

# La vida en toneladas

---

Enrique Alcina Echeverría

La historia del Puerto de la Bahía  
de Cádiz contada por quienes  
han formado parte de ella

Autor: Enrique Alcina Echeverría  
Edita: Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz  
Diseño e impresión: H comunicación, imagen y publicidad s.l.

# Índice

Prólogo. . . . .	5
Capítulo 1.- El destino de Cádiz. . . . .	7
Capítulo 2.- Binomio puerto-ciudad. . . . .	11
Capítulo 3.- Estibadorescon gancho. . . . .	17
Capítulo 4.- Tres mil años y pico . . . . .	25
Capítulo 5.- Haciéndose el sueco . . . . .	31
Capítulo 6.- La puerta del mar . . . . .	39
Capítulo 7.- Gallegos en Cádiz . . . . .	45
Capítulo 8.- Portillo, los pioneros de La Cabezuela . . . . .	51
Capítulo 9.- Marineros en tierra. . . . .	55
Capítulo 10.- La conexión canaria . . . . .	61
Capítulo 11.- La revolución del contenedor. . . . .	65
Capítulo 12.- Metáforas saladas . . . . .	73
Capítulo 13.- La nueva industria turística . . . . .	79
Capítulo 14.- Buques insignia . . . . .	87
Capítulo 15.- ... . . . .	93



# Prólogo

**L**a vida en toneladas. Nunca hubiera imaginado mejor forma de retratar con palabras cómo sentimos y contamos la vida quienes vivimos del y para el muelle. Desde los prácticos, a quienes los capitanes encomiendan sus naves para atracarlas a puerto; hasta el guardia civil que despide en el control de salida al camión que parte con la mercancía; pasando por policías portuarios, policías nacionales, estibadores, amarradores, remolcadores, consignatarios, transitarios, agentes de aduanas, personal de administración y servicios, ingenieros que idean infraestructuras, pescadores, navieros, todos los que sentimos de la verja para dentro vivimos y contamos la vida en toneladas.

Pero en este cuento las cuentas no cuadran. Y no es más grande quien más toneladas mueve... En este recuento de vivencias y memorias, descubrimos que no cualquier tiempo pasado fue mejor, ni tampoco, peor. La perspectiva del tiempo favorece algunas tomas y enturbia otras, pero siempre sitúan al Puerto de la Bahía de Cádiz en el centro de los sentimientos y de la vida de quienes les han prestado a Enrique Alcina sus recuerdos y su experiencia para que él nos los regale en forma de libro.

Gracias a Helio Durán, a Juan Bernal, a Paco Parra, a José Manuel Portillo, a José Manuel Veiga, a Félix Fernández, a Antonio Gómez Cazorla, a Rafael Ponce, a Luis Domínguez por prestarnos el soporte de sus memorias para levantar este relato de la historia reciente del muelle. Gracias a todos los hombres y mujeres que, como ellos y como muchos otros que ya no están para contarlo -no puedo dejar de acordarme de Jesús Oviden Navarro, cuya contribución permanece en los muelles, aunque no tuviera tiempo de convertirse en el capítulo número 15 de este libro- viven o han vivido la vida en toneladas.

Rafael Barra Sanz

Presidente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz



# 1.- El destino de Cádiz





**A** CÁDIZ siempre llega un barco cargado de ilusiones y certezas del mundo redondo. Cádiz mira al mar, quiera o no, y echa un vistazo cada mañana al movimiento de buques, en permanente guiño al destino histórico, para conocer la dirección del viento y el futuro inmediato de los días de estancia y las noches de travesía.

Los muelles de la Bahía de Cádiz ejercen de motor económico desde los tiempos de los mismísimos fenicios, y se convierten en el espejo sentimental y sociológico del espíritu gaditano, en su razón de ser, el elemento sensible, capaz de dinamizar esta tierra aun en tiempos difíciles.

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz genera alrededor de 16.000 empleos (directos, indirectos e inducidos), entre tres y cuatro puestos de trabajo por cada mil toneladas. La vida, en toneladas.

Cuatro millones de metros cuadrados acogen a 340 empresas de diversa vocación, no sólo estrictamente portuarias.

Si la nueva terminal de contenedores, que estará lista en cuatro años, esto es, sobre 2016, propiciará la reordenación del espacio portuario, arrimando los cruceros a las puertas del mar de Cádiz y así contribuir a la explosión del turismo que se zampa el sol de puerto en puerto, La Cabezueta-Puerto Real abre vías de expansión, llama a la puerta de nuevas inversiones y apuesta tanto por la tradición como por la producción de energía solar, mediante la instalación de placas fotovoltaicas en las cubiertas de las naves de almacenamiento de mercancías.

A 18 millones de euros ascendió la inversión ajena, en el complicado ejercicio de 2011, en el corazón de la crisis financiera mundial. Cádiz y su puerto han sobrevivido a mareas adversas, crisis variopintas, revoluciones y caídas de imperios, así que no parece que vaya a variar su rumbo sin perder la sonrisa y la vista horizontal, atlántica, cosmopolita y pinturera.

Hay que ver cómo está el tráfico en Cádiz. El tráfico de buques, ojo avizor desde las torres miradores y las infinitas atalayas de la historia común.

El tráfico de mercancías, nexo de unión intercontinental y almacén del paladar de aquí y allá. El tráfico de vehículos y de pasajeros, sin peaje moral, limpio y antiestresante, más vacacional que comercial tras otro giro del destino. Y el tráfico de contenedores, en el ojo del huracán del loco mundo empeñado en quebrar fronteras y presupuestos anímicos.

La suerte de Cádiz merece una singladura variada, un golpe de nostalgia de futuro. Las cuatro dársenas comerciales dependientes de la Autoridad Portuaria de la Bahía de

Cádiz; Cádiz, Zona Franca, La Cabezuela-Puerto Real y El Puerto de Santa María, dan la espalda al pesimismo. La Bahía que Rafael Alberti rimaba con alegría cromática y melancolía imposible.

La industria portuaria da trabajo a consignatarias, agentes de aduana, estibadores, remolcadores, transitarios, prácticos, amarradores, armadores, provisionistas, guardias civiles, policías nacionales, policías portuarios, capitanía, administración de aduanas, inspección de sanidad, salvamento marítimo, pesca, servicios auxiliares y demás oficios genéricos, unos de mayor envergadura que otros, pero todos igual de relevantes. Los portuarios se asocian a una clase diferente, gente diferente ganada al mar, como los terrenos que jamás soñaron pisar o los puertos que pudieron tocar con la imaginación, la labor diaria y los zapatos.

Una radiografía humana del sector revela que la familia portuaria vive estrechamente ligada a la ciudad, de tal modo que Cádiz y su Bahía cuentan la historia según le han ido, según les va. No hay porvenir sin pasado, el futuro ya es tiempo remoto y Cádiz conoce tres mil años y pico de vaivenes. Como las olas del mar, Cádiz ha experimentado la felicidad extrema y la necesidad, fruto del mar, y ha conocido peores y mejores momentos en virtud del capricho del azar celeste y salado. Esplendores y decadencias al compás de varias revoluciones, más técnicas que teóricas.

Ahora que las fugaces y frustradas reconversiones industriales se amontonaron una tras otra sin dar tiempo a reaccionar, la industria portuaria parece recordar a la gente de Cádiz, y al mundo entero, que sus efectos sobre la economía y el humor cambiante de la zona resultan cada vez más evidentes, aunque ignorados por algunos que acaso no ven más allá del horizonte celeste.

La actividad de la Autoridad Portuaria produce efectos indirectos a la agricultura, la pesca, la producción energética o química, la maquinaria, los transportes o la industria de la alimentación, los textiles, el calzado, minerales y metales, hostelería, reparación y construcción, madera, papel, enseñanza, sanidad y servicios públicos, entre otros muchos.

En lugar de abandonarse a tantos momentos florecientes o desafortunados de su historia, el puerto se adapta a las circunstancias, continúa levantando pasiones en eternas polémicas sobre el espacio físico y mental de la ciudad y el mar que la rodea, y crece como la marea. Salpicando a todos los sectores de la sociedad gaditana y constituyendo la piedra angular de la personalidad de esta tierra (y mar).

# 2.- Binomio puerto-ciudad |





Alas tres y diez de la tarde del tres de marzo de 1906, el alcalde Cayetano del Toro<sup>1</sup> y otros veinte mil gaditanos festejaban por todo lo alto la caída del muro del pasado, o lo que es lo mismo, el derribo de las murallitas de Cádiz, entre San Carlos y la Fábrica de Tabacos, precisamente la imaginaria línea carmesí que traza la vida y milagros del muelle gaditano. Un guiño al porvenir, según la idea de la época. Un error sin precedentes, según el sector turístico de los siglos veintitantos, que pasaría toda la vida echando de menos tamaño tesoro. No se entendía así entonces. En fin, hubo juegos florales y fuegos pirotécnicos, juerga colectiva en do mayor, un “¡viva Moret<sup>2</sup>!” unánime recorriendo las calles como un rumor, en reconocimiento al político que alejó a Cádiz de los tiempos de la indignancia y promovió su reconstrucción urbanística y social. Moret fue polémico y querido, a la par.

Las primeras piedras ostioneras de las murallas se emplearon en el correspondiente monumento a Moret. Ocho oficiales y noventa y un peones participaron en el derribo histórico, que bien podría simbolizar la azarosa relación entre el puerto y la ciudad, binomio que ha sufrido diversas vicisitudes, no siempre alentadoras. Una historia de amor no siempre correspondida.

Tantos años después, Cádiz vuelve por sus fueros, tras vivir literalmente de espaldas al mar, y barrunta nuevos vientos, debate sobre su futuro imperfecto e intenta enfrentarse a los retos del mundo global con otra concepción de puerto-ciudad. Acaso otro brusco giro del destino. Como otras ciudades con sabor a mar, Cádiz mantiene una relación de intimidad realmente asombrosa con su muelle. La armonía, el interés común y el amor mutuo no siempre han caminado por la misma senda. La ciudad de las luces, las sombras y los cariños de ida y vuelta conoce los gajes del oficio tanto como el horario de mareas.

Faro de libertades conquistadas a diario, tan cerca, tan lejos del mundo, Cádiz viaja al limbo de la comunicación fluida, jamás vivió al amparo de caprichos, tuvo que plegarse a infraestructuras complementarias: el tren, los puentes y todo lo demás. Historias cíclicas.

---

1 Cayetano del Toro. 1842-1915. Insigne médico, figura de la oftalmología, fue alcalde de Cádiz y presidente de la Diputación Provincial, así como titular del Ateneo. Bajo su mandato local se produjo la reordenación del territorio mediante el derribo de parte del recinto amurallado, y al frente del ente supramunicipal organizó la Exposición Marítima Internacional en los terrenos de Astilleros, ganados entonces al mar.

2 Segismundo Moret. 1833 1913. Literato, economista y político gaditano que ocupó la presidencia del Gobierno entre 1905 y 1906, así como numerosos ministerios. Su labor le granjeó el cariño de la ciudad merced a numerosas gestiones de alto nivel que significaron el crecimiento de la ciudad.

cas presencian la eterna discusión del futuro del mar, como si pudieran fijar límites al horizonte azul marino o contar las estrellas o poner diques al mal menor.

Cádiz, una vez más, quiere ser puerto activo, huye eternamente del aislamiento, propugna la integración del puerto en la ciudad, y viceversa, con planes de divulgación de la actividad portuaria. Se trata de reforzar vínculos forzosos. Suban a la torre mirador y observen el retrato en sepia de Cádiz, la fachada marítima y lo que jamás sucederá. La puerta del mar, la plaza del mar y las nuevas ideas para el futuro. Una terminal para empezar a hablar en voz baja. Y una vocación nunca demasiado tardía de consagrar el mar de Cádiz en clave de Bahía. Lo que no lograron las instituciones, por mor de distancias políticas, lo consiguió el mar por nones, a golpe de razón. Hoy el Puerto de Cádiz conjuga pluralidad, suma rincones y concede valor a la ansiada mancomunidad, área metropolitana o comarca del sol compartido. El puerto es Bahía, y viceversa.

Meses después del derribo de las murallitas de Cádiz, el Gobierno autorizó las obras del muelle gaditano. El Ayuntamiento nombró hijo predilecto de la ciudad a Segismundo Moret. Otra fiesta en condiciones. Una empresa italiana se encargaría de los trabajos, por importe de 10,4 millones de las antiguas y añoradas pesetas. Por fin, Cádiz contaría con un puerto acondicionado para el atraque de buques de gran tonelaje, con la ampliación acometida entre la Capitanía Marítima y la Punta de San Felipe.

En el mismo año 1907, la compañía del Marqués de Comillas lograba un hito histórico: unir Cádiz y Buenos Aires en sólo catorce días, mediante el trasatlántico Alfonso XII, de 146 metros de eslora, capaz de alcanzar 18 millas de velocidad de crucero, con 2.400 toneladas de carbón en sus bodegas. La línea rápida causó sensación, como no podía ser menos. El barco disponía de todos los lujos al alcance de pocos viajeros de la época, e incluso contaba con una espléndida banda de música, como el Titanic, con perdón, que se fue al garete cinco años después con la idea de triunfar en los futuros cines de pantalla panorámica. Pues bien, el cocinero del buque Alfonso XII era de Cádiz, respondía al nombre de Melquiades Brizuela, y alcanzó notoriedad en días de escaso brillo mediático. Ya por entonces, esta línea marítima propició la combinación de medios de transporte, en este caso en tren hacia Madrid y luego París. Un salto entre América y Europa. Pioneros de planes intermodales, excepciones de la regla nunca escrita.

Como suele ocurrir en Cádiz y otras ciudades portuarias, los proyectos de ampliación y mejora del muelle navegaron entre controversias ciudadanas y dudas metafísicas; se redactaron hasta doce documentos entre 1850 y 1894, hasta que los Reyes pusieron la primera piedra, repique de campanas incluido, y se montó otra fiesta de categoría para adivinar el futuro, dos mil obreros a bordo de vapores engalanados y vámonos que nos vamos.

Una guerra después, ya en el 46, los nuevos proyectos del muelle se cifraban en 150 millones de las antiguas rubias, el objetivo primordial se centraba en triplicar el tráfico marítimo. Moría Falla en Argentina, frustrado su deseo de volver a casa, y en una década gris previa a tiempos de nuevo esplendor en el muelle, el muelle conseguía atraer, ya en el 56, a quince mil pasajeros. Los años sesenta traerían nuevas puertas al muelle, la inauguración del puente Carranza y ecos de inminentes crisis, reconversiones, urgentes reindustrializaciones, retranqueos de la memoria y, finalmente, en los noventa, el soterramiento de la vía del tren, otra forma de buscarse la vida por bajini, como se dice en Cádiz.

Distintos foros ciudadanos mantienen viva la llama del debate infinito. Los turistas de cruceros emulan a los marineros de otros tiempos, descubren Cádiz de otra manera e invitan a reflexionar sobre la velocidad del tiempo y las sorpresas que aguarda el futuro, que ya es pasado. Cádiz discute a las puertas del escaparate del mar, se pone bonita para la fiesta y enciende una vela.



# 3.- Estibadores con gancho





**T**reinta y siete años a régimen del mar. Desde los 19 años, Paco Parra ha vivido en carne propia la evolución de la estiba, pasando de la Organización de Trabajos Portuarios<sup>3</sup> a la Sociedad de Estiba y Desestiba de Cádiz<sup>4</sup>, del cien por cien estatal al sistema de gestión compartida, para terminar en la actual sociedad anónima privada, al más vale pájaro en mano y a los gajes del oficio. Paco presidió el comité de empresa, así que conoce ambas bandas y habla en primera persona de un puerto plural que representa su vida. Curiosamente, empresarios y obreros hablan parecido lenguaje, la lengua del mar, con escasas diferencias, si acaso formales.

