

Los dos franquismos y la Aduana

Javier Fernández Reina

Foro en defensa
de la Aduana



Hay en arquitectura, por lo visto, un franquismo retórico. Los expertos descubren sus rasgos en los alzados de la Aduana: en algún adorno, en el énfasis de ciertas líneas, en determinadas evocaciones formales. Los ciudadanos comunes, los que llevamos toda la vida o casi pasando diariamente delante de ella, viéndola sin verla, como se ven las cosas más familiares, no alcanzamos la sutileza de esas connotaciones. Es, simplemente, parte de nuestro paisaje cotidiano, como cualquier otra pieza que los años y la costumbre han integrado en la ciudad.

Esta asimilación funcional e imaginaria de un edificio en el conjunto urbano, con erosión de sus caracteres retóricos originarios, constituye un proceso banal, y tan efectivo como el trabajo del agua sobre los cantos a los que, con el auxilio ineludible del tiempo, les hace perder sus aristas hirientes. Las piedras de la catedral, en alguna medida, tuvieron que recibir la impronta de la iglesia inquisitorial cuyo emblema masivo plantaban en medio de la urbe. La sede de diputación fue, en su momento, expresión del despotismo ilustrado de la monarquía que la levantó. Las casas de la calle Ancha no se construyeron sólo para alojar cierta burguesía, sino también para abrumar al resto de los vecinos con la euforia que le producía su riqueza.

Pero todas esas intenciones de significación han ido difuminándose y la ciudad se fue apropiando, con el uso y el roce, de esos elementos, los fue integrando en su proyecto incesante y difícil: convertirse en la casa común de todos sus habitantes.

Ahora bien, hay también en arquitectura, y más aún en urbanismo, otra clase de franquismo que no es de gesto ni de máscara semiótica, que actúa de otra ma-

nera, enormemente eficaz y persistente. La falta de espacio y de competencia nos reducen a la necesidad de mencionar sólo un par de agresiones significativas al casco antiguo, adscribibles a este franquismo menos retórico que real. Ambas arrancan en los años del viejo régimen, ambas perseveran impunes e incontestadas bajo el nuevo; como si para estos asuntos nada hubiera en realidad cambiado.

Una, la insultante implantación en el borde del casco histórico de una escasa docena de bloques mostrencos que rompen la silueta y, en buena parte, la imagen tan singular de Cádiz. Que rompen, sobre todo, su carácter especialmente homogéneo y armónico, degradando así su valor máximo, que es el de conjunto. En ninguna ciudad europea con mínimas aspiraciones estos tarugos de hormigón hubieran durado tanto en pie, y es sobre todo inimaginable que, de haber durado, hubiera sido como aquí, en medio de una

Los ciudadanos comunes no alcanzamos la sutileza de esas connotaciones franquistas del edificio

conformidad tan silenciosa que, ni siquiera cuando se han ofrecido ocasiones de grandes proyectos e inversiones en la ciudad, se haya nunca hablado de derribarlos. Otra, la subordinación de la ciudad antigua al automóvil particular, acontecimiento desde luego generalizado en los años que vivió el dictador, aunque en pocos lugares alcanzó una dimensión tan grotesca como la que aquí impuso lo tupido de nuestra trama urbana, espacio peatonal por naturaleza. En cuanto al mantenimiento a estas alturas del siglo XXI de este Garaje Histórico-Artístico, donde no hay aceras (la ley vigente exige 1,20 m), donde los grupos de turistas se deslizan pegados a los muros por el terror de los espejos retrovisores, ¿qué decir, sino que ello supone el alejamiento progresivo respecto del primer mundo urbano y de sus opciones de prosperidad y calidad de vida?

Especulación brutal, de un lado, y de otro, ideología del seita triunfal prolongada más allá de su época

histórica: no se ve a qué otras formas de urbanismo se pueda llamar franquista con más propiedad. Claro que este no es de maquillaje, ni de pintura que con el tiempo destiñe y se va perdiendo, este actúa cada año, cada día igual que el primer día, este zapa en cada momento las potencialidades de la ciudad, reduciéndola permanentemente a una caricatura de sus posibilidades. No es, como el otro, biodegradable.

Lo curioso es que ciertos gestores tengan el valor de prescribir un tratamiento de choque bien contundente a nuestra querida Aduana -querida como es querida toda pieza de la ciudad al cabo de su asimilación-, pero ante los tumores señalados, en cambio, sean presa de un sentimiento de prudencia infinita, de respeto o, quizá, simplemente de la conveniencia de callar. Tan fuerte parece negar al edificio que un clamor ciudadano defiende ese mismo indulto del que sin nadie pedirlo disfrutaban insostenibles monstruosidades, que va a haber que empezar a preguntarse qué es lo que en el fondo gestionan estos gestores.

Mientras no lo sepamos, limitémonos ahora a observar de pasada la plural rentabilidad que puede producirles derribar nuestra Aduana. Lo primero que consiguen es demostrar ese valor y contundencia que ya hemos mencionado, ese coraje en el afrontamiento de las heridas que la ciudad ha heredado de la triste dictadura. Lo segundo que, en consecuencia de ello, durante otro decenio a nadie se le ocurra sospechar que haya falta de iniciativa en relación con las otras urgencias, sino más bien que, como hasta ahora, esas urgencias en realidad no existen. Lo tercero que, una vez quitado el estorbo del edificio maldito, se despejan mucho dos proyectos que llevan en el mismo paquete: construir un mamotreto encima de la estación de igual volumen que los de la Alameda (y que sustituirá a la Aduana como auténtica fachada de la plaza) y enchufarle al centro de la ciudad una autovía directamente procedente del área metropolitana.

Como aquello del Gatopardo: que cambie lo mínimo necesario para que todo siga igual. La mala suerte de la Aduana es que esta vez le ha tocado a ella el papel de víctima expiatoria. Y la nuestra.