELLO, Santiago (2024) “Entre copita y copla: imagen y construcción tipológica del vino de Jerez (1949-1953)” en Alberto Ramos y José Marchena, eds., *Imágenes y representaciones de los vinos del Marco de Jerez*, Madrid, Sílex, pp.197-218.
- MARISCAL CARLOS, Eugenio (1997) *Fermín Salvochea en las letras del Carnaval de Cádiz*, Cádiz, Aula de Cultura del Carnaval
- MILLÁN CHIVITE, José Luis (1979) “Andaluces y Andalucía hace cien años (aproximación a un estudio generacional andaluz de la Restauración) 1875-1898”, *Gades*, 3, pp. 115-136.
- MONTESQUIEU, Charles Louis de Secondat, Baron de (1985) *Del Espíritu de las Leyes*, Madrid, Orbis.
- MORENO TELLO, Santiago (2006) *La Clase obrera gaditana (1949-1959)*, Cádiz, Ayuntamiento.
- (2020) *Las coplas del Carnaval de Cádiz durante la Segunda República (1932-1936)*, Cádiz, Editorial Universidad de Cádiz.
- MORGADO GARCÍA, Arturo, edit. (2002) (1690) *Fray Jerónimo de la Concepción. Cádiz Emporio del Orbe*, Cádiz, Universidad.
- OSUNA GARCÍA, Javier (2007) “El Tío de la Tiza” 1861-1912. *Revisión Biográfica*, Cádiz, Caja San Fernando.
- (2021) *Manuel López Cañamaque un autor de leyenda*, Cádiz, Diputación.
- PÁRAMO FERNÁNDEZ-LLAMAZARES, coord. (2021) *Paco Alba y su Carnaval*, Cádiz, Editorial UCA.
- PÉREZ SERRANO, Julio (1987) “Gaditanismo y andalucismo. Orígenes de la conciencia andaluza en el Cádiz de la Restauración borbónica”, *Actas del III Congreso sobre el Andalucismo histórico*, Granada, Fundación Blas Infante, pp. 407-427.
- RAMOS SANTANA, Alberto (1983) “Apuntes para una crónica del primer tercio del siglo XX”, *Cádiz en su Historia*, Cádiz, Caja de Ahorros, pp. 113-132.
- (2002) *El Carnaval secuestrado o Historia del Carnaval*, Cádiz, Quorum Editores.
- (1985) *Historia del Carnaval de Cádiz*, Cádiz, Caja de Ahorros.
- (1987) *La Burguesía gaditana en la época isabelina*, Cádiz, Ayuntamiento.
- RODRIGO ALHARILLA, Martín (2020) *Un hombre de negocios. La controvertida historia de Antonio López marqués de Comillas*, Barcelona, Ariel.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón (1988) *Política naval de la Restauración (1875-1898)*, Madrid, San Martín.

- SUÁREZ JAPÓN, Juan Manuel (1999) *El derribo de las murallas de Cádiz. Crónica de una transformación urbana*, Cádiz, Universidad.
- TORREJÓN CHAVES, Juan (2002) *El Puerto Franco de Cádiz 1829-1832*, Cádiz, Universidad.
- TRINIDAD PÉREZ, Francisco (2001) *Los trabajadores gaditanos en la coyuntura de la 1ª Guerra Mundial*, Cádiz, Universidad.
- VOVELLE, Michel (1985) *Ideologías y Mentalidades*, Barcelona, Ariel.

Libretos de agrupaciones

- Banda de las estrellas negras* (1933).
- El ferrocarril* (1892).
- Freidores gaditanos* (1909).
- La guardia de Tutankamen* (1932).
- La olla express* (1925).
- Las banderas* (1909).
- Las trovadoras modernistas* (1928).
- Los abanicos* (1897).
- Los anticuarios* (1905).
- Los brujos* (1906).
- Los cazadores de Oriente* (1923).
- Los cazadores inofensivos* (1936).
- Los claveles* (1896).
- Los cometas* (1934).
- Los corresponsales* (1922).
- Los cristerpines bufos* (1927).
- Los chepas* (1906).
- Los chinos japoneses* (1907).
- Los esclavos rojos* (1921).
- Los espejos* (1904).
- Los fakires indios* (1932).
- Los gallos* (1901).
- Los gondoleros de Venecia* (1915).
- Los guerreros egipcios* (1936).
- Los habitantes del planeta Marte* (1922).
- Los hijos de Satanás* (1927).
- Los huérfanos de Asturias* (1935).
- Los indios carnívoros* (1929).
- Los kabilas vendedores* (1908).

Los lilas (1903).
Los maceros de la Corte de Bolonia (1925).
Los mayordomos internacionales (1928).
Los médicos modernistas (1902).
Los molineros (1908).
Los monos amaestrados (1927).
Los naufragos del Carnaval (1930).
Los nerviosos (1922).
Los niños de la miga (1926).
Los niños llorones (1892).
Los niños patriotas (1922).
Los obreros del paro forzoso (1933).
Los pelotaris (1927).
Los profesores internacionales (1925).
Los plumeros de colores (1933).
Los reyes del Jazz-band (1929).
Los supervivientes del Japón (1924).
Los tontos (1908).
Los trompetistas anglo-hispanos (1926).
Los veloneros (1935).
Los vendedores de erizos (1934).
Los voladores (1898).
Mr. Chicharrón y sus bili-cocos (1928).
Pérez y sus víctimas (1925).
Profesores del siglo XX (1905).
Propietarios cubanos (1906).
Ramilletes y flores de España (1928).
Sucursal del zoco (1891).
Suárez y sus botones (1917).
Suárez y su orquesta que está descompuesta (1936).