Cuando Paco se estrenó como estibador, la plantilla se dividía en carga general y pesca, entre la dársena del muelle y la lonja pesquera. El mundo parecía más pequeño, aunque también más redondo. Paco tuvo en sus manos la diversidad, cargó fardos de tabaco, café, garbanzos... “Aún no funcionaba La Cabezuela, sólo existían la Zona Franca y el muelle de Cádiz”. Café de Colombia y Brasil, años antes de la era del contenedor y las grúas de metros. Juan posa su memoria en el suelo y la eleva hasta el infinito, dependiendo de la carga.

Azúcar moreno de Cuba, garbanzos mexicanos. Toda la mercancía a granel, oculta bajo lonas a la vista. Mucha necesidad en Cádiz. “Se ganaba una miseria, abundaba el trapicheo, había que buscarse la vida y el puerto era el lugar adecuado. Antes del año 74, mi padre y otros estibadores me contaron que se descargaba de otra manera. Salían de los barcos con el carbón clavado en la cabeza, cargaban sacos de trigo de cincuenta kilos, era una época de trabajo puramente físico, a veces a expensas de temperaturas extremas, de hasta veinte grados bajo cero”.

En los años ochenta, con la llegada de las flotas japonesa y rusa de congeladores “tenías que buscarte la ropa para trabajar, no había nada de equipamiento de seguridad, ni protección, ni nada. Si acaso, tres pantalones y un chaquetón”. Con la calor, el estibador pasaba el verano casi en calzoncillos, sudando a chorros cuarenta grados de justicia y de azúcar refinada blanca. No olvidemos que antes de las grúas, de las rotondas, de los teléfonos móviles, el internet y la play station, la carga se transportaba en mulas de carga, nunca mejor dicho, en sus correspondientes carros. “Ahora la mercancía va de

---

3 Organización de Trabajos Portuarios OTP Organismo autónomo del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, fundado en 1944, encargado del censo laboral, la asistencia social, la regulación del empleo y demás funciones vinculadas a las condiciones de trabajo en los puertos.

4 Sociedad de Estiba y Desestiba del Puerto de la Bahía de Cádiz. Estigades agrupa a los estibadores de la Bahía tras la extinción de la OTP, siendo actualmente de carácter privado, escindida de la Autoridad Portuaria, en cumplimiento con la Ley de Puertos

puerta a puerta. Antes trabajaban 1.200 personas en la carga y la pesca, en el muelle de Cádiz. Ahora no llegan a 75 los trabajadores de la estiba. Media un abismo entre ambas generaciones”. Con todo lo que ello significa.

La plantilla del muelle se componía de capataces (generales y de operaciones), apunadores o controladores, y trabajadores de estiba, tierra y arrumbadores. “Venían barcos con docenas de sacos de café casi a diario, así que acudíamos al nombramiento<sup>5</sup> con la seguridad de que habría trabajo. Si el buque traía cuatro bodegas, se necesitarían cuatro manos<sup>6</sup> o equipos de trabajo. La mayoría de los barcos eran de puntales o llevaban su propia grúa. Rápidamente corría la voz entre los compañeros. Oye, que mañana Pérez y Cía<sup>7</sup> tira un barco de café y va a trabajar con tres manos... Había que nombrar capataces, controladores y hasta un amantero, el que hace señas a la grúa, ojo avizor, el tipo más despierto del muelle. Ah, ocho estibadores para la bodega, que estén sanos y robustos. Y nada de cachondeíto...”

En tierra, dispuesta la gente que correspondía a la mercancía en cuestión. Todos los días lo mismo. Todos los días diferentes. Mundos paralelos, comercio transoceánico, faena dura y especializada, con cuerdas de nylon y mucha sangre fría. Ocho horas a destajo, de ocho a doce y de dos a seis de la tarde. “Y sueldos muy bajos, la gente no quería ver el muelle ni en pintura. Era quizá uno de los trabajos más penosos en Cádiz”, rubrica Paco, que recuerda los años gloriosos de Astilleros<sup>8</sup> y otras factorías gaditanas. “El muelle era el último recurso. Hoy es un trabajo goloso”, sentencia.

Observen la imagen. Paco la relata como si la hubiera vivido, claro. Muelle de la Zona Franca. Sacos de excelente café colombiano de ochenta kilos de peso, gran remontada a las espaldas de los estibadores nombrados de antemano, los elegidos. Las furgonetas de descarga estacionaban a la vera del bar Lucero<sup>9</sup>, centro de operaciones urbano, en la misma esquinita del viento, junto a la calle Plocia, a escasos siglos de historia de la plaza de San Juan de Dios, la puerta del mar.

---

5 La organización del trabajo en la estiba se realiza mediante los conocidos “nombramientos”.

6 Mano. Conjunto de trabajadores asignados a una labor concreta, nombrados a tal efecto según las necesidades de la operación.

7 Compañía con base en el Puerto de Cádiz.

8 Astilleros Españoles (AESAs) era una sociedad que aglutinaba diversos astilleros civiles y militares del país. Actualmente, Navantia.

9 Bar Lucero. Legendaria cafetería ubicada frente al Puerto de Cádiz, propiedad de la familia del mismo nombre. Centro neurálgico de intercambio y negocios, testigo de la evolución del muelle.

Si había suerte y se pillaba una descarga de diez días, negocio asegurado en el Lucero y alrededores. Negocios en la Bella Sirena, en La Primera de Cádiz, la Cepa Gallega<sup>10</sup>, los tugurios de buena muerte, las cantinas, el reposo del guerrero y la guerra diaria del estibador. El célebre autor Pedro Romero inmortalizó en el Carnaval de 1987 la labor de los estibadores con la comparsa “Con gancho”, que obtuvo el segundo premio en el concurso de agrupaciones del Gran Teatro Falla. Paco se sabe el repertorio completo, canturrea parte del popurrí y se emociona. “Con gancho nos llegó al corazón”. “Portuario, compañero, compañero, en la Bella Sirena te espero...”

Carnavaleros portuarios los hubo y los habrá, como Pepito Martínez, el guitarra y padre de Antonio Martínez Ares<sup>11</sup>; Emilio Prats; Manolo Castellón, en cuartetos; Paco Scapachini o el Habichuela. Y no conviene obviar los escarceos de grandes figuras del Carnaval por el mundo marítimo, hasta el cuarteto que el Masa<sup>12</sup> sacó, para buscarse literalmente la vida, en la Regata del 2000, en su peculiar papel de novia del mar. También la Semana Santa, cómo no, ha atraído a los portuarios, como no podía ser de otra manera, grandes cargadores<sup>13</sup> gaditanos.

Para cerrar el círculo o culminar la trilogía gadita, Paco recuerda sus tiempos de futbolista: jugó de central, pero sufrió una lesión de clavícula en el Balón de Cádiz<sup>14</sup>.

Menos carga, más toneladas. Sintomática ecuación de los tiempos de cambio. Cambiaron los barcos, creció la ambición del mundo, más medios mecánicos, menos medios humanos. Se produjo la transformación del trabajo manual, se perdieron muchos trabajos de tierra, adiós a los arrumbadores<sup>15</sup>. La estiba acogió a éstos en su seno. Y viceversa. En los años noventa, el personal supera los cursos de formación al tiempo que las grúas con-

---

10 Bella Sirena, La Primera, la Cepa Gallega. Negocios de ultramar, ultramarinos y bares, puntos de reunión del personal portuario.

11 Célebre autor de comparsas de Carnaval que rejuveneció la modalidad en los años ochenta, a su vez hijo de un componente de los grupos de Paco Alba, el creador de las comparsas

12 Juan Antonio Villar, integrante de cuartetos de Carnaval, figura del género junto a José Peña, el Peña, hasta los años noventa. Genuino exponente del humor con denominación de origen.

13 En Cádiz, se conoce con el nombre de cargador a las personas que cargan o llevan a cuestas los pasos de Semana Santa. En Sevilla se denominan costaleros

14 Club ligado al Cádiz CF que sirvió de cantera del primer equipo gaditano de fútbol, por donde pasaron grandes jugadores de la ciudad.

15 Obrero portuario que efectúa el apilado de las mercancías en los muelles y almacenes y los que las cargan desde los muelles a los camiones, vagones y otros medios de transporte.

vencionales dan paso a la electricidad, la Junta del Puerto por la Autoridad Portuaria. Los grúas pasaron a la estiba con otra vuelta de tuerca a las leyes.

El atentado de las Torres Gemelas de Nueva York, acontecimiento que trastocó el mundo en septiembre de 2001, sorprendió a Paco Parra descargando mercancía de un barco en la Base Naval de Rota, mitad española, más de la mitad estadounidense. A partir de ahí se produjeron más cambios en materia tecnológica, se reforzaron de manera extraordinaria e incluso exagerada las medidas de seguridad, huyó el mundo hacia adelante, hacia el nuevo siglo imprevisible. Llegó el imperio de las grúas móviles de enorme tonelajes, que adornan La Cabezuela, las cucharas o almejas de cincuenta toneladas. Lo que hace años representaban veinte días de carga y descarga, hoy se resume en tres días de trabajo. “Los barcos ganan dinero navegando”.

“No veo a las nuevas generaciones de hoy en día echándose 500 sacos de café a la espalda. Tengo una hernia discal, aunque el deporte me ha servido de mucho en mi vida para mantenerme bien, pero otros compañeros han sufrido enfermedades severas, producto del duro y arriesgado trabajo”.

Paco recuerda olores y estigmas con sabor a tabaco, barcos sin las mínimas condiciones higiénicas, mucho azufre, chatarra, el maldito amianto. A partir del 95, con la homologación de medidas de seguridad e higiene, cambió todo. Una vez más.

La irrupción de los buques ro-ro<sup>16</sup>, la vorágine de contenedores, el complemento de La Cabezuela para grandes tonelajes, el brusco giro del destino conduce a otros caminos. A Paco le tocó cargar molinos eólicos, teniendo que marinear hasta sesenta metros de altura; le tocó un tiempo loco. “Antes íbamos a cargar, y ahora a descargar”. Antes golpes de riñón y ahora, cómodas operaciones a bordo de grúas móviles.

Cual marineros en tierra, los estibadores viven otros mundos, en regímenes de seguridades sociales de la mar, envueltos en historias ciertas e inciertas, como en la célebre película *La Ley del Silencio*, donde Marlon Brando se rebela tras la muerte de varios estibadores en huelga. En blanco y negro.

Paco ejerció también de aguador, a los diecisiete años, en Dávila. “Iba a la calle Villalobos y compraba veinte cántaros. Eran tiempos muy duros. Solían nombrar aguadores a gente con enfermedades físicas. Ya de chico, mi tío me llamaba para que arrimase herramientas y agua”. En aquellos tiempos, se fumaba en el trabajo. Se fumaba en to-

---

16 RO-RO es un acrónimo del término inglés Roll On-Roll Off, con el cual se denomina a todo tipo de buque, o barco, que transporta cargamento rodado, tanto automóviles como camiones.

das partes. El tabaco en hojas se vendía barato, así como la ropa usada o los cotizados vaqueros. El trato era más cercano, más familiar. “Acompañábamos a veces al capitán a su camarote para recoger un obsequio de Fidel Castro para el Rey Juan Carlos, una caja de puros pertegaz, una caja de madera lacrada. Siempre cuadraba algún gesto generoso y alguien lograba un cartón de tabaco o algo”.

Entre el correo de ultramar había mantas de gran calidad, chaquetones punteros. Corría la voz en San Juan de Dios. Con el café ocurría lo mismo. Muchas familias gaditanas saboreaban el café de primera, no veas el olor a café tostado que desprendían algunos bajos de las casas de los portuarios, tostando café de grano verde, a quinientas pesetas el kilo...

Los cubanos decían que Cádiz era clavadito a La Habana. El tabaco cubano daba trabajo para una semana, y el barco del arroz jugaba con lo inesperado. “Soy portuario y vivo de cara al mar, que es mi cruz y mi calvario”, cantaba la comparsa Con Gancho mientras alguien llenaba los búcaros de cubatas o de Valdepeñas. Con las moscas de caballo. Un día, un americano orondo, de unos doscientos kilos de peso, quiso montar en coche de caballos. Uno de los caballos estaba canijo, “medio listo”, pero el yanqui insistía: “Yo querer ver Cádiz”. Cien mil pesetas le vino a costar la broma, merced a la picaresca, como aquel que pidió ir al puerto y cruzó la Bahía.

El “cajerío<sup>17</sup>” era de categoría. Una tarde, un equipo de estibadores asombró a un capitán al presentarse con los zapatos relucientes, como nuevos. Como que eran nuevos, los habían cambiado por los “tenis viejos”. Gente de estraperlo, gente de importación. Trueques urgentes a cambio de grandes peonás. Por no hablar de las líneas que enlazaban Cádiz con Ceuta y Melilla. Algunos barcos venían ya “robados” por su tripulación, el mangoneo por bajini entraba ya en los cálculos de las compañías, así como el cambalache en los puertos.

A veces, los estibadores se ponían los guantes y jugaban al béisbol con los chinos, como los antiguos gaditanos que bautizaron el fútbol en la Bahía disputando amistosos con los tripulantes ingleses, hace un centenar de años. “Los americanos siempre han dado mucha vida. No nos faltaba de ná. Nos regalaban pollos, ternera, mantequilla y alimentos que aquí escaseaban, y nos convidaban a tomar café. Al tiempo, el vino, el aceite y el corcho de los Alcornocales<sup>18</sup> viajaba a América y así hasta el infinito. Muchas costum-

---

17 Abundancia de material para cargar en cajas, manera hiperbólica de describir el volumen de trabajo

18 Parque natural, uno de los más extensos y ricos del país, comprendido entre el Campo de Gibraltar y la Sierra gaditana.

bres y hechos culturales han cruzado el charco de manera natural, impregnándose en cada puerto. “Ahora la mercancía ni siquiera se ve”, y todo parece menos humanizado.

Ahí viene un barco moro entrando por la bocana del muelle, pero al revirar coge escora y parece que se va a tumbar, cuidado, hasta que se endereza. En casa suena el teléfono. Es el capataz. Hay un camión tumbado en las bodegas del barco. Con langostinos, gambas, cigalas, veinte toneladas de marisco. Ni Romerijo<sup>19</sup>, oiga. Hay que llamar a gente externa, falta personal. Que venga el inspector de Sanidad. Que dice el inspector que hay que tirar la carga, que no aguantará. Mira, que pasa esto. Yo le explico el tema. Aquí no se tira ná. “Nos tiramos un año comiendo gambas”.

Un barco cargado de gluten, de bandera británica, alerta al personal en la Zona Franca. No trae a dos polizones cualquiera, trae a dos prostitutas con hechuras de modelo que dan mucho de qué hablar. No vamos a reproducir lo que pudo ocurrir y jamás sucedió. Alguien las subió a última hora y quedaron bajo custodia del capitán. Era verano. Las chicas vivieron en Cádiz unas vacaciones a sus anchas. Los gruístas alucinaban en colores cuando ellas tomaban el sol en pelotas. Mete la cuchara en la bodega, arría, arría, sigue arriando...

La única mujer estibadora que trabaja en el puerto gaditano, al cierre de esta publicación, responde al nombre de Susana Bermúdez Tallafé. Tiene 36 años y un montón de hombres a su alrededor, circunstancia que no le afecta. Maneja con destreza las grúas, los camiones o las carretillas elevadoras, y posee los títulos de apuntador y amantero. Es decir, vale para todo, para actuar y para alentar y vigilar el trabajo de los compañeros. Siempre alerta.

Susana entró a trabajar en Estigades en 2005 merced a su padre, portuario de pro, y desde entonces se considera una más en un mundo de hombres. Por ahora. Algunos hombres aún se asombran de encontrarla en plena faena, que se ha convertido en vocación. Y Susana, en pionera de la mujer estibadora.

---

19 Firma de El Puerto de Santa María con notable prestigio en la comercialización de mariscos

# 4.- Tres mil años y pico |





**L**a privilegiada situación geográfica del Puerto de Cádiz confiere a la ciudad un lugar muy particular en el planeta salado.

La novia del mar -no confundir con la prima de riesgo actual- tuvo demasiados pretendientes a lo largo de su hermosa y azarosa existencia, aunque nunca dejó de formar parte de una exclusiva categoría. La gente de Cádiz, que es como decir la gente del tiempo que viene y va, recuerda y espera, se deja querer o suelta amarras, cavila en torno a su relación íntima con el mar. Gadir fenicio, Qadis musulmán, astillero de Balbo, esquinita de la Europa más americana y baluarte contra la pérfida enemiga de la rutina, la desidia y la fiebre del oro.

El final de esta historia conduce precisamente al principio de los tiempos del mar de Cádiz, a modo de triple salto vital. Cádiz pertenece a la historia del enigma fenicio, de ahí su jeroglífico sentimental y ocurrente que le acompaña para bien y para mal. Si los historiadores no se ponen de acuerdo en torno a los púnicos colorados que mostraron al mundo sus magníficas dotes de comerciantes y navegantes, la historia con minúsculas comete alguna injusticia con la fama de los fenicios, la mala fama que aún están a tiempo los justicieros de la cábala interesada de solventar con su perdón eterno. Los fenicios fueron gente independiente y variopinta, alejados del mito nunca escrito. Los fenicios fueron intermediarios entre oriente y occidente, aunque hoy no se les conceda el mérito ni se canten sus andanzas. No obstante, Cádiz acaso consciente de la importancia de los fenicios, constituyó, junto a otras ocho ciudades, la Liga de Ciudades Fenicias, la Champions League del mar propiamente dicho.

Cádiz se encontraba al final del camino, tras la esquina de lo desconocido. Los fenicios del Líbano dominaron el Mediterráneo, desde Egipto al Estrecho de Gibraltar, pero decidieron ampliar horizontes insospechados, así que conocieron Cádiz de primera mano y la convirtieron en joya autónoma del comercio y la navegación. Los fenicios fundaron la primera civilización marítima y Cádiz se situó pronto en el mapa, como puerto exclusivo y vehículo de comunicación. Hasta que los imperios mesopotámicos y persa arrasaron Cartago y compañía 900 años antes de Cristo.

Cádiz destacó entre las colonias más bonitas de Fenicia, junto a Marsella, Málaga o Sevilla. Los comerciantes ostentaban el poder, por encima de artesanos, cargadores, tripulantes y esclavos. Por su situación geográfica, cómo no, Cádiz se convirtió en astillero fenicio, donde se construían barcos redondos para el negocio y barcos largos para la guerra.

Los fenicios practicaban el trueque, eran listos como el hambre y gobernaban el arte del comercio mudo. Esto es, dejaban los objetos susceptibles de cambio en la arena, sobre la

playa recién conquistada por sus barcos, y esperaban que los habitantes del lugar conocieran la buena nueva, inspeccionasen la mercancía y depositasen sobre la misma arena los objetos de intercambio. Si la operación no satisfacía a los fenicios, el regateo podía durar horas y días sin que los actores llegasen a entablar contacto.

Baelo Claudia ya presumía en su día de obtener y exportar los mejores vinos y embutidos del imperio. Cádiz ha vivido la caída de unos cuantos imperios romanos y amenaza con resistir a otros tantos bamboleos y alianzas de desconfianza mutua. Cádiz perdió importancia con la caída de diversos imperios, queda dicho, y salió a flote en los instantes precisos. Miró a África y al Nuevo Mundo desde el puerto de los Reyes Católicos, se enceló con la Sevilla del monopolio, en pugna por la carrera de Las Indias. Aumentó el calado y la dignidad, disfrutó de la riqueza de los años dorados, cuando la efervescencia de los tiempos oscilantes previos a los radicales cambios del siglo XIX transformaron la ciudad. Y entonces mostró el dinamismo y la audacia que configuraron la mentalidad emprendedora, abierta y pujante que caracterizó a Cádiz en los mejores momentos de su apasionante historia ligada al mar. Más se perdió en Cuba. Nuevos puertos, nuevos horizontes, y otra vez la decadencia, y otra vez a remar contra el ritmo reinante. La historia circular de un mundo aparte.

Antes tal vez del mañana que no acabó de llegar, Cádiz estuvo a pique de un repique. Sir Francis Drake, que era un pirata, tomó el puerto gaditano durante tres días, tres, en 1587, y el almirante Nelson también figura entre los adversarios más temidos. No así Napoleón, claro, derrotado hasta en los tebeos descoloridos que Cádiz guarda en los almacenes de su memoria.

El Cádiz romántico y fino que surgió de las profundidades del mar deparó escenas costumbristas de aquí te espero en la frontera del hoy celebrado 1800, a la vera de Pepa la breve. La burguesía que se instaló en la ciudad emergió de aquella manera, se incrementó el tonelaje de los buques, la rivalidad con Sevilla aportó cierta emoción al cotarro, las calles comenzaron a respirar aires de libertad, o similar, y el Decreto de Libre Comercio de 1778 volvió a cambiarlo todo.

Un sevillano enamorado de la futura Tacita de Plata, de nombre Blanco White, tiene guasa la cosa, tildó a Cádiz de Babilonia Pagana. Bonito nombre antes de la Sodoma y Gomorra carnavalesca. Numerosos extranjeros con posibles poseían casa, fábrica y almacenes en la ciudad, su cuartel general con vistas al comercio de ultramar.

Hace doscientos años se contaban unos 600 barcos en Cádiz. El puerto traía amores de ida y vuelta, aguardiente, cacao, café, azúcar, canela, clavo, dulces, pañuelos de seda o zarzaparrilla, que cargaban las cuadrillas de gallegos y transportaban en mulos o carre-

tillas de dos ruedas. A cambio, el mundo sabía ya de la calidad de los vinos, el aceite, las frutas y la sal de esta tierra. Esto es, en tres mil años y pico no ha cambiado tanto la cosa.

Hace doscientos años, la gente más informada y fina porfiaba en las tertulias políticas, la cultura comenzó a escribirse con mayúsculas, la mujer exigió sus derechos por derecho, se impusieron modas y costumbres presuntamente revolucionarias, se produjo un evidente despegue por mor de las facilidades del tráfico entre Europa y América. Y nadie podía pensar que alguien se atrevería a derribar gran parte del recinto amurallado, las murallitas de Cádiz, en nombre del progreso. Algo así como el retranqueo de la verja del muelle, que mereció hasta cierto cachondeito de las chirigotas gaditanas, pero a lo bestia y sin solución turística. Ahí sí que cambiaron los tiempos y los vientos. El progreso cogió el camino por su cuenta y riesgo, se revolvió varias veces contra sí mismo, y dejó a Cádiz otra vez a expensas del mar, volcada en el mar y esta vez en el turismo, la hospitalidad del mar. Unas cuantas puertas en el olvido, tres casillas hacia adelante y dos hacia atrás.

Otra vista atrás. Cádiz abrió muchas puertas al mar. La puerta de Sevilla se encontraba a la altura del actual Palacio de la Diputación. La puerta de la Caleta<sup>20</sup> y la puerta de San Carlos fueron puertas de postín, y aún mantienen el encanto y ciertas hechuras del pasado.

La puerta del mar no era un hospital, como ahora, sino San Juan de Dios, que recibía los barcos de los puertos de la Península, mientras que la Puerta de Sevilla era muelle de mercancías y pasaje extranjero. Hasta que, a principios del siglo XX, cayeron las murallas del norte del término municipal y se modificó el mapa portuario gaditano una vez más. Del mismo modo que la presencia extranjera y la vuelta de los gaditanos viajeros otorgaron a la ciudad un aspecto humano y cultural diferente. Un crisol de culturas y mentalidades, caldo de cultivo de La Pepa, la primera Constitución Española, la carta magna de ultramar, prima hermana de un grito de libertad que a su vez influyó sobremanera en las ansias de independencia y libertad del pueblo americano.

Precisamente en el 92, pero quinientos años después, Cádiz celebró una memorable Regata de grandes veleros, en especial buques escuela de todo el mundo, que movilizó a la Bahía y convirtió el puerto gaditano en todo un espectáculo de colorido y una feria de muestras cultural y costumbrista, la liga mundial de los mejores puertos del mundo. Comprendió entonces la Cádiz trimilenaria y universal que jamás podría vivir de espaldas al mar.

---

20 Hermosa playa urbana de Cádiz, a la vera del barrio de La Viña



# 5.- Haciéndose el sueco





**E**ste hombre vio el barco del arroz con sus propios ojos. No es broma. Juan Bernal confirma la leyenda, o al menos una de ellas, que da vida a la expresión “más perdido que el barco del arroz”. Dicen que la archiconocida metáfora gaditana, que anhela acaso lo inalcanzable en travieso juego con el tiempo y el espacio, procede del año 58.

Cuentan que se hundió un vapor de bandera panameña, el Alcatraz, dejando 200 toneladas de arroz, pero del mismo modo hablan de un barco argentino que traía regalos de Eva Perón, carne y arroz. Más arroz. Juan Bernal asegura que un velero procedente de Sevilla no pudo más que abarloarse, esto es, de costado, con un buque japonés de la NYK y se fue a pique en el muelle Ciudad<sup>21</sup>. Fue reflotado, con el paso del tiempo, por una grúa Cabria, y retirado así de la imagen quieta que entró a formar parte del Habla de Cádiz al cabo de los dichos de la calle.

“Sacaron cientos de sacos de arroz podrido, olía realmente a podrido, y reflotaron el barco”, relata el jovencito Bernal, que por entonces “cogía en bicicleta por el muelle”. Estudiaba Derecho y trabajaba ya en asuntos marítimos.

Con quince años “sin cumplir”, Juan Bernal ya despachaba tomates y plátanos de Canarias llegados a Cádiz vía Trasmediterránea. Entró en enero del 56 a trabajar en una agencia de aduanas, y luego en Mac Pherson<sup>22</sup>, se dice pronto, “cuando había mucho trabajo en el muelle” y el destino aún no parecía incierto a este lado del océano, y también al otro lado del planeta agua. Mercancías procedentes de Fernando Poo y las Islas Afortunadas conocieron sus primeros pasos, así como compañías célebres, Ybarra, Aznar, y barcos de nombre angular, Cabo de Hornos, Cabo de San Vicente. A los veinte años, ya en una consignataria, aprendía a gran velocidad.

Bernal ha trabajado como agentes consignatarios con navieras que escalaban sus buques en Cádiz con servicios regulares a medio mundo, tales como d’Amico, Nordana Line, Comanav, Atlantafrik, con destinos a Estados Unidos, Costa Este y Pacífico, Venezuela, Colombia, Panamá, Caribe, Australia, New Zealand. Igualmente con otras Navieras que escalaban en puertos italianos y norte de Europa, como Rotterdam, Bremen, etc etc. En aquellos años en Cádiz escalaban los buques de las compañías navieras más prestigiosas del mundo.

---

21 Muelle ubicado en la dársena comercial de Cádiz paralelo a la avenida Ramón de Carranza.

22 Consignataria.

Cádiz exportaba vinos de Jerez a todo el mundo, en cajas y en botas para los puertos de Reino Unido. El maestro banda era un trabajador portuario que dirigía la estiba de las botas de vino a los costados de los buques. Gran especialista. Trabajito fino. No era fácil alinear las botas hasta alcanzar columnas de cuatro metros de altura. El tapón, siempre hacia arriba.

“Yo le hice los papeles al último barco con destino a Cuba de la compañía D’Amico”, reconoce orgulloso Juan. “Más de 36.000 cajas de 12 botellas de  $\frac{3}{4}$  litros de coñac Tres Cepas y Fundador”. Un falucho<sup>23</sup> de la consignataria Cortázar transportaba usualmente las mercancías de las bodegas de El Puerto de Santa María, principalmente en botas y medias botas. El peso de la bota 600 kilos y el de la media 300 kilos. Se embarcaban en los muelles de El Puerto de Santa María, cruzaba la bahía y se descargaban en Cádiz. Las más importantes bodegas de reputación internacional respondían a los familiares nombres de Osborne y Duff Gordon. “Ya pagará el inglés el vino que se ha bebido” es otra expresión popular, esta vez de carácter genuinamente jerezana, que proviene de los buenos tiempos del vino.

“Hacerse el sueco”, otro dicho que ha dado la vuelta al mundo hasta integrarse en el habla coloquial de muchos países, se explica precisamente a partir del negocio de las bodegas jerezanas con el mercado británico. En tiempos de pérfidos piratas y prácticas salvajes en la mar, los ingleses prohibieron el paso de embarcaciones españolas en sus aguas, favoreciendo así a los mercaderes escandinavos. Las tripulaciones hispanas optaron por disfrazar los barcos con banderas suecas, pintarse el cabello de sol amarillo y hablar bajito para no dar el cante.

Hasta mediados de los años ochenta se mantuvo el tipo y el ritmo comercial. Bernal puso sus miras alrededor del mundo, como el Puerto de Cádiz. Muchos contactos de ida y vuelta. La costa Este americana, el golfo de México, Brasil, Casablanca, el Caribe, Houston o Veracruz...

La acción se detiene en la mítica Cueva del Pájaro Azul<sup>24</sup>, uno de los garitos de postín de la Cádiz de ultramar. Abajo, entre humo y risas, copas y coplas diversas, un figurante ataviado con las ropas de un bandolero, trabuco en mano, aguardaba a la “distinguida” clientela. Todavía no se habían inventado los animadores socio culturales, ni los payasos sin fronteras, pero Cádiz se manejaba bien en las distancias cortas. Por la mañana en el muelle, por la noche en los cabarets. Pues bien, una noche, un inglés con una tajá

---

23 Embarcación costanera con una vela latina.

24 Taberna típica de Cádiz, ubicada en la calle San Juan, que vivió momentos de gloria el siglo pasado. El Pájaro Azul fue un contrabandista gaditano que vivía muy cerca del local

considerable le arrebató el arma al emulador de Curro Jiménez<sup>25</sup> y se lio la mundial. El marinero decidió llevarse el trabuco de recuerdo, “hubo que despertar al capitán, el tío dormía ya borracho abrazado al trabuco...”

Juan no olvida las peripecias de los ingleses que vendían pantalones y otros muchos objetos de mayor o menor valor en el bar Lucero, que era como la aduana oficiosa de Cádiz, allá donde se cruzaban todos los caminos. Bernal recuerda con gracia las borracheras portuarias, los trucos del almendruco, los orificios que presentaban algunas botas de paso, luego tapados con papel de estraza. Maniobras orquestadas de aquella manera, nada que ver con la labor a pecho descubierto del aguador. Bernal ha firmado cientos de vales por cada búcaro que ha pasado de mano en mano por el muelle de Cádiz entre siglo y siglo. Qué pechá de vino, qué pechá de agua.

Con el cambio de los tiempos, Bernal también ha presenciado las últimas escalas entre Alicante y América, cuando reinaba el calzado levantino y el mundo era una caja. “Fulano, ¿tú qué pie gastas? Lo llevo rubio ...”

Bartolomé Llompart<sup>26</sup> se hizo eco de aquello de “la gente del dique najando paentro<sup>27</sup>”, luminosa manera de ilustrar el vaivén de trabajadores a bordo del Vapor del Dique<sup>28</sup>, una marea de trabajadores en cada turno. Y la plaza de San Juan de Dios parecía una feria diaria, un zoco en blanco y negro. “Se nombraba por la mañana y no había gente suficiente, así que venía gente de fuera, los llamados vikingos, los que no entraban en la lista”, rememora Juan refiriéndose al sistema de elección de estibadores y demás currelantes del puerto de las urgencias. “Pero había muchas veces que la gente doblaba o tenían que componer una mano con lo poco que había”.

Más allá del trabajo de oficina, de la gestión pura y dura del atraque y sus alrededores, Bernal ha recorrido todos los pasos del proceso, desde captar una línea hasta hacerla marchar a pleno rendimiento. Digamos que muchos consignatarios o armadores de la zona han sudado la gota gorda desde abajo y cuidado al máximo cada detalle de cada operación. Hasta que la tecnología lo desvirtuó todo, según Bernal, y el contenedor transformó los puertos.

---

25 Personaje de ficción, protagonista de una serie televisiva que emulaba a los célebres bandoleros

26 Recordado periodista gaditano, autor de influyentes crónicas y artículos costumbristas

27 Expresión castiza, tomada en parte del caló y en parte del habla de Cádiz, que significaba algo así como que la gente tomaba la plaza a tropel

28 Barco que transportaba a diario a los trabajadores de los astilleros

Un especialista debía conocer los entresijos del mercado, ponerse en contacto con armadores remotos, ofrecer Cádiz como puerto idóneo, garantizar la carga, encajar los presupuestos y demás. “Todavía ejercemos de todo, hasta de comerciales, aunque hoy lo hacemos con el producto estrella, el aceite de oliva con destino a China, donde estamos abriendo mercados”.

“Ya no existen tantas navieras como antaño, las de hoy son muy importantes y explotan buques de gran tonelaje, principalmente portacontenedores. Y colaboran entre ellas, a veces participan tres armadoras en la carga de una sola línea o de un buque, de ahí que no haya tantas escalas”, señala Bernal. Todo aquello cambió. Es más, “ya no existe”, y explica visualmente la metamorfosis de los puertos debido a la hegemonía del contenedor. “La nueva terminal de contenedores puede revitalizar el tráfico de mercancías”, sugiere, “y dejar libre los atraques de la dársena Moret para buques de pasajeros, el negocio pujante de los cruceros. En Cádiz ya hay veintiséis kilómetros de costa, ¿para qué queremos trescientos metros más? Son necesarios para los cruceros”, abunda en la controversia sobre los usos del espejo del mar de Cádiz, el puerto de ayer y de hoy.

“El puerto es una industria que genera riqueza. De aquí a poco tiempo podremos ofrecer una terminal moderna y competitiva para captar grandes líneas de carga y podría ser un puerto donde se transbordara contenedores para diversos puertos incluyendo el West África. La terminal tendrá salida por tren. Todos saldremos ganando: remolcadores, prácticos, amarradores, transportistas... y la hostelería y otras industrias. Todas las ciudades con grandes puertos son ciudades importantes”.

Pasaron los tiempos del paseíto por el muelle, claro. La caída de las Torres Gemelas aceleró la normativa de seguridad. Ya no se escucha “tira el cabo, Sofía Loren”<sup>29</sup> o ¿do you speak english? ¡po jala de la cuerda, jóé!”<sup>30</sup>, pero quedaron palabras mestizas como guachiman<sup>31</sup>, o sea, el guardia; o el liquindoi procedente del morsegón look at inglés. De hecho, en Cádiz el muelle siempre fue una academia de idiomas y de otras enseñanzas al aire libre. Bernal sabe inglés desde jovencito, claro, y ahora navega con precisión por los vericuetos de internet, cruzándose mensajes instantáneos con colegas de Taiwan. Tan viajado o más que cualquier agente de su estirpe, Juan dice que las infraestructuras

---

29 En tiempos de escasez de medios de comunicación, los portuarios empleaban nombres famosos para identificar a los visitantes, en este caso italianos.

30 Pronunciado mayormente a grito limpio, surrealista monólogo del gaditano desesperado por no poder comunicarse en inglés

31 Ya en pichínglis, o inglés castellanizado, descripción de un hombre que mira, adaptado del verbo watch

andaluzas nada tienen que envidiar a las del resto de Europa. Juan ha sido cónsul de Holanda durante 21 años. Su hijo sigue sus pasos.



# 6.- La puerta del mar |





Una ciudad coqueta y hospitalaria con vistas al mundo. La luz infinita, el descubrimiento de la luz y de las sombras. El damero, la piedra ostionera, la ruta de los mares del sur y las puertas a un mundo aparte. La ruta callejera gaditana por antonomasia mantiene su vigencia, pese a las fatiguitas de los últimos tiempos y la tiranía de los mercados. Desde la recordada Estación Marítima al célebre Bar Lucero, pasando por tasquitas, bares, restaurantes, ultramarinos o bares de alterne, de toda la vida llamados de forma metafórica y clandestina por lugareños e indígenas.

Alrededor de San Juan de Dios relatan historias de ayer y hoy los fantasmas de los hombres del mar, las mujeres de mala vida, los comerciantes de toda condición y los rudos marineros de la Torre de Babel. “Era un no dormir”, ilustra Félix Fernández, que sigue al frente de la legendaria Cepa Gallega.

Los más veteranos y los nuevos integrantes de la familia portuaria frecuentan aún el Lucero, donde se realizaban las gestiones de transporte y otros mil negocios posibles, y su primo hermano Bar Bahía, centro de reunión de agentes, consignatarios y demás profesionales del sector. Ambos locales encierran historias en blanco y negro, así como locales vetustos de San Juan de Dios, Santa María y el Pópulo<sup>32</sup>. El lugar perfecto para el trueque de sensaciones, la compra y venta de mercancías, el contrabando de amores prohibidos o las tajás como un piano.

En los tiempos salvajes, el Pópulo abría de noche, a veces de modo clandestino, a un público variopinto y urgente. El Pópulo fenicio y romano abría las puertas del Seaman's club Snack el Marino, y similares, al hambriento y sediento marinero, que a veces no distinguía sueño de realidad, el duende de los piratas, y montaba escandaleras en do mayor.

Varias generaciones de gaditanos aprendieron a tolerar excesos humanos y vicios privados con la mayor de las naturalidades, por bajini, y también por necesidad. Los marineros relajaban el cuerpo y la mente, como dicen ahora, en tugurios de todo tipo. Los buques colmaban las bodegas del avituallamiento imprescindible para viajes tan largos. La Cepa Gallega sobrevive al tiempo y sigue trabajando de cara a alta mar. Félix recuerda cuando se unió al negocio junto a su padre, el 20 de junio de 1963, a los once años de edad. Lo que traducido resulta 50 años al pie del cañón. Se dice pronto. Medio siglo en la calle Plocia, donde nació. La Cepa Gallega fue fundada en 1920, según la documentación, “o quizá antes”.

---

32 Barrios ubicados en el entorno del muelle de Cádiz, en pleno casco histórico de la ciudad

Con almacén propio en el muelle, la Cepa, que alterna el servicio a los buques con una barra la mar de concurrida merced a sus exquisitas tapas, ha visto caer a casi todos. Félix recuerda cada local antiguo, cada negocio, y los consignatarios y armadores que trabajaban con ellos. Y apunta que el prestigio hay que ganárselo, con humildad, día a día.

Testigo del cambio de los tiempos, la Cepa vivió los buenos y los malos tiempos, suministrando a los barcos, “cuando en el puerto gaditano trabajaban más de 150 barcos de pesca” y había negocios de alimentación en todo el barrio de Santa María: Andújar, Merced, Cuesta de Jabonería, lo que es el Achuri nuevo, la esquina de la panadería Gloria o Sopranis. “Llevábamos las provisiones a los siete u ocho barcos que permanecían abarloados en el muelle, sin sitio para más”.

Una huelga brutal que dejó al muelle dos meses prácticamente sin actividad, en 1977, pudo ser el detonante de la decadencia posterior, al mismo tiempo que la incertidumbre se cernía sobre Astilleros y otras industrias gaditanas. Antes, en los días de vino y rosas, San Juan de Dios, Plocia y demás vías a la vera del puerto gaditano “eran un no dormir”. Literalmente. “Vivíamos encima de la Aserradora Gaditana, así que el dinamismo de la zona y el ruido siempre nos acompañaron”. El bullicio, la actividad incesante quedaron impregnadas en la memoria de varias generaciones de vecinos. Samuel, Novelty, “los bares de niñas”, y otros muchos locales permanecían abiertos hasta el amanecer. Los taxistas no daban abasto. Los contrabandistas tenían nombre y apellidos. Vendían hasta preservativos, burlando la prohibición. Y se mezclaban los trabajadores portuarios con los marineros, y éstos con los obreros de Matagorda. Y el Ronco se hacía de oro con el alquiler de carrillos de mano. Y funcionaban a tope los efectos navales de Freire o Carpio. “Parece que fue un sueño, pero lo vivimos en realidad”, apunta emocionado Félix Fernández mientras ofrece una estampa en sepia bien despachá. “¡El pajarito, mira el pajarito!”, exclamaban los modernos fotógrafos de entonces, mucho antes de la era digital.

Por supuesto, Félix recuerda también con nitidez “el espectáculo del cantil del muelle, las caídas al mar cuando llegaba la gente del Cortijo de los Rosales<sup>33</sup>” y sus interminables jornadas de trabajo.

Qué decir del bar Lucero y de los hermanos Salvador y Nicolás, máximos exponentes del empresario de hostelería gaditano de la segunda mitad del siglo pasado. El Lucero iluminó las escenas del muelle durante décadas, aún lo hace. No cerraba. Sólo encajaba la puerta para limpiar. Su café revivía a los muertos y daba ideas a los más vivos. Más

---

33 Sala de fiestas al aire libre donde actuaron las primeras figuras de la música, y se estrenaron los grupos gaditanos, en los años sesenta y setenta

de medio siglo después, impertérrito, orgulloso, el bar Lucero sigue mirando de frente al mar. Y sirviendo pepitos de ternera a gente de tierra, mar y aire. Antes vivía del muelle, de Astilleros, del mítico Vaporcito de El Puerto y del trueque de cosas y sensaciones. Nunca tuvo rival en las sociedades diurnas y noctámbulas, pues lo mismo cuidaba a la clientela relacionada con el puerto que bajaba la voz al ritmo de la noche gaditana. El legendario escritor y poeta gaditano Fernando Quiñones<sup>34</sup>, por cierto, empezaba, y a veces concluía el día en el Lucero.

Al otro lado de la ruta del mar interior, precisamente, el bar Bahía persiste en la tradición felizmente impuesta por los Lucero, pioneros de la tapa. Ya se sabe que Salvador obtuvo el garbanzo de plata de la Sociedad Gastronómica de Nueva York. Y trabajó de mayordomo en la embajada española en Río de Janeiro.

---

34 Escritor gaditano, autor de *La Canción del Pirata*, pionero del habla de Cádiz, literato ya universal



# 7.- Gallegos en Cádiz





Las leyendas y tópicos gaditanos asocian a los gallegos con un freidor, sin caer en la cuenta del pescado despachado y antes pescado por una raza especial de lobos de mar con acento salado, norteño y universal. “En Cádiz llegó a haber más de 160 barcos de pesca, con una media de diecisiete tripulantes a bordo”, sintetiza José Manuel Veiga, destacado componente de la colonia gallega que vino a buscarse la vida y dar trabajo, lindos verbos no tan fáciles de conjugar a estas alturas de marea.

En Cádiz, los marineros eran gallegos o de Conil. Los gaditanos, si acaso, se enrolaban en la cocina. Curiosa ecuación Norte/Sur. Los demás: engrasadores, jefes de máquinas, contra maestres, y así hasta casi la mitad de la tripulación, eran gallegos, recuerda este gaditano de árbol genealógico puramente gallego. Suena la mañana alta sobre la morriña de futuro. “Muy sencillo. Los gallegos comenzaron a llegar a Cádiz porque en el Norte las condiciones de trabajo resultaban durísimas, en barcos de madera alrededor de un mal tiempo casi eterno. Empezamos bajando a Cádiz por un periodo de seis meses, en invierno, sobre los años veinte. Aquí había buenos caladeros, de los mejores, aunque aún no se valoraban algunas especies que no fueran revestidas de escamas, que se contaban a manojos en las costas de Marruecos”. Los gallegos le dieron color a la cosa y se establecieron a la vera del mar de Cádiz, del mismo modo que los alicantinos poblaron El Puerto de Santa María.

Cádiz fue un emporio de pesca, por qué no admitirlo, pero no aprovechaba la oportunidad en toda su dimensión. José Manuel nació en Cádiz y aprendió pronto las claves del negocio. “Los grandes exportadores procedían de Huelva, aquí el ingenio se nos iba por la boca, salvo en casos extraordinarios que merece la pena considerar”. Su familia fue un ejemplo de tesón, constancia y visión de futuro. Otro tanto ocurrió, en la orilla portuense, con la familia Romero, la creadora de la firma Romerijo, sinónimo de marisquería fina en todo el país. “Los Romero venían en bicicleta desde El Puerto. Eran gente de palabra. Y se llevaban el marisco caja a caja, hasta veinte o treinta kilos diarios”. El kilo de gambas rondaba las sesenta pesetas. En Cádiz trabajaban ya algunos exportadores con amplios horizontes, aunque no puede decirse que existiera una industria pesquera propiamente dicha. Unas dos mil personas llegaron a trabajar en el sector, no obstante, desde rederos a escribientes, pasando por los vendedores. Sin contar los puestos indirectos, la cascada de empleos inducidos por la lonja gaditana, que repercutía incluso en imprentas, bares y todo tipo de negocios. Más de cinco mil trabajos indirectos. La suma alcanza cotas sólo comparables a la industria naval en sus mejores tiempos, así que no conviene restar preponderancia a la pesca con acento gallego en la esquina del viento de Cádiz.

Hasta principios de los años noventa soplaron buenos vientos para la pesca en Cádiz. “No cabían los barcos en el muelle”, ilustra Veiga. “Tres ventas diarias. Se vendía todos

los días del año, salvo en Viernes Santo y Navidad. Más de cien mil kilos de media, ya sea por el método primitivo del bow, por parejas o por tríos. En Mauritania o Senegal, la pescadilla y pescados grandes en general. En Marruecos, el marisco.

La decadencia sobrevino con la limitación de las doscientas millas, merced a los acuerdos tomados por la Unión Europea y Marruecos. Pero España a principios de los años ochenta se situaba en tercer lugar entre las potencias pesqueras, tras Japón y Rusia. Veiga encuentra explicaciones remotas que parecen demasiado cercanas acaso a otras crisis financieras: “El Mercado Común no consumía pescado y a Alemania le sobraba la flota, por así decirlo. Los países africanos comenzaron a flotar sus barcos y a pescar en sus zonas limítrofes, así que los alemanes decidieron comprarle el pescado y venderles frigoríficos, una manera inteligente de ampliar mercados. En detrimento del sector pesquero español, claro. La puntilla fue el Mercado Común”, sentencia. Las subvenciones para los planes de desguace hicieron el resto, el armador “se quitaba de problemas”.

“Aguantamos un poco con sociedades mixtas, en colaboración con Marruecos. Los marineros moros trabajaban en condiciones penosas”. La cuerda se tensó. En el año 2000 apenas quedaban barcos en los puertos gaditanos, si acaso los barbateños. El Golfo de Cádiz se antojaba esquilmo. Las cosas cambiaron radicalmente para bien y para mal, de igual modo que en los puertos. Mejoraron las condiciones técnicas, mediante cámaras y gps, por ejemplo, o con los sistemas de descarga. Antes podías romper los planes contra las piedras y no hallar pescado, ahora se estudia la superficie y se pesca absolutamente todo. Antes la descarga se efectuaba casi manualmente. El mercante podía emplear más de cien días de navegación y unos quince días descargando en puerto. Hoy no hacen falta tantos barcos, la navegación no resulta tan azarosa y los tripulantes disfrutan de una situación vital más normalizada, lejos de los marineros de antaño que vivían en alta mar, dejaban el dinero y la salud en tierra y volvían a la mar.

Para Veiga, obviamente, la única salida son las paradas biológicas, lo cual suena a enorme metáfora universal.

El movimiento de venta también ha evolucionado con el tiempo. Como no había sucursales, cuatro o cinco barcos podían ser equivalentes a una sucursal. Las rachas buenas no se aprovechan del todo, en todos los órdenes de la vida. Mareas de veinte toneladas, tres días a Canarias, tres a Marruecos, nueve a Senegal. Tres días al mes en tierra. Cuarenta o cincuenta bows y sólo dos diarios en lonja, para no echar los precios abajo. Algunos empresarios invirtieron ganancias en los propios barcos, entre ellos la familia de Veiga, su abuelo y su padre, que como buenos gallegos paraban en el bar Novelty de la plaza de San Juan de Dios.

Con trece años, José Manuel, junto a sus cinco hermanos y primos, ya tiraba pescado en la lonja. Así hasta el fin de sus estudios de Ingeniería. De vacaciones volvía al muelle. “Me pagaban trescientas pesetas la noche, un dinero”, suspira.

La historia familiar merece capítulo aparte. El abuelo de su padre por parte materna emigró a América, como tantos españoles del siglo pasado, y retornó con algo de dinero. En Bouza, barrio de Vigo, se casó y tuvo siete hijas. Lo llamaban el Maravillas, por su puntería a la hora de configurar una familia de mujeres. Llegó a tener una calle del muelle de Vigo a su nombre, Maravillas, las siete niñas. Vigo reinaba en el mundo de la pesca. Y Bouza con más veras. Cádiz conoce apellidos de aquella tierra, como Freire, Márquez o Veiga, que traducidos resultan efectos navales, pesca e incluso fútbol.

Las niñas se casaron bien, entre ellas Aquilina, la abuela de José Manuel. Una huelga salvaje que duró más de un año cambió los planes de las familias pesqueras gallegas, que emigraron a La Coruña, Canarias, Huelva o Cádiz. El padre de José Manuel llegó a ser presidente de los armadores españoles. Los gallegos dejaron huella, y tres mil años de placas, en Cádiz y allá donde fueron, claro. No fallan.

José Manuel, que tiene dos hijos y se casó con una gaditana, como su padre, se mantiene al pie del cañón y aprovecha la marea. Conoce todos los secretos de la pesca en Cádiz. “Tuvimos barcos con otros armadores, barcos que venían por Navidad o Fin de Año y se tiraban una semana descargando pescado. La gente trabajaba en condiciones muy duras, en diez o doce literas, todos en la proa, durmiendo tres o cuatro horas, sin ducha, como unos héroes”.



# 8.- Portillo, los pioneros de La Cabezuela



los daques de Castellollit, hablaron del valor y serenidad del críado que mató al atrevido criminal, y le propusieron para una cruz de Beneficencia o del Mérito Militar... no lo recuerdo bien.

Poco tardó en anunciarse el casamiento de la bellísima y virtuosísima Srta. Rosario Ayala, con el joven y opulento marqués de Caserras.

J. ARRUFAT MESTRES.

## BOTADURA

El Domingo último tuvo lugar en el pequeño astillero que tiene establecido entre el Puente de San Alejandro y el del Ferrocarril, nuestro querido vecino D. José Ponce, la botadura de un barco automóvil, construido por dicho señor y propiedad de nuestro particular amigo D. Jorge Scharfhausen.

Galantemente invitados asistimos al acto.

En el tren de las dos y media llegaron de Puerto Real donde pasan temporada, los Sres. de Scharfhausen muchos de sus amigos de aquella localidad, y en el vapor de las tres, vinieron los invitados de Cádiz y entre ellos el beneficiado de la S. I. C. D. Mignel Gutiérrez, encargado de bautizar el nuevo barco.

Después de descansar unos momentos, se procedió a esta ceremonia religiosa, poniéndole el nombre de «Christians».

A continuación la hija mayor de los Sres. Scharfhausen que fué la Madrina, rompió en la proa una botella del rico Amontillado «El Caudado», de Jiménez Varela y se repartió entre los concurrentes la cinta de los colores nacionales con que estaba artísticamente atada la botella rota.

Inseguida pasamos al comedor instalado en el mismo lugar en que se puso la quilla al barco.

Estaba elegantemente adornado con profusión de banderas de todas las naciones.

El lunch servido por el Restaurant «La Alegría», fué suculento y de su condimentación no hay que decir más sino que estuvo á cargo del popular Casimiro.

Levantados que fueron los manteles se tocó, cantó y bailó al estilo del país y sin decaer la animación un momento, llegó la hora del correo en el cual marcharon á Puerto Real y Cádiz, los Sres. de Scharfhausen con sus numerosos amigos, siendo despedidos en la estación por los invitados de ésta.

Por los inteligentes fotógrafo Sres. Castroverde y Sánchez, se sacaron muchas fotografías de los concurrentes y del barco.

Todos los que asistimos guardaremos grato recuerdo de tan agradable fiesta y de las atenciones de que fuimos objeto, pues tanto los Sres. Scharfhausen como sus bellísimas hijas se desvivían para hacer los honores á sus invitados por lo que en nombre de todos les damos las más expresivas gracias.

Y hablemos ahora del barco. Este tiene 11 metros de eslora, 2'50 de manga y 1'38 de puntal.

La máquina es de petróleo, de 15 caballos y del último modelo.

Encargados del montaje de la misma estuvieron, el inteligente mecánico, D. Rafael Castrana, su ayudante D. Joaquín Delgado y el ilustrado electricista D. Eduardo Elórduy que demostraron en parti-

cia tanto en la colocación de la máquina como en hacerla funcionar con tan buenos resultados, á pesar de ser esta máquina desconocida en España.

La construcción del bote es esmerada hasta en los menores detalles y viendo la limpieza de sus líneas y sus excelentes condiciones marineras hay que reconocer que es justísima la fama de que disfruta como constructor el Sr. Ponce.

Al flotar el barco marcó el agua sin variar en nada la línea de flotación trazada de antemano por el Sr. Ponce, esto demuestra gran pericia y que se sabe lo que se hace.

Piensa el Sr. Scharfhausen dedicar este bote á su negocio de consignaciones de buques y creemos que una vez conocido sea causa de que su constructor reciba encargos para hacer otros.

J. P. R.

### Asociación de Antiguos Alumnos

#### DEL Colegio de San Luis Gonzaga

El R. P. Director de esta Asociación, ha recibido la siguiente interesantísima carta, que desde el África francesa le escribe el comisionero R. P. Ver-

vi.  
dific.  
ciosos u.  
Ahora los  
gunos Almeri  
preguntado a  
hacían en Espa  
Algunos contest  
dica, si estoviera  
otra manera, no  
manana volvería  
V. R. debe e  
natural andaluz  
cuanto ha podid  
que alcance; no  
meterme á cor  
pensamiento y  
y del bien aún  
la confianza qu  
lo que á veces  
Si las grand  
de que tanto s  
los labradores  
como lo hasé  
amo pierda la  
labrador ciert  
la misma, p  
de padre  
cultores,  
como si  
ellos habi  
La divers  
porción»

**E**l recorte de prensa no tiene desperdicio. “El domingo último tuvo lugar en el pequeño astillero que tiene establecido entre el puente de San Alejandro y el del ferrocarril nuestro querido convecino don José Ponce la botadura de un barco automóvil construido por dicho señor y propiedad de nuestro particular amigo don Jorge Scharfhausen”.

Los invitados llegaron en el tren de las tres y media. La hija mayor de Scharfhausen ejerció de madrina del Christian, estrellando contra el buque una botella del rico amontillado El Candado, de Jiménez Varela. El ágape fue servido por el restaurante Alegría. “Fue suculento y de su condimentación no hay que decir más sino que estuvo a cargo del popular Casimiro”.

“Levantados que fueron los manteles se tocó, cantó y bailó al estilo del país y sin decaer la animación un momento”, hasta llegar la hora del correo. “Por los inteligentes fotógrafos señores Castroverde y Sánchez se sacaron muchas fotografías de los concurrentes y del barco. Todos los que asistimos guardaremos grato recuerdo de tan agradable fiesta y de las atenciones de que fuimos objeto, pues tanto los señores Scharfhausen como sus bellísimas hijas se desvivían para hacer los honores a sus invitados... y ahora hablemos del barco”.

Un poco de historia de una firma precursora. El primero de la familia Portillo que está directamente relacionado con los negocios marítimos en Cádiz es Jorge Scharfhausen Curry, un consignatario sueco que se instala en la ciudad a finales del siglo XVIII. Es el bisabuelo de los actuales administradores de la Agencia Marítima Portillo. Su hija mayor Mabel Schafhausen Kebbon se casó con Fernando Portillo Ruiz. Desde entonces, la saga ha ido pasando de padres a hijos, primero con Fernando Portillo Schafhausen, quien expande el negocio en Sevilla, Algeciras y Huelva, ampliando las ramas del negocio a naviera, agencia de aduanas, transitaria y estibadora, y de éste a sus dos hijos Fernando y José Antonio Portillo Serrano, que son los que multiplican las inversiones realizadas.

La empresa marítima está centralizada en el polígono Río San Pedro, en el muelle de La Cabezuela-Puerto Real, y antes tuvo sus oficinas en El Puerto de Santa María y Cádiz, siguiendo presente en Sevilla, Algeciras, Huelva y Motril a través de filiales.

La agencia Portillo ha sido una empresa pionera en La Cabezuela, en estiba y almacenamiento de graneles y mercancías relacionadas con el tráfico marítimo. Fue la primera empresa en apostar por el muelle de La Cabezuela invirtiendo en almacenes y grúas móviles.

En el año 1988 comenzaron las inversiones, adquiriendo 10.660 metros cuadrados para la posterior construcción de almacenes. Desde entonces, Almacenes Marítimos del Sur

ha construido cinco ampliaciones, estando en construcción la sexta, así que en 2012 la firma alcanzará los 42.200 metros cuadrados en propiedad o concesión administrativa, la mayor superficie de una sola empresa en la zona portuaria de la Bahía de Cádiz.

Dichas instalaciones cuentan con los sistemas más avanzados de control de mercancías, contando con tres básculas de 60 mil toneladas para el pesaje de camiones y circuito cerrado de video vigilancia en todas las instalaciones.

En cuanto a la estiba, Portillo dispone de cinco grúas portuarias, siendo también pionera en apostar por las modernas grúas móviles de cien toneladas de capacidad. Portillo y las grúas de la Bahía, la mayor inversión en futuro del mar.

En toneladas descargadas, Portillo también se sitúa en primer lugar, moviendo más de un millón de toneladas al año, la vida en toneladas, y también ha sido la primera empresa que se decidió por la energía fotovoltaica en las cubiertas de sus naves en la zona portuaria de Cádiz, instalando la primera planta en 2007.

Portillo, así las cosas, es una empresa referente en la Bahía en cuanto a inversión y generación de puestos de trabajo directos e indirectos, pues el millón de toneladas referidas conlleva la contratación de personal de estiba, camioneros, palistas, basculistas y personal auxiliar muy importante.

# 9.- Marineros en tierra |





Los prácticos del muelle pertenecen a una estirpe muy especial. Marineros en tierra, controladores de vuelo a ras de suelo, gente paciente que guarda con celo las horas en una esquina del puerto gaditano. De azul marino el jersey. Luis Domínguez y Rafael Ponce, por citar a dos exponentes de generaciones consecutivas, han heredado el saber estar y proceder de aquellos prácticos que, antes de que la normativa consagrara la gestión de los puertos a los técnicos, pasando de la Capitanía a la Autoridad, abrieron camino.

“Desde el hito del legendario 1992, el país, y por tanto los puertos españoles, se ha modernizado hasta igualarnos con el resto de puertos mundiales. Antes salíamos al extranjero, por ejemplo a Rotterdam, y lo veíamos todo diferente. Hoy nos tratamos de tú a tú”, certifican ambos.

El cambio de mentalidad, que ya se vislumbraba a finales de la década de los setenta, trajo consigo iniciativas comerciales, nunca trabajo rutinario funcional.

El sistema portuario se convirtió por obligación en autosuficiente, a través de la autogestión. Sin depender de la subvención. Hasta hoy, que sigue siendo, contra viento y marea, motor socioeconómico de la zona. Los usuarios sostienen la infraestructura portuaria, el dinero va y viene de Estados Unidos, las llamadas divisas, y Cádiz aún destaca por la construcción y reparación de buques. Nostalgia de Astilleros, añoranza de Echevarrieta. Los prácticos recuerdan escenas no tan remotas en el tiempo.

Los prácticos son casi tan antiguos como el tiempo. Los fenicios ya conocían estos derroteros, por no decir que fueron los primeros maestros en la materia; los árabes estrenaron el compás magnético por bulerías, Marco Polo y Vasco de Gama emplearon prácticos en sus hazañas. No así la Armada Invencible, que perdió su condición, y por tanto su imbatibilidad, por falta de una plantilla de prácticos en condiciones.

“De cara a la sociedad, el puerto se antoja como un gran desconocido”, apuntan no sin extrañeza. “La mitad de la actividad no se ve, no parece agradecida y a veces da la impresión de que molesta, pero en la Zona Franca y La Cabezuela se mueven millones cada día”, ilustran desde su atalaya particular Domínguez y Ponce. “La Cabezuela estuvo años sin actividad, como un buque fantasma, y ahora da gloria”.

“El puerto representa, hoy en día, la mayor actividad industrial de Cádiz, como lo fue Astilleros. El tiempo se mide por el número de contenedores que se pueden descargar”. La vida, en toneladas. “Y nuestro trabajo también se ha modernizado. Los prácticos recordamos el cupo de los marinos, los noventa marineros que trabajaban en la Comandancia o los tiempos de esplendor. En 1915 llegó a haber trece prácticos en el puerto gaditano, cifra que ha ido bajando hasta los cinco prácticos actuales”.

En permanente contacto con Cádiz Tráfico, el práctico habla con soltura y economía de lenguaje a la emisora de radio que le acompaña, atada a la cintura, como Ángel de la Guarda y lazarillo de mar. Los prácticos saben idiomas, claro, y nociones reales y espirituales acerca de los vientos, las corrientes, los cambios de humor marinos y los recovecos del puerto de su vida.

Subir a bordo o abandonar el buque, ya sea en maniobras de atraque o desatraque, tienen su miga. Se trata del momento más arriesgado, triple salto vital, lo nunca visto, mar abierto a unas millas de la costa, lancha del práctico se acerca y aleja del barco como por arte de birlibirloque, serenidad y automatismo, un punto de locura y la experiencia adecuada para llevar las riendas del tiempo con el viento necesario y las condiciones nunca escritas.

Los antiguos prácticos del Puerto de Cádiz manejaban unos versos muy curiosos, recitados casi en clave. “La primera vuelta, a Rota; la segunda, a la calle de La Pelota; Puerto Real con Medina; hasta descubrir los coloraos; en la Puerta de Sevilla; y desde allí a Puntales, a fondear donde gustares”.

Los prácticos, herederos del intrépido Mark Twain, son gente atípica, discreta pero audaz y dinámica. “El alcalde Repeto fue práctico, la Torre Tavira marcaba la entrada de los barcos en Cádiz”, los prácticos nunca dejaron de ser marinos, aun sin ejercer de tal condición, y atracar un barco fue y será su razón de ser. A la hora que viniera en gana al destino.

Las salinas, en su día, dieron de comer al sector. Los salineros trabajaban de sol a sol y volvían a Cádiz en autocar o coche de caballos. Los prácticos no daban abasto y el comercio de la ciudad agradecía sobremanera la actividad.

Hoy, los barcos son menos, pero más grandes, claro está, y las maniobras de atraque se reducen, aunque mantienen la esencia de la especialización y el encanto de siempre. “Hubo épocas malas y tiempos mejores, coincidiendo con el auge de Astilleros,” resaltan. Y rememoran la etapa de los barcos salineros, que daban horas de trabajo.

Los prácticos, los anfitriones de Cádiz vestidos de azul marino, apenas alardean de su exclusiva labor, que realizan con magia y precisión. Son 240 en España. Frente a 2.500 controladores de vuelo, lo que da idea del intercambio de roles entre mar y aire.

Los prácticos conocen a fondo los bajos de Cádiz, requisito indispensable para desarrollar el oficio de asesor de dirección marítima. No se limitan a verlas venir, como los controladores aéreos o los guardias de tráfico, sino que actúan directamente en las maniobras orquestales, en cada una de las entradas y salidas de cuentas. Los prácticos

se embarcan en la aventura junto a otros trabajadores esenciales, los remolcadores y amarradores. Ni un cabo suelto, ni un solo factor al azar. Los prácticos son gente muy práctica.



# 10.- La conexión canaria |





La historia de la compañía Trasmediterránea suena a Cádiz. La memoria de Antonio Gómez Cazorla, que comenzó a trabajar en la empresa a los catorce años, de botones, surca los mares a bordo del JJ Sister<sup>35</sup> rumbo a Canarias o el Superfast<sup>36</sup> de lujo que vio florecer la actividad al ritmo del incremento de la carga. La pujanza del sector de turismo de cruceros no sería tal sin la trayectoria de los buques de pasajeros que en Cádiz dieron tanto que hablar.

Antonio conoció el funcionamiento de los modernos puertos franceses, ingleses o belgas antes de recalar en Cádiz, en 1979. Vino de jefe de carga y a los cuatro años ya ostentaba el cargo de delegado de la naviera en la ciudad. Desde entonces, se volcó en cuerpo y alma y se implicó en el desarrollo de la Bahía de Cádiz. Puede considerarse un gaditano más. “El crecimiento de Trasmediterránea impulsó el resto de las operaciones portuarias en el muelle gaditano”, en los años ochenta, en plena encrucijada del sector. Cuando los contenedores entraron en competencia directa con los remolques frigoríficos.

“Comenzamos a pensar en adaptarnos a la nueva situación con buques de tres cubiertas. Nuestros barcos han propiciado el auge del puerto gaditano, estamos orgullosos de ello, pues han dado mucho trabajo a los provisionistas de buques, los talleres mecánicos y adláteres. La mejor época la vivimos en torno a 1992”, fecha mágica, precisamente en los momentos previos a la llegada del Juan J Sister. Y en torno a la magia de la Gran Regata.

“El Puerto de Cádiz ya contaba con una ventaja con respecto a los otros dieciséis puertos españoles: había nombramientos a cualquier hora. Los estibadores recibían buenas gratificaciones. A mí me gustaba trabajar a pie de muelle, pendiente de todo. No se trataba de dinero, sino de satisfacción personal, a la par que crecía el puerto gaditano”.

Cada viernes, “todo Cádiz subía al JJ Sister a disfrutar de los tradicionales bailes. Las fiestas tomaron tal cariz que dieron un toque de atención desde la Capitanía Marítima porque llegaban a subir quinientas personas al buque”, que permanecía en Cádiz un día y medio y, a lo largo de la historia, dispuso de tripulantes canarios y gaditanos, fundamentalmente. Por así decirlo, hermanó ambas orillas y ejerció de imán social y económico.

---

35 Buque que cubría la línea Cádiz-Canarias

36 Ferry con nuevas prestaciones que sustituye al JJ Sister.

Numerosos gaditanos se buscaron la vida en Canarias o en los mismos barcos de Trasmediterránea, incluidos músicos de postín como Nono Ábalos<sup>37</sup>, el legendario batería, que trabajó durante muchos años de costa a costa. Puede decirse, por mor de los aires de libertad que siempre han ofrecido las Islas Canarias, que los viajes de ida y vuelta han contribuido a la modernización de ambas orillas y acaso a configurar un espíritu tolerante muy parecido.

El JJ Sister y su compañero el Manuel Soto unieron Cádiz y Canarias durante más de dieciocho años, y fueron santo y seña del transporte marítimo entre ambas orillas desde los setenta, aunque el JJ Sister había vivido ya tiempos convulsos, cambios de régimen y una guerra; esto es, la división de millones de españoles y la posterior reconstrucción del país.

Por su parte, el Juan J Sister representa el triunfo de la tecnología punta y la pervivencia de una compañía emblemática. Construido en Finlandia, el 19 de mayo de 1993 arribó al Puerto de Cádiz y quedó atracado en el muelle Alfonso XII. Dos días después, más de doscientas personas presenciaron la presentación del buque, que entró en servicio de seguido. Espectaculares demostraciones del funcionamiento de la flamante rampa, una estructura de doble bisagra que permite su movilidad para bascular en ambos sentidos e impide que el trailer maniobre en la bodega, dejó al público atónito, así como las nuevas tecnologías aplicadas a las operaciones de carga y descarga.

Cuentan las crónicas de la época que el éxito del ferry fue inmediato, lo que motivó la ampliación de sus instalaciones para el embarque de camiones y turismos, así como las zonas de restauración y esparcimiento: salón de lectura, salas de juego, boutique de lujo y la gran discoteca a dos alturas, entre otros servicios de primera calidad.

La majestuosa silueta del Juan J Sister enamora, sus instalaciones funcionan de acuerdo al nuevo milenio y su salón cafetería de nombre La Caleta no puede ser más gaditano. No confundir con el JJ Sister, que también marcó un hito en la historia de Trasmediterránea. Llegó a Cádiz en el 74. Protagonizó el viaje Aventura 92, el más largo, partiendo de Cádiz y llegando a navegar por el Amazonas. Tras numerosas vicisitudes, fue vendido a un armador italiano y rebautizado como Moby Magic.

Trasmediterránea, fundada en 1916, que pasó a manos estatales en 1978 y volvió a privatizarse en 2002, cuenta con una flota de diecisiete buques. La conexión canaria, ligada a Cádiz, no tiene parangón.

---

37 Músico gaditano que perteneció a Simun, pionera banda de rock de la ciudad, y a los legendarios Los Bravos.

# 11.- La revolución del contenedor





Un hombre hecho a sí mismo representa la historia viva de los mares del sur. La cuenta con detalle. La evolución del sector “ha sido buena para el transporte de mercancías y mala en lo que se refiere al trabajo en los puertos”, asevera Helio Durán desde su inmensa atalaya de experiencia. Su viaje parte de Málaga, en septiembre de 1950, cuando contaba tan sólo once años, recién aprobado segundo de Bachillerato. A los tres meses ya trabajaba en una agencia de aduanas. Aprendió rápido y bien. Su memoria le lleva a Cádiz en 1972, pero antes conoce las labores marítimas y la estiba en numerosas firmas del sector. En 1950 empieza a trabajar en una agencia de aduanas de Málaga, llamada Hijo de Ricardo Jaén, donde permanece tres meses. Luego entra en una agencia marítima, que también era empresa estibadora, llamada Iribarne y Cia. Ltda.

En mayo de 1966 pasa a ser gerente de la firma Antonio Molina Jiménez, que se hizo cargo de la delegación que la Naviera Aznar tenía en Málaga. Allí crea una empresa estibadora y una agencia de aduanas.

En junio de 1972 se constituye en el Puerto de Cádiz la agencia marítima Condeport de la que es nombrado director y al año siguiente, en octubre, empieza a actuar como agentes de aduana, con el título de Manuel Garvayo Ardid, quien le nombra apoderado.

Finalmente, en 1979, se convierte Condeport en Agencia Marítima Condeminas y hasta nuestros días.

Una carrera meteórica, rubricada luego con años de prestigio.

Helio entendió las claves del proceso, la aduana, las consignaciones, las operaciones portuarias. Lo mismo consignaba un buque que hacía la carga o descarga o colaboraba en el despacho mercantil. Corrían muy despacio los tiempos duros de mitad de siglo pasado. Con quince años, Helio acudía al tajo andando o en tranvía, para estar invariablemente a las siete menos cuarto de la mañana a la vera del puerto. Cada mañana, el hermano del jefe dirigía el cotarro y se reunía con el capataz para diseñar la operativa: barcos, carga o descarga, grúas que había que pedir, maquinaria de tierra y las manos... las manos, los hombros de los hombres necesarios. Trabajo a la americana. El número de grúas indicaba la cantidad de manos.

Se llamaba, en el argot portuario, el trabajo a la americana, cuando se trabajaba con los puntales del barco. Era un sistema sencillo, se fijaba un puntal en un sitio de la escotilla donde se quería recibir la mercancía y el otro puntal se situaba en la vertical del muelle para enganchar. Había que utilizar dos maquinillas y dos maquinilleros, de tal manera que la maquinilla de la banda de tierra izaba y se la llamaba “el penol”, mientras que

la maquinilla de la otra banda tiraba del cable hasta situar la izada en la vertical de la escotilla, a esta se la llamaba “el amante”.

En las oficinas, horas antes, se confeccionaba la lista de carga. No había móviles, sino conferencias telefónicas a veces la mar de complicadas o simplemente imposibles. El Plan Marshall trajo más demanda que oferta. Francia, Inglaterra, Dinamarca, Alemania o Noruega comenzaban a construir barcos. En España se crearon las navieras. Golpe a golpe. Verso a verso. Barco a barco.

Un puntal con gancho de caída al muelle y el otro en la bodega del buque. Magia y precisión. Por no haber, no había siquiera camiones frigoríficos, si acaso funcionaba la ventilación eléctrica. Una normativa del Ministerio de Comercio limitaba a 72 horas el tiempo máximo que un barco podía tardar en la carga de fruta, pero no en cada puerto sino desde que empezaba a cargar en el primer puerto hasta que terminaba en el último puerto de carga y, esto, incluyendo las horas de navegación entre puerto y puerto. Esta normativa era lógica a los efectos de que la fruta llegara en óptimas condiciones a los puertos de destino en el Sur de Inglaterra y otros del Norte de Europa, habida cuenta de que se trataba de barcos con ventilación eléctrica.

Un portuario ganaba 38 pesetas y 11 céntimos al día en los años cincuenta. Había días que nada, y otros de alto rendimiento que superaba las doscientas pesetas de jornal. Durán cree que la Organización de Trabajos Portuarios dignificó la labor, “vino a regular el desorden y la anarquía, quizá fuera la mejor obra social de la época. Los trabajadores se encuadraron en la Seguridad Social...”

A los 25 años, Helio viajó a Francia a conocer a su padre, un romántico anarquista, refugiado político, con quien comparte con el tiempo la misma filosofía vital y profesional. Helio cuenta en su historial con numerosas negociaciones con los trabajadores portuarios, así que se ha puesto en su lugar de diversas maneras. “He luchado siempre por el puerto a sabiendas de que los buenos resultados del puerto significaban bienestar para la ciudad y de todo el que tocaba puerto. La familia portuaria no sólo se compone de empresarios y estibadores, pues ahí están los trabajadores de la Autoridad Portuaria, de aduanas, del negocio de importación y exportación, los remolcadores, prácticos y amarradores. Nosotros, los agentes marítimos, tenemos el privilegio de contactar con todos, tenemos la necesidad de llevarnos bien con todo el mundo”.

Mejor no mentar una lista fúnebre de consignatarias desaparecidas bajo el mar del tiempo. “Las consignatarias puras han desaparecido. En los sesenta comenzó a crecer el volumen de mercancías, la demanda lo descompensó todo. Entre el 55 y el 65, por citar una década, había más carga que barcos. Se amontonaban los barcos en el muelle. Así

que había que mejorar las labores comerciales. Hasta que la revolución del contenedor lo cambió todo”. “Hasta los años setenta, escaseaban los barcos y a veces cundía el desánimo o saltaban chispas. He visto a consignatarios pelearse a piñas con exportadores, he visto cubiertas, cierre de escotillas, o cómo los barcos de línea se resistían a tocar puerto y la carga se quedaba esperando. La proliferación posterior de buques y de líneas marítimas motivó un gran movimiento. Aceitunas andaluzas y vino de Jerez abarrotaban los muelles. La gente se peleaba por un hueco en el puerto y en los almacenes”.

La época dorada creó riqueza tanto en carga como en pesca, “todos ganaban dinero”. A veces, mucho dinero. “Se formaban peloterías en las comisarias de la Autoridad Portuaria, porque todos queríamos un atraque y había más barcos que atraques. Cada tipo de mercancía necesitaba un lugar adecuado: balas de algodón, pescado, harina, soja a granel, maíz americano o trigo. Llegaba la nueva maquinaria americana, las carretillas elevadoras, las palas...”

En otro escorzo de memoria, Helio recuerda los barcos de emigrantes. “Recibí algunos buques con destino a América. Cuando cesó la emigración, a mediados de los sesenta, surgieron poco a poco los cruceros. Tuve una línea con Israel, que venía de Nueva York. Los puertos del sur siempre han sido cosmopolitas, abiertos al mundo. En los puertos se vivían más libertades, por así decirlo, no en vano la costa comenzó a poblarse de extranjeros, brotaron los años florecientes del turismo, la importación y la exportación”. Los años de abundancia, tan cíclicos como los contrarios.

En los setenta, cuando llegó a Cádiz, “todavía se manejaban sacos de garbanzos de cincuenta kilos, sesenta de café o cien kilos de azúcar”. Pero llegaron las grandes compañías, que atracaban en la Zona Franca para depositar y reparar contenedores”. La revolución del contenedor. Un cambio radical, a veces traumático, que vuelve a sugerir la película *La Ley del Silencio*, pero de otro modo. “En Estados Unidos surgió el conflicto con las Unions<sup>38</sup> o sindicatos de estibadores, que imponían su fuerza en los puertos americanos, afectando al conjunto de los puertos del mundo. Los trabajadores portuarios constituyeron grupos tan fuertes que llegaron a paralizar puertos, organizar huelgas y montar algaradas”.

El contenedor mejoró las condiciones del material y garantizó su transporte, pero redujo la demanda de trabajadores portuarios, de idéntico modo que la tecnología cerró oficinas o el vídeo mató a la estrella de la radio. Las grandes empresas optaron por hacerse con naves propias, e incluso trabajadores propios. Lo que traducido resulta que la gran carga que antiguamente exigía un trabajo de cuatro o cinco días, ahora, envuelta en un

---

38 Así se llamaban los sindicatos de trabajadores portuarios en Estados Unidos

centenar de contenedores, está lista en cuatro horas. Pero también cambiaron las leyes. “Antes mandaba la ley de la selva. Los trabajadores esperaban a las seis de la mañana en una explanada a que viniera un señor, el capataz de la casa y dijera: tú, Fulanito. Había muchos abusos por ambas partes. Cosas injustas en el reparto interesado”.

Todo lo concerniente a los trabajos portuarios pasó a someterse al arbitraje de una comisión paritaria formada por el mismo número de empresarios y trabajadores. Si no sellaban un acuerdo, mediaba una comisión delegada, y en caso extremo el tema se dilucidaba en los ministerios de Trabajo, Marina Mercante y Obras Públicas. “A lo largo del tiempo, el sistema cometió errores garrafales, como consolidar la exclusividad en los trabajos portuarios y no restar poder a los sindicatos verticales. Sin echar a nadie. Un empresario no tenía por qué elegir a sus trabajadores en función de sus lazos familiares, la gente de la lista. Si no estabas en la lista, no trabajabas. En este aspecto, incluso en estos tiempos puede decirse que este apartado no se ha democratizado del todo”.

“Sin duda alguna fue un error consolidar la exclusividad, después de que todo el sistema laboral español, se hubiera abierto al sistema de libre mercado y de libre contratación. Para mí está claro que, en su momento, se tendría que haber limitado el censo laboral de los puertos a un número mínimo necesario para cubrir las puntas de trabajo (trabajadores fijos pagados por todas las empresas), mientras que se tendrían que haber ido amortizando los puertos de trabajo de los censos por las jubilaciones hasta alcanzar esos mínimos y, al mismo tiempo, haber dado a las empresas portuarias la misma libertad de contratación que a todas las demás de otros ámbitos”.

La Sealand<sup>39</sup> divulgó por el mundo las excelencias del contenedor. Las huelgas de las Unions bloqueaban puertos, paralizaban operaciones industriales y comerciales. “Alguien dijo que eso no volvería a ocurrir. La paletización<sup>40</sup> fue el paso intermedio entre la carga suelta y el contenedor. Los barcos se fueron adaptando. La mano de obra dio paso a la maquinaria, todo resultaba menos costoso y más rápido. Los barcos empezaban a tener una sola bodega, con pequeñas bandas de medio metro. Las demás compañías, hasta las orientales, sacaron el contenedor de 40 pies. Los contenedores tuvieron detractores con argumentos sólidos. Pensaban: si tienes un tráfico de mercancías entre España y Gran Bretaña y no traes nada, ¿qué haces con los contenedores vacíos? A veces en-

---

39 Célebre compañía naviera que popularizó los contenedores, la gran revolución de los puertos.

40 Forma de apilar la mercancía en palés, lo que facilitaba su concentración, manipulación y transporte.

viábamos barcos repletos a los Estados Unidos y los contenedores regresaban sólo con graneles y maquinaria”.

Las compañías han resuelto el problema, en parte, “pero se trata de un problema internacional”. Construyeron depósitos de contenedores en los puertos base. Apareció la primera generación de barcos contenedores surcando aguas del Mediterráneo o del Báltico, con la asombrosa cifra de quinientos contenedores a bordo. Los americanos, cómo no, redoblaron la apuesta, subieron a más de mil contenedores, y así sucesivamente hasta los seis mil contenedores por buque.

Barcos de tamaño capacidad emplean gastos de manipulación más reducidos y elimina gran cantidad de mano de obra, en la estiba, a efectos comparativos. Antes se necesitaba un centenar de hombres y una semana de descarga de 4.000 toneladas de garbanzos de México. Mejor no calcular el balance actual, que se salda en dos jornadas de seis horas.

“La fórmula del contenedor no es perfecta, pero ha revolucionado el transporte de mercancías. En Cádiz afectó de manera brutal y negativa en casi todos los órdenes, todo hay que decirlo. Se llevó por delante a muchos agentes portuarios, consignatarios, transitarios, empresarios y estibadores. Se resintió de veras el sector. De los clásicos han quedado muy pocos. Pero el cambio no se produjo de la noche a la mañana. Algunas líneas no pudieron adaptarse a las circunstancias, cayeron o fueron absorbidas”.

“Cuando la Maersk visitó Cádiz y Algeciras para estudiar la ubicación de su terminal de contenedores, los acompañé como agente, trabajé con un agente danés, allá por 1988. Lo que ocurrió aquí fue un espejo de hechos parecidos en Rotterdam, Nueva York o Hamburgo, Amberes o Singapur. Un enjambre de líneas pequeñas daban trabajo a todo el mundo y ahora no existen. Pero todo sucedía muy rápido. Si a Carlos Bernal<sup>41</sup> no se le hubiera ocurrido hacer el Muelle Reina Sofía<sup>42</sup> aún estaríamos en el pasado. Los agentes de Cádiz se organizaron para acometer la revolución del contenedor. Hasta hoy, hasta mañana, cuando lleguen barcos aún más grandes. “Aunque los contenedores trajeron miseria, veo con buenos ojos la nueva terminal de contenedores, para que no interfieran las operaciones portuarias en la llegada de barcos de pasajeros”. Retorno a la humanidad, paso a las personas. Las mercancías vienen embaladas de fábrica, una máquina las descarga y otra las arrima al barco hasta la victoria final de la grúa y vámonos que nos vamos.

---

41 Presidente de la Junta de Obras del Puerto de Cádiz entre los años 1978 y 1982.

42 El muelle Reina Sofía, ubicado en la dársena comercial del Puerto de Cádiz, concentra el tráfico de contenedores y la terminal específica para este tráfico.

La revolución y la evolución del contenedor aceleraron la implantación progresiva de la especialización en los muelles. Había que comprar grúas, construir almacenes e invertir en el futuro inmediato y en el futuro por venir.

# 12.- Metáforas saladas |





La familia portuaria pone de manifiesto su singular manera de entender la vida bajo el denominador común del lenguaje. Si en Cádiz, el habla y sus genuinas características quiebra esquemas y enlaza clases sociales, en los muelles, con más veras. Las formas lingüísticas, los juegos de palabras, la comunicación, la tradición oral y escrita las hechuras del habla de Cádiz y el mar impregnan a la ciudad de un toque de distinción popular sin parangón. De tal guisa que Cádiz exporta ingenio en cantidades industriales, así como imágenes, gestos y expresiones la mar de ilustrativas o, en su caso, susceptibles de encontrar significados opuestos o moralejas a gusto del consumidor. El diccionario imposible de la mar de Cádiz no incluye certezas, ni destinos concretos, sino más bien poesía de callejones con vistas privilegiadas o músicas de ida y vuelta.

La memoria marinea, trepa escaleras hacia el cielo, hasta desembocar en un océano de superlativos, hipérboles y estampas cotidianas. Un día de levanter, los portuarios contagian al personal de tierra de inglés macarrónico, bastinazos de traducción automática o genialidades de andar por casa. El mar, la mar, Alberti dixit...

La ciudad de la claridad, que sonríe por no llorar, se vuelve carioca cuando la quilla de un barco muestra vestigios ultramarinos “de aquí a La Habana” o “de aquí a Lima”. Observen las citas de abismos kilométricos y sentimental que se estilaba décadas atrás en Cádiz, cuando Cuba y Perú quedaban realmente lejos, aunque la distancia nunca significó olvido. Todo lo contrario. América y el Sur de Europa intercambiaron cosas y palabras. Sólo se trataba de “cruzar el charco”. Dícese de cruzar el charco, mismamente el Atlántico esdrújulo y vacilón. Más cerca, más metafórico, siempre nos quedará el ferry de Canarias, que en Cádiz vale para un roto y un descosido burlón y cruel aplicado invariablemente por la popa a los maromos de cuerda caprichosa. Con maldad o sin ella, la palabra del mar y de los muelles se pronuncia en perfecta comunión con la representación de los mundos.

Ya hay que tener manía a alguien para “ponerle la proa”, maldita forma de caer en desgracia. La revencha puede ir “por cuenta del barco”. Y si la cosa se pone fea, con “recoger las velas”, asunto arreglao. No sin antes “dar el agua” por si acaso, para “curarse en salud”, y achicar pensamientos chungaletas, que no es lo mismo que achicarse media limeta<sup>43</sup> en un bujío de la capital.

En Cádiz, y su inmenso mar, el agua tapá impide hacer pie, y el agua mala es mala de verdad. No es lo mismo irse de baretta que irse de baretos, ni barruntar que cantar la célebre pieza, “Háblame del mar, marinero”. Mar y sol.

---

43 Curiosa medida gaditana, media botella de vino a menudo peleón.

Asombra escuchar a los portuarios, sean gestores o currelantes del muelle, hablar en clave de sal sin el menor atisbo de incomprensión mutua. Estibadores y consignatarios se bandean a la perfección en el exclusivo pero universalmente querido lenguaje de la mar chalada. Navegar también significa caminar. Un palé es una barbaridad de manos unidas, al cielo con ella, la carga. Y a quien se abarloa Dios le ayuda en segunda o tercera fila. No se vaya usted a escantillar, que traducido resulta descarrilar de aquella manera o precipitarse por el cantil del muelle.

Gran animación en el muelle. Los atacantes se buscan la vida, como los pimpis de Cai, aquellos personajes, ahora recuperados por una asociación cultural, que ejercían de anfitriones ante los guachisnai a cambio de la voluntad. Sin hacer el bacalao, lacio de gran envergadura, ni el candao, ni por supuesto el morsegón, si acaso el guachimán que siempre se mantiene al liquindoi. Turista paganini entender perfectamente el pichínglis de academia. Palabras importadas, revolucionadas, adobadas por el gaditano mundial o el extranjero de aquí de Cádiz.

En Cádiz, hace tela de tiempo, a alguien se le ocurrió hacer el Museo del Mar, una forma como otra cualquiera de reconocer sus orígenes, pero pasó tanto el viento que ahora lo llaman Museo del Ná.

En otros capítulos, le gente del puerto habla del barco del arroz, los estibadores cosmopolitas o los hombres del mar. En libros como *El Lenguaje del Mar*, de Erasmo Uberta y Javier Osuna, y el archiconocido *El Habla de Cádiz*, de Pedro Payán, se incluyen numerosas referencias populares. Algunas de ellas casi en desuso, como “barco grande, ande o no ande”, y otras de plena actualidad como “donde hay patrón no manda marinero”.

No es lo mismo una persona “embarcá” que una pelota “embarcá”, aunque en el fondo del mar se hallen ambas en la distancia sideral. No es lo mismo una colla o cuadrilla de jornaleros del muelle, que una collá, la gran oportunidad o similar. No es lo mismo trabajar en la estiba que propinarle una estiba o paliza a alguien, con perdón. Ni el mar que la mar.

Oda al arrumbador que al amanecer se topaba con su destino; sólo tenía que apuntarse en la lista y ser uno de los elegidos, como los altos cargos en el Consejo de Ministros. Vía libre a los bichos llamados grúas, responsables del cuchareo. Grandes cargas de profundidad en los bares asomados al muelle, donde se toman de verdad las decisiones de gran calado. Pilas, montañas de historias contadas al peso. Una mano, dos manos, trabajo a destajo.

Entre copla y copla, letrillas para levantar la moral. Sendos pasodobles marcan el rumbo garboso de otras tantas instituciones populares gaditanas. El Vaporcito de El Puerto y

el Cádiz. “Viene a esta tierra un barquito...” y “Me han dicho que el amarillo”. La motonave que surca la Bahía, envidia de catamaranes modernos, y el submarino amarillo que simboliza también el devenir de la ciudad marinera que habla del mar. Contaba el legendario Pepe el del Vapor, gallego afincado en la eternidad, que el inventor de las comparsas, el gran Paco Alba, jamás pisó las tablas del Vapor. Sus hombres del mar, en cambio, vivirán para siempre entre El Puerto y Cai.



# 13.- La nueva industria turística





**E**l descubrimiento de la luz (de Cádiz) no es cualquiera cosa. Observen la estampa. Una marea de pálidos visitantes, ataviados de manera casual, desembarca en el muelle gaditano una mañana sí y otra tal vez no. Los cruceristas hablan bajito, preguntan mucho, se dejan llevar por el viento caprichoso y almacenan sus mejores recuerdos de esta tierra en mochilas digitales. La gente del mundo habla ya el mismo idioma, curioso y necesitado de sensaciones sencillas y memorables.

Tres de la tarde. El paseo triunfal por Cádiz acaba en la Cava. Flamenco show ante una treintena de ingleses del crucero Aurora. Sangría, jamón, queso, aceitunas y El Selu de Cádiz al cante. Flamenquito a la carta. Jaime de la Isla al toque. La guía turística, Carmen, alienta a los guiris de esta guisa: “El flamenco es una pasión, y el artista necesita ánimos”. Lo dice en inglés, claro. “You say ole ... ¡one, two, three, ole!, ¡that’s good!”. Vaya jaleo. Las bailaoras, Miriam Sáez, Victoria García y María José Beltrán, parecen muñequitas de Marín. Perfectas. “Gracias por la visita”, tercia El Selu, que a veces se levanta a las cuatro de la mañana para calentar voces y prepararse de cara al pase turístico de las 8:45. No son horas. La Cava, que este año cumple una década de vida, lleva seis años trabajando lo que es el turismo. Ya cubre el servicio de tres touroperadores. A veces ofrece veinte o treinta espectáculos de este tipo al mes. “Lo importante es que el turista se quede en Cádiz”.

Otro “ole” más o menos rotundo. El Selu canta unas sevillanas profundas y añejas, su voz se antoja chapada a la antigua, Selu posee una intuición de nudillos de mostrador. Hay días que se arranca sin micro, por derecho. De día canta palos más livianos. El turista lo agradece. “Ya verás cuando lleven tres sangrías en lo alto”, farfulla alguien. Carmen logra su propósito. “Queda muy feo cuando el turista vocifera algo raro; los americanos gritan “¡wow! y no motivan al artista”. Los hijos de la Gran Bretaña lo flipan, escuchan con absoluto respeto y al final largan la contraseña. Ole.

Venían buscando sol y terminan ofreciendo treinta euros por una sombrilla, mil duros de antaño. Con la lengua fuera. Dori Núñez, la guía que acompaña al grupo número 13, frena en seco en la Plaza de las Flores y concede una tregua a los veteranos visitantes, a la vera de Lucio Junio Moderatio Columela. Los ingleses del 13 se cruzan con los alemanes del 18. Luisa en el país de las flores. Dori emplea una expresión que viene al pelo en Cádiz, “long time ago”, hace una jartá de tiempo. Y los turistas vienen de alucinar en colores durante la gira panorámica con paradas en La Caleta y la Alameda, donde se disparan los sueños digitales. Una hora y media en bus da mucho de sí en el casco histórico. Los turistas se fijan en todo. Pasa el camión del butano, puro ruido. Dori pregunta a un caballero inglés qué le gusta más de Cádiz. Y el tío contesta del tirón: “You”. Esta gente no pierde el tiempo. Tres mil años en pocas horas. Ya en serio, el vecino que resulta ser de Manchester confiesa que lo mejor de Cádiz es su “people”, la gente que sonrío a su paso.

Y su mujer agrega: “Y la arquitectura, y el tiempo”. Lucy in the sky with diamonds. En conversación telegráfica con otra pareja de visitantes, naturales del Liverpool de los Beatles, sólo encuentra piropos para Cádiz. Pero admite no conocer a los Beatles de Cádiz.

Al calor de la tarde aparecen los turistas que emplearon la mañana en conocer Jerez, Medina o Vejer. Cambio de guardia. El Ángel de la Guarda de Cádiz no descansa. Los turistas elogian “la limpieza y la belleza” de la ciudad. Y apenas reparan en los puntos negros. Por ejemplo, los estresantes semáforos a las puertas del muelle, que dan 28 segundos de vida al peatón que se atreva a cruzar el rubicón con bastón, mil achaques y bastantes quinquenios de cotización.

Los que más gastan son los miembros de la tripulación. El crucerista llega con todos los gastos pagados, pero no conviene generalizar. Hay quien pregunta por el mejor restaurante, los que llenan las tiendas de zapatos, el que se siente un rey observando balcones, casapuertas y patios o el sufridor del paisano gritón y escandaloso, con escasos recursos, que no entiende ni papa, ni pescaíto frito, ni siquiera ha aprendido a decir “tuentifaif”. No chille; no son sordos... En Isabel la Caótica, un grupo de turistas cae rendido a la hermosura de un patio de flores y sus correspondientes cerámicas de colores. Una vecina abre la puerta, invita a los guiris y a la postre deja dicho a la guía turística: “Me voy a trabajar, cuando terminen, cierra, por favor”.

La tarde se pone “hot”. Calentita de veras. Los ingleses caerán hoy rendidos en el camarote, con color de salmonete. Dori los cuenta y recuenta, no se vaya a extraviar alguno en el freidor de las Flores, donde un extranjero contempla extasiado cómo un camarero arroja el pescaíto frito sobre el mostrador. Sublime estampa. “¿Do you ready to go?” Vámonos pa San Francisco Square. Por Columela, top manta a tutiplén. Viva la economía submarina.

A lo largo del camino, los guiris han hallado un mimo dorado que silba como los jilgueros, un titiritero que mueve los hilos a los sones de música culta, los típicos del acordeón, un rockero que canta por los Beatles, los peruanos del cóndor pasa agazapados en la plaza de la Catedral. Entre ellos, un cantautor que emula a Sabina, los hartibles de Timofónica, una fila india de helados gratis. Espuma blanca en la cresta de la ola, levante y luna llena. Un significativo y paradójico libro con el título “123 razones para no viajar a Sevilla”. Un, dos, tres, ole. Y el que no diga ole ...

Alguien sitúa de nuevo a Cádiz en el mapa y hete aquí que, en una década de nada, Cádiz ha multiplicado el número de pasajeros, de escalas y de brindis al sol. Equiricuá. De récord en récord. En 2011, más de medio millón de personas pisó el puerto de la ciudad: 377.505 pasajeros y 125.000 tripulantes. Batiendo marcas por sexto año consecutivo.

Contra viento y marea, contra la cacareada crisis, convirtiendo el turismo de cruceros en una de las industrias turísticas punteras, y al Puerto de Cádiz, en motor económico, con más veras.

Treinta millones de euros en 2011, se dice pronto. Trescientas escalas en hi-fi. Y lo que te rondaré, morena. Todo ello, a pesar del derrotismo imperante, escepticismo ilustrado, que ponía en duda esta modalidad del vámonos que nos vamos, por aquí pasamos y no nos quedamos, pero os recordamos. Por fortuna, nunca mejor dicho, los turistas de cruceros han optado por conocer Cádiz, además de las ciudades hermanas como Jerez y Sevilla, cuya presencia en el mismo mapa vacacional se antoja imprescindible y complementaria. Atrás quedaron las rencillas estériles. O no. Atrás quedaron las ideas preconcebidas o el complejo de inferioridad, que es como el complejo de superioridad pero con más guasa reconcentrada.

El flamante Observatorio organizado en torno a los cruceros ha puesto en marcha una serie de mesas de trabajo para cuidar todos los aspectos del floreciente negocio. Consignatarios, operadores turísticos y empresas vinculadas con el puerto han acordado intercambiar cifras y letras, bajo los parámetros del perfil del crucerista, que se ha modificado en los últimos años, así como las necesidades actuales del sector, la definición del mercado, la calidad del producto turístico, las infraestructuras y los servicios portuarios.

Cádiz, o lo que es lo mismo, el Puerto de Cádiz, ha logrado situarse, no sin esfuerzo, en la planificación anual de las compañías más importantes, del mismo modo que participa ya en la rimbombante ruta de las maravillas del sur. Al tiempo que la ciudad pugna por la declaración de Patrimonio de la Humanidad, con mayor o menor acierto.

Los turistas de cruceros bajan de la nube, miran al cielo, tocan el suelo, siguen la línea carmesí, alucinan con las torres, las esquinas, los balcones, el ambiente callejero, el cazón en adobo, el eco del flamenco, las murallas y demás exquisiteces de la creación.

Los cruceristas suponen ya, a nivel mundial, el 15% del turismo global, merced al cambio de filosofía y la globalización del sistema. Del lujo asiático al nivel medio, la democratización de las vacaciones en el mar o algo así. Llámelo equis. La demanda ya no se circunscribe al territorio sentimental del yanqui poderoso con los ojos bien abiertos, el sombrero de medio lado y la piel tostada. Años atrás, no muchos, un joven George doble uve Bush visitaba precisamente Cádiz a bordo de un crucero deluxe. Décadas antes lo hacían los artistas, literatos, autoridades y demás, pues Cádiz figuraba como lugar de paso hacia las Américas y no existían planes intermodales. O sí. Marconi y Unamuno, por ejemplo, pasaron por Cádiz.

Los cruceros cortos, entre tres y siete días, priman en la actualidad, frente a los maratones salados de otros tiempos. No hay tiempo para más. Ni parné para arrojar por la borda de este mundo loco, mezquino e interesado, pero también divertido y enriquecedor.

Los cruceristas vienen a gastar entre 50 y 70 euros cuando se trata de escalas, y el impacto económico crece hasta los 200 y 300 euros cuando hablamos de puerto base. Y Cádiz comienza a ser puerto base de algunas compañías de postín.

Más de 150 profesionales del sector turístico han participado en la primera edición del Cádiz Cruise Forum 2012, zambulléndose en el azaroso y rentable mundo de los cruceros como mejor manera de adaptar la industria gaditana al negocio marítimo de placer. Cádiz pretende así consolidarse como puerto preferente, y a ser posible puerto base, y de paso ofrece lo mejor de sí mismo, en materia de cultura y ocio, para promocionarse a nivel turístico. Nadie duda ya del impacto económico de los cruceros, ni de la necesidad de que las diversas administraciones y los agentes económicos vinculados con la actividad necesitan unir fuerzas para aprovechar las oportunidades que de nuevo brinda el mar.

El presidente de la Autoridad Portuaria, Rafael Barra, anunció el nuevo uso de los puertos gaditanos y la cesión de zonas de ocio para todos los ciudadanos.

Al tiempo, importantes firmas del sector se suman o mantienen su apuesta por el Puerto de Cádiz. La compañía italiana MSC ha incrementado sus escalas a partir del Bicentenario de la Constitución de 1812, incorporando incluso su nuevo buque Divina, bautizado por Sofía Loren, la diva, precisamente, de multitud de estibadores de Cádiz y resto del planeta.

Para ser puerto base, que es el objetivo de Cádiz a medio plazo, las compañías demandan la confluencia de determinadas infraestructuras en el entorno: aeropuerto con amplia oferta de vuelos nacionales e internacionales, tren de alta velocidad y autovías. Todo se andará.

Entre tanto, Cádiz recurre a su otrora industria principal, el astillero, para renovar cubiertas, camarotes, salones y restaurantes de cruceros de lujo, grandes de los mares. Navantia emplea a más de dos mil personas a destajo al servicio de Royal Caribbean, la firma con la que suscribió un contrato especializado. Y así situar al astillero gaditano entre los referentes de la reparación de cruceros. Lavados de cara cifrados en decenas de millones de dólares, operarios de distintas nacionalidades, profunda reforma en el dique gaditano.

En breve, cuando sea una realidad la separación de pasajeros y contenedores, en virtud de nuevas terminales, la puerta del mar volverá a brillar como antaño y el futuro será pasado y mucho más.



# 14.- Buques insignia |





Más típicos y queridos no los hay. El explorador celeste y la motonave del amor propio se han granjeado el afecto y la consideración de gaditanos y visitantes, así como un lugar privilegiado, físico y metafórico, en el corazón del muelle y, por tanto, de la ciudad infinita de Cádiz. El buque escuela de la Armada y el Vapor de los sueños de la Bahía comparten amoríos y destinos, algunas fechas clave y multitud de citas. La cita anual con el Juan Sebastián Elcano cumple más de ochenta primaveras, casi las mismas que el Adriano III surcó las aguas de este rincón del mundo. Ambos nacieron al abrigo del 29 del siglo pasado, año de crisis precursoras y exposiciones universales. Ambos han ejercido de embajadores gaditanos en el mundo y en las cercanías. El “skyline” del Sur del Sur no entendería de perfiles huérfanos de un póker de mástiles legendarios y la escalerilla hacia el cielo, cuidado con la cabeza. Bergantín goleta, Rosario de aventuras. Vapor a motor, fotografía en sepia de varias generaciones de marineros en tierra.

Allá por 1925, procedieron a la colocación de la quilla del buque Minerva, diosa al mascarón de proa. Primo de Rivera presidió el solemne acto mientras los alumnos de la Escuela Naval rendían honores al cielo. El propietario del astillero gaditano, Horacio Echevarrieta, fue quien propuso el cambio de nombre, de Minerva a Juan Sebastián Elcano. Dicho y hecho.

El día de la botadura, dos años después, a Alfonso XII le dio el palpito de bautizar tan majestuoso buque de aquella manera, y se embarcó en el mismo, con todas sus consecuencias, para estrenarlo de aquí a Málaga. Y a su templo, la Carraca<sup>44</sup>, donde cada año pasa la ITV, siempre joven, siempre gaditano. El uno de agosto del 28, precisamente, el buque escuela emprendió su primera vuelta al mundo, que le llevó a Cabo Verde, Montevideo, Buenos Aires, Ciudad del Cabo, Adelaida, Melbourne, Sydney, Fiji, San Francisco, Balboa, La Habana, Nueva York y Cádiz. Un año antes, valga el apunte histórico, funcionó el primer teléfono automático en Cádiz.

Por entonces, la comunicación marítima en la Bahía correspondía, a partes iguales, a los vapores Punta Umbría y Adriano II. Este último sustituía al Adriano I. El primero sucumbió en el muelle el año 34, y el segundo naufragó a la vera de la barra del río Guadalete, el río del olvido, siete años después, por mor de un tropezón, un ancla abrió la vía de agua. No hubo desgracias personales en ambos casos. Y la memoria fue reflotada, como el barco del arroz, como la nostalgia de futuro.

---

44 Astillero perteneciente a Navantia especializado en reparación militar donde cada año pasa revisión el buque escuela Juan Sebastián Elcano.

Dos príncipes, los borbones Juan Carlos padre y Felipe hijo, cumplieron sendos cruceros de instrucción, en 1958 y 1987, respectivamente, en el Juan Sebastián Elcano, cuyos planos sirvieron para construir, también en la Bahía, el buque escuela de la Armada de Chile, de nombre Esmeralda.

El buque escuela por antonomasia, no obstante, tuvo un predecesor cuya memoria pretenden rescatar algunos lobos de mar ahora cibernéticos, nostálgicos de una historia de ida y vuelta, la del buque escuela Galatea, que fue construido en 1893 en Glasgow y, antes de convertirse en precursor del Juan Sebastián Elcano, lució bandera británica e italiana. Quieren recuperar el espíritu y la buena fama del Galatea, reconstruir la vida de un hermoso buque de tres palos que se incorporó a la Armada Española en 1922, permaneciendo activo hasta 1969.

El Galatea sufrió obras de restauración y adaptación en los astilleros Echevarrieta y Larrinaga, en Cádiz, y emprendió su primer viaje de instrucción en 1925, hasta que fue relevado por Elcano tres años después. Luego sirvió de escuela de aprendices y de pontón de escuela de maniobras en Ferrol, hasta que cayó en el olvido en Sevilla, donde precisamente fue rescatado y adquirido por los escoceses, y vuelta a casa.

La historia del Vapor que enlaza El Puerto y Cádiz camina paralela al devenir de una familia de origen gallego y a un nombre de pila que todos relacionan con parte de su vida, con la vida de varias generaciones de gaditanos y portuenses. Pepe el del Vapor, José Fernández, que tripuló con destreza y precisión los tres Adrianos, los tres vapores que han adornado el muelle de las Galeras Reales portuense.

Declarado Bien de Interés Cultural por la Junta de Andalucía, el Vapor de El Puerto fue, y es, mucho más, acaso bien de interés sentimental y símbolo del florecimiento del turismo en la Bahía.

Pepe el del Vapor llegó a los 92 años de vida, el Vapor conoció las Exposiciones Universales del 29 y del 92, el Vapor Cádiz explotó en el 29 y Lola se fue a los Puertos a echarse un canticito y volvió turulata perdida. Demasiadas coincidencias, demasiado corazón.

Al tiempo que la motonave Adriano III se recupera para volver a la carga, su leyenda crece en boca de todos. Ni siquiera el moderno catamarán, nueva línea rápida entre ambas ciudades, ha podido con el Vaporcito. Ni siquiera el viento de Poniente ha congelado los recuerdos de tantas travesías regulares, tantos viajes inolvidables a través del tiempo.

El flamante catamarán nació con vocación metropolitana, su labor se enmarca en los nuevos planes de comunicación, el transporte intermodal, los horarios clavados y el futu-

ro siempre por venir. Ha captado un público diferente, en su mayoría trabajadores de la Bahía sin tiempo para el relax. La estela del Vapor, en cambio, no tiene fin. Del mismo modo que la huella del Juan Sebastián Elcano, que cada temporada renueva su pasión iberoamericana y hace derramar lágrimas fraternales en el muelle de Cádiz. Por los que se van y por quienes se quedan con el alma en vilo. La despedida y la bienvenida del buque escuela figuran en color colorado en lo alto del calendario gaditano, tan propenso a fiestas de guardar y a simples acontecimientos extraordinarios. El encuentro con el Juan Sebastián Elcano es uno de ellos. La Galeona<sup>45</sup> da fe.

La Galeona, a la sazón Nuestra Señora del Rosario, lleva los mil nombres de Cádiz por el mundo e ilumina al horizonte desde la Torre de la Galeona, merced a la réplica que encargó la Autoridad Portuaria tras tomar el guante lanzado, a modo de idea, por el periodista gaditano Emilio López Mompell, en su pregón de la Semana Santa.

La Galeona aún tiene muchas historias por escribir, del mismo modo que el puerto gaditano, antigua esquina del viento atlántico de los emprendedores fenicios y de sus herederos del espíritu curioso, tolerante y buscavidas que permanece vigente. Los barcos ya no se construyen con cedro del Líbano. Los balones tampoco son de cuero. Pero la vocación marina gaditana tiene madera fenicia. Precisamente al final del mundo conocido entonces por el enigmático pueblo de Jezabel y al principio de casi todo.

---

45 La Virgen del Rosario, patrona de la ciudad de Cádiz, era transportada en los galeones cuando partían rumbo América. De ahí, la denominación de La Galeona, que tiene sede en el convento de Santo Domingo y de la que la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz hizo una réplica que está colocada en el faro de Las Puercas, el primero que se divisa cuando los barcos entran a Cádiz.



15.- ... |







Se terminó de imprimir en Cádiz  
en el mes de Julio de 2012.